

(Geheimer Rat Dr. Otto.)

(A) unterstellt wird, daß sie nicht über die Verhältnisse in Klingenthal orientiert sei, wo sofort Abhilfe geschaffen werden würde, wenn einmal ein Beamter dorthin geschickt würde, um sich über die dortigen Verhältnisse zu unterrichten. Ich muß doch gegen diese Unterstellung in dem Brief, den Herr Abgeordneter Bleyer vorgelesen hat, entschieden Verwahrung einlegen. Die Generaldirektion hat auch auf diesem Gebiete ihre Pflicht vollständig erfüllt und ist über die fraglichen Verhältnisse durchaus unterrichtet; aber es muß eben an Kohlen gespart werden, und das ist nur dadurch erreichbar, daß der Betrieb eingeschränkt wird.

Es sind heute hier viele Klagen laut geworden; sie sind auch insofern berechtigt, als Verschlechterungen in den Betriebs- und Verkehrsverhältnissen eingetreten sind, aber diese Verschlechterungen lassen sich nicht vermeiden. Es hat niemand in diesem Hohen Hause einen Weg angegeben, auf dem der Verwaltung mehr Kohlen, mehr Lokomotiven, mehr Personal verschafft werden könnten. Sie stehen, meine Herren, vor einer *dura necessitas*. Sie müssen sich damit abfinden und dem Rechnung tragen, und ich glaube, es würde mehr im Interesse des Landes liegen, wenn hier nicht bloß betont würde, daß sich Übelstände eingestellt haben, sondern wenn auch die Bevölkerung ermahnt würde, sich diesen unvermeidlichen Übelständen zu fügen.

(B) Meine Herren! Am schärfsten hat Herr Abgeordneter Richter gesprochen. Er hat gesagt, der Kern der Sache würde regierungsseitig nicht getroffen. Wie kann Herr Abgeordneter Richter sagen, daß die Regierung versäumt habe, den Kern der Sache zu treffen! Der Kern der Sache ist in ganz ausführlicher und unanfechtbarer Weise dargetan worden. Der Herr Minister hat auch nicht gesagt, daß in allen Beziehungen in Deutschland Einheitlichkeit hergestellt worden sei. Der Herr Abgeordnete Richter beklagt sich in dieser Beziehung darüber, daß in Württemberg 1 M. 50 Pf. als Mindestzuschlag bei Schnellzügen erhoben würde, und in Sachsen 3 M. Das ist richtig, das widerspricht auch nicht den Ausführungen des Herrn Ministers. Ich wiederhole, daß der Herr Minister gesagt hat: Im allgemeinen und in der Hauptsache ist Einheitlichkeit hergestellt worden. Niemand hat behauptet und kann behaupten, daß auch in allen Kleinigkeiten Einheitlichkeit in Deutschland hergestellt worden sei. Darauf wird im übrigen auch niemand Wert legen.

Herr Abgeordneter Richter hat sich noch darüber beklagt, daß Sachsen an Bayern Lokomotiven abgegeben habe. Das ist zutreffend. Die sächsische Staatseisenbahnverwaltung hat der bayrischen einige Lokomotiven zur Verfügung gestellt. Wie will man uns aber daraus einen

Vorwurf machen? Es wird doch in diesem Hohen Hause (C) immer verlangt, daß die deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz verwaltet werden, und wenn dann unsere Nachbarverwaltung in Not ist, wird ihr selbstverständlich, soweit möglich, geholfen. Es ist nicht lange her, daß Sachsen auch an Preußen Lokomotiven abgegeben hat, weil Preußen mit Betriebschwierigkeiten zu kämpfen hatte, und wenn einmal Sachsen Schwierigkeiten hat, kann Sachsen auf preussische und bayrische Hilfe rechnen. Wenn übrigens die bayrische Staatseisenbahnverwaltung um Abgabe von Lokomotiven gebeten hat, so ist das durchaus erklärlich im Hinblick auf die bekannten großen Anforderungen, die in betrieblicher Beziehung an Bayern gestellt worden sind.

Schließlich hat Herr Abgeordneter Richter noch gesagt, die sächsische Staatseisenbahnverwaltung habe nichts unternommen, um den starken Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen. So ungefähr lautete seine Bemerkung. Wie kann Herr Abgeordneter Richter einen der wichtigsten Verwaltungszweige Sachsens in dieser Weise hier in der Öffentlichkeit herabzusetzen versuchen? Das kann nicht sein Ernst sein. Ein solcher Versuch würde auch gegenüber den klaren Tatsachen selbstverständlich in sich zusammenbrechen. Es sind doch gewiß große Leistungen und umsichtige Maßnahmen, wenn die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen, und damit auch Sachsen, ihren (D) Wagenbestand in den Kriegsjahren vom 1. April 1914 bis zum 1. Juli 1917 um 98019 Betriebswagen vermehrt haben. Das ist sehr anerkennenswert, und man muß staunen, daß in einem Weltkriege die deutsche Industrie noch in der Lage ist, eine solche Vermehrung der Betriebsmittel durchzuführen. Es bedeutet eine Vermehrung des Gesamtwagenbestandes um 16,15 Prozent. Es ist auch eine große Leistung, wenn beispielsweise im Zeitraum vom 1. April 1914 bis 1. Juli 1917 in Sachsen die Lokomotivenzahl von 1476 auf 1593, also um 117 vermehrt worden ist. Hat ferner Herr Abgeordneter Richter noch nicht davon gehört, daß die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen mitten im Kriege die Einheitsverbundbremse soweit durchgebildet haben, daß sie vor der Einführung steht, daß wir schon unsere Wagen, unsere Lokomotiven damit ausrüsten, daß wir für den nächsten Etat mehrere Millionen Mark allein für Sachsen eingestellt haben, um diese für den Betrieb so außerordentlich wichtige Maßnahme durchzuführen? Ich gebe Herrn Abgeordneten Richter recht, daß man stundenlang über diese Verhältnisse sprechen könnte, allerdings in anderem Sinne als er meint, nämlich nicht in abfälligem, sondern in dem Sinne, daß die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen in weitsichtiger Weise die Interessen des Betriebes