

Der Antragsteller führte aus, daß auch er nicht der Übernahme aller Begebaulasten auf den Staat das Wort spreche. Er wünscht ein Hand-in-Hand-Arbeiten der beiden Ministerien und Einstellung von Mitteln in den Etat 1918/19.

Von einer Seite wurde gewünscht, daß man der Regierung eine größere Bewegungsfreiheit überlasse und sie heute nicht für größere Aufgaben festlege, da man nicht wisse, ob nicht noch andere größere und dringendere Bedürfnisse zu befriedigen wären. Der Berichterstatter wies darauf hin, daß das die erste Aufgabe sein müßte und aus diesem Grunde sei wohl auch der Antrag mit gestellt, alles vorzubereiten, damit nach dem Kriege Handel und Wandel wieder in geordnete Formen gebracht werden könnten, damit die Gütererzeugung sofort einsetzen und damit auch die so notwendige Steuerleistung für den Staat erbracht werden könne. Er warnte vor einer falschen Sparsamkeit, die sich früher oder später rächen müsse und betonte ausdrücklich, daß es sich um verhältnismäßig geringe Summen handle, was schon daraus hervorgehe, daß die sämtlich von der Regierung genannten Straßenprojekte mit einem Aufwand von 3 Millionen Mark auszuführen seien.

Eisenbahnen.

In Beantwortung der bezüglich des Eisenbahnwesens an die Regierung gerichteten Anfrage sind zwei Schreiben eingegangen, die wie folgt lauten:

Der Finanzdeputation B der zweiten Kammer beehrt sich das Finanzministerium im Anschluß an sein Schreiben vom 20. März 1916 zu Nr. 2206 Eisenbahnreg. A/15 zum Antrag Nr. 35 des Herrn Abgeordneten Göpfert und Genossen, soweit er den beschleunigten Ausbau des Eisenbahnnetzes betrifft, folgende Darlegung zu übersenden.

Zu a (b) 1 bis 6 des Protokolles (I 1a des Antrags 35).

(Zu b 1.) Die Regierung hat den weiteren Ausbau des vaterländischen Eisenbahnnetzes fortgesetzt im Auge behalten. Sie hat bekanntlich bereits im Jahre 1912 mittels Dekrets Nr. 29 ein Programm aufgestellt, wonach 10 Linien von zusammen 150 km Länge für bauwürdig erklärt worden sind, die einen Aufwand von rund 29 Millionen Mark verursachen werden. Von diesen 10 Bahnen sind bereits für 7 Linien Mittel angefordert worden (in einem Falle — Wiesenburg—Wildenfels — ist das Postulat allerdings nicht genehmigt worden) und nur für 3 (Mylau—Greiz, Neuhäusen—Neuwernsdorf und Zehista—Liebstadt) sind bisher noch keine Stateinstellungen erfolgt. Dafür sind andererseits außerhalb jenes Programmes für eine weitere Linie Plattenthal—Königswalde Mittel angefordert worden.

Daß sich der Baubeginn bei einigen Linien verzögert hat, liegt in der Hauptsache daran, daß bei der Beschaffung des Grund und Bodens Schwierigkeiten entstanden sind, weil die Beteiligten sich über die zu übernehmenden Opfer nicht einigen konnten. Ferner hat auch der Krieg nachteilig auf den Baufortschritt gewirkt.

Andererseits liegt aber in der Tat kein Anlaß vor, den Bau neuer Eisenbahnen in Sachsen besonders zu beschleunigen, da Sachsen bekanntlich