

(Staatsminister v. Sendewitz.)

A im großen und ganzen gewiß nicht beklagen können, daß wir ihm beigetreten sind.

(Abgeordneter Günther: Sehr richtig!)

Daß wir nun unsere Wagen an andere Verwaltungen verleihen, wie im Berichte gesagt ist, trifft nicht ganz zu. Die deutschen Wagen werden unterschiedslos verwendet, und es ist die Verwendung der Eisenbahnwagen außerhalb Sachsens stärker als innerhalb Sachsens. Wie der Herr Berichterstatter bereits hervorgehoben hat, haben wir infolge des Nachlassens unserer Ausfuhr während der Kriegszeit ungünstigere Verkehrsverhältnisse als andere Verwaltungen, die in ihren Bezirken ausgedehnte Schwerindustrie besitzen und deshalb sich besonders großer Transporte erfreuen.

Wenn wir hier und da Lokomotiven an andere Verwaltungen abgegeben haben, so ist das aus freien Stücken geschehen. Einmal kommt hier in Betracht, daß die deutschen Bahnen sich in vielen Richtungen eins fühlen und demgemäß sich vielfach als ein einheitliches Netz betrachten. Wenn also anderwärts Mangel an Lokomotiven auftritt, dem wir zur Not abhelfen können, so geschieht es im Gefühl der bestehenden Gemeinschaftlichkeit. So ganz selbstlos sind wir aber dabei auch nicht, wir haben auch unseren Vorteil davon, denn wenn auf unseren Nachbarbahnen Störungen eintreten, so wirken diese auf unser Netz zurück. Es werden dadurch Wagen aufgehalten, und der Wagenmangel wird dadurch auch für uns fühlbarer. Wenn wir also unsere Lokomotiven hier und da abgeben, so geschieht es im Interesse der Allgemeinheit, aber auch zugleich in unseren sächsischen Verkehrsinteressen.

(Abgeordneter Günther: Sehr richtig!)

Meine Herren! Dann ist vielfach vom Fahrplan und insbesondere von den großen Petitionen der Leipziger und auch der Plauenschen Handelskammer die Rede gewesen. Beide Handelskammern befassen sich im wesentlichen mit Wünschen, deren Erfüllung von der Entschliebung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung abhängig ist. Die sächsische Regierung ist aber zu einer vermittelnden Tätigkeit gern bereit, zumal da sie anerkennen muß, daß die Wünsche größtenteils der Berechtigung nicht entbehren. Einer der wesentlichsten Beschwerdepunkte ist der, daß die Schnellzüge in wichtigen Verkehrsbeziehungen, namentlich im Verkehre zwischen Berlin und Thüringen, um Leipzig herumgeleitet werden und infolgedessen die Leipziger Reisenden vielfach bei Fernreisen kurz vor den Toren Leipzigs umsteigen müssen, z. B. in Corb. tha, Halle, Bitterfeld und Eilenburg. Um nur eine besonders wichtige Verkehrsbeziehung herauszugreifen, nämlich die

Verbindung Leipzig—Berlin, so muß es in der Tat auffällig erscheinen, daß nach dem jetzt geltenden Winterfahrplan für die Fahrt von Leipzig nach Berlin nur zwei durchgehende Züge zur Verfügung stehen, während bei den übrigen in Frage kommenden sechs Verbindungen für diese Verkehrsbeziehung der Vorteil der durchgehenden Verbindung fehlt. Ich kann mich recht wohl in die Lage des Leipziger reisenden Publikums versetzen, wenn es hier energisch auf Verbesserungen dringt

(Sehr richtig!)

und ähnlich günstig gestellt sein möchte wie die Stadt Halle, die zurzeit nicht bloß wesentlich mehr Verbindungen nach Berlin besitzt, nämlich 12, sondern vor allem den Vorteil genießt, daß diese 12 Verbindungen ausnahmslos von durchgehenden Zügen bedient werden.

(Hört, hört! rechts.)

Diese Wünsche sind bei der Bedeutung Leipzigs als Handels- und Industriestadt durchaus verständlich, ganz abgesehen davon, daß Leipzig reichlich dreimal mehr Einwohner zählt als Halle.

(Sehr richtig!)

Freilich ist die Stadt Halle von vornherein dadurch begünstigt, daß sie an mehreren Schnellzuglinien nach München, Stuttgart, Frankfurt (Main) usw. liegt und ihr infolgedessen ohne weiteres eine große Anzahl Schnellzüge zugute kommen. Vielleicht läßt es sich aber ermöglichen, einige dieser Schnellzüge trotz des Umwegs von 11 km und obgleich die Eigenschaft Leipzigs als Kopfstation in gewissem Umfange verzögernd wirkt, über Leipzig zu leiten; die Verhandlungen hierüber mit der preußischen Staatseisenbahnverwaltung sind bereits eingeleitet worden. Gleiches wird hinsichtlich der zwischen Thüringen und Schlesien verkehrenden preußischen Schnellzüge angestrebt werden müssen, die jetzt über Sagan—Eilenburg—Halle—Corb. tha geleitet werden; und dies um so mehr, als dieser Weg 16 km länger ist als derjenige über Leipzig. Bei den guten Beziehungen zwischen der preußischen und der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung zweifle ich nicht daran, daß die preußische Verwaltung, soweit es irgend mit ihren Interessen vereinbar ist, Entgegenkommen erweisen wird. Auch bei Vereinheitlichung der deutschen Bahnen unter eine Berliner Zentrale würde sich an diesen Verhältnissen nichts ohne weiteres ändern. Wir würden dann ebenso noch auf den guten Willen der Zentrale in Berlin angewiesen sein, und es ist nicht anzunehmen, daß der preußische Herr Minister ein geringeres Entgegenkommen zeigen wird, als es die Berliner Zen-