

für die wirtschaftlichen Verhältnisse Sachsens gebe beredtes Zeugnis von der Bedeutung von Handel, Gewerbe und Industrie für unseren Bundesstaat. Die Frage, wie sich das Wirtschaftsleben Sachsens für die Zukunft gestalten, sei für jeden einzelnen Staatsbürger von Bedeutung, sie berühre nicht allein die Interessen der Unternehmer, denen natürlich auch sehr viel um die Erhaltung und den Ausbau ihres Betriebes sowie die Rentabilität des festgelegten Vermögens zu tun sei, sondern auch die in Handel und Industrie beschäftigten Angestellten und Arbeiter seien in ihrem Ergehen unmittelbar von der mehr oder mindergünstigen wirtschaftlichen Lage abhängig. Der Landwirtschaft, dem Handel, dem Handwerk könne es nicht gleichgültig sein, ob der weitaus größte Teil seiner Abnehmer sich in günstigen wirtschaftlichen Verhältnissen befinde oder nicht. Staats- und Gemeindebeamte können mit größerer Sicherheit auf eine größere wirtschaftliche Sicherstellung rechnen, wenn die Steuerleistung der erwerbstätigen Stände für Staat und Gemeinde eine stetig wachsende sei. Hieraus ergebe sich, daß an den beabsichtigten Maßnahmen zur Förderung der wirtschaftlichen Stellung Sachsens das ganze Volk in allen seinen Teilen interessiert sei. Es gelte alle Kräfte lebendig zu machen und einzuspannen für die Lösung einer der wichtigsten vaterländischen Aufgaben.

Nach Eingang der Antworten auf die an die Regierung gerichteten Fragen trat die Deputation in eine Sonderberatung ein und beschäftigte sich zunächst mit dem

Straßenwesen.

Die Antwort der Regierung lautet:

Der Finanzdeputation B wird auf die zum Antrage Göpfert an die Staatsregierung gestellten Fragen nach Einbernehmen mit dem Finanzministerium folgendes ergebnis mitgeteilt:

Zu a, 1 und 2. Die Verbesserung ungünstiger Steigungsverhältnisse einzelner Teilstrecken der Staatsstraßen und Gemeindewege sowie die Herstellung neuer Talstraßen hat von jeher den Hauptteil der Neubautätigkeit der staatlichen Straßenbauverwaltung gebildet, ohne daß die sonstigen Anforderungen des neuzeitlichen Straßenverkehrs, wie die Verbreiterung enger Stellen, die Verbesserung unübersichtlicher Krümmungen, die Erhöhung der Tragfähigkeit der Fahrbahn und die Bekämpfung der Staub- und Schmutzplage durch Einbau von Packlager und Herstellung von Kleinpflaster, außer acht gelassen worden wären. So entfallen von den in den beiden letzten Jahrzehnten ausgeführten Straßenbauten reichlich $\frac{2}{3}$ auf reine Talstraßen und von den in Aussicht genommenen 9 größeren Straßenbauten mit 1 220 000 M Kosten nicht weniger als 6 mit rund 710 000 M Kosten auf Verlegung von Steilstrecken, wie denn auch die gegenwärtig in Ausführung begriffenen Gemeindewege Boden—Streckwalde, Böhrigen—Niederstriegis, Sanda—Niederseiffenbach und Falkenau—Eppendorf, zusammen 28,1 km mit rund 719 100 M Kosten, ebenfalls reine Talstraßen sind.

Welche erhebliche Steigerung aber die Bautätigkeit der Straßenbauverwaltung in den letzten Jahren erfahren hat, geht schon daraus hervor, daß die Ausgaben