

(Abgeordneter Castan.)

(A) sie in der Gegenwart so gut wie gar keine Rolle spielen. Wenn wir uns früher darüber unterhalten haben, wo neue Linien zu erbauen wären, in welchem Maße, nach welcher Richtung und nach welchen Gesichtspunkten hin Neubauten zu errichten und zu fördern wären, so haben wir leider heute keine Veranlassung, uns dem Bauprogramm zuzuwenden. Ich möchte aber von dieser Stelle aus noch einmal wiederholen, was ich bei früherer Gelegenheit gesagt habe, daß Vorkehrungen getroffen werden müssen, um sobald als möglich, sobald der Friedensschluß erreicht ist, und sobald eine normale Tätigkeit sich wieder aufnehmen läßt, sofort mit den Bahnbauten begonnen wird, daß aber vor allen Dingen unsere Staatsbahnwerkstätten vordem in den Stand gesetzt werden müssen, um alle Ansprüche, die der außerordentlich hohe Reparaturstand an Lokomotiven und Wagen an die Werkstätten stellt, zu erfüllen.

Der Herr Vorredner ist dann auf die Reichseisenbahnen eingegangen und hat, wie wir das ja seit Jahren von ihm und seinen politischen Freunden gewöhnt sind, sich auch heute wieder gegen die Vereinheitlichung der Eisenbahnen ausgesprochen. Auch heute, wie sonst, steht eben doch der Artikel 42 der Reichsverfassung nur auf dem Papiere. Das, was Pflicht der Bundesstaaten wäre, das deutsche Eisenbahnwesen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches zu verwalten, ist heute noch nicht erreicht, und dafür ist ein sprechendes Zeugnis die Klage, die von der Leipziger Handelskammer an uns gelangt ist und die eine Fülle von Beschwerden gegen die unbrüderliche Haltung Preußens uns gegenüber enthält. Die Regierung gibt zu, daß ein wesentlicher Teil dieser Klagen berechtigt ist, daß also eine ungleichmäßige, den Verkehrsbedürfnissen nicht gerecht werdende Behandlung durch die preußische Verwaltung vorliegt. Die Regierung sagt — der Bericht gibt es auf S. 9 wieder —, daß diese Verhältnisse der Bedeutung Leipzigs als der größten Handelsstadt Deutschlands zu wenig Rechnung trügen und der Bedeutung Leipzigs nicht würdig seien; jedenfalls aber sei es schwer, die Verbindungen von Berlin nach Corbetha—Frankfurt und dem Südwesten zu ändern, weil jede Zugführung über Leipzig statt über Halle einen Nachteil für Halle darstelle. Also lediglich partikularistische Interessen Preußens sind es, die es verhindern, daß der Verkehr und die Verkehrseinrichtungen ihrem Wesen und ihrer Bedeutung nach in der Zugleitung berücksichtigt werden.

Ebenso verhält es sich mit der Strecke Berlin—München über Probstzella, wo zwei Schnellzüge gehen, während über Leipzig nur ein Nachtschnellzug geht. Aber ohne weitere Einzelheiten anzuführen, möchte ich Sie doch

bitten, sich doch einmal darüber klar zu werden, was der Kern dieses ganzen Streites ist. Wir bemühen uns fortgesetzt, diese Mißstände, diese Umleitungen, den Mangel an passenden Zuganschlüssen zu verbessern, und immer wird uns entgegengehalten: Nicht die Logik und die Vernunft sind bestimmend, sondern die Macht Preußens als des größten deutschen Staatsbahnwesens, das durch seine geographische Gestaltung und Ausdehnung in der Lage ist, selbst den berechtigtesten Wünschen Sachsens immer Widerstand zu leisten.

Meine Herren! Das führt notwendigerweise wieder zum Gedanken der Reichseinheit der deutschen Staatsbahnen.

(Sehr richtig! links.)

Es ist doch ganz klar: Wenn wir zu schwach sind, um als selbständiges kleines Staatsbahngelände etwas auszurichten, und wenn das Interesse des großen Nachbarn es verbietet, berechtigten Wünschen entgegenzukommen, daß dann nur dadurch Remedur geschaffen werden kann, nur dadurch die Verhältnisse gesunden können, daß die Vertretung der Allgemeinheit, daß eben die Reichseinheit erlangt und durch entsprechende organische, gesetzliche Einrichtungen die Garantien dafür geschaffen werden, daß der Verkehr seinem Wesen nach in Deutschland behandelt wird und daß partikularistische Interessen zurückzutreten haben. Das kann nur geschehen, wenn die Eisenbahnhöhe des Reiches festgestellt wird.

Meine Herren! Wir haben auch sonst ein recht übles Bild von der Gegenwart und vielleicht auch von der nächsten Zukunft unseres sächsischen Staatsbahnwesens. Im Bericht wird darauf hingewiesen, wie die Dinge gelaufen sind, wie Preußen im Güterverkehr nur in dem einzigen Jahre 1914 während des Krieges einen Ausfall von 10 Prozent gehabt hat, wie dagegen 1915 eine Zunahme von 5 Prozent, 1916 von 15 Prozent und 1917 wahrscheinlich von 20 Prozent, also eine ganz gewaltige Summe, Hunderte von Millionen Mark Zuwachs an Einnahmen aus dem Güterverkehr zu verzeichnen sind, während Sachsen 1914 einen Ausfall von 12 1/2 Prozent, 1915 von 16 Prozent, 1916 von 6 Prozent und 1917 von 5 1/2 Prozent hat. Dort gewaltige Steigerungen, hier seit 1914 ein fortgesetzter Rückgang der Einnahmen aus dem Güterverkehr. Was nützt es uns, wenn wir durch den Herrn Berichterstatter erfahren, welche Ursachen es sind, daß Sachsen nicht das Land der großen Rohstoffbetriebe Kohle und Eisen ist, daß Sachsen einen Rückgang seines Güterverkehrs hatte, weil seine hauptsächlichste Industrie, die Textilindustrie, vor allen Dingen gelitten hat. Jedenfalls ergibt sich daraus, daß wahr-