

(Abgeordneter Richter.)

(A) zu warten. Das ist heute nicht denkbar. Infolgedessen muß dafür gesorgt werden, daß das Reisen in jeder Weise möglich gemacht wird.

Im „Berliner Tageblatt“ hat ein Dr. Michaelis einen Satz geprägt, der sagt: Wer den Zweck will, muß auch die Mittel wollen. Ich glaube, wenn man die Sache wirklich ernsthaft einführen wollte, dann würde es so weit kommen, daß die Mittel, die den Eisenbahnverkehr niederhalten sollen, dazu führen könnten, den Totengräber unseres gesamten Wirtschaftslebens abzugeben. So weit dürfen wir nicht gehen.

Wie kommt man überhaupt zu der Staffelung der Zuschläge? Diese Staffelung ist jedenfalls rein willkürlich und entbehrt jeder gesunden Grundlage. Wenn sich die Eisenbahnverwaltungen heute auf den Standpunkt stellen müssen, was ich gar nicht bestreite, daß die Personenfahrtpreise nicht mehr den Zeitverhältnissen entsprechen, dann sollen sie ehrlich sein und sagen: die Fahrpreise müssen erhöht werden; dann werden wir uns damit abfinden. Aber ganz einfach zu sagen: wer den Schnellzug benutzt, zahlt bei 5 M. noch 3 M. mehr, bei 10 M. 8 M. mehr, bei 35 M. 40 M. mehr usw., das ist eine willkürliche Staffelung, die sich das reisende Publikum auf die Dauer nicht gefallen lassen kann. In allen gegenwärtig tagenden Parlamenten wird diese Frage behandelt. Im preussischen Abgeordnetenhaus verlangt die nationalliberale Fraktion die Wiederinbetriebsetzung des Schnellzugs- und Eilzugsverkehrs überhaupt. Es wird das Wichtigste und Praktischste sein, wenn es möglich ist, diese Einschränkungen ohne weiteres wieder zu beseitigen.

Aber wie kommt es, daß wir in Sachsen und in Preußen die Staffelung in der bereits angegebenen Höhe haben, während Württemberg 1 M. 50 Pf. als niedrigsten Zuschlag hat? Durch die Zeitungen sind jetzt Mitteilungen gegangen, wonach der niedrigste Zuschlag in Württemberg 1 M. 50 Pf. beträgt, bei uns aber 3 M. Nach bestimmter Einheitlichkeit sieht das nicht aus. Ich nehme an, daß der Herr Finanzminister über diesen Widerspruch nicht hinweggehen wird und uns darüber Aufschluß geben wird, warum es in Württemberg möglich ist, sich um diese sogenannte Einheitlichkeit, zu seinem Nutzen natürlich, herumzudrücken.

Ein anderes Kapitel, das außerdem noch zu großer Verbitterung in den Kreisen des reisenden Publikums führt, ist die Kohlenersparnis durch das Einstellen der Heizung. Man kann heute eigentlich, statt von der sächsischen „Eisenbahn“, von der sächsischen „Eisbahn“ reden. Man wird jedenfalls nicht bezwecken, daß die wenigen Personen, die heute in den kaufmännischen und technischen Betrieben für das Wirtschaftsleben noch vorhanden sind,

bei ihren unbedingt notwendigen Fahrten noch extra krank (C) gemacht werden. Denn es helfen bei einer Eisenbahnfahrt unter Umständen zwei bis drei Decken nichts, wenn einfach der Wagen ausgefaltet ist; wenn er z. B. eine ganze Nacht auf einem freien Bahnhof gestanden hat, da nützen warme Kleidung und Decken nichts mehr, die Reisenden sitzen in einem kalten Wagen und müssen gewärtig sein, daß sie dabei großen Schaden an ihrer Gesundheit erleiden. Das ist ein Verhältnis, das auch unserer Eisenbahnverwaltung nicht gleichgültig sein wird, und sie muß bestrebt sein, diese Härten unter allen Umständen zu beseitigen.

Weiter möchte ich darauf verweisen, was sich am vorigen Sonntag abgespielt hat: die sogenannte Einschränkung des Sonntagsverkehrs. Ich glaube, gegenwärtig ist der sächsische Fahrplan kleiner als die Abänderungen im sächsischen Fahrplan. Die praktische Folge davon ist, daß der arbeitenden Bevölkerung das Reisen am Sonntag ganz unmöglich gemacht wird. Wer nicht in frühester Morgenstunde den Zug benutzen kann, hat überhaupt nicht mehr die Möglichkeit zu reisen, weil er bereits am zeitigen Nachmittag zurück sein muß, weil die Abendzüge alle eingestellt sind. Man kann über die Dinge denken, wie man will, ich meine aber, nicht jede Reise ist zwecklos, viele reisen aus reinen Familienverhältnissen heraus, die nicht jedem an die Stirn geschrieben sind, die aber notwendig sind wie andere auch. Warum (D) soll gerade die Arbeiterschaft darunter leiden, die die ganze Woche über arbeiten muß? Die einzige Möglichkeit, vielleicht zu einem kranken Verwandten zu gehen, ist ihr genommen, weil eben der Sonntagsverkehr auf diese Weise beschränkt ist. Ich meine, daß vielleicht Härten vermieden werden könnten, und ich glaube, unsere sächsische Eisenbahnverwaltung wird darangehen müssen, sich mit anderen zu verständigen, damit diese außerordentliche Härte wenigstens etwas gemildert werden kann.

Meine Herren! Der Herr Abgeordnete Brodauf hat darauf hingewiesen und empfohlen, daß im Schnellzugsverkehr die Sache so gehandhabt werden könnte, daß eine größere Fahrtentfernung die Benutzbarkeit des Schnellzuges schaffen sollte. Ich möchte das für die sächsischen Verhältnisse ablehnen, denn soweit das in Sachsen praktisch in Frage kommt, liegt die Sache so, daß wir fast keine ausschließliche Strecke über 100 km haben. Die Fahrt Chemnitz—Dresden und umgekehrt würde unmöglich sein, weil 12 km an 100 km fehlen, die Fahrt Leipzig—Chemnitz wäre nicht im Schnellzug zu machen, weil einfach die 100 km nicht zusammenkommen, ebenso Leipzig—Reichenbach und andere, wo gegenwärtig starker Verkehr herrscht, und wir würden dann als praktisches Ergebnis haben, daß wir in Sachsen die Schnellzüge fahren sehen, sie aber nicht be-