

(Staatsminister v. Seydewitz.)

(A) Richtung, ob es sich nicht doch vielleicht empfehlen möchte, die eine oder die andere neue Fabrik zu gründen. Sollten die Verhältnisse sich ändern, so werden auch wir einen anderen Weg beschreiten und unter Umständen die Begründung neuer Wagenfabriken fördern, allerdings immer auf die Gefahr hin, daß schließlich doch ihre Rente nicht so erheblich sein wird, wie erwartet worden ist, nämlich dann, wenn später die bestehenden Fabriken ihre vorhandenen Räume und ihre alten Kräfte voll ausnutzen können und vielleicht auch ihrerseits noch Erweiterungen vornehmen, so daß sie in die Lage kommen, auch die erweiterten Bedürfnisse der sächsischen Staatsbahnverwaltung vollständig zu befriedigen.

**Präsident:** Die Debatte ist geschlossen.

Der Herr Berichterstatter verzichtet auf das Schlusswort.

Wir kommen zur Abstimmung.

Ich brauche den Antrag Nr. 124, der Ihnen gedruckt vorliegt, wohl nicht noch einmal zu verlesen. — Ich frage also:

Will die Kammer beschließen:

bei Kap. 36, Staatseisenbahnen, die Übersetzungen, die in dem Antrage Nr. 124 aufgeführt werden, nachträglich zu genehmigen?

(B) Einstimmig.

**Punkt 4 der Tagesordnung: Schlußberatung über den schriftlichen Bericht der Finanzdeputation A über Kap. 16 des ordentlichen Staatshaushaltsplanes für 1918/19, Staatseisenbahnen betreffend, und über die hierauf bezüglichen Petitionen. (Drucksache Nr. 248.)**

Berichterstatter Herr Abgeordneter Bauer.

Ich eröffne die Debatte und gebe dem Herrn Berichterstatter das Wort.

**Berichterstatter Abgeordneter Bauer:** Meine geehrten Herren! Obwohl die Beratungen über Kap. 16 des gegenwärtigen Staatshaushaltsplanes — Staatseisenbahnen — bereits am 12. Februar dieses Jahres in der Finanzdeputation A begonnen haben, sind sie durch verschiedene Umstände doch erst am 18. April zum Abschluß gekommen. Der Bericht mußte deshalb in Eile fertiggestellt und die ersten Abzüge mußten ebenso in Eile durchgesehen werden, um den Bericht noch in der vorigen Woche herauszubringen. Es sind infolgedessen noch einige Fehler darin enthalten. Sie ändern zwar nichts an den Anträgen, sie ändern auch sachlich sehr wenig. Nur auf S. 46 bei den Kraftwagenlinien muß es ganz unten

heißen statt Leipzig—Torgau Leipzig—Taucha. Ferner (C) hat sich in dem Anhang auf S. 55 im zweiten Absatz eine falsche Ziffer eingeschlichen. Es muß da heißen, daß der Güterverkehr im Jahre 1917 gegen 1913 um 6 640 000 M. zurückgeblieben ist; dort ist die falsche Ziffer 2 605 000 M. hineingekommen. Die Ziffer korrespondiert dann mit der auf S. 11 des Berichtes. Aber, wie schon gesagt, auf die Anträge der Finanzdeputation selbst haben diese Fehler keinen Einfluß.

Nach Abschluß der Beratungen in der Finanzdeputation A ist noch eine Petition zu Kap. 16 von den Gemeinderäten Berggießhübel, Gottleuba usw. eingegangen um Wiedereinstellung der Züge Nr. 2825 und 2828 auf der Linie Pirna—Berggießhübel—Gottleuba.

Auf meine persönliche Anfrage im Königlichen Finanzministerium ist mir folgendes schriftlich mitgeteilt worden:

Die Verhältnisse auf der Linie Pirna—Gottleuba haben sich inzwischen nicht geändert. Die von den beteiligten Kreisen gewünschte tägliche Führung der Züge 2825 (ab Gottleuba 9,45 vorm., an Pirna 10,40 vorm.) und 2828 (ab Pirna 5,10 nachm., an Gottleuba 6,18 nachm.) läßt sich nur dann ermöglichen, wenn der Linie eine weitere Lokomotive zugewiesen wird. Dies ist aber zurzeit nicht angängig.

Die Behauptung in der Eingabe des Gemeinderates zu Berggießhübel an die Ständeversammlung, daß durch die mit Einführung des Winterfahrplanes 1917/18 auf der Linie Pirna—Gottleuba vorgenommenen Fahrpläneinschränkungen keine Lokomotive erspart worden sei, ist unzutreffend. (D)

An Sonn- und Festtagen werden im kommenden Sommerfahrplan bis zum 1. September zwei weitere Abendzüge Pirna—Gottleuba verkehren, und zwar ab Gottleuba 6,35 nachm., an Pirna 7,31 nachm., sowie ab Gottleuba 9,40 nachm., an Pirna 10,35 nachm.

Meine verehrten Herren! Ich glaube nun, nicht nur im Einverständnis der Finanzdeputation A, sondern auch im Einverständnis der ganzen Zweiten Kammer zu handeln, wenn ich auch diesmal dem gesamten Eisenbahnpersonal für seine Leistungen und für seine aufopfernde Pflichterfüllung unseren Dank und unsere besondere Anerkennung ausspreche.

(Lebhafter Beifall.)

Sie werden aus dem Berichte Nr. 248 S. 17 ersehen haben, daß 20 500 Angestellte zum Militär eingezogen oder nach den besetzten Gebieten berufen worden sind. Trotzdem ist der Eisenbahndienst aufrechterhalten worden, und es sind auch die Personenzüge, die auf etwa 60 Prozent eingeschränkt worden sind, so verkehrt, daß sie doch im allgemeinen pünktlich gefahren sind, daß ein regelmäßiger Betrieb aufrechterhalten werden konnte. Der große Ausfall an Personal ist zum Teil durch weibliche Angestellte