

Landtags-Beilage zur Sächsischen Staatszeitung.

Nr. 73.

Beauftragt mit der Herausgabe Hofrat Doenges in Dresden.

1918.

37. ordentlicher Landtag.

I. Kammer.

Fortsetzung der Sitzung vom 15. Mai 1918.

Punkt 4 der Tagesordnung: Antrag zum mündlichen Bericht der zweiten Deputation über Kap. 16 des ordentlichen Staatshaushaltsplanes für 1918/19, Staats-eisenbahnen betreffend, und über die hierauf bezüglichen Petitionen. (Drucksache Nr. 178.)

Berichterstatter **Witt. Geh. Rat Dr. Rehner, Czajenz:**

Aber Kap. 16 ist in der Zweiten Kammer ein ausführlicher Bericht von 60 Druckseiten erstattet worden. Unsere Geschäfts-lage verbietet es von selbst, ausführlich hier im Plenum über das umfangreiche Kapitel unserer Staatseisenbahn zu berichten. Ich beschränke mich daher auf einzelne Stichworte und verweise im übrigen auf das, was in dem Druckbericht der Zweiten Kammer gesagt worden ist.

Des längeren ist in der Zweiten Kammer beraten worden über Reichseisenbahnen, über das Zweiklassen-System, über die oft schon ventilirte Frage der Einföhrung der kaufmännischen Buchführung und Finanzgebarung. Ich beschränke mich lediglich darauf, hier zu sagen, daß die berichterstattende Deputation Ihrer Kammer nach wie vor unbedingt gegen Reichseisenbahnen ist. Auch die künftige Befolgsordnung hat bei der Beratung der jenseitigen Kammer eine große Rolle gespielt. Unsere Auffassung hierzu haben wir bei früheren Landtagen schon zur Genüge kundgegeben. Aber die Aufhebung von vielen Jäzen ist mehrfach gefordert worden, während man doch anerkennen muß, daß die Minderung der Fahrgelagerbeit für die bürgerliche Bevölkerung nur eine Folge der dringenden Notwendigkeiten des Krieges ist. Daß diese Notwendigkeiten auch die Wagenstellung und Wagenverteilung für den inneren Wirtschaftsverkehr beeinträchtigen müssen, versteht sich von selbst. Die Errichtung einer Ladegesellschaft in Dresden durch die Deutsche Bank und die Allgemeine Deutsche Kreditbank und die gleichzeitige Entziehung des dem bisherigen Konfessioninhaber übertragenen Ladegeschäfts ist in der Zweiten Kammer besonders behandelt worden. Ihre Deputation hat ein Urteil in dieser Angelegenheit nicht abgegeben, hofft aber, daß selbstverständlich die Inhaber der neuen Ladegesellschaft nicht etwa durch vollständigen Einbruch in alle Verfrachtungen eine nach Lage der Verkehrsverhältnisse unzulässige Einsicht in die private Güterbeförderung mittels Unternehmertums und unseres Handels erhalten. Einen breiten Raum haben in den Verhandlungen der Zweiten Kammer die vorliegenden Petitionen der Leipziger Handelskammer und der Plauener Handelskammer zum Personenverkehr eingenommen. Auch Ihre Deputation hat unbedingt anerkennen müssen, daß vor allem Leipzig im Verkehr zwischen West- und Ostdeutschland und den südwestlichen Bundesstaaten äußerst ungünstig behandelt wird (Sehr richtig!), weil die Jäze über Halle-Corbetha laufen und Leipzig nur mit Verbindungsjäzen — nämlich Jäze von Personenzügen — erreichen können. Ebenso wird Leipzig von Sachsisch nach Westen zu umgangen, obwohl die Linie Eilenburg-Dölsch-Halle-Corbetha um 16 km länger ist als die Linie über Eilenburg-Leipzig-Corbetha. Eine solche doch allem Anschein nach absichtliche Umgehung Leipzigs läßt sich gegenüber der Bedeutung dieser Stadt nicht rechtfertigen, und man muß der Zweiten Kammer zugeben, daß man von einer durchgreifenden Anwendung des bekannten und vielfach erörterten Artikels 42 des Reichseisenbahngesetzes, nach welchem die Bundesregierungen sich verpflichten, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten, nicht