

(C) (Staatsminister v. Seydewitz.)

(A) perioden zur Abrüstung gebracht werden müssen. Ich muß daran erinnern, daß in den 70er Jahren viele kurz vorher erbaute Privatbahnen erworben worden sind, die neue Lokomotiven beschafft hatten, und diese Lokomotiven kommen jetzt mit zum Ersatz. Daß übrigens die älteren Lokomotiven, wie in der Deputation zur Sprache gekommen ist, etwa einen besonders hohen Aufwand für Personal und Material verursachen sollten, kann nicht zugegeben werden. Auch die älteren Lokomotiven arbeiten sehr wirtschaftlich, wenn sie nur in gutem Zustande erhalten werden und nicht höhere Dienstleistungen von ihnen gefordert werden, als sie nach ihrer Bauart zu leisten vermögen. Zum Rangieren, zu Vorspanndiensten und für Bauzüge, ja auch für Personen- und Güterzüge auf Nebenbahnen sind sie noch vollkommen geeignet, besonders auch dort, wo die neueren, schweren Lokomotiven wegen des schwächeren Oberbaues nicht verwendet werden können. Auch erfordern sie durchaus keine höheren Unterhaltungskosten, denn wie sich aus der vom Reichseisenbahnamt herausgegebenen Statistik ergibt, haben im Jahre 1911 die bayerischen und sächsischen Staatseisenbahnen, also gerade diejenigen Verwaltungen, deren Lokomotiven das höchste Durchschnittsalter haben, die geringsten Unterhaltungskosten pro Lokomotive gehabt.

(B) Daß sich unter den Lokomotiven, die jetzt im außerordentlichen Etat neu verlangt werden, einige schwere Gebirgslokomotiven befinden, hat der Herr Referent bereits bemerkt. Es handelt sich um sechsachsige Lokomotiven von großer Zugkraft und auch genügend großer Geschwindigkeit, so daß sie sowohl zur Beförderung von Güterzügen wie auch von Personenzügen werden dienen können. Außerdem müssen sie mit Rücksicht auf die engen Kurven und den noch nicht überall verstärkten Oberbau der Gebirgsbahnen beweglich sein und dürfen trotz des großen Gesamtgewichtes den zulässigen Raddruck nicht überschreiten. Zunächst sind 6 derartige Lokomotiven für die Linie Chemnitz-Annaberg vorgesehen, für die die Bedingung gestellt ist, daß sie zur Vermeidung des Lokomotivenwechsels in Flöha auf der Strecke Flöha-Chemnitz Personenzüge mit 70 km Geschwindigkeit fahren können. Die gleichzeitige Erfüllung aller dieser Bedingungen ist nicht einfach. Das hat die Sache etwas verzögert. Indessen steht zu hoffen, daß der endgültige Entwurf so rechtzeitig fertig werden wird, daß die Lokomotiven zum Vorteil unseres Betriebes noch in dieser Finanzperiode zur Ausführung kommen werden.

Bei dieser Gelegenheit ist der Herr Referent auch auf die Triebwagen zu sprechen gekommen und hat es bedauert, daß die Verwaltung nicht rascher mit deren Beschaffung vorgegangen sei. Nun, meine Herren, die Ver-

waltung hat die Frage aufmerksam verfolgt und bereits (C) in früheren Jahren wiederholt Versuche mit Triebwagen angestellt. Wenn sie sich aber bis jetzt nicht dazu entschließen konnte, weitere Versuche mit solchen Wagen, von denen zunächst die Akkumulatorenwagen wegen ihrer größeren Zuverlässigkeit in Frage kommen, zu machen, so liegt dies nur daran, daß zuerst von der Preussisch-Hessischen Eisenbahnverwaltung Wagen mit nur 100 und später mit 130 km Aktionsradius beschafft wurden, die für unsere sächsischen Verhältnisse nicht geeignet erschienen. Erst nachdem es gelungen war, die Akkumulatorenbatterie so zu verstärken, daß der Aktionsradius sich auf 180 km erhöhte, hielt die sächsische Regierung den Zeitpunkt für gekommen, mit derartigen Wagen Versuche anzustellen. Daß diese Versuche sich nach dem Etat zunächst nur auf 4 Wagen beschränken sollen, erklärt sich damit, daß bereits weitere wesentliche Verbesserungen an diesen Akkumulatorenwagen in nächster Zeit zu erwarten sind, und zwar soll sich der Aktionsradius noch mehr erhöhen. Bewähren sich diese Wagen — und nach den in unserem Nachbarlande Preußen gemachten Erfahrungen ist dies wahrscheinlich —, so wird jedenfalls auch bei uns mit Beschaffung solcher Wagen in größerem Umfange vorgegangen werden.

Zu Versuchen mit benzol-elektrischen Triebwagen (D) konnte sich die Regierung nicht entschließen, da diese Wagen infolge des öfteren Versagens der Motoren noch recht vielen Störungen unterliegen. Als aber ein geeigneter Dieselmotor mit Umsteuerung — mit Öl zu heizen — konstruiert worden war, war es die sächsische Regierung, die die ersten beiden diesel-elektrischen Wagen für ihren Verwaltungsbereich bestellt hat. Leider hat sich die Ablieferung, weil es eben etwas Neues war, bis heute verzögert. Sie sollten im Oktober vorigen Jahres abgeliefert werden. Indessen steht nunmehr zu hoffen, daß sie im Laufe dieses Monats zur Ablieferung kommen werden. Wenn diese verschiedenen Triebwagen abgeliefert worden sind, steht gewiß zu hoffen, daß unser Betrieb dadurch in mancher Hinsicht wesentlich verbessert wird. Ob nun freilich die von dem Herrn Referenten daran geknüpften Hoffnungen, daß auf den Nebenbahnen dann wesentlich schneller gefahren werden wird, sich bewahrheiten werden, ist eine Frage, die ich jetzt noch nicht beantworten kann. Hierbei möchte ich einschalten, daß doch die Fahrgeschwindigkeiten auf den Nebenbahnen schon jetzt nicht so besonders schlecht sind, wie der Herr Referent es dargestellt hat. Auf den Nebenbahnen muß im allgemeinen langsamer gefahren werden als auf den Hauptbahnen, sonst würden sie ja zu Hauptbahnen werden müssen, und das zu erreichen ist nur mit großem Kostenaufwand möglich.