

(Abgeordneter Castan.)

(A) scheinlich auch für die nächste Friedenszeit Sachsens Güterverkehr noch notleidend sein wird, weil die Aussicht nicht besteht, daß etwa auf dem Wege der Textilfaserforschung oder der Beschaffung von heimischen Textilpflanzen so wie in der Friedenszeit die Textilindustrie wieder blühen und gedeihen wird.

Aber auch nach der Seite der Rentabilität sehen wir, daß Sachsen recht schlecht wegkommt, soweit Zahlen gegeben sind, und daß die Verzinsung des Anlagekapitals bei uns in Sachsen den niedrigsten Stand zeigt.

Nun eröffnet Kirchhoff, mit dem wir uns sehr oft beschäftigt haben, die Aussicht, daß, wenn nicht die einzelstaatlichen Verwaltungen im Vergleich zueinander, so doch das Gesamtnetz und der Gesamtbetrieb wirtschaftlicher arbeiten können. Er weist uns darauf hin, daß wesentliche Ersparnisse möglich sind. Ich möchte dabei betonen, daß Kirchhoff sich nicht anheischig macht, in seiner Schrift nachzurechnen, daß so und soviel Ersparnis herauskommt bei der Vereinheitlichung des Betriebes, bei der Beseitigung des Transportluxus, bei der Umgestaltung des Finanzwesens und der Buchungsart, sondern er fordert ausdrücklich, daß die Dinge nachgeprüft werden, daß eine Kommission eingesetzt wird, und der Reichstag hat im März vorigen Jahres einen entsprechenden Beschluß gefaßt. Da halte ich es doch für zweckmäßig, darauf hin-

(B) zuweisen, daß auch die nationalliberale Fraktion des Reichstags fast geschlossen für diesen Antrag eingetreten ist, daß also auch die Nationalliberalen des Deutschen Reichstages dem Ideal der Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens ihre Unterstützung geliehen haben im Gegensatz zu den Fraktionskollegen im sächsischen Landtag, die, soweit ich es übersehen kann, samt und sonders Gegner auch nur des Versuches sind, ernstlich durch Fachleute die Zweckmäßigkeit der Reichseisenbahnen nachzuprüfen. Nun sagt unser Bericht ja, es besteht schon Einheitlichkeit, wir haben einheitliches Recht. Ich möchte darauf hinweisen, daß trotz des einheitlichen Rechtes das Spazierfahren der Güter bis zu $\frac{1}{5}$ des normalen Weges heute noch möglich und auch im Gebrauch ist. Ich möchte darauf hinweisen, daß wir nicht einmal ein einheitliches Tarifwesen haben. Gerade in der jüngsten Zeit haben wir gesehen, daß Württemberg und Baden z. B. bei der Neuregelung des Personentarifwesens abweichen, daß bei uns 2,4 Pf. pro km und dort unten 2,7 Pf. pro km in der vierten Klasse als Tarifeinheit festgesetzt worden ist. Meine Herren! Ein Wettbewerb, sagt der Bericht, ist so gut wie ausgeschlossen. Der Herr Kollege Gleisberg hat es gründlich widerlegt, und die Beschwerden der Handelsbank Leipzig tun es desgleichen. Die Personenwagen, sagt der Bericht weiter, werden nicht an

den Grenzen der Bundesstaaten ausgetauscht, sondern (C) laufen überall durch, und die Lokomotiven und das Personal laufen so weit über die Landesgrenzen, als dies wirtschaftlich zweckmäßig und erforderlich ist. Also alles in schönster Ordnung.

Meine Herren! Wo sind denn da die Klagen über das Versagen der Zuganschlüsse, wo der Hinweis darauf, daß, wenn jemand von Berlin nach Leipzig fährt, er in Bitterfeld aus dem Schnellzug umsteigen muß und dann gleichsam beinahe à la Nebenbahn nach Leipzig gelangen kann, all die Klagen über zweifelhafte Anschlüsse, die früher bereits erhoben worden sind? Meine Herren! Dann wird darauf hingewiesen, daß auch die Geschichte mit der Berechnung eines verhältnismäßig großen Personals für Abrechnung nicht zutreffend sei. Für die Güterwagenabrechnung waren nur 109 Beamte nötig. Ich möchte darauf hinweisen, daß selbst Exzellenz Breitenbach früher hervorgehoben hat, daß allein für die Abrechnung der Personenfahrkarten 500 Beamte nötig sind. Da erhöhen sich bereits die Summen, die die Uneinigkeit im Eisenbahnwesen erfordert, ganz bedeutend. Denn hier langen bei so vielen Beamten nicht mehr Hunderttausende, da geht es schon in die Millionen von Mark, die dadurch erforderlich werden. Kirchhoff verlangt, daß die sieben bundesstaatlichen Verwaltungen beseitigt werden, weil gar keine Begründung dafür in den tatsächlichen (D) Verhältnissen gegeben ist. Da sagt unser Bericht, wenn wir nicht die sieben bundesstaatlichen Verwaltungen hätten, müßten wir schließlich Betriebsdirektionen haben. Was haben wir heute? Wir haben außer diesen bundesstaatlichen Verwaltungen noch die Reihe von Betriebsdirektionen. Wir haben bei uns in Sachsen allein sechs. Wir haben die Gliederung in Preußen. Zum Überflus möchte ich darauf hinweisen, daß wiederum ein Nationalliberaler, der Herr Abgeordnete Maco, jüngst in Preußen darauf hingewiesen hat, daß es notwendig sei, daß die Betriebsdirektionen dort zum Teil zusammengelegt würden, daß es angängig wäre und sogar im Interesse des Betriebes läge, daß die Betriebsdirektionen zusammengefaßt würden und an Stelle mehrerer nur eine Zentralstelle gebildet würde. In der Praxis haben wir ja jetzt bereits in Preußen derartige Einrichtungen, die gelegentlich der Debatte vom preussischen Eisenbahnminister auch berührt und als begründet bezeichnet worden sind.

Meine Herren! Nun meine ich, man mag sich zu der Frage stellen, wie man will, aber das verstehe ich nicht, daß man hier im sächsischen Landtage aus den Kreisen der Industriellen heraus nicht den Weg betreten will, den die Fraktionskollegen drüben in Preußen gezeigt haben, daß sie zunächst einmal ernsthaft an eine Untersuchung