

(Abgeordneter Dr. Niethammer.)

(A) der Fahrt revidiert. Meine Herren! Wenn die Königliche Staatsregierung, wie mir es nach dem Verhalten der Herren erscheint, davon nicht unterrichtet ist, so bitte ich sie, sich dessen zu vergewissern. Es ist so, und es muß unbedingt Abhilfe geschaffen werden. Es ist das eine unverantwortliche Schädigung des Fahrpersonals, es ist das eine Gefährdung des fahrenden Personals. Erst vor wenigen Wochen ist ein sehr geachteter Herr in Sachsen, wie es häufig vorkommt, noch in einen sehr überfüllten Wagen hineingestiegen und hat bloß noch einen Platz zum Stehen an der Tür gefunden. Er hat sich vergewissert, daß die Tür ordentlich geschlossen war. Als der Zug in vollem Gange war, wird plötzlich die Tür von außen aufgerissen, und der Herr wäre ganz gewiß aus dem Zug gestürzt, wenn er nicht noch die Arme breitgemacht und sich dadurch gehalten hätte. Ich wollte nicht unterlassen, die Aufmerksamkeit der Königlichen Staatsregierung darauf zu lenken.

(Bravo! in der Mitte.)

Präsident: Das Wort hat der Herr Finanzminister.

(B) **Staatsminister v. Sendewitz:** Meine sehr geehrten Herren! Der Herr Vorredner hat eingangs seiner Worte bemerkt, es würde mit unserem Wagenpark besser stehen, wenn den Anregungen, die früher wegen dessen Vermehrung gegeben worden seien, besser entsprochen worden wäre. Das deutet darauf hin, meine Herren, als ob die sächsische Regierung hinsichtlich der Beschaffung ihres Wagenparks etwas versäumt hätte.

Dem gegenüber muß ich mir doch erlauben, noch einmal auf die früheren Zeiten zurückzukommen. Der sächsische Wagenpark ist von jeher ein besonders reichhaltiger gewesen.

(Sehr wahr! rechts.)

Als in den Jahren 1907/08 Verhandlungen über die Gründung des Staatsbahnwagenverbandes geführt wurden, suchte man nach einem Schlüssel, nach welchem die Wagenbeschaffung auf die einzelnen Verwaltungen verteilt werden sollte. Nach allen Maßstäben aber, die man ins Auge faßte, war der Park der sächsischen Eisenbahnen der reichhaltigste,

(Abgeordneter Schade: Sehr wahr!)

und zwar derart, daß eine Nachfüllung für die sächsische Verwaltung überhaupt nicht in Frage kam. Man suchte den Maßstab in Kilometerlänge der Eisenbahnstrecke und in der Zahl der beförderten Tonnen, man suchte ihn in den gewonnenen Bruttoeinnahmen; aus allen diesen verschiedenen Berechnungen stellte sich der sächsische Park

als der zahlreichste dar, so daß Sachsen nichts, die anderen Verwaltungen aber sehr viel nachzuliefern hatten. Endlich kam man auf den Ausweg, die Wagenbeschaffung nach Maßgabe der Wagengestellungen, die in den verschiedenen Bezirken stattgefunden hatten, zu bestimmen. Nach diesem Maßstabe konnte auch die sächsische Verwaltung zu einem Nachfüllen veranlaßt werden. Aber auch danach war sie diejenige Verwaltung, die bei weitem die geringste Nachfüllung zu leisten hatte. Ich darf Ihnen hier in Erinnerung bringen, daß damals nachzufüllen hatten unter anderem Württemberg 17,7 Prozent, Bayern 18,9 Prozent, Baden sogar 20,7 Prozent, Preußen 7,37 Prozent, Sachsen aber nur 2,78 Prozent.

(Hört, hört!)

Also, meine Herren, es ist nicht richtig, daß die Sächsische Regierung in Beschaffung des Wagenparks etwas versäumt hätte. Unser Wagenpark war unter allen deutschen Staatsbahnverwaltungen bei weitem der reichhaltigste.

Seit Gründung des Staatsbahnwagenverbandes erfolgt die Beschaffung der Wagen, wie Sie wissen, nach den Beschlüssen des Verbandes, und dieser hat nicht gesäumt, den Wagenbestand fortgesetzt in großem Umfange zu vermehren. In den beiden letzten Jahren vor dem Kriege 1912 und 1913 sind Vermehrungen um 5 und 7 Prozent eingetreten, im Jahre 1914 um 6 Prozent, im Jahre 1916 um 5 Prozent und jetzt wieder um 5 Prozent. Die Wagenziffern, um die der Wagenpark des Verbandes sich seit seinem Bestehen vermehrt hat, habe ich Ihnen bei früherer Gelegenheit schon mitgeteilt, aber auch im Kriege hat man eine außerordentlich große Vermehrung, aller Erschwernisse ungeachtet, zu erreichen gewußt. Wenn aber jetzt hier ein verwaltungsseitiges Verschulden in der Wagenvermehrung vorhanden wäre, so träte das den ganzen Verband, in dem Sachsen natürlich den Ausschlag nicht geben kann, der vielmehr in der Hauptsache durch die preußische Verwaltung beeinflusst wird.

Das vorausgeschickt, möchte ich auch heute betonen, daß natürlich gegenwärtig der Wagenmangel im großen und ganzen von den Kriegsverhältnissen herrührt. Ich gebe ja zu, daß jetzt der Mangel in der Tat sehr empfindlich ist; ganz anders aber war es vor dem Kriege, denn noch im letzten Friedensjahre 1913 sind im ganzen bei der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung die angeforderten Wagen bis 0,47 Prozent gestellt worden, d. h. der Mangel stellt sich im Durchschnitt nur auf 0,47 Prozent. Im Jahre 1914 aber betrug der Ausfall durchschnittlich 6,22 Prozent, und im Jahre 1917 stieg er sogar