

(Staatsminister v. Schdewitz.)

(A) auf höhere Metallpreise und 1 733 000 M. auf die Verarbeitung einer größeren Menge Roherz mit besonders hohen Metallgehalten. Dem Etat gegenüber sind 253 kg Gold, 12 991 kg Silber, 700 dz Kupfer mehr ausgebracht worden. Ferner stellten sich die durchschnittlichen Handelspreise der Metalle in den angekauften Erzen beim Silber um 10 M. 73 Pf. für das Kilogramm, beim Blei um 10 M. 20 Pf. für den Doppelzentner und beim Kupfer um 31 M. 11 Pf. für den Doppelzentner höher, als bei Aufstellung des Voranschlags anzunehmen war. Die Erhöhung der Produktion war zu besserer Ausnutzung der Betriebsanlagen wirtschaftlich gerechtfertigt. Auch hängt die Annahme günstiger Angebote fremder Erze im Hinblick auf den Wettbewerb mit anderen Metallhütten meist nicht ausschließlich vom freien Willen der Verwaltung ab. Die Mehrausgaben und Mehreinnahmen bei Kap. 13, Blaufarbenwerk, sind ebenfalls auf eine Steigerung der Produktion und auf höhere Metallpreise zurückzuführen.

Die größte Nachforderung enthält die Vorlage bei Kap. 16, Staatseisenbahnen; sie beträgt gemeinjährig 6 378 600 M., das ist zusammen für die Periode 12 757 200 M. Im einzelnen darf ich hierzu folgendes bemerken.

Unter Tit. 8 Pos. 2 und Tit. 13 Pos. 1 werden gemeinjährig 1 682 000 M. und 1 104 000 M. für Löhne an Betriebs- und Werkstättenarbeiter nachgefordert. Einer der Hauptgründe hierfür liegt darin, daß vom 1. Juli 1912 ab die Stücklöhne sämtlicher Werkstättenarbeiter um 4 Prozent erhöht worden sind und daß die Betriebsarbeiter sowie die Werkstättenhandarbeiter vom 1. April 1913 ab eine allgemeine Lohnerhöhung erfahren haben. Alle diese Lohnerhöhungen waren im Etat 1912/13 nicht vorgesehen. Nicht weniger hat auf die Überschreitung der beiden Lohntitel die Tatsache eingewirkt, daß der Verkehr im Jahre 1912 und im ersten Teile des Jahres 1913 nicht unerheblich zunahm und infolgedessen sowohl im Betriebe als auch in den Werkstätten die Zahl der Arbeiter vermehrt werden mußte; insbesondere gilt dies für die Lokomotivwerkstätten in Chemnitz, wo zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sogar Nachtarbeit eingeführt wurde.

Aber auch sonst hat die Verkehrssteigerung erhöhte Kosten mit sich gebracht; so zeigte sich dies z. B. bei den Ausstattungsgegenständen, die eine vermehrte Abnutzung erfuhren und erheblicher Ergänzungen bedurften. Hieraus ergab sich eine Überschreitung um gemeinjährig 254 000 M. (Tit. 11 Pos. 1). Weiterhin hat der gesteigerte Verkehr eine größere Inanspruchnahme der Güterwagen und damit höhere Wagenausbesserungskosten mit sich gebracht; hauptsächlich hierauf ist es zurückzuführen, wenn unter Tit. 13 Pos. 3 im Nachtragsetat 467 000 M. eingestellt worden sind.

Ganz besonders augenfällig aber treten die Wirkungen der Verkehrssteigerung in der Vermehrung der Kosten für Beschaffung von Betriebsmaterialien hervor. Hierfür hat unter Tit. 11 Pos. 2 als Überschreitungssumme der hohe Betrag von 2 182 000 M. eingestellt werden müssen. Ein erheblicher Teil dieser Mehrkosten ist für Beschaffung von Brennmaterial für Lokomotivfeuerung aufgewendet worden, was namentlich bedingt wurde durch die Einlegung vieler neuer Personen- und Schnellzüge. Auf diese Weise hat sich die Zahl der Lokomotivkilometer stark vermehrt. Übrigens ist der Mehraufwand teilweise auch durch Steigerung der Kohlenpreise verursacht worden.

Die Gesamtsumme der Mehrausgaben bei Kap. 16 wird durch Mehreinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre in der Periode 1912/13 gedeckt, und zwar verteilt sich die Mehreinstellung mit gemeinjährig rund 2¼ Millionen Mark auf den Personenverkehr und mit gemeinjährig rund 4 Millionen Mark auf den Güterverkehr. Hier möchte ich der immerhin möglichen irrigen Meinung vorbeugen, daß, ebenso wie es jetzt für die vergangene Periode 1912/13 geschieht, so es auch angängig sein müsse, die im laufenden Etat 1914/15 eingestellten Einnahmen und auch Ausgaben für die Eisenbahnverwaltung in ähnlicher Weise höher einzustellen. Davon kann absolut keine Rede sein, denn die Mehreinnahmen, die die Periode 1912/13 gegenüber dem Etat im Personen- und Güterverkehre gebracht hat, sind im Etat 1914/15 bereits voll berücksichtigt. Es geht dies aus den Erläuterungen zu Tit. 1 und 2 des Kap. 16 deutlich hervor, auch habe ich dies in diesem Hohen Hause am 11. d. M. nochmals ganz ausführlich besprochen. Aber nicht nur dies, man hat vielmehr zu den im letzten abgeschlossenen Rechnungsjahre 1912 erzielten Einnahmen für die Einstellung im Etat 1914/15 noch namhafte Zuschläge gemacht, also die Einnahmen wesentlich höher eingestellt, als sie im Jahre 1912 tatsächlich erzielt worden sind.

Im Personenverkehre betrug der Zuschlag 3½ Prozent von Jahr zu Jahr, das ist im ganzen 8,73 Prozent. Nun hat das Jahr 1913 besonders wegen des großen Verkehrs anlässlich der Ausstellung und der Denkmalsweihe in Leipzig noch im ganzen ein Mehr gegen 1912 erbracht. Aber in der letzten Zeit ist auch hier ein starkes Abflauen eingetreten. Der Dezember 1913 hat — nach vorläufigen Ermittlungen — nicht eine Mehreinnahme, sondern eine Mindereinnahme von 0,15 Prozent erbracht, und im Januar d. J. stieg die Mindereinnahme auf 2,39 Prozent, während doch nach dem Etatanschlage auf Mehreinnahmen gerechnet wird.

Weit ungünstiger liegen die Verhältnisse im Güterverkehre, der ja für die finanziellen Ergebnisse der Ver-