gerade viel merkt. Die Staatsregierung hat erklärt, daß sie alles tun werde, um der Stadt Leipzig bessere Verbindungen zu verschaffen, daß aber freilich die Hauptursache der ungünstigen Behandlung von Leipzig nicht auf sachlicher, sondern auf preussischer Seite zu suchen liege. Nur ein Beispiel: Die Stadt Halle hat täglich mit Berlin zwölf Verbindungen mit durchgehenden Jäzen, für die Fahrt von Leipzig nach Berlin stehen dagegen nur zwei durchgehende Jäze zur Verfügung. (Oder, hört!) Dabei hat Leipzig reichlich dreimal soviel Einwohner wie Halle, ganz abgesehen von der anerkannten großen Bedeutung Leipzigs als Handels- und Industriestadt in der ganzen Welt. Die sonstigen Wünsche der Handelskammer Leipzig, die sich auch auf Verbindung nach Polen, nach Galizien und Rumänien, nach Kurland und Litauen, nach Bremen, Hamburg, Bornumland-Dänemark, nach Wien usw. beziehen, müssen ebenfalls vielfach als berechtigt anerkannt werden. Die Petition der Plauener Handelskammer beschäftigt sich in der Hauptsache mit der Verabfolgung der Linie Plauen-Hof durch den Bau der Strecke Weischlitz-Birk-Weischlitz und der hierdurch zu gewinnenden Abkürzung der Linie nach Mänschen um 15 km und mit der dadurch herbeigeführten Zeitersparnis von rund 20 Minuten. Auch dieser Angelegenheit ist größte Aufmerksamkeit von unserer Regierung zu schenken. Besonders auch ist die Einführung einer besseren Jäzerverbindung von Plauen nach der Reichshauptstadt gewünscht worden. Auch hierzu hat man allerdings eine durch-aus wohlwollende Stellung in der berichterstattenden Deputation Ihrer Kammer eingenommen. — Auf dem Personalgebiet ist bei den jenseitigen Beratungen, ebenso wie in Ihrer Deputation, die oft ventilirte Frage der Beförderungsverhältnisse der Techniker gegenüber den Juristen wiederholt in Erwägung gezogen worden. Eine angebliche Petition — ich sage mit Willen „angeblich“ — der technischen Oberräte soll der Staatsregierung zur Kenntnisnahme überwiesen werden. Vom Königl. Ministerium der Finanzen wurde allerdings bemerkt, daß ihm von einer solchen Petition nichts bekannt sei, daß vielmehr nur einige Tabellen mit einer bildlichen Darstellung über die Alters- und Beförderungsverhältnisse der Oberräte unter der Hand verteilt worden seien. Der Berichterstatter hat bemerkt, daß ihm dagegen persönlich ein Schreiben aus den interessierten Kreisen übermittelt worden sei, ebenso wäre eine Deputation aus den beteiligten Kreisen bei ihm vorstellig geworden, jedoch er es für angebracht gehalten habe, diese Sache mit zur Beratung zu ziehen. Ebenso wurden erörtert die Wünsche der Sächsischen Bahnmeister um Befreiung von Nachteilen in Einkommens- und Rangverhältnissen, das Gesuch der Fahrdienstbeamten, eine Regelung der Befolgsordnung betreffend, das Gesuch der Materialausgeber, Einweisung in eine andere Befolgsgruppe, und Änderung des Dienstalters betreffend, das Gesuch der Wartenführer, Befolgsangelegenheiten und Gewährung einer Entschädigung für Abstunden betreffend, das Gesuch des Sächsischen Eisenbahnverbandes um Erhöhung des Endgehaltes für die Wartenführer und Bahnwörter von 1500 auf 17 0 W., eine ausführliche Eingabe der Sächsischen Eisenbahnbediensteten mit einer großen Anzahl von Wünschen, die auf dem Gehalts-, Lohn- und Dienstgebiete liegen, eine weitere Eingabe des Deutschen Eisenbahnverbandes mit 16 verschiedenen Wünschen, die auf S. 21 des Berichts der Zweiten Kammer mitgeteilt sind. Der Berichterstatter der Zweiten Kammer hat zu den vorliegenden Gesuchen bemerkt, daß nach den wiederholt erfolgten Teuerungszulagen

