

(Staatsminister v. Seydewitz.)

(A) Male gegebenenfalls zeigen würde. Auch alle übrigen in der Denkschrift geäußerten Wünsche wird die Regierung dauernd im Auge behalten, und insbesondere wird es die Verwaltung als ihre Aufgabe betrachten, bei dem Wiederaufbau des Fahrplans nach Friedensschluß für Sachsen möglichst gute Anschlüsse an den großen Durchgangsverkehr Mitteleuropas und günstige Verbindungen nach den neu erschlossenen Wirtschaftsgebieten zu schaffen.

(Bravo! rechts.)

Auch darf ich mitteilen, daß bereits im Sommerfahrplan, der am 15. dieses Monats in Kraft treten wird, einige wesentliche Verbesserungen des jetzigen Fahrplanes eintreten werden.

Nach dem Kriege werden sich die Verwaltungen im Fahrplanwesen ganz gewiß nicht kleinlich zeigen, ungeachtet der gewiß recht ungünstigen Finanzlage, in die wir aller Borausicht nach zunächst kommen werden. Freilich, meine Herren, auf Luxus aller Art werden wir im Eisenbahnwesen auf lange Zeit verzichten müssen. Das erheischen die ganz ungeheuer gestiegenen Betriebskosten, mit denen die Eisenbahnverwaltung jetzt und noch auf geraume Zeit rechnen muß. Die Rente von 3,64 Prozent, die sich im Jahre 1916 noch für unser Netz ergeben hat, gibt ein etwas zu günstiges Bild. Diese Rente ist in der Hauptsache dadurch entstanden, daß noch sehr große Ausgabe-
(B) reservate verblieben sind. Eine ganze Anzahl von Millionen ist z. B. für Betriebsmittel nicht verausgabt worden; sie werden aber zweifellos noch verausgabt und belasten dann die künftigen Staatshaushalte.

Schon das Jahr 1917 wird voraussichtlich wesentlich ungünstiger abschließen. Ich merke das jetzt schon an fehlenden Ablieferungen an unsere Finanzhauptkasse.

(Hört, hört!)

Es sind eben die Betriebskosten seit Beginn des Jahres 1917 — im Jahre 1916 war das noch bei weitem nicht so schlimm — in ganz überraschender Weise gestiegen, und zwar die persönlichen wie auch die sachlichen. Bitte, bedenken Sie — im Bericht ist das in dankenswerter Weise ausgeführt —, wie die Kohlenpreise gestiegen sind! Sie haben sich reichlich verdoppelt. Für Schwellen werden jetzt die dreifachen Preise verlangt im Vergleich mit den Preisen vor dem Kriege. Zum Glück sind wir in die Lage gekommen, einen großen Teil der benötigten Schwellen noch zu etwas niedrigeren Preisen aus den besetzten Gebieten zu beziehen. Also, meine Herren, von Luxusausgaben wird nach dem Kriege zweifellos keine Rede sein können. Wir werden uns einschränken müssen, wir werden sparen müssen und werden darauf halten

müssen, daß unsere Eisenbahnverwaltung unter allen Umständen ihre eigenen Kosten deckt und mindestens dafür aufkommt, daß die auf den Eisenbahnen haftenden Staatsschulden aus den Betriebseinnahmen verzinst und getilgt werden. Natürlich dürfen wir dabei den Mut nicht verlieren. Unser regsames Volk wird schon allmählich wieder für einen lebhaften Verkehr sorgen,

(Sehr richtig!)

wenn wir einen guten, einen starken Frieden erreicht haben, und man darf sich der Hoffnung hingeben, daß mit der Zeit die Eisenbahnen bei sparsamer Verwaltung wieder eine angemessene Rente geben werden. Jedenfalls, das möchte ich bemerken, ist der Eisenbahnbesitz für ein Land wie Sachsen ein so wertvoller Besitz, daß er in keinem Falle aufgegeben werden darf.

(Lebhafte Sehr richtig! rechts.)

Hiermit komme ich nun zum Schluß noch auf die vielfach behandelte Frage der Reichseisenbahnen.

Der Herr Referent hat zwar diese Frage persönlich am Schlusse des Berichts eingehend und in zutreffender Weise behandelt, und die sächsische Regierung hat nicht unterlassen, schon wiederholt ihre Stellungnahme zu der Frage darzulegen. Bei der Wichtigkeit der Sache aber und angesichts der Tatsache, daß in der Öffentlichkeit
(D) und insbesondere auch im Reichstage die Vereinheitlichungsfrage gerade in neuerer Zeit mit besonderem Nachdruck verhandelt worden ist, habe ich Anlaß, doch auch meinerseits nochmals auf die Angelegenheit zurückzukommen.

Im allgemeinen kann es ja nicht wundernehmen, daß in der Kriegszeit, die zu so mancher Vereinheitlichung im Deutschen Reiche geführt hat, auch die Bestrebungen nach Vereinheitlichung eines der wichtigsten Zweige der Volkswirtschaft, nämlich der Eisenbahnen, deren Verkehr ja ohnehin nicht an der Landesgrenze halt macht, neue Nahrung erhalten haben.

Andererseits könnte aber das Wiederauftauchen solcher Bestrebungen auch wieder wundernehmen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die deutschen Eisenbahnen unbestritten während des Krieges im Interesse der Heeresleitung ihren Verpflichtungen zur Beförderung der Truppen und des Kriegsmaterials in tadelloser, geradezu vorbildlicher Weise entsprochen haben. Ich sage vorbildlich, denn wenn jetzt die englischen, die französischen und wohl auch die amerikanischen Bahnen unter staatliche Verwaltung gestellt worden sind, um den militärischen Anforderungen zu genügen, so ist dort nur das nachgeholt worden, was in Deutschland seit Jahrzehnten besteht,