

(Abgeordneter Zimmermann.)

- (A) Sperre so streng durchgeführt wird. Es wäre zu wünschen, daß wir in dieser Hinsicht liberaler behandelt würden,

(Sehr richtig!)

und ich hoffe, daß das begrenzt wird, damit Industrie und Handel sich weiter entwickeln können.

(Bravo! in der Mitte.)

Vizepräsident Dr. Spieß: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Fleißner.

- Abgeordneter Fleißner:** Der Herr Minister hat das jetzige Eisenbahnelend auf eine sehr einfache Formel gebracht. Er hat erklärt: Die Verhältnisse, wie sie jetzt liegen, sind auf die Tatsache zurückzuführen, daß sich auch im Eisenbahnverkehr alles den Kriegsverhältnissen unterordnen muß. Es ist ja zuzugeben, daß in sehr großem Umfange die kolossalen Verschlechterungen im Eisenbahnverkehr zurückzuführen sind nicht auf willkürliche Bestrebungen und ganz willkürliche Ansichten über das Eisenbahnwesen im Kriege, sondern daß daran eine Reihe von Umständen schuld sind, die auch sonst während des Krieges im Wirtschaftsleben zu verzeichnen sind. Der Mangel an Material, der es mit sich bringt, daß die Güter nicht in ausreichendem Maße ausgeführt werden können, der Mangel an Kohlen und alles, was sonst noch in Frage kommt,
- (B) das muß naturgemäß dazu führen, daß der Verkehr nicht wie früher aufrechterhalten werden kann, und man kann sich wohl in die Lage einer Eisenbahnverwaltung hineinsetzen, die nun eigentlich nicht recht weiß, was sie anfangen soll, um den fortwährenden Verschlechterungen auf diesem Gebiete zu begegnen und sich mit ihnen abzufinden. Aber was wir erlebt haben, das scheint doch alles das nicht zu entschuldigen, was zur Entschuldigung vorgebracht worden ist. Ich will das, was an kritischen Einwänden bereits ausgesprochen worden ist, nicht wiederholen. Nur darauf möchte ich mit Nachdruck hinweisen, daß es geradezu unerhört genannt werden muß, wenn eine derartige Maßregel wie die Zuschläge zu den Schnellzügen durchgeführt wird, ohne daß man auch nur den geringsten Versuch macht, mit den Parlamenten in den einzelnen Ländern in Verbindung zu treten, sich mit ihnen zu verständigen. In Sachsen z. B. wäre das leicht möglich gewesen, denn zu der Zeit, als diese Sache gespielt hat, war der sächsische Landtag zusammen. Daß die sächsische Regierung es nicht einmal für notwendig befunden hat, dem Landtage eine Mitteilung über diese außerordentlich wichtige Frage zu machen, das scheint mir auch bezeichnend für unsere ganzen politischen Verhältnisse zu sein, zumal das geschieht in einer Zeit, wo man sich vormacht und vorzutäuschen sucht, daß der Einfluß der Parlamente den

Regierungen gegenüber wachse. Was wir hier erlebt haben, scheint allerdings in keiner Weise darauf hinzuweisen.

Es ist ja bereits genügend darauf hingewiesen worden, wie ungleich die Zuschläge erhoben werden. Ich will das nur an einem Beispiel noch etwas näher illustrieren. Ein Schnellzugsbillet dritter Klasse nach Berlin kostet jetzt 14 M. 60 Pf. Wenn ich aber von Dresden nach Elsterwerda dritter Klasse mit Schnellzug fahre, dann muß ich netto die Hälfte des Betrages bezahlen, obwohl die Kilometerzahl von Dresden bis Elsterwerda nur 58 beträgt, während es bekanntlich von Dresden bis Berlin 180 sind. In so krassem Mißverhältnis stehen heute infolge dieses falschen Zonentarifes die Schnellzugpreise. Wenn man schon in der Weise vorgehen wollte, dann hätte man die Sache doch gerechter machen können, nicht in der Art und Weise, die eine ungeheure Belastung besonders verhältnismäßig kleiner Strecken bedeutet.

Der Herr Minister hat zwar heute ausgesprochen, daß nach Verhandlungen, die noch im Gange sind, die Aussicht bestehe, daß dieser Zustand abgeändert wird, daß an Stelle des Zonentarifes für die Zuschläge ein anderer Modus eingeführt wird. Das wäre allerdings stark zu wünschen. Am besten wäre es, wenn überhaupt die ungeheure Verteuerung des Schnellzugverkehrs wieder fortfallen könnte. Es ist bereits beobachtet worden, daß eine Folge dieser Zuschläge ist, daß zwar nicht überall, aber teilweise die Schnellzüge außerordentlich schlecht besetzt sind, so daß sie zum Teil jetzt halb leer laufen. Auch das ist ein Ergebnis dieser Methode, das zu zeigen scheint, daß man damit nicht weiter wirtschaften soll. Hierzu kommt die Einziehung von Schnellzügen, die auch wieder drückend und erschwerend auf den Verkehr wirkt.

Die Einschränkung des Schnellzugverkehrs bez. die ungeheuren Zuschläge im Schnellzugverkehr mußten natürlich auch die Folge haben, daß zunächst eine Abwanderung nach der dritten Klasse in den Schnellzügen stattfand, deren Überfüllung dadurch noch stärker wird, und daß ferner eine viel stärkere Benutzung der Personenzüge eintreten muß. Da wir bei den Personenzügen schon vorher eine ungeheuer starke Belastung feststellen konnten, so ist ohne weiteres klar, in welche Zustände wir jetzt durch das, was die Regierungen angeordnet haben, gebracht worden sind. Die Belastung der Personenzüge ist tatsächlich ungeheuerlich, zumal seit der letzten Anordnung, die seit dem vorigen Sonntag in Kraft ist, daß in Sachsen eine ganze Reihe von Personenzügen an Sonn- und Festtagen wegfallen. Wer am vorigen Sonntag in der Lage war, auf einer weiteren Strecke, etwa zwischen Dresden und Chemnitz, in den Nachmittagsstunden