und der stark verteuerten Lebenshaltung im Kriege ein Eingreifen in die Befolgsordnung zurzeit nicht angebracht erscheint, da sich nicht überlegen lasse, wie sich die Lebenshaltung nach dem Kriege gestalten werde. Aus diesem Grunde hat die Deputation der jenseitigen Kammer und später das Plenum alle vorliegenden Petitionen der Königl. Staatsregierung als Material für eine künftige Befolgsordnung überwiesen.

Die Deputation Ihrer Kammer ist zu dem gleichen Entschluß gekommen. Insofern die Petition des Deutschen Eisenbahnverbandes sich nicht auf die Befolgsordnung bezieht, wurde sie der Staatsregierung zur Erwägung übergeben. Ich beschränke mich auf diese kurzen Darlegungen in der Hoffnung, daß noch einmal ein Landtag kommen möge, in dem über das wichtige Kapitel der Eisenbahnen in der Zweiten Kammer wesentlich früher als in den letzten Tagen einer zu Ende gehenden Session Bericht erstattet werde, damit wir die Ruhe und Zeit finden, auf Grund der Verhandlungen der Zweiten Kammer alle die wichtigsten Angelegenheiten, welche dieses Kapitel betreffen, auch von uns und in Beratung zu ziehen. Heute beschränke ich mich darauf, der hohen Kammer zu empfehlen, folgenden Antrag anzunehmen:

Die Kammer wolle in Übereinstimmung mit der Zweiten Kammer beschließen:

- I. bei Kap. 16, Staatseisenbahnen, die Einkünfte nach der Vorlage zu genehmigen;
- II. die Petitionen der Leipziger Handelskammer und der Plauener Handelskammer zum Personenverkehr der Königl. Staatsregierung zur Kenntnisnahme zu überweisen; ferner die Petition der technischen Oberräte zur Kenntnisnahme, die Petition des Deutschen Eisenbahnverbandes, soweit sie sich auf die Befolgsordnung bezieht, der Königl. Staatsregierung als Material für eine künftige Befolgsordnung, im übrigen zur Erwägung zu überweisen; die übrigen im Bericht Nr. 248 der Zweiten Kammer zu Titel 7 unter 2 bis 7 aufgeführten Petitionen (siehe Anlage) der Königl. Staatsregierung als Material für eine künftige Befolgsordnung zu überweisen.

Staatsminister v. Schönewitz

(nach den stenographischen Niederschriften):

Meine sehr geehrten Herren! Bei der Geschäfts-lage des hohen Hauses will ich Sie nicht mit längeren Ausführungen aufhalten und nur wenig im Hinblick auf den Bericht des Hrn. Referenten bemerken. Wenn er angeführt hat, es seien Klagen darüber laut geworden, daß unsere Industrie mit Kriegslieferungen nicht darauf bedacht worden sei, wie es wohl zu erwarten gewesen wäre, so liegt mir eine Zusammenfassung vor, aus der hervorgeht, daß in manchen Artikeln die Beteiligung unserer Industrie an Kriegslieferungen das prozentuale Verhältnis, das hier maßgebend ist, wesentlich überschritten hat. Unsere Vertreter in Berlin, insbesondere die mit kürzlich unter Leitung des Kriegsministeriums, haben sich außerordentlich, und wie ich schon angedeutet, mit Erfolg bemüht, unserer Industrie große Aufträge zuzuwenden. Wenn das nicht überall in dem Maße hat geschehen können, wie es vielleicht angemessen gewesen wäre angesichts des Umstandes, daß unsere sächsische Industrie unter dem gegenwärtigen Kriege vielfach schwerer leidet als die Industrien anderer Länder, da die Industrie in der Hauptsache auf die Ausfuhr angewiesen ist, die jetzt fast ganz unterbunden ist, so liegt das eben daran, daß bei uns die Textilindustrie bei weitem vorwiegend, und es gerade dieser Industrie schwer ist, sich auf Kriegslieferungen einzustellen.

