

(Berichterstatter Abgeordneter Dr. Niethammer.)

(A) das Jahr 1914/15 ist vom Staatsbahnwagenverbande auf 5 Prozent bemessen worden, und danach bestimmt sich die Zahl von 3600 Wagen.

Meine Herren! Die Deputation ist mit diesen Forderungen in allen Teilen einverstanden gewesen. Sie hat aber noch bestimmte Wünsche in einigen Richtungen ausgesprochen, und zwar beziehen sich diese zunächst einmal auf die Frage der Heizung. Die hygienischen Rücksichten drängen immer mehr dazu, daß der Heizung in den Personenwagen eine noch größere Sorgfalt gewidmet wird, als das jetzt schon der Fall ist. Man macht sehr häufig die Erfahrung — und die wird jeder von Ihnen schon oft gemacht haben —, daß man in sehr überheizte Coupés eintritt.

(Sehr richtig!)

Hier ist angeregt worden, ob man nicht durch Thermometer die Temperatur feststellen und das Personal anweisen könnte, daß ein bestimmter Wärmegrad eingehalten wird.

(Sehr richtig! rechts.)

Auch die Entstaubung der Wagen möchte mit größter Sorgfalt gehandhabt werden, denn es ist bekannt, daß der Staub der Träger vieler Infektionen ist.

(B) Es ist weiter bemängelt worden, daß in den gewöhnlichen Wagen, abgesehen von den D-Wagen, wo das ja wesentlich besser geworden ist, die Toiletten häufig in sehr mangelhaftem Zustande sind.

(Abgeordneter Günther: Sehr richtig!)

Es ist darauf hingewiesen worden, daß auch in den gewöhnlichen Wagen Automaten für Handtuch und Seife erwünscht sind

(Abgeordneter Günther: Auch Wasser!)

und daß selbstverständlich auch das nötige Wasser zur Verfügung steht.

Es ist weiter die Frage angeregt worden, ob es sich nicht empfiehlt, bei den 40 t-Wagen eine Art Prämie dafür zu erteilen, wenn sich die Interessenten der 40 t-Wagen bedienen, und zwar aus dem Grunde, weil die Regierung zweifellos mit diesen Wagen Betriebsersparnisse erzielt. Dadurch würde das Publikum vielleicht unschwer dahin zu erziehen sein, daß es sich in reichem Maße solcher großer Wagen bediente und damit den Interessen der Eisenbahn ebenso wie den eigenen entgegenkäme, weil dadurch eine Verbilligung erzielt würde.

Meine Herren! Was nun die Vergabung dieser großen Bestellungen anlangt, so habe ich nochmals die Verhandlungen der Etatperiode 1909 durchgesehen und gefunden, daß wir damals eine lange und eingehende Beratung über

diesen Punkt gehabt haben, an der sich eine größere Anzahl Herren beteiligt haben, so Herr Vizepräsident Bär, die Herren Kollegen Hartmann, Döhler, Kentsch und andere Herren, auch der Herr Kollege Günther in sehr eingehender Weise. Ich habe aus den damaligen Verhandlungen den Eindruck gewonnen, daß es sich vor allem im Interesse der beteiligten Firmen nicht empfiehlt, hier in eine eingehende Beratung einzutreten.

(Sehr richtig!)

Es wird sich an dem, was damals gesagt worden ist, in der Meinung der einzelnen Herren inzwischen nicht viel geändert haben. Ich glaube deshalb, Ihnen den Vorschlag machen zu dürfen, daß wir von einer derartigen Diskussion hier absehen und der Regierung gegenüber die Erwartung aussprechen, daß sie es verstehen wird, sowohl die berechtigten Wünsche der liefernden Firmen wie das Interesse der Allgemeinheit, das Interesse des Staates bei ihren Bestellungen in der geeigneten Weise zu wahren.

(Abgeordneter Nischke [Leusch]: Sehr richtig!)

Meine Herren! Die königliche Staatsregierung hat uns für die Beratung dieses Titels noch eine Denkschrift überreicht, die ein zusammenfassendes Bild über die Erfahrungen mit dem Staatsbahnwagenverbande gibt. Diese Mitteilungen eignen sich nicht in allen Teilen für die Öffentlichkeit, und ich will mich deshalb darauf beschränken, einige Punkte daraus zu erwähnen.

Es ist interessant, daß der Staatsbahnwagenverband am 1. April 1909 mit 476 823 Wagen angefangen hat und daß die Zahl der Wagen am 1. April 1913 auf 579 219 angewachsen ist. Sachsen war anfangs mit 29 338 Wagen beteiligt und ist jetzt mit 36 245 Wagen beteiligt; damals waren es also 6,15 Prozent des gesamten Wagenbestandes, während es jetzt 6,26 Prozent, also eine Kleinigkeit mehr sind. Die Vermehrungen in der Zwischenzeit haben in den einzelnen Jahren, wenn ich von 1909 anfangen, betragen: 1909 4 Prozent, 1910 4 Prozent, 1911 3 Prozent, 1912 5 Prozent, 1913 7 Prozent und 1914/15 je 6 Prozent. Man sieht also, daß die Berechnungen und Annahmen dieses Staatsbahnwagenverbandes, an dem unsere Regierung nicht bloß passiv, sondern auch aktiv sehr stark beteiligt ist, wesentlich geschwankt haben, und wir müssen es nun natürlich der Zukunft überlassen, ob die jetzige Fixierung auf 6 Prozent den tatsächlichen Bedürfnissen ungefähr entsprechen wird.

Soviel man in dieser verhältnismäßig kurzen Zeit ersehen kann, wirkt der Staatsbahnwagenverband auf unsere finanziellen und wirtschaftlichen Verhältnisse nicht ungünstig. Vier Vorteile sind es jedenfalls, die dabei für unsere