

(Berichterstatter Abgeordneter Castan.)

A) hammer-Grünthal eingeführt worden, allerdings in der Weise, daß für eine ständig gleichbleibende Zahl von Arbeitern diese Fahrarten ausgestellt sind, so daß ein Unbesetztbleiben der Plätze nicht stattfinden kann. Diese Regelung mußte getroffen werden unter Berücksichtigung des beschränkten Raumes, der nicht beliebig wie bei der Staatsbahn vergrößert werden kann durch Einfügung von Ersatzwagen und dergl. mehr.

In der Deputation war noch gewünscht worden, daß den Fahrzeugen ein zweiter Mann beigegeben werde, daß besondere Fahrartenverkaufsstellen, etwa nach Art der heute in Gastwirtschaften an wenig frequentierten Bahnlinien eingerichteten, vorgesehen werden sollten, aber es wurde schließlich von einer Beschlußfassung hier Abstand genommen, weil ja doch diese Dinge beim Automobilbetriebe nicht mit der Notwendigkeit auftreten, wie das beim Staatsbahnwesen der Fall ist.

Eine Frage von einiger Wichtigkeit war die, wie sich der elektrische Betrieb der Fahrzeuge stellen würde. Es ist von dem technischen Sachverständigen der Regierung die Frage dahin beantwortet worden, daß in der Ebene sich vielleicht der Akkumulatorenbetrieb noch regeln lasse, daß aber, sobald Steigungen zu überwinden sind, der Betrieb außerordentlich verteuert wird, einmal, weil das Eigengewicht des Motors stark in die Waagschale fällt, und dann, weil ein übermäßiger Stromverbrauch beansprucht werden muß. Ähnliche Schwierigkeiten würden sich ergeben bei den sogenannten gleislosen Bahnen mit Oberleitung. Letzten Endes ist die Frage für beides die Beschaffung der für den elektrischen Betrieb erforderlichen Kraft zu billigem Preis, und diese Frage kann schließlich nur gelöst werden, wenn wir zum Staatsmonopol kommen, das ja in Vorbereitung ist.

Meine Herren! Wiederholte Verhandlungen machten sich nötig wegen der zwei zu den Titeln eingegangenen Petitionen, einmal der Firma Horch & Macke und dann der Firma Bogtländische Maschinenfabrik in Plauen. In der ersten Petition wird vor allen Dingen hervorgehoben die ganz auffällige Bevorzugung nichtsächsischer Firmen bei Lieferung für den sächsischen Staat bestimmter Kraftwagen. Es wird in der Petition auch darauf hingewiesen, daß das Beispiel Bayerns, das die Regierung an irgendeiner Stelle anzieht, nicht maßgebend sein könne, weil bei Beginn des bayerischen Kraftwagenbetriebes eigene Firmen in Bayern nicht vorhanden waren. Von den Petenten wird hingewiesen auf ihre namhaften Steuerleistungen und auf ihre wirtschaftliche Bedeutung. Horch & Macke führen an, daß sie allein 1½ Millionen an Löhnen und Gehältern zahlen, während bei der Firma Bogtländische Maschinenfabrik dieser Betrag sogar beinahe

3 Millionen ausmacht, und dergl. Dinge mehr. Und es muß in der Tat auch Befremden erregen,

(Sehr richtig!)

daß solche sächsische Firmen bei Beschaffung der staatlichen Fahrzeuge bis zu einem gewissen Grade, wenn nicht ausgeschaltet, so doch in den Hintergrund gedrängt wurden bei der Vergabung der Wagen, Befremden um so mehr, weil ja eine dieser Firmen auf praktischen Erfahrungen fußen konnte, weil sie mit eigenen Mitteln die Personenbeförderung auf besonderen Automobillinien aufgenommen hat und weil auf der anderen Seite besonders die, wie ich annehme, führende Firma, die Firma Horch in Zwickau, auch für die Heeresleitung eine ganz große Anzahl von Kraftwagen geliefert hat, die, wie bekannt geworden ist, bei der verantwortlichen Stelle des Reichsheeres sehr befriedigende Empfindungen ausgelöst hat.

Ich darf bei der Wichtigkeit der Frage der Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung der sächsischen Industrie wohl zurückgreifen auf die Stellungnahme, die maßgebende Faktoren bei der Beratung im verflossenen Landtage eingenommen haben. Es war damals, als wir im Jahre 1914 zum ersten Male eine größere Automobilvorlage der Regierung berieten, von dem Abgeordneten Heymann bemängelt worden, daß noch keine Wagen bei sächsischen Fabriken bestellt seien, und der Abgeordnete Bär wies in der gleichen Sitzung vor allen Dingen hin auf die Leistungsfähigkeit der Zwickauer Fabrik. Der Staatsminister Erzellenz v. Seydewitz nahm Stellung zu dieser Frage und erklärte:

„Endlich ist der Wunsch geäußert worden, daß möglichst viele Wagen von sächsischen Fabriken zu beziehen wären. Natürlich hat die Regierung diese Frage auch bereits eingehend erwogen. Zunächst war es aber nicht angängig, alle Wagen in Sachsen zu bestellen; es mußte eine große Anzahl Wagen gleichzeitig beschafft werden, und es war nicht zu umgehen, dafür leistungsfähige außersächsische Firmen heranzuziehen. Eine Anzahl Wagen ist bereits in Sachsen bestellt und eine größere Anzahl soll noch in nächster Zeit bei sächsischen Fabriken bestellt werden.“

Eine Anfrage bei der Regierung nach der Richtung hin ergab ein Schreiben vom 17. Februar, in dem zunächst darauf hingewiesen worden ist, daß zutreffend, wie die beiden Petenten dargestellt hatten, zunächst die Fahrzeuge für den sächsischen Betrieb bei Daimler in Mariensfelde und Saurer in Lindau bestellt wurden,

(Hört, hört!)

und zwar von dem Gesichtspunkte aus, daß beide Firmen ausschließlich mit dem Bau von Lastwagen in großem Maßstabe sich befaßten, daß sie infolgedessen eine Summe