

(Abgeordneter Dr. Seyfert.)

(A) und auf die Tatsache, die auch in unserem Berichte zum Ausdruck kommt, hinweisen, daß unser Wirtschaftsleben sich über die Nöte des Krieges stark erhalten hat.

(Sehr richtig!)

Meine Herren! Ich darf andeutungsweise sagen: Wenn es gelungen ist, 8—9 Zehntel des Friedensverkehrs auch durch den Krieg hindurch zu halten, so ist das ein Ausdruck für die Stärke unseres Wirtschaftslebens.

(Sehr wahr!)

Welche Gründe und Ursachen diese Stärke hat, das ist hier bereits ausgesprochen worden. Ich kann das jetzt übergehen.

Bei der Beratung über die Frage des Eisenbahnbetriebes ist hier schon früher die Frage der Vereinheitlichung des gesamten deutschen Eisenbahnwesens besprochen worden. Ich würde darauf nicht zurückkommen, wenn nicht in den letzten Tagen die Frage in Preußen eine große Rolle gespielt hätte. Es ist dort auf das Buch des bekannten Geheimrates Kirchhoff hingewiesen worden, der für die Durchführung des Reichseisenbahngedankens warm und nachdrücklich eintritt. Ich habe schon einmal persönlich erklärt, daß ich in diesem Umfange Herrn Geheimrat Kirchhoff nicht zustimmen kann. Aber ich möchte bestreiten, daß die Gründe, die im preußischen Landtage zur Ablehnung seines Standpunktes geführt haben, hinreichend wären, alles, was er ausgesprochen, abzutun.

(Sehr wahr!)

Es ist uns jetzt nicht möglich, die Tragweite der Frage für die Zukunft zu ermessen. Es können sich Verhältnisse herausbilden, die dem Gedanken eine größere Wucht geben. Immerhin erkläre ich, daß wir auf dem von mir bereits ausgesprochenen Standpunkte stehen bleiben, daß wir das Eisenbahnwesen als Aufgabe der Einzelstaaten beibehalten wissen wollen, daß wir aber auch dem in Preußen ausgesprochenen Gedanken einer größeren Vereinheitlichung der Verwaltung hier nochmals Nachdruck verleihen wollen.

Meine Herren! Es ist interessant, daß der preußische Eisenbahnminister, der mit starkem Selbstbewußtsein und mit starkem Stolz auf seine preußischen Eisenbahnen den Gedanken der Reichseisenbahnen außerordentlich schroff abgelehnt hat, aber einer weitergehenden Vereinheitlichung, als sie bisher bestand, das Wort geredet hat. Ich möchte auch die Staatsregierung darauf aufmerksam machen, daß im preußischen Landtage ausgesprochen worden ist, daß

tatsächlich Umgehungen Sachsens bei dem Güterverkehr stattfinden. Es ist das von anderer Seite zwar bestritten worden, aber daß dies selbst von preussischer Seite ausgesprochen wird, ist immerhin interessant.

Meine Herren! Wenn wir im Rückblick auf das, was die Eisenbahnen uns geleistet haben und während des Krieges für das Wirtschaftsleben noch leisten, immerhin noch Wünsche aussprechen, so wissen wir wohl, daß deren Erfüllung jetzt unter den gedrückten Verhältnissen wohl nicht leicht ist. Ich muß aber doch die Gelegenheit, auf einiges hinzuweisen, wahrnehmen.

Im Bericht ist auf den Fahrplan Bezug genommen. Mancherlei Wünsche bezüglich des Fahrplanes bestehen innerhalb der verschiedenen Gebiete unseres Vaterlandes. Ich möchte es den maßgebenden Stellen recht nahe legen, diese Wünsche doch, soweit irgend möglich, zu erfüllen. Das ist nötig im Interesse unseres Wirtschaftslebens. Es ist auch nötig um des Verkehrs willen, der den Erholungsreisenden dient, der doch hoffentlich innerhalb der Grenzen Sachsens größere Ausdehnung erfährt, daß die Wünsche, die wir früher schon einmal zugunsten der von der Natur bevorzugten Stellen unseres Vaterlandes ausgesprochen haben, berücksichtigt werden möchten.

(Sehr richtig!)

Der Bericht nimmt weiter Bezug auf den Wagenmangel und sagt: Das ist der Krieg, der hier die Schädigung hervorruft. Meine Herren! Natürlich sind die Verhältnisse des Krieges die weitaus wichtigste Ursache dafür. Doch ist vielleicht auch manches in der Organisation mit daran schuld, daß die Klagen, wenn sie auch zurückgegangen sind, doch nicht ganz verschwinden können. Es liegt wohl mit an dem Arbeitermangel an verschiedenen Stellen, und es liegt der Gedanke nahe, ob hier nicht etwa durch Verwendung von Kriegsgefangenen Abhilfe geschaffen werden könnte. Es ist doch sehr beklagenswert, wenn wichtige Gütersendungen lange stehen müssen, weil sie infolge von Arbeitermangel nicht aufgeladen oder entladen werden können.

Der Bericht beginnt mit einer Statistik. Ich habe damit nicht begonnen, weil diese Statistik über den Bau der Bahnen doch zu stark auf das langsame Zeitmaß hinweist, in dem gebaut wird.

(Sehr gut!)

Wenn im Laufe von zwei Jahren ganze 14 km Personenverkehrsstrecken, 26 km Güterverkehrsstrecken und 1½ km elektrische Straßenbahnen gebaut werden

(Zuruf: Es ist doch immer was!),