

(Berichterstatter Abgeordneter Schiebler.)

(A) aber nur 53,6 Millionen im Jahre 1914 und 43,3 Millionen im Jahre 1915, so daß also insgesamt nur 97 Millionen vereinnahmt worden sind. Das ist eine Mindereinnahme gegenüber dem Voranschlage von über 38½ Millionen Mark. Die Militärfahrarten haben selbstverständlich eine ansehnliche Mehreinnahme erbracht. Anstatt 1144000 M. sind vereinnahmt worden beinahe 6½ Millionen Mark. Der Gepäckverkehr hat sich in ganz ähnlichen abweichenden Zahlen bewegt. Aber auch der Güterverkehr weist große Mindereinnahmen auf. Für Frachtgüter waren 219 Millionen Mark eingestellt, aber es sind nur 176 Millionen Mark vereinnahmt worden. Der Eilgüterverkehr dagegen hat sich in ungefähr denselben Zahlen, wie angenommen war, bewegt. Er hat also eine so starke Beeinflussung nicht erfahren.

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß der Rückgang der Einnahmen aus dem Personenverkehr rund 40 Prozent beträgt, während der Rückgang aus dem Güterverkehr nur 20 Prozent beträgt. Diese beiden Zahlen sind immerhin nicht uninteressant.

Ich will nicht unerwähnt lassen bei dieser Gelegenheit, daß ein Teil der Militärtransporte bei Abschluß des Rechnungsjahres noch nicht berechnet worden war und erst in der späteren Statperiode unter den Einnahmen erscheinen wird.

(B) Eine sehr große Mehreinnahme weist Tit. 4 auf, und zwar in Pos. 1, Miete und Leihgeld für Lokomotiven, und ebenso Pos. 2, Wagenmiete. Es sind in diesen beiden Positionen 3¼ Millionen Mark mehr eingenommen worden.

In den Ausgaben sind in Tit. 7 die Besoldungen mit 74 Millionen Mark eingestellt gewesen, aber es sind 2361000 M. weniger verausgabt worden, weil ein Teil der Beamten zum Heeresdienst eingezogen waren und ferner eine Anzahl Beamte, die nach den Kriegsschauplätzen abgeordnet wurden, eine geringere Besoldung von Seiten Sachsens erhalten haben. Auch an Löhnen sind infolge des Krieges große Minderausgaben zu verzeichnen. Die näheren Zahlen dafür sind aus dem Berichte ersichtlich. Andererseits sind aber für Beihilfen an Angehörige von zum Kriegsdienst Einberufenen oder im Interesse des Roten Kreuzes verwendeten Arbeitern und Gehilfen 2233000 M. verausgabt worden. Selbstverständlich ist diese letztere Summe im Haushaltsplan nicht eingesezt gewesen, und es hat dafür eine Nachbewilligung zu erfolgen. In den Werkstätten der Staatsbahnen sind infolge der Einziehung von Arbeitern und Beamten zum Militärdienste weniger Gehälter und Löhne zu zahlen gewesen, aber in demselben Verhältnisse hat sich auch die Arbeitsleistung verringert. Von den im Haushaltsplane bewilligten 22½ Millionen Mark zur Beschaffung von

Lokomotiven, Tendern, Personen- und Güterwagen sind (C) nur 14½ Millionen Mark verausgabt worden, demnach ein Minus von beinahe ein Drittel. Dieser Restbetrag von beinahe 8 Millionen ist auf die Jahre 1916/17 übertragen worden. Ich habe mich erkundigt, und es ist mir mitgeteilt worden, daß von der Statperiode 1914/15 noch 300 Güterwagen im Rückstande sind und von den späteren Jahren 1916/17 noch 6—700 Güterwagen. Es ist sehr bedauerlich, daß unsere Wagenfabriken nicht imstande gewesen sind, die erteilten Aufträge auszuführen. Es hat das ja, wie Sie alle wissen, die weitere Folge des Kohlenmangels herbeigeführt.

Ich will bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, daß bei so großem Wagenmangel die Forderung der Privatindustrie in bezug auf die Errichtung von Wagenfabriken eine sehr bedauerliche Beurteilung von Seiten der Sächsischen Staatsregierung, speziell des Finanzministeriums erfahren hat. Es ist daran zu erinnern, daß nicht bloß in ganz Deutschland ein sehr großer Wagenmangel eingetreten ist. Ein ebenso großer Bedarf hat sich an Reparaturen herausgestellt, aber auch aus den besetzten Gebieten Polens, aus den Ostseeprovinzen usw. sind große Aufträge zu erwarten und zum Teil schon vergeben worden. Die sächsischen Wagenfabriken haben nicht bedacht werden können, weil die drei bestehenden Fabriken jetzt schon voll und über voll beschäftigt sind und neue (D) Fabriken nicht entstehen dürfen, weil eine Baugenehmigung nicht erteilt wird. Demgegenüber will ich daran erinnern, daß das Preussische Finanzministerium resp. das Eisenbahnministerium diese Angelegenheit in ganz anderer, abweichender Weise beurteilt. Es ist mir von privater Seite mitgeteilt worden, daß in Preußen neben bedeutenden Vergrößerungen bestehender Fabriken auch eine ganze Anzahl von neuen Waggonfabriken gebaut worden ist. Es sind mir genannt worden die Firma Gebr. Schöndorf in Düsseldorf — ein ganz großes Werk ist dort im Entstehen —, ferner Heine & Holländer in Elze (Hannover), ferner eine Waggonfabrik in Oldenburg, ferner Christoph & Unmack in Miesitz (Schlesien). Ferner hat das große Humboldt-Werk in Kalk bei Köln eine Waggonfabrik neu eingerichtet. Ebenso sind auch in Bayern einige große Fabriken im Entstehen begriffen. Ich möchte die Bitte an die Königliche Staatsregierung aussprechen, den Standpunkt, den sie eingenommen hat, zu verlassen und in Erwägung zu ziehen, ob es nicht richtiger sein dürfte, sich dem Beispiele Preußens in der Beurteilung dieser Frage anzuschließen. Es darf doch nicht vergessen werden, daß durch die Erteilung von Aufträgen die preussische und auch die bayerische Industrie eine große Förderung erfährt. Bei uns ist das Gegenteil