

(Staatsminister v. Sendewitz.)

(A) Vorjahre, sondern in dem bereits dargelegten, im wesentlichen durch Naturereignisse beeinflussten ganz abnormen Verkehrsverhältnis dieses Herbstes.

Im übrigen möchte ich hier einschalten, daß die Prozentzahlen, welche den Wagenmangel wiedergeben, kein ganz zutreffendes Bild geben, denn sie werden gefunden unter Zugrundelegung der Zahl der angeforderten Wagen. Die Anforderungen gehen aber, wie der Herr Interpellant selbst zugab, vielfach über das wirkliche Bedürfnis hinaus, da die Verfrachter zu Zeiten von Wagenmangel oft vorsorglich mehr Wagen bestellen, als sie wirklich brauchen, um dann nach gewissen Abzügen wenigstens die wirklich benötigten Wagen zu erhalten. Die Wagenmangelziffern würden nicht unwesentlich niedriger ausfallen, wenn sie nicht nach den Anforderungszahlen, sondern nach den Zahlen der wirklich benötigten Wagen berechnet würden.

Dabei bemerke ich weiter, daß die Verwaltung sich selbstverständlich eifrig bemüht, bei Verteilung der Wagen in ihrem Bezirke möglichst gerecht zu verfahren. Freilich wird der Interessent, der zu wenig Wagen bekommt, nur schwer zu überzeugen sein, daß er ganz gerecht behandelt worden ist.

(B) Was nun für die Gegenwart zur Bekämpfung des Wagenmangels geschehen konnte, ist nach alledem veranlaßt worden. Aber auch für die Zukunft ist bereits das Erforderliche vorgesehen worden. Vor allem haben sich die am Staatsbahnwagenverbände beteiligten Verwaltungen entschlossen, ihren Wagenpark im Jahre 1912 um weitere 5 Prozent zu vermehren. Sachsen wird hiernach im Jahre 1912 1717 Güterwagen, Bayern 2377 und Preußen 21 430 Güterwagen anzuschaffen haben. Im ganzen wird der Wagenpark des Verbandes im Jahre 1912 um rund 27 000 Wagen vermehrt werden. Hierdurch entsteht ein Kostenaufwand von etwa 80 Millionen Mark. Sachsen ist daran mit fast 5 Millionen Mark beteiligt, die im außerordentlichen Etat 1912/13 vorgesehen sind. Außerdem ist dort noch die Summe von 4 Millionen Mark zur Beschaffung von 1443 Wagen im Jahre 1913 eingestellt worden. Der außerordentliche Etat hat danach diesmal allein für Beschaffung von Güterwagen zuzüglich eines Restes aus dem Jahre 1911 rund 9 100 000 M. zu tragen. Außerdem sind im ordentlichen Etat 1912/13 für Ersatz von Güterwagen nicht weniger als 6 972 000 M., also fast 7 Millionen Mark vorgesehen. Auch hierdurch wird die Leistungsfähigkeit des Wagenparkes gesteigert, da die Ersatzwagen ein größeres Ladegewicht erhalten als die dafür auszuscheidenden Wagen, ganz abgesehen davon, daß neue Wagen selbst-

verständlich dem Verkehr viel weniger durch Reparaturarbeiten entzogen sind als alte Wagen. Um alles zu tun, habe ich übrigens gemäß der im Etat der Regierung erteilten Ermächtigung die Bestellung eines großen Teiles der im Etat 1912/13 zu beschaffenden Ersatzwagen schon vor einiger Zeit verfügt, damit sie möglichst bald dem Verkehr zur Verfügung gestellt werden können. Auch die Herstellung einiger Ersatzmaschinen ist bereits vergeben worden.

Wenn auch der Güterwagenpark der Eisenbahnverwaltungen aus wirtschaftlichen Gründen naturgemäß niemals so reich bemessen werden kann, daß selbst in den meist nur kurzen Zeiträumen höchster Verkehrssteigerung allen Wagenbestellungen genügt werden könnte, so hoffe ich doch, daß die in Aussicht genommenen außerordentlich großen Vermehrungen im Staatsbahnwagenverbände es ermöglichen werden, künftig allen berechtigten Forderungen des Verkehrs zu entsprechen.

Wenn aber die sächsischen Verkehrsinteressenten unter den jetzigen abnormen Verhältnissen infolge der Abgabe von leeren Wagen durch die sächsische Verwaltung nach anderen Gebieten einigermaßen leiden, so darf man demgegenüber nicht die großen Vorteile vergessen, die der Verband im übrigen für den Verkehr, insbesondere aber auch für den Verkehr mit sich bringt. Ich erinnere hier daran, daß in den beiden Vorjahren 1909/10 der Verband gerade für die Gestellung offener Wagen, worin jetzt der stärkste Mangel herrscht, außerordentlich günstig gewirkt hat. Ein unbedingter Vorzug des Verbandes aber beruht darin, daß viele Leerläufe wegfallen, die früher lediglich deshalb nötig wurden, weil ein Wagen nach Entladung auch leer in seine Heimat zurückkehren mußte. Jetzt sind ja, wie der Herr Interpellant vorhin bemerkte, auch in großer Zahl Leerläufe nötig, aber sie werden nötig, weil die Wagen an anderen Stellen gebraucht werden; diese Leerläufe sind also nicht unwirtschaftlich, während es frühere sehr häufig waren.

Jedenfalls darf man hoffen, daß die ungewöhnlich großen Wagenbeschaffungen verbunden mit den sonstigen Betriebseinrichtungen dazu genügen werden, daß bei einigermaßen normalen Verhältnissen so hochbedauerliche Erscheinungen, wie sie in diesem Herbst zu beklagen waren und wie sie erst allmählich zu verschwinden beginnen, so bald nicht wiederkehren werden.

Für jetzt eröffnet die seit einigen Tagen eingetretene Hebung des Wasserstandes günstige Aussichten. Und so wünsche ich mit Ihnen von Herzen, daß