

(Berichterstatter Abg. Dr. **Niethammer.**)

(A) ihrem dazu gehörigen Personal betrieben wird, sondern das Personal sich ablöst, so daß die Lokomotiven eigentlich ständig im Betriebe sind, solange sie nicht der Reparatur bedürfen.

Neben diesen Lokomotiven spielt die Frage der Triebwagen bei uns eine große Rolle. Sie erinnern sich, daß in den früheren Verhandlungen Wert darauf gelegt worden ist, es möchte auch in Sachsen der Triebwagenverkehr mehr aufgenommen werden, als das bisher gewesen ist, und daß bei dieser Gelegenheit auf die Vorgänge in Preußen hingewiesen worden ist. Die Königl. Staatsregierung hat sich damals nicht abgeneigt gezeigt, größere Versuche damit zu machen, und das letzte Mal schon ein paar Triebwagen eingestellt. Aber aus dem Verwaltungsberichte, der uns bei Beginn der Session zugestellt worden ist, ersehen wir auf S. 18, daß die Regierung darüber sagt:

„Die mit Dampf-, Benzin- und elektrischen Triebwagen bis jetzt angestellten Versuche haben noch nicht zu günstigen Ergebnissen geführt, weil sich diese Wagen einem auch auf Nebenlinien zeitweilig auftretenden starken Personenverkehre nicht gewachsen zeigen und in wirtschaftlicher Beziehung keine Vorteile gegenüber dem Lokomotivenbetriebe, besonders gegenüber leichten Zügen aufwiesen. Die Versuche werden jedoch mit wesentlich leistungsfähigeren Wagen (elektrischen Triebwagen mit Dieselmotoren) fortgesetzt werden.“

(B) Nun, meine Herren, ich meinerseits lege auf die Triebwagen nicht den großen Wert. Die Frage liegt meiner Ansicht nach nicht in dem Modell, mit dem wir den Verkehr bewältigen, sondern mehr darin, daß wir überhaupt auch auf Nebenlinien einen dem wirtschaftlichen Bedürfnisse entsprechenden Verkehr erzielen. In dieser Richtung hat auch die Deputation sich sehr energisch wieder dafür ausgesprochen, was schon in der letzten Session zum Ausdruck gebracht worden ist, daß wir auf eine schnelle Beförderung auf den Nebenlinien den größten Wert legen, auf eine schnelle Beförderung nicht nur in der Richtung, daß schneller gefahren werden muß, sondern daß auch die langen Aufenthalte auf den Stationen wegfallen, die hauptsächlich auch hervorgerufen werden durch die gemischten Züge. Ich verweise in dieser Hinsicht auf die Ausführungen, die ich schon am 5. April 1910 bei der letzten Beratung über diesen Titel gemacht habe.

Wie ich höre, hat nun die Königl. Staatsregierung vor, vom 1. Mai ab in umfassender Weise diese Frage bei dem neuen Fahrplane zu berücksichtigen.

II. R. (2. Abonnement.)

(C) Ich kann nicht beurteilen, wie weit das geschehen wird. Ich glaube auch, daß der provisorische Fahrplan diese Absicht noch nicht zum Ausdruck gebracht hat. Aber es würde wohl im ganzen Lande als eine Beruhigung empfunden werden, wenn in dieser Hinsicht zusagende Mitteilungen von der Königl. Staatsregierung gemacht werden könnten.

Die preußischen Verhältnisse sind, was gerade die Verwendung von Triebwagen anlangt, für Sachsen nicht ohne weiteres anwendbar; das leuchtet ja ein. Denn dort ist nicht so bergiges Gelände. Es handelt sich auch nicht in dieser Weise um Bewältigung von besonders starkem Verkehre in den Vororten, der große Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Triebwagen stellt. Man kann begreifen, daß die Sicherheit des Betriebes, die eine große Rolle spielt, nicht genügend gewahrt ist, selbst wenn man berücksichtigt, daß in Preußen der Aktionsradius der Triebwagen in den letzten Jahren erheblich gesteigert ist, von 100 bis 130 km, und daß die Leistungsfähigkeit der Triebwagen auch gesteigert worden ist, so daß jetzt mit Anhängewagen gefahren wird.

(D) Ich möchte das, was ich dann über die erfreuliche Entwicklung auf wirtschaftlichem Gebiete zu sagen habe, lieber bei dem nächsten Titel, über den ich zu referieren habe, bemerken und bitte Sie bloß, sich dem Botum der Deputation anzuschließen, welches dahin geht, den angeforderten Betrag zu bewilligen.

**Vizepräsident Fräßdorf:** Das Wort hat der Herr Abg. Merkel.

**Abg. Merkel:** Meine Herren! Ich möchte nur kurz auf die Angelegenheit der Triebwagen noch einmal zurückkommen. Ich kann nicht anerkennen, daß die preußischen Verhältnisse auf die sächsischen nicht zutreffen sollen. Auch wenn das Gebirge vorläufig nicht in Frage käme, so haben wir doch im Königreiche Sachsen Bahnlinien genug, die keine erheblichen Steigungsverhältnisse aufweisen und auf denen Triebwagen zum Ausfüllen der Zugspausen sehr gut verwendet werden können. Ich gehe davon aus, daß im letzten Jahre nach den Berichten der preußischen Eisenbahnverwaltung sage und schreibe 67 neue Triebwagen im Bau und in der Baubeaufsichtigung standen; ich habe das in der Finanzdeputation B an der Hand authentischer Unterlagen belegt. Ich meine, man sollte doch davon ausgehen, daß nicht immer das Beste, das noch nicht Erprobte am Platze ist; das Beste ist immer der Feind des Guten. Wenn Preußen jetzt zwischen 200 bis