H. I. Um so mehr ist es anzuerkennen, daß unsere Vertreter es erreicht haben, unserer Industrie gleichfalls erhebliche Aufträge zuzuwenden. Die Jäzen kann ich Ihnen leider nicht mitteilen, sie sind mir nur ganz vertraulich zur Kenntnis geworden.

Begen der die Halteplanfrage betreffenden Petitionen der Städte Plauen und vor allem auch Leipzig darf ich auf das Besag nehmen, was ich in ausführlicher Weise am 6. Mai d. J. in der Zweiten Kammer ausgeführt habe. Es wird allerdings eine der wichtigsten Aufgaben unserer Verwaltung sein, hier Hand I zu schaffen, wenn schon, m. H., das muß man doch zugeben, eine gewisse Schwierigkeit darin liegt, daß die Stadt Halle, auf deren Bevorzugung immer hingewiesen wird, günstiger gelegen ist als Leipzig. Halle liegt eben ohnehin an mehreren d. ehen Linien auszuhalten, während Leipzig weniger günstig liegt und meist gewisse Mehrleistungen nötig sind, um Leipzig zu erreichen. Dabei hat der neue Hauptbahnhof in Leipzig, der allgemein als ein höchst gelungenes Bauwerk anerkannt wird — er erweist jedes Auge, das Auge des Praktikers wie das des Künstlers —, doch den nicht unbedeutenden Nachteil, daß er Kopfstation ist, und damit durch dessen Verührung einige Minuten Zeit verloren gehen, eine Zeitverlust, die bei Schnellzügen unter Umständen ausfallschlüssig sein kann. Indessen die preussische Eisenbahnverwaltung erkennt die Bedeutung von Leipzig vollständig an, wie auch die Bedeutung der für Leipzig liegenden sächsischen Städte. Der Hr. Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Reichstagsauschusse noch im vorigen Jahre ausdrücklich dargelegt, daß er sich der Bedeutung des Leipzig-Hof-Wege wohl bewußt sei vor allen Dingen, weil er das industriereiche Sachsen durchziehe und man ihm namhafte Städte, an ihrer Spitze Leipzig, liegen.

Ich habe die Hoffnung, daß es unserer Regierung gelingen wird, hier von Preußen das zu erreichen, was es irgend mit seinen Interessen vereinbaren kann. Und wenn wir in dem vom Hrn. Referenten unterstellten Sinne des Artikels 42 der Reichsverfassung in Deutschland wirklich ein völlig einheitliches Netz, wenn wir also eine Leitung von Berlin aus hätten, wie würde das hier wenig ändern; wir würden auch dann, wie jetzt, auf die Entschädigung der Berliner Stelle angewiesen sein, würden also auch dort vorstellig werden müssen. Ich habe aber nicht den geringsten Zweifel, daß der preussische Minister uns gegenüber mindestens ebenso entgegenkommend sein wird, wie es eventuell eine Reichsstelle in Berlin sein würde.

Zu diesem Zusammenhang möchte ich noch mit wenigen Worten auf das Reichseisenbahnprojekt zu sprechen kommen, das der Hr. Referent zu meiner großen Bemühtung mit ebenso kurzen wie bestimmten Worten abgehandelt hat. Unsere Eisenbahnen sind ein so wertvoller Besitz, daß auf sie das Land unter keinen Umständen verzichten kann. Wir würden nicht nur materiell, sondern auch an Ansehen verlieren. Wenn aber gegenwärtig die Einnahmen der Eisenbahnen nicht besonders günstig sind — die so außerordentlich gekiegenen Ausgaben tragen übrigens noch mehr dazu bei —, daß jetzt der Ertrag der Eisenbahnen in der Tat zu wünschen übrig läßt, so wäre jetzt ganz gewiß der allerungünstigste Zeitpunkt, um an eine Abtretung der Eisenbahnen an das Reich heranzutreten, weil natürlich der gegenwärtige Ertrag zum Maßstab der Entschädigung genommen werden würde, welche die Einzelstaaten unbedingt zu beanspruchen hätten. Ich habe in der Zweiten Kammer in längerer Rede ausgeführt, daß das Reich selbst von einer Vereinfachung der Eisenbahnen einen wirklichen dauernden finanziellen Gewinn gar nicht haben würde und daß es daher keineswegs zu empfehlen wäre, wenn das Reich die Eisenbahnen erwerben wollte. Was die Vereinfachung überhaupt in Bezug auf Verbilligung leisten kann, das ist bereits ausgeschöpft, und das Reich würde in vieler Hinsicht teurer wirtschaften, so daß den einzelnen Landestheilen oder einem Teile des Personals zu-

gekandene auch den anderen Teilen zugebilligt werden müßte, sobald auf diese Weise der ganze Betrieb wieder wesentlich verteuert werden würde.

