

(Präsident.)

(A) 1. **Schlußberatung über den mündlichen Bericht der Rechenschaftsdeputation über Kap. 16 des Rechenschaftsberichts auf die Finanzperiode 1912/13, Staatseisenbahnen betreffend. (Drucksache Nr. 191.)**

Berichterstatter Herr Abgeordneter Wappler.

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

**Berichterstatter Abgeordneter Wappler:** Meine Herren! Es muß, wie schon oft, wieder hervorgehoben werden, daß das Kap. 16, Staatseisenbahnen, eins der bedeutendsten des sächsischen Staatshaushalts-Stats ist. Wenn ich dies auch heute wieder betone, so gereicht es mir als Berichterstatter zur Freude, daß ich Ihnen über dieses Kapitel, die Finanzperiode 1912/13 betreffend, ein günstiges Bild entrollen darf.

In dem Kap. 16 sind ja mehr als in irgendeinem anderen Kapitel eine ganze Reihe von Titeln und Positionen, die durch ihre Angaben ein lebhaftes Interesse wachrufen. Trotzdem bekommt man, wenn man die Erläuterungsspalten aufmerksam durchliest, doch nur einen schwachen Begriff von der Bedeutung des großen Betriebes unserer Staatseisenbahnen in seiner großartigen Weiterentwicklung. Ich meine, es ist für den Berichterstatter deshalb nicht möglich, in einem Referate, das wunschgemäß kurz und bündig sein soll, ein einigermaßen richtiges und erschöpfendes Bild über die Ergebnisse des Kapitels wiederzugeben, zumal es in diesem hohen Hause zur Gewohnheit geworden ist, daß von der Rechenschaftsdeputation nur kurzgefaßte Berichte erwartet werden, und so muß ich mir auch heute eine gewisse Beschränkung auferlegen, um Sie nicht lange aufzuhalten.

Meine Herren! Wenn die Rechenschaftsdeputation als erste Pflicht die Aufgabe hat, die vorgekommenen Überschreitungen zu prüfen, so erscheinen bei Kap. 16 die sehr erhebliche Mehr- und Mindereinnahmen und demgegenüber auch die Minderausgaben respektive Ersparnisse neben den Überschreitungen wichtig genug, zugleich mit hervorgehoben zu werden.

Gegenüber den Statansätzen ergeben sich in den Einnahmen bei 30 einzelnen Positionen Mehreinnahmen, zum Teil sehr bedeutender Art, und nur bei 7 Positionen Mindereinnahmen, einige davon in auffallend abweichenden Beträgen. Dagegen finden Sie in den Ausgaben bei 28 Positionen Minderausgaben und bei 26 Positionen Mehrausgaben respektive Überschreitungen gegen den Etat, außerdem eine einzige kleine außeretatmäßige Mehrausgabe. Alle

Überschreitungen werden im Rechenschaftsbericht ausführlich erläutert und bei Abweichungen gegen den Bericht von der Oberrechnungskammer eingehend begründet. Ich kann, wie schon oben bemerkt, auf Einzelheiten hier nicht eingehen, weil dies bei der umfangreichen Art des Kapitels doch wohl zu weit führen würde, da es zuviel Zeit in Anspruch nimmt.

In der Deputation sind alle nur einigermaßen wichtig erscheinenden Titel mit ihren einzelnen Positionen zum Teil in ausführlicher Weise geprüft und besprochen worden. Man fand die Überschreitungen fast alle für genügend begründet, hatte also keinerlei Bedenken dagegen zu erheben. Nur bei etwa zwei Titeln wurden Zweifel darüber laut, wodurch die auffallende Höhe der Beträge entstanden sein konnte. Dies führte zu einer kommissarischen Beratung. Dies betraf zunächst den Titel 2 der Einnahme unter Position 8, Nebenerträge; laut Etat ist der Betrag von 12 184 000 M. eingestellt, dagegen die Isteinnahme mit 13 361 642; dies bedeutet eine Mehreinnahme von 1 177 642 M. 47 Pf. Der Herr Regierungsvertreter erwiderte auf Befragen, woher diese erhebliche Mehreinnahme herrühre, daß sie zunächst tatsächlich auf dem Verkehrszuwachs beruhe. Die Eisenbahnverwaltung sei aber nicht in der Lage, eine, wie dies gewünscht wird, ins einzelne gehende Aufstellung zu geben. Es sprächen hierbei vielfach nicht vor auszusehende Umstände mit. Hierbei wurde die Erhebung von Wagenstandsgeldern berührt, die hier mit in Frage kommen. Der Herr Regierungsvertreter gab die Erklärung ab, daß diese Gelder im Vergleich zu den außerdeutschen Eisenbahnverwaltungen mäßig wären. Hierbei faßten die Mitglieder der Deputation, die die Art der Erhebung von Wagenstandsgeldern bemängelt hatten, Beruhigung.

Bei Tit. 4 Pos. 2, wo unter Einnahmen des Staatsbahnwagenverbandes unter Nr. 1 426 000 M. mehr durch die Verbandsbahnen, und unter Nr. 2 750 000 M. mehr durch verbandsfremde Bahnen verzeichnet sind, wurde der Herr Regierungsvertreter um aufklärende Auskunft über den Staatsbahnwagenverband und seine Wirkungen ersucht. Er gab interessante Erläuterungen über die Regelung der Einnahme aus diesem Verbandsverbande. Er betonte, daß unser Staat aus diesem Verbandsverbande genügend Vorteile, besonders auch in Hinsicht auf die Beschäftigung unserer einschlägigen Industrie ziehe und daß dies im Vergleich mit den preussischen Staatsbahnen besonders der Fall sei. Die Einnahmen aus der Kriegszeit festzustellen, sei indessen mit Schwierigkeiten ver-