

(Abgeordneter Reusch.)

(A) rechterhalten worden ist und daß wir nicht noch weitere Einschränkungen erlitten haben, deren Aufhebung uns ja gegenwärtig so ernst beschäftigt. Der Herr Abgeordnete Gleißberg hat die Zustimmung zu dem Bericht im Namen seiner politischen Freunde zum Ausdruck gebracht, und ich bin in der angenehmen Lage, das auch tun zu können und im allgemeinen die Zustimmung zu dem Bericht für die rechte Seite des Hauses zum Ausdruck zu bringen.

Der Herr Abgeordnete Gleißberg meinte zunächst, daß nur 15,59 km Eisenbahnen 1916 gegenüber 1915 neu in Betrieb genommen worden seien, so daß die Länge der Eisenbahnen Sachsens nunmehr auf 3382,73 km gestiegen ist. Dabei brachte er zum Ausdruck, daß der Bahnbau entsprechend den Kammerbeschlüssen fortzusetzen sei, und ich persönlich und ebenso meine politischen Freunde sind ebenfalls der Meinung, daß der Eisenbahnbau im Sachsenlande trotz des etwas ungünstigen vorliegenden Berichtes doch unbedingt weiter zu verfolgen und ins Auge zu fassen ist. Das bedauerliche Ergebnis auf S. 3 des Berichtes, daß wir seit 1913 von dem Betriebsüberschuß von 52,5 Millionen auf 24,1 Millionen im Jahre 1914 und 32,2 Millionen im Jahre 1915 herabgesunken sind, darf uns da nicht entmutigen. Ich meine, am bedauerlichsten ist, daß Sachsen unter den im Bericht angeführten Ländern am allerschlimmsten in der Verzinsung des in den Eisenbahnen angelegten Kapitals dasteht. Wir sind im Jahre 1913 von 4,4 Prozent im Jahre 1914 auf 1,98 und 1915 auf 2,60 Prozent gekommen. Das sind allerdings keine erfreulichen Zahlen, und sie beweisen, daß wir es mit einem erheblichen Defizit zu tun haben, auf das ich später noch zurückkommen werde.

Wenn nun der Herr Abgeordnete Gleißberg auch gemeint hat, daß die beschädigten Wagen sobald als möglich wieder herzustellen seien, so meine ich ebenfalls, daß unbedingt dafür Sorge getragen werden muß, zur Beseitigung des Wagenmangels, der leider sehr stark und chronisch geworden ist und so intensiv in unser Volks- und Erwerbsleben einschneidet, in alle Industrien und Haushaltungen und in jedes einzelne Geschäft, in erster Linie auch darauf hingearbeitet werden muß, daß die beschädigten Wagen sobald wie nur irgend möglich wieder hergestellt und dem Betrieb zugeführt werden.

Es ist allerdings eines der wichtigsten Kapitel, daß uns gegenwärtig beschäftigt, und unstreitig verdienen die heutigen Verhandlungen das größte Interesse von allen Seiten des Hauses. Die Lösung der Verkehrsfragen ist nun einmal das Gebot der Stunde! Wir sehen ja auch aus dem vorliegenden Bericht, daß er außerordentlich interessante Angaben über den Verkehr

unseres sächsischen Eisenbahnnetzes und unserer Staats- eisenbahnen enthält. Aber wir haben es ja auch mit einem außerordentlich schwierigen Zeitraum zu tun, und wohl alle europäischen Eisenbahnen haben während des Krieges ganz Außergewöhnliches zu leisten gehabt. Selbstverständlich ist unser Sachsenland infolge seiner zentralen Lage besonders in Mitleidenschaft gezogen worden durch große Truppentransporte, welche wir durch das Land hindurch zu befördern hatten, und um so mehr ist es anzuerkennen, daß trotz dieses außerordentlich starken Verkehrs für Kriegszwecke auch der Personen- und Güterverkehr, wenngleich nur in eingeschränkter Weise, aufrecht erhalten worden ist. (C)

Ein recht betrübliches Kapitel ist das Anwachsen der Eisenbahnschuld seit 1913 um 132 Millionen. Wenn nach S. 48 des Berichtes nun gesagt ist, daß Ende 1916 zwar 860 Millionen Anlagekapital vorhanden gewesen sei, daß dasselbe aber in Wirklichkeit 1263777000 M. betrage, so meine ich, ist diese Summe doch eine der größten und wichtigsten, welche wir aus Staatsmitteln in unserem Vaterlande angelegt haben, und daß wir deren Verzinsung und gedeihliche Verwendung in erster Linie erstreben müssen. Wenn bei der gegenwärtigen Kriegszeit es nötig geworden ist, daß 1917 der Personenverkehr auf 70 Prozent und jetzt im Jahre 1918 sogar auf 60 Prozent herabgesetzt werden mußte, so ist das (D) allerdings eine tief beklagenswerte und in unser Volksleben tief einschneidende Angelegenheit, die jeden, den kleinsten Mann wie den größten Fabrikanten, ernstlich beschäftigen und bedenklich machen muß. Es ist deswegen sehr erklärlich, daß sehr vielseitige Klagen über die Einschränkung des Personen- und des Güterverkehrs allenthalben an unser Ohr erklingen. Früher hatte man jedenfalls, wenn man im Sommer Zeit und Gelegenheit hatte, eine Vergnügungsreise machen zu können, einen gewissen Genuß, aber jetzt ist es doch wirklich so, wie es in dem Scherzwort heißt: „Ein Genuß ist kein Genuß, wenn man ihn entbehren muß!“ Es ist wirklich kein Genuß mehr, auf der Eisenbahn zu fahren, jeder bleibt gern zu Hause, der nicht unbedingt fort muß, die Überfüllung der Wagen und allerhand Beschwerlichkeiten sind doch nur zu bekannt. Nun muß aber jeder Einsichtige zugeben, daß wir, der Not gehorchend und nicht dem eigenen Triebe, diese Einschränkungen haben vornehmen müssen. Es ist deshalb, wie ich schon erwähnte, das Volk verpflichtet, den Beamten und allen denen, die sich, wie auch schon der Herr Berichterstatter ausgeführt hat, beim Betriebe der Eisenbahn befinden und beschäftigt sind, vom Minister herab bis zum einfachsten Streckenarbeiter, von der Generaldirektion herab bis in die kleinste