Übrigens sind die Einnahmen unserer Staatsbahnen, die wie Hr. Czajenz Hr. Witt. Geh. Rat Dr. Rehner darlegt hat, in der letzten Zeit recht ungünstig gewesen sind, im Monat März wieder erheblich gekiegen. Im Februar d. J. haben wir, verglichen mit dem Vorjahre, im Personenverkehr zwar eine erhebliche Mehreinnahme, im Güterverkehr jedoch eine, wenn auch geringe, Mindereinnahme (von 0,21 Proz.) gehabt; gegenüber dem letzten Friedensjahre 1914 aber stellte sich die Mindereinnahme auf mehr als 10 Proz. Im März hatten wir im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 45 Proz. und im Güterverkehr eine solche von 9,70 Proz. zu buchen; noch wichtiger ist, daß im Vergleich zum letzten Friedensjahre 1914 im Personenverkehr ein Mehr von 38 Proz. und im Güterverkehr ein solches von 8,15 Proz. erzielt worden ist. Unsere Eisenbahnen unterliegen eben einem starken Wechsel, weil unser Land in hervorragender Weise Industrie- und Handelsland ist und der Verkehr sich naturgemäß dem Auf- und Abstieg der Konjunktur anschließt. Können wir die Konjunktur hegen, daß unsere Industrie nach dem Kriege wieder aufblühen wird, können wir annehmen, daß unsere betriebsame Bevölkerung auch diese schwere Kriegszeit und ihre Folgen überwinden wird, so dürfen wir auch annehmen, daß auch unsere Eisenbahnen sich wieder heben und damit dem Lande wieder reichliche Erträge zuführen werden. Spätere Zeiten werden Jäzen und der Regierung Dank wissen, daß wir ohne Banken dabei geblieben sind, diesen wertvollen Besitz fest in unserer Hand zu behalten.

Oberbürgermeister **Lehmann-Plauen** dankt dafür, daß die Deputation die Petition der Handelskammer der Stadt Plauen wohlwollend behandelt hat und auch die Petition der Handelskammer zu Leipzig, deren Berücksichtigung ja mittelbar die Verkehrsverhältnisse der Stadt Plauen mit fördern würde.

Ich möchte dann dringend bitten, daß der Bau der Abkürzungslinie Weischlitz-Birk-Weischlitz, der seit Jahren von den Jäzenden in den Straßen des Postlandes gewünscht worden ist, doch möglichst bald in Bearbeitung genommen und zur Ausführung gebracht werde.

Die Kammer beschließt hierauf einstimmig antragsgemäß.

Punkt 6 der Tagesordnung: Antrag zum mündlichen Bericht der dritten Deputation zu Kap. 76 und 77 des Rechnungsjahresberichts über den Staatshaushalt auf die Jahre 1914 und 1915, Fortsakademie zu Tharandt, Bergakademie zu Freiberg. (Drucksache Nr. 177.)

Berichterstatter **Rittergutsbesitzer v. Götter**

spricht beide Kapitel im einzelnen durch und beantragt: Die Kammer wolle in Übereinstimmung mit der Zweiten Kammer die vorgekommenen Überschreitungen nachträglich genehmigen.

Die Kammer beschließt einstimmig demgemäß.

Punkt 7 der Tagesordnung: Antrag zum mündlichen Bericht der dritten Deputation über den mittels Königl. Dekrets Nr. 11 vorgelegten Geschäftsbericht der Landes-Brandversicherungsanstalt auf die Jahre 1914 und 1915. (Drucksache Nr. 149.)

Berichterstatter **Stadtschultheiß Dr. phil. Kaumann:**

In der Zweiten Kammer ist der Bericht in der 26. Sitzung vom 11. Februar 1918 zur Besprechung gekommen. Den Herren wird genehmigt sein, daß der Abg. Dr. Löbner in einem eingehend begründeten Vortrage einen Antrag auf Einbringung eines Geschäftsberichtes betreffend die Haftung der Landes-Brandversicherungsanstalt in der Gebäudeversicherungsanstalt für Schäden bis zur Höhe des erforderlichen Wiederherstellungsumwandes auch bei vorliegender Unterversicherung begründete. Ihre Deputation stütze sich auf den Standpunkt, daß man Mittel und Wege zu suchen habe, um die Unterversicherung der meist unterversicherten Gebäude zu beheben, weil anders der Kredit, besonders in den großen Gemeinden, und der Hausbesitzstand, dessen Lage an und für sich keine rosige ist, schweren Schäden erleiden. Nur ersieht der Deputation der von Hrn. Dr. Löbner vorgeschlagene Schritt als zu weitgehend, der geeignet wäre, die gesunde finanzielle Grundlage der Anstalt ins Wanken zu bringen. Die Regierung hat inzwischen der Tendenz des Antrages durch Vorlegung des Dekrets Nr. 39 entsprochen. Dieses trägt in etwas unterer Bedenken Rechnung. Die mit dem Kriege verbundenen Schwierigkeiten lassen es geboten erscheinen, auch weiterhin an dem abgefassten Schlußverfahren festzuhalten. Doch meint die Deputation, daß die unteren Verwaltungsbereichen erneut darauf hingewiesen werden müßten, die Interessenten immer wieder auf das Verfahren und seine Notwendigkeit hinzuweisen. Das, was an Wünschen und Anregungen der Landes-Brandversicherungsanstalt in den gegenwärtigen bedrängten Zeiten mitgegeben werden kann, ist in der erwähnten Sitzung der Zweiten Kammer besprochen worden.

Hervorzuheben möchte ich, daß der Deputation eine weitere vermehrte Herausgabe von Hypotheken im Gegenjage zu der hauptsächlichlichen Anlage des Vermögens der Anstalt in Effekten besonders nach dem Kriege geboten erscheint, dem Grundlagedeckung tragend, die Mittel der Anstalt den Kreisen zur Verfügung zu stellen, aus denen sie geflossen sind. Gegenüber rund 2 1/2 Mill. Effektenbestand Ende 1915 besaß die Anstalt nur rund 660 000 W. in Hypotheken. Auch die Frage der Monopolisierung des gesamten Versicherungswesens wurde von Ihrer Deputation besprochen. Die langwierigen Ansicht war die, die Landes-Brandversicherungsanstalt möge zunächst sich immer weitere Versicherungszweige angliedern, wie sie es in der Fährnisversicherungsabteilung bis jetzt mit bestem Erfolge getan habe. Wenn die Anstalt auf dem Wege der Freiwilligkeit erwiesen hätte, daß sie so vorteilhaft für die Versicherten arbeite wie die großen Privatgesellschaften, dann sei der Zeitpunkt gekommen, der Monopolisierung näherzutreten. Auf dem Wege dazu sei es aber nötig, sich ein für die verschiedenen Versicherungszweige technisch gut vorbereitetes Beamtenpersonal heranzubilden. Es sei nicht gut, der Anstalt ein staatliches Zwangsrecht zu verleihen und es ihr dann zu überlassen, eine sachmännlich gebildete Beamtenschaft zusammenzustellen. Der weitere Ausbau der Rückversicherung erschien der Deputation notwendig, um gegen größere Schäden gesiegt zu bleiben und um gleichzeitig die finanzielle Grundlage der Anstalt zu befestigen, sonst sind die sichtbar hohen Rücklagen nur scheinbar.

Redner geht dann auf den Inhalt des Dekrets Nr. 11 im einzelnen ein, wogu auf die Landtagsberichte Nr. 16 S. 58 verwiesen wird.

Der Bericht über den Einfluß der durch das neue Gesetz geschaffenen Verwaltungsausstände, in denen die Versicherten