

(Staatsminister v. Sendewitz.)

(A) Zu den Ausführungen des Herrn Referenten übergehend, möchte ich ihm zunächst danken, daß er auf die Art der Vergebung der Wagen, die vor einigen Jahren hier zu größeren Debatten geführt hat, nicht näher eingegangen ist, und vor allem auch wegen der Motivierung, die dahin ging, daß er das Vertrauen habe, die Verwaltung werde die Interessen des Staats auch so in geeigneter Weise wahren.

Ich kann Ihnen versichern, daß die Verwaltung der schwierigen Frage der Wagenvergebung die größte Sorgfalt widmet und sich bemüht, die Interessen des Staates, so weit es möglich ist, mit den Interessen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu vereinigen. Ich darf hier mitteilen, daß es in der letzten Zeit gelungen ist, die Preise der Wagen nicht unwesentlich herabzusetzen. Die letzten Vergabungen haben einen um 4,7 Prozent billigeren Preis ergeben als die vorletzten Vergabungen.

(Sehr gut!)

Es liegt das zum Teil mit darin, daß jetzt der Typus der Wagen, wie der Herr Referent auch gesagt hat, ein einheitlicher ist und demnach die Fabriken in der Lage sind, für die in größerer Zahl zu beschaffenden gleichen Typen billigere Preise zu stellen.

(B) Was dann den Umfang der Wagenvermehrung anlangt, die wir in den Etat 1914/15 eingestellt haben, so möchte ich hier die Hoffnung aussprechen, daß die eingestellten Beträge dieses Mal ausreichen werden. Wir haben ja zu beobachten gehabt, daß im Herbst vorigen Jahres und auch im jetzigen Frühjahrsverkehr ein Wagenmangel so gut wie gar nicht beobachtet worden ist; man kann also annehmen, daß der Wagenbestand jetzt auf eine recht ansehnliche Höhe gekommen ist, zumal die Beschaffung von 6 Prozent für das Jahr 1914 ja noch nicht zur Ablieferung gekommen ist. Aus diesen Gründen hoffe ich, daß man in der Wagenvermehrung im Verlande etwas einhalten wird, derart, daß wir mit den eingestellten Mitteln auslangen werden.

Betreffs des Ladegewichts der Wagen ist im Staatsbahnwagenverbände vereinbart worden, 25 Prozent der zu beschaffenden offenen Wagen mit 20 t Ladegewicht zu bauen. Das ergäbe für Sachsen etwa 900 Wagen. Voraussichtlich wird aber Sachsen 975 derartige Wagen beschaffen. Insofern wird den Wünschen des Herrn Referenten entsprochen.

Ferner sollen in Sachsen 32 Plattformwagen mit 40 t Ladegewicht beschafft werden.

Für eine Änderung der Berechnungsweise über die Wagenreparaturkosten, die auch wieder angeregt worden ist, liegt nach Meinung der Regierung kein Grund vor. Jetzt

werden, wie schon erwähnt wurde, der Heimatbahn die Reparaturkosten jedesmal angerechnet, und zwar stellt man die Selbstkosten an Materialien und Löhnen, mit einem Zuschlag von 50 Prozent für allgemeine Kosten in Rechnung. Dieses Verfahren hat sich bewährt. Will man derjenigen Verwaltung, in deren Bereich die Beschädigung entdeckt wird, die Unterhaltungskosten auferlegen, so hat das doch verschiedene Schwierigkeiten und Differenzen zur Folge. Es kann dann leicht vorkommen, daß ein beschädigter Wagen trotz der Beschädigung abgeschoben wird, damit die betreffende Verwaltung von den Reparaturkosten befreit wird. Dann müßte wieder an den Übergangsstationen eine Übernahme der Wagen stattfinden, um zu konstatieren, ob der Wagen eine Beschädigung hat oder nicht. Das würde zu großen Umständlichkeiten führen. Jetzt sind die Wagen tatsächlich freizügig und werden ohne weiteres auf Kosten der Eigentumsbahn dort repariert, wo die Schäden entdeckt werden. Das ist ganz gewiß das einfachste Verfahren, bei dem man wohl vorläufig wird bleiben können.

Dann hat der Herr Referent noch der Heizungs- vorrichtungen in den Wagen gedacht. Die jetzt in den Personenwagen vorhandenen Dampfheizungen aller Systeme, sowohl die gemischte Niederdruck-Hochdruckdampfheizung der preußisch-hessischen Staatsbahnen als auch die Hochdruckdampfheizung der übrigen deutschen Bahn- verwaltungen, haben den Mangel, daß das Kondens- wasser schwer abfließt und dadurch die schnelle Erwärmung der Abteile erschwert und daß es bei strenger Kälte einfriert. Auch ist die Regulierung schwierig, und besonders überheizte Abteile 1./2. Klasse kühlen nur sehr langsam aus. Deshalb werden jetzt bei den deutschen Eisenbahn- verwaltungen verschiedene andere Heizungs-systeme aus- probiert, und auch die sächsische Staatsbahnverwaltung hat vier verschiedene Systeme versuchsweise eingebaut, die im wesentlichen darauf beruhen, daß Niederdruckdampf verwendet und für gute Abführung des Kondenswassers gesorgt wird; auch wird bei einigen dieser Systeme eine automatische Dampfzuführung angewendet, so daß voraussichtlich an Dampf gespart wird, Überheizungen so- wohl wie ungenügende Erwärmung der Abteilungen ver- mieden und, in hygienischer Beziehung, das Verbrennen des auf dem Heizkörper sich ansammelnden Staubes und die dadurch bedingte Luftverschlechterung verhütet wird.

Sie sehen, meine Herren, daß die Verwaltung sich der Frage sehr eingehend annimmt und daß sie auf dem besten Wege ist, hier eine Verbesserung zu schaffen.

Der Wunsch, daß Thermometer in den Wagen an- gebracht werden, ist sehr alt. Sie sind früher in den Durchgangswagen vorhanden gewesen, aber sie wurden in