

(Staatsminister v. Sendewitz.)

(A) bald verschwinden läßt. Das würde dem Betriebe einen großen Kostenaufwand verursachen.

(Sehr wahr!)

Was die Unterkunft für Arbeiter anlangt, so wird für diese bei der Eisenbahn mehrfach durch Beschaffung von Zelten gesorgt, die sich gut bewähren; sie sind beweglich und erfüllen ihren Zweck vielfach besser als die feststehenden Wagen, die nur von gewissen Arbeitsplätzen aus mit Vorteil benutzt werden können.

Präsident: Das Wort hat der Herr Geh. Finanzrat Dr. Otto.

(B) Geh. Finanzrat Dr. Otto: Ich möchte nur einige wenige Worte zu den Ausführungen des Herrn Abg. Heymann über die 10-t-Wagen sagen. Die Geschäftslage für die Eisenbahnverwaltung ist folgende. Auf Anregung des preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ist ein Ausschuß zusammengetreten, der sich zusammensetzt aus Mitgliedern der größeren deutschen Eisenbahnverwaltungen. Dieser Ausschuß hat die Frage eingehend beraten, ob man künftig noch Wagen mit einem Ladegewichte unter 15 t anschaffen soll. Die Regierungen haben hierzu noch nicht Stellung genommen, jedoch hat sich der sächsische Eisenbahnrat im Februar d. J. mit der Frage befaßt, und ich kann mitteilen, obgleich das Protokoll noch nicht vorliegt, daß sich der Eisenbahnrat einstimmig dahin ausgesprochen hat, Wagen mit einem Ladegewichte von weniger als 15 t künftig nicht mehr zu bauen. Die endgültige Entscheidung werden nun die Bundesregierungen zu treffen haben.

In der vorliegenden Angelegenheit stehen sich widerstreitende Interessen gegenüber. Es ist zweifellos, daß es für die Empfänger kleinerer Sendungen unter Umständen angenehm sein kann, einen 10-t-Wagen zur Verfügung zu haben, und zwar aus den Gründen, die der Herr Abg. Heymann ganz zutreffend angeführt hat. Es liegt auf der Hand, daß die Entladung eines 10-t-Wagens leichter in der vorgeschriebenen Entladefrist zu bewirken ist als die eines vollbeladenen 15-t-Wagens. Es kommt auch vor, daß ein Empfänger kleinerer Mengen nicht genügend Lagerraum zur Unterbringung der Mengen hat. Aber die überwiegenden Interessen liegen doch auf der anderen Seite. Bedenken Sie, daß ein Wagen mit 15-t-Ladegewicht nur 53 M. teurer ist als ein Wagen mit

10-t-Ladegewicht! Für diese 53 M. mehr hat man 50 Prozent mehr Laderaum. Diesen Vorteil kann sich die Verwaltung nicht entgehen lassen. Die Verwaltung hat ferner den Vorteil, daß sie bei 15-t-Wagen viel weniger Gleislänge braucht, denn beispielsweise nehmen zwei 15-t-Wagen viel weniger Gleislänge ein als drei 10-t-Wagen. Den gleichen Vorteil haben die Zweiggleisbesitzer. Ferner wird, was sehr wesentlich ist, an Zugkraft gespart. Die tote Last ist nämlich prozentual bei 15-t-Wagen viel geringer als bei 10-t-Wagen. Denn das Verhältnis der toten Last zur Nutzlast beträgt bei einem 10-t-Wagen 73 Prozent, bei einem 15-t-Wagen aber nur 56 Prozent. Es liegt auf der Hand, daß dies vom Standpunkte des Zugbeförderungsdienstes aus wirtschaftlich von großer Bedeutung ist.

Im Staatsbahnwagenverbande hatten im Herbst vorigen Jahres von den vorhandenen Güterwagen 30 Prozent weniger als 15-t-Ladegewicht. Hätten man beispielsweise mit 50 Prozent solcher Wagen rechnen müssen, so wäre wegen des geringeren zur Verfügung stehenden Laderaumes der Wagenmangel noch um etwa 6 Prozent höher gewesen.

Man wird sich verwaltungsseitig wahrscheinlich kaum entschließen, wegen der doch nicht so ins Gewicht fallenden Interessen, die der Herr Abg. Heymann vertrat, auf die großen Vorteile zu verzichten, die die 15-t-Wagen mit sich bringen.

Präsident: Das Wort hat der Herr Abg. Castan.

Abg. Castan: Meine Herren! Ich möchte mich auf einige wenige Fragen beschränken. Ich will vorausschicken, daß ich mich in der Deputation bereits damit nicht einverstanden erklärt habe, daß der Standpunkt des Herrn Berichterstatters bezüglich der Verwendung ausrangierter Wagen etwa zum Deputationsbeschlusse erhoben werden sollte. Es läßt sich gar nicht übersehen, in welcher Weise die gering bemittelten Kreise der Bevölkerung, die heute derartige Wagen kaufen, finanziell geschädigt würden. Auf der anderen Seite kann ich mich nicht der Verherrlichung der ausrangierten Wagen als Unterkunftsräume für das Bahnpersonal anschließen, die in den Worten des Herrn Abg. Heymann liegt. Meine Herren! Ich meine, die Staatsverwaltung ist nicht so arm, daß sie dort, wo Unterkunftsräume erforderlich sind, auf die ausrangierten Eisenbahnwagen zurückgreifen muß.

(Zuruf: Vorläufig!)