

## Erläuterungen.

Zu Tit. 28. Die zu Tit. 58 des außerordentlichen Etats der Finanzperiode 1898/99 für Beamten- und Arbeiterwohnungen bewilligten 1 500 000  $\mathcal{M}$  werden mit Beginn der neuen Etatperiode zum größten Theile aufgebraucht sein. Die zu dieser Position in dem königlichen Dekrete Nr. 32 (Landt.-Aft. 1897/98 3. Bd. S. 17) unter C angegebenen Gründe sprechen dafür, noch weitere Mittel zu dem gleichen Zwecke zu verwenden. In Aussicht genommen ist insbesondere der Bau von Beamten- und Arbeiterhäusern in Leipzig I, Zittau, Dresden-Friedrichstadt, ferner für die zukünftigen Werkstätten in Engelsdorf (Leipzig II) und für den Rangirbahnhof Chemnitz-Hilbersdorf sowie das dortige Elektrizitätswerk.

## Vorbemerkung zu Tit. 29 und 30.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß, wenn die baulichen Herstellungen und Arealerwerbungen, um welche es sich bei den Titeln 29 und 30 handelt, in dem außerordentlichen Etat speziell aufgenommen werden, hierüber alsbald auch Mittheilungen in die Presse und in die weitere Oeffentlichkeit gelangen; hierdurch werden aber oft unerwünschte Spekulationen, insbesondere in Bezug auf den erforderlich werdenden Arealerwerb hervorgerufen. Um dies und die dadurch für den Staat eintretende, oft sehr erhebliche Vertheuerung thunlichst hintanzuhalten, empfiehlt es sich, die Positionen über Beseitigung von Uebergängen in Schienenhöhe und über in Aussicht genommenen Arealerwerb nicht einzeln im Etat aufzuführen, sondern sich für diese Zwecke hinreichende Bauschalbeträge bewilligen zu lassen. Ein weiterer Grund zu dieser Maßnahme ergibt sich aus der Thatsache, daß es für die Staatsbahnverwaltung, insbesondere auch in finanzieller Hinsicht, vortheilhaft ist, wenn dieselbe betreffs der hier fraglichen Bewilligungen nicht an bestimmte, im voraus von ihr anzugebende Objekte gebunden ist. Dieselbe kann dann in gleicher Weise wie ein Privatmann, für plötzlich und unerwartet an dem einen oder dem anderen Orte eintretenden Bedarf an Areal, nach Befinden auch vorsorglich für zukünftig zu erwartenden Bedarf je nach sich bietender Gelegenheit rasch und verhältnißmäßig billig Erwerbungen bewirken, ist auch, wenn beispielsweise die Ausführung der von ihr in Aussicht genommenen Beseitigung gewisser Niveauübergänge zunächst auf irgend welche technische oder sonstige Schwierigkeiten stößt, alsdann unbehindert, die fraglichen Geldmittel zur Beseitigung anderer Straßenübergänge zu verwenden, bei welcher ähnliche Schwierigkeiten nicht bestehen. Auch kommt hinsichtlich der Arealerwerbungen in Betracht, daß die Staatsregierung, um sich anbietende besonders günstige Gelegenheiten zum Erwerbe von Areal sich nicht entgehen zu lassen, öfters genöthigt gewesen ist, solche Ankäufe ohne ständische Genehmigung endgültig abzuschließen. Wenn nun auch die Ertheilung nachträglicher Genehmigung seitens der Ständekammern bisher niemals versagt worden ist, so sind solche Verhältnisse nicht eben erwünscht und möchte deren Wiederholung möglichst eingeschränkt werden. Auch zu diesem, im Sinne der Verfassung liegenden Zwecke wird die Bewilligung eines Bauschalbetrags für Arealerwerb besonders dienlich sein.

Insbepondere ist zu Tit. 29 und 30 zu bemerken:

Zu Tit. 29. Die rasche Zugfolge auf dem größeren Theile der Staatsbahnlinien — eine Folge des gestiegenen Verkehrs — läßt es im Interesse der Betriebssicherheit dringend erwünscht erscheinen, mit Beseitigung der Straßenübergänge in Schienenhöhe nach und nach in größerem Umfange vorzugehen. Die Planungen hierfür sind bereits für eine große Anzahl von dergleichen Straßenübergängen, die sich in verschiedenen Theilen des Staatsbahnbereichs befinden, in der Ausarbeitung begriffen. Die Kosten hierfür erreichen bereits den eingestellten Betrag von 3 000 000  $\mathcal{M}$ .

Zu Tit. 30. Infolge des in den letzten Jahren erheblich gestiegenen Verkehrs werden auch nach Ablauf der Finanzperiode 1900/01 und nach Ausführung der in dieser und den früheren Finanzperioden bewilligten Stationserweiterungen und Streckengleisvermehrungen solche Erweiterungen und Gleisvermehrungen nothwendig werden. Für diese das erforderliche Areal vorsorglich und rechtzeitig, ebenso wie mit den thunlichst geringen Kosten zu beschaffen, ist der Zweck der Einstellung der postulirten 5 500 000  $\mathcal{M}$ . Für den größeren Theil dieser Erweiterungen und Streckengleisvermehrungen sind bereits die Kosten der Arealerwerbung auf 4 361 000  $\mathcal{M}$  ermittelt worden. Für unvorhergesehene Fälle ist die Summe von 1 139 000  $\mathcal{M}$  bestimmt.

Zu Tit. 31. Die kilometrische Gesamtleistung der Normalspurlokomotiven der Staatseisenbahnen war für das Jahr 1899 mit 45 099 639 km in der Erläuterung zu Tit. 85 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für die Finanzperiode 1898/99 veranschlagt und der Ermittlung des Bedarfs an Lokomotiven zu Grunde gelegt. Im Jahre 1898 wurde thatsächlich eine Lokomotivleistung von 44 834 893 km erzielt. Die durchschnittliche Zunahme der Leistungen berechnet sich im Mittel für jedes der Jahre 1892 bis 1898 zu 1 270 807 km, wobei 156 835 km, welche durchschnittlich im Jahre auf neu hinzugekommene Linien entfallen, in Abzug gebracht sind.

Eine gleiche Zunahme auch für jedes der Jahre 1899 bis 1901 vorausgesetzt, ergibt die voraussichtliche kilometrische Leistung der Lokomotiven im Jahre 1901 zu

$$44\,834\,893 + (3 \times 1\,270\,807) = 48\,647\,314 \text{ km.}$$

Unter Zugrundelegung der Jahresleistung einer Lokomotive in Höhe von 37 500 km, wie dies bereits für die Ermittlung des Bedarfs an Lokomotiven für die Etatperiode 1898/99 geschehen, ergibt sich hiernach der erforderliche Bestand an Lokomotiven zu Ende 1901 mit

$$\frac{48\,647\,314}{37\,500} = 1298.$$

Nach Ablieferung sämtlicher für die Etatperiode 1898/99 zur Vermehrung zu beschaffenden Lokomotiven werden 1208 Lokomotiven vorhanden sein und bleiben demgemäß zur Vermehrung des Bestandes und ohne Rücksichtnahme auf neu hinzukommende Linien 90 normalspurige Lokomotiven zu beschaffen.

Hiernach sind

90 normalspurige Lokomotiven als Vermehrung in den Etat eingestellt, welche zu ungefähr drei gleichen Theilen als Personenzug-, Güterzuglokomotiven und als Tenderlokomotiven zu beschaffen sein werden. Für diese 90 Lokomotiven sind unter Berücksichtigung des Bestandes an Tendern und unter Abzug der unter den zu beschaffenden Lokomotiven befindlichen Tenderlokomotiven,

40 normalspurige Tender zu beschaffen.

Genügen die vorhandenen Schmalspurlokomotiven schon jetzt nur knapp für den derzeitigen Verkehr, so reichen dieselben jedenfalls nicht für die Verkehrszunahme aus, wie solche auf verschiedenen Linien, namentlich infolge des erweiterten Kollbockverkehrs und auch infolge der neuen Frachtvergünstigung für die Schmalspurbahnen zu erwarten ist. Auch macht sich, da für den stärkeren Verkehr die in größerer Zahl vorhandenen anfänglich beschafften 3/3 gekuppelten Lokomotiven sehr oft nicht genügen, die Beschaffung kräftigerer Schmalspurlokomotiven nöthig. Es sollen daher

6 schmalspurige Lokomotiven mit 4 gekuppelten Achsen beschafft werden.

Sonach