

ebenso sei die Verbindung von Sachsen nach der Reichshauptstadt und nach den bedeutendsten Geschäftsplätzen des Reiches verbessert worden. Auf anderen bisher vernachlässigten verkehrsreichen Strecken seien beschleunigte Personen- und Eilzüge eingelegt worden. Auch sei eine größere Anzahl staatlicher Automobillinien eingerichtet worden, und schließlich habe man privaten Automobillinien eine staatliche Unterstützung gewährt. Diese erfreuliche Entwicklung sei durch den Krieg unterbrochen worden und man dürfe wohl die Hoffnung haben, daß, sobald es die Verhältnisse gestatten, auf diesem Gebiete im bisherigen Sinne weiter gearbeitet werde.

Auch sei deutlich das Bestreben der Regierung erkennbar gewesen, das sächsische Eisenbahnnetz zweckentsprechend auszubauen. Der Auffassung, und sie kommt in dem Schreiben der Regierung auch zum Ausdruck, daß in dieser Beziehung des Guten zu viel getan werden könne, müsse er mit Entschiedenheit entgegenreten. Die Finanzdeputation B habe sich, seit er es beobachten könne, stets auf den Standpunkt gestellt, der Regierung nur das zum Bau zu empfehlen, was sich verantworten lasse. Eine große Anzahl stets wiederkehrender Wünsche um den Bau von neuen Linien erfahre regelmäßig Ablehnung. Die Deputation sei sogar weitergegangen, und habe Petitionen, die seit längerer Zeit vom Landtage der Regierung zur Kenntnisnahme gegeben worden waren, auf sich beruhen lassen.

Sachsen habe gewiß das dichteste Eisenbahnnetz in Deutschland. Damit sei aber noch nicht bewiesen, daß nun auch nur annähernd alles getan sei; Sachsen habe auch die dichteste Bevölkerung, die noch dazu in ihrem Erwerb wie keine andere im deutschen Reiche auf die Benutzung der Verkehrsmittel angewiesen sei. Daß die Bevölkerungsdichtigkeit für den Ausbau des Eisenbahnnetzes eine Rolle spiele, bewiesen die Verhältnisse in Belgien.

Wenn man heute dazu übergehen könne, das Eisenbahnnetz neu anzulegen, dann sei es wohl möglich, mit der vorhandenen Anzahl Kilometer auszukommen. So sei aber bei den Bauen der Eisenbahn der begreifliche Grundsatz befolgt worden, das wirtschaftliche Hinterland an die Verkehrszentren anzuschließen. Daraus ergebe sich, daß die vorhandenen Linien strahlenförmig den Großstädten zustrebten, aber unter sich nicht die genügende Verbindung hätten. Auch hat man vielfach die Flußtäler benutzt, und so denselben Mangel herbeigeführt. In dieser Beziehung, also in der Forderung nach Querverbindungen, gipfeln heute die berechtigten Wünsche. Die besondere Vorliebe der Regierung für Schmalspurbahnen teile er nicht. Er hält es für sehr unvorteilhaft, daß in einem Lande von der räumlichen Ausdehnung Sachsens zwei Systeme vorhanden seien. Die Unzulänglichkeit mancher dieser Linien sei bekannt, er nenne nur die Linie Wilkau—Kirchberg, die jeden Landtag beschäftige, und weise ferner darauf hin, daß, wenn die mehrfach umgebaute Strecke für die Linie Hainsberg—Ripsdorf normalspurig wäre, die Entlastungsstrecke für die Linie Dresden—Bodenbach, der kürzere Weg von Dresden nach den böhmischen Kohlenbecken gegeben sei. Die Schmalspurbahnen seien aber vorhanden und müßten nun, wie es der Antrag bezwecke, nutzbringend und den Bedürfnissen entsprechend zusammengeschlossen werden. Der Hinweis, daß an der Grenze des Reiches nach Osterreich einige größere Übergangsstationen vorhanden seien, könne nicht beruhigen, wenn man die regen geschäftlichen Beziehungen zwischen Sachsen und Böhmen beobachte. Es sei hierbei aber zu berücksichtigen, daß, um neue Verbindungen an der Grenze herzustellen, auch die Bereitwilligkeit der österreichischen Behörden vorhanden sein müsse.

Bezüglich der Bahnen niedrigster Gattung, die in dem Schreiben der Regierung als Kleinbahnen bezeichnet würden, stelle er sich im wesentlichen auf den Standpunkt