

(Staatsminister Dr. von Rüge.)

(A) wird bei Ausdehnung dieser Klasse auf die Feiertage natürlich in erheblich stärkerem Maße auftreten. Im letzten Sommer hat man die 280 Wagen, die sowohl als Personen- wie auch als Güterwagen verwendet werden können, mit zur Beförderung der Passagiere der IV. Klasse herangezogen. Bei dem außerordentlichen Umfange aber, den der Güterverkehr zurzeit angenommen hat, ist dies zunächst nicht weiter angängig. Es muß sonach noch sorgfältig geprüft werden, ob der Wagenbestand der Verkehrszunahme entsprechend gewachsen sein wird. Jedenfalls wird zu vermeiden sein, daß die Einführung mit Beginn einer Sommerperiode eintritt; man wird vielmehr mit einer Winterperiode beginnen müssen, um sich allmählich auf den ungeheueren Zuwachs einzurichten und eventuell auch die erforderlichen baulichen Änderungen treffen zu können. Die Erfahrungen, die anderwärts in dieser Richtung gemacht worden sind, lassen eine solche Vorsicht geboten erscheinen. Dabei kommt aber noch sehr wesentlich in Betracht, daß in Sachsen der Personenverkehr schon jetzt relativ stärker ist als der Personenverkehr der anderen deutschen Staatsbahnen. Auf jedes Kilometer der hier allein in Frage kommenden vollspurigen Linien wurden nämlich im Jahre 1905 geleistet in Sachsen rund 580,000 Personenkilometer, in Preußen rund 550,000, in Bayern 286,000, in Württemberg 448,000 usw. Eine erhebliche Zunahme des Verkehrs muß also in Sachsen naturgemäß weit mehr Schwierigkeiten verursachen als anderwärts, wo die Verkehrseinrichtungen anscheinend noch nicht im gleichen Maße in Anspruch genommen sind wie bei uns.

Die Ausstattung der Wagen IV. Klasse — um auch auf diesen Teil des Antrages noch näher einzugehen — ist meines Erachtens zurzeit eine ganz angemessene. Man kann die Wagen bei dem obwaltenden Preisunterschied gegen die III. Klasse doch selbstverständlicherweise nicht genau so einrichten wie die Wagen dieser Klasse.

(Sehr richtig!)

Es werden also auch künftig noch Stehplätze in ihnen vorzusehen sein. Gegenwärtig besitzen wir in Sachsen 669 Wagen IV. Klasse mit 20,473 Sitzplätzen und 16,426 Stehplätzen. Die ersteren überwiegen also schon jetzt, und es kommen auf einen Wagen durchschnittlich 30,6 Sitzplätze und 24,6 Stehplätze.

Auch dafür, daß etwa alle Wagen IV. Klasse mit Aborten zu versehen wären, liegt bei der in der Regel kurzen Fahrt der Passagiere der IV. Klasse und bei den angemessenen Aufenthalten, welche die Züge

IV. Klasse an gewissen Zwischenstationen nehmen, ein (C) Bedürfnis nicht vor. Auch die Wagen der höheren Klassen führen keineswegs ausnahmslos Aborte. Gegenwärtig zählt unser Wagenpark 65 Wagen IV. Klasse mit Scheidewänden für die verschiedenen Geschlechter, und 45 davon sind mit Aborten versehen. Diese Wagen werden in den auf langen Strecken mit kurzem Aufenthalte fahrenden Zügen eingestellt. Schon früher habe ich bemerkt, daß die Wagen jetzt mit größeren Fenstern und mit Vorhängen ausgestattet werden. Die wenigen stehenden Reisenden pflegen sich, sofern sie nicht bei längerer Fahrt schließlich doch noch einen Sitzplatz erhalten, auf ihre Traglasten zu setzen, und außerdem werden zu ihrer Sicherheit gegen Stöße und Schwankungen Handhaben innerhalb der Wagen angebracht. Auch werden die Wagen nach und nach mit Kleiderhaken versehen. Es wird ihnen sonach allmählich diejenige Bequemlichkeit zuteil, die man äußersten Falles bei den billigen Preisen der IV. Klasse noch erwarten kann. Weiter zu gehen, liegt nach meiner Meinung kein Anlaß vor.

Ich darf mich nunmehr von diesen Spezialitäten abwenden und zum Schlusse Ihre Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen für die Behandlung des Themas, auf welches sich die Punkte 2 bis 4 der heutigen Tagesordnung beziehen. (D)

Zu den besonders verantwortungsvollen und folgenschweren Entschliessungen, die den ganzen Staatshaushalt und seinen Aufbau beeinflussen und untrennbar mit ihm zusammenhängen, gehört diejenige über unsere künftige Einkommensteuergesetzgebung, vor allem über den künftigen Einkommensteuertarif.

Niemand als ich selber kann größere, reinere Freude empfinden über die sichtlich fortschreitende, Ansehen und Leistungsfähigkeit des Landes gleich glücklich beeinflussende Gesundung unserer Staatsfinanzen, niemand als ich selber kann tiefer die ernste Verpflichtung fühlen und tragen, nur diejenigen Opfer und Lasten aufzuerlegen, die wirklich im Interesse des Staatsganzen und seiner unschätzbaren Güter gefordert und übernommen werden müssen, niemand aber auch als ich selber kann gewisser und fester von der Überzeugung durchdrungen sein, daß nach den hierfür allein in Frage kommenden Landesinteressen die Fügigkeit einer Ermäßigung der Einkommensteuer nicht gegeben ist. Ich leugne gar nicht: ich habe mich selbst eine Zeitlang mit der Hoffnung getragen, den sächsischen Steuerzahlern einmal solche Freude bereiten zu können. Aber auch die Finanz- und Steuerpolitik ist die Wissenschaft vom Erreich-