

(Abgeordneter Wittig.)

(A) Landtage 1911/12, außerordentlich opferwillig gewesen. Ich erinnere daran, daß wir die Mittel bewilligt haben für das Hygiene-Museum in Dresden; wir haben Millionen bewilligt für die Deutsche Bücherei in Leipzig. Ich hoffe, daß die Königliche Staatsregierung und die Ständekammern bereit sein werden, diese Opferwilligkeit zu zeigen auch da, wo es sich um kleine Städte und Landgemeinden handelt, wo die Schaffung verbender Anlagen und die Hebung volkswirtschaftlicher Verhältnisse in Frage kommt. Meine Herren! Ich bitte Sie, in dieser Beziehung allen den Gemeinden, die unter der Ungunst der Verhältnisse leiden, möglichst rasch zu helfen, soweit es möglich ist.

(Bravo.)

**Präsident:** Ehe wir fortfahren, möchte ich nochmals darauf aufmerksam machen, daß jetzt noch ein Duzend Redner gemeldet sind. Wenn wir bis Mitternacht fertig werden wollen, müssen die Redner sich schon kurz fassen.

Das Wort hat der Herr Finanzminister.

**Staatsminister v. Sendewitz:** Meine Herren! Wenn ich noch einmal das Wort ergreife, so habe ich die Hoffnung, durch einige Bemerkungen zur Abkürzung der Verhandlung beizutragen.

In erster Linie ist die grundsätzliche Frage besprochen worden, ob es berechtigt ist, den Anliegern an Nebenbahnen (B) die unentgeltliche Stellung des Areal abzuverlangen. Die Frage ist schon oft in diesem Hohen Hause erörtert worden. Es ist da regierungsseitig insbesondere auf die Beispiele in Preußen, Bayern, Württemberg und Baden hingewiesen worden, wo die unentgeltliche Stellung des Areal unangefochten besteht. Aber die Frage ist auch innerlich begründet. Meine Herren! Die Nebenbahnen, um deren Bau es sich jetzt meist handelt, sollen in der Hauptsache den Interessen derjenigen Personen dienen, die an der Bahn angesiedelt sind. Die große Allgemeinheit hat an solchen Bahnen tatsächlich das geringere Interesse. Da ist es nicht mehr als billig, daß die Interessenten die Lasten, die die Allgemeinheit zu tragen hat, etwas erleichtern, und das sollen sie eben tun durch die Hergabe dessen, was sie haben, nämlich des Areal. Diese Forderung bietet auch einen ganz zutreffenden Maßstab dafür, ob für die Bahn wirklich ein Interesse besteht, und somit auch dafür, ob man hoffen kann, daß sie entsprechend benutzt werden wird. Wenn die Interessenten zu gar keinem Opfer bereit sind, so kann man annehmen, daß auch ein dringendes Bedürfnis zur Anlage der Bahn nicht vorhanden ist.

Auch die Trassierung der Nebenbahnen ist eine ganz andere als die der Hauptbahnen. Wenn Sie sich z. B. die Trasse der Linie von Borna nach Großbothen an-

sehen, so finden Sie vielfache Krümmungen der Linie, (C) nur zu dem Zwecke, bewohnte Dörfer mitzunehmen. Handelte es sich um eine Transitbahn, eine Durchgangsbahn, wie angegeben wurde, so müßte sie ganz anders angelegt werden. Man würde die Bahn möglichst gerade legen und die Entfernung tunlichst abkürzen, aber nicht einzelne Ortschaften besonders aussuchen. Es ist also ganz richtig, wenn für die in solcher Weise angelegten Bahnen von den Interessenten Opfer gebracht werden. An den großen Hauptbahnen haben die Anlieger mitunter gar kein Interesse. Es gibt Fälle, wo die Bahn auf hohen Brücken über die Ortschaften hinweggeht und die Bewohner nur das Vergnügen haben, die Züge darüber hinwegfahren zu sehen, aber unmittelbaren Nutzen haben sie von der Bahn nicht. Haltestellen besitzen sie nicht, und Zweiggleise können nicht angelegt werden. Ich erinnere an die Linie Leipzig-Hof, die teilweise über hohe Brücken und Dämme läuft, an die Linie Riesa-Chemnitz, wo die Industrie ebenfalls vielfach unten im Tale liegt, während die Bahn auf der Höhe bleibt. Die Nebenbahnen dagegen suchen, im Tale hinlaufend und sich dem Gelände anschmiegend, jeden einzelnen Ort nach Möglichkeit auf und bringen dadurch den Interessenten größeren Nutzen als die andere Ziele verfolgenden Hauptbahnen. Ich möchte also doch bitten, die Sache auch von diesem Standpunkte aus anzusehen und nicht davon zu (D) sprechen, daß es eine Ungeheuerlichkeit wäre, wenn hier das Opfer der Arealabtretung von den Interessenten verlangt wird. Bei der Linie Borna-Großbothen kommen obendrein Interessenten in Frage, die recht wohl einige Beiträge zahlen können, ich meine die Besitzer der Kohlenwerke in der Nähe von Borna. Früher ist ja die Forderung gestellt worden, daß neben der Stellung des Areal noch Barbeiträge geleistet werden sollten. Damals ist allseits gesagt worden: natürlich, zum Arealabtreten sind wir bereit, nur die Barbeiträge wollen wir nicht zahlen. Nun sind die Barbeiträge erlassen worden, aber jetzt geht man weiter und will anscheinend mit der Arealstellung Schwierigkeiten machen. Das wäre im Interesse des Bahnbaues sehr bedauerlich, und ich hoffe, daß auch dort noch eine Einigung auf der Grundlage der Arealhergabe zustande kommt.

Daß die Regierung sich freute, wenn wegen Arealabtretung eine Verzögerung des Bahnbaues eintritt, das ist nicht der Fall. Wenn die Regierung einmal eine Bahn vorgelegt und anerkannt hat, daß ein Bedürfnis dazu vorhanden ist, dann soll sie auch gebaut werden. Ich kann nur beklagen, daß in manchen Gegenden Schwierigkeiten wegen des Areal entstanