

(Abgeordneter Meutsch.)

- (A) Haltestellenverwaltung, ganz besonderen Dank und Anerkennung zu zollen.

Eine recht unangenehme Beigabe zu den gegenwärtigen teuren und schweren Zeiten ist die seit dem 1. April erfolgte Erhöhung des Personen-, Gepäck- und Gütertarifs. Sie wissen, daß der Personentarif eine Verteuerung um 10 bis 16 Prozent erfahren hat, daß der Gepäcktarif um 12 Prozent, der Gütertarif um 15 Prozent erhöht worden ist. Wenn nun vorhin der Herr Abgeordnete Gleisberg gemeint hat, daß wir Maßnahmen treffen möchten, daß die Eisenbahnabteile nicht mit Gepäck überfüllt werden sollten und besonders deshalb eine Gewichtsgrenze geschaffen werden möchte, so weise ich auf die Schweiz hin, wo diese Einrichtung bereits seit langer Zeit besteht, daß man über ein bestimmtes Gewicht hinaus betragende Gepäckstücke nicht in das Wagenabteil nehmen darf. Ich habe vor vielen Jahren dort persönlich die Erfahrung gemacht, daß ich einen nicht zu schweren Koffer aus dem Abteil des Personenwagens wieder herausgeben und durch die Gepäckbeförderung an das Ziel gelangen lassen mußte. Dagegen existierte damals in Frankreich diese Bestimmung nicht, und wenn man früher von den schweizerischen Bahnen auf die französischen Eisenbahnen kam, sah man dort auf den Sitzplätzen und dem Fußboden der Abteile die Gepäckstücke nur so herumliegen, daß man, besonders

- (B) auf den nach Marseille führenden Linien, förmlich über die Koffer klettern mußte, um einen Platz zu erlangen. Dort war damals schon die Gepäckverteuerung vorhanden, und es war zulässig, daß man alles, was man fortbrachte, in die Abteile mit hineinnehmen durfte. Diesen Übelstand dürfte die Erhöhung des Gepäcktarifs auch zeitigen. Nur würde ich bitten, für das in die Abteile mitzunehmende Gepäck eine etwa festzusetzende Gewichtsgrenze nicht zu niedrig zu bemessen.

Nun ist auf S. 6 bis 8 des Berichtes von Petitionen die Rede, welche die Leipziger und die Plauener Handelskammer an die Ständekammern gerichtet haben, und ich meine, daß nicht allein die Leipziger und die Plauener Handelskammer diese Wünsche haben, sondern daß sich auch die Dresdner und die Zittauer Handelskammer diesen Wünschen voll und ganz anschließen. Es sind das — ich will nicht in Wiederholungen verfallen — Sachen, die unser Sachsenland im allgemeinen und die interessierten Kreise schon seit längerer Zeit ganz besonders beschäftigen, und wir müssen erwarten, daß unsere Regierung auch bemüht ist, wie sie auf S. 9 des Berichtes sagt, günstigere Verbindungen und nicht allein mit Leipzig sondern auch mit anderen größeren Orten des Landes zu schaffen. Wir vertrauen der Regierung, daß es ihr gelingen wird, mit der preussischen Staatseisenbahnverwaltung — diese

wird besonders in Frage kommen — die Verhandlungen in der Weise zu pflegen, daß sie zu einem guten Ende kommen.

Endlich ist im Bericht auch noch gesagt in bezug auf die Verbesserung unserer Verkehrsverhältnisse, daß es doch sehr wünschenswert sei, daß die Linie Weischlitz—Birk—Feilitzsch, welche den Eisenbahnverkehr von Leipzig nach Hof um 15 km verkürzen würde, baldmöglichst ausgebaut werde. Auch ich stehe auf dem Standpunkt, daß, wenn wir einen gewissen Verkehr nach Sachsen ziehen und durchgeleitet sehen wollen, wenn wir mit der Linie über Probstzella Konkurrenz halten wollen, unbedingt diesen Bau vornehmen müssen, selbst wenn er 13 Millionen oder mehr kosten sollte.

(Sehr richtig!)

Das sind wir recht wohl in der Lage zu schaffen, und das wird unserem Lande nur zum Segen gereichen nach meiner und meiner politischen Freunde vollen Überzeugung. Ich habe weiter die Überzeugung, daß, wenn der Krieg siegreich geendet haben wird, wir einen ungeahnten Verkehr erwarten dürfen und erlangen werden — selbstverständlich nur nach einem siegreichen Ende des Krieges.

Recht gefreut habe ich mich, daß auf S. 12 erwähnt ist, daß an den Kriegslieferungen Sachsen nicht seiner Industrie entsprechend beteiligt gewesen ist und daß dadurch der Güterverkehr zurückgegangen ist, weil wir in der Hauptsache Textilindustrie in Sachsen haben und die schweren Güter zum größten Teil außerhalb Sachsens erzeugt werden und insolgedessen unsere Schienen nicht berühren. Sehr interessant ist es, daß Sachsen seit 1913 zum Lokomotiven- und Wagenverleiher geworden ist. Wir können aber stolz darauf sein, daß das so ist, und daß wir Wagen abgeben konnten. Allerdings sind wir unsere Zahl, die wir der Betriebsmittelgemeinschaft zuzuführen haben, immer voll zu erfüllen bestrebt gewesen und sind in der Lage, heute, wie im Berichte gesagt ist, auch noch eine größere Anzahl Lokomotiven abzugeben und auch eine Reihe von Linien in unserem Nachbarstaate Preußen in einstweiligen Verkehr zur Aufrechterhaltung des Betriebes zu übernehmen. Jedenfalls wird es uns einmal die preussische Staatseisenbahnverwaltung durch größeres Entgegenkommen danken, daß wir ihr gegenwärtig in der Zeit der Not ausgeholfen haben, und sie wird dann hoffentlich auch unsere berechtigten Wünsche mehr als seither zu erfüllen bemüht sein.

Es ist nun unter den verschiedenen Einnahmen erwähnt, daß die Bahnhofswirtschaften mit einem 10000 M. höheren Pachtzins eingestellt worden seien. Es handelt sich wohl um ca. 270 Bahnhofswirtschaften, die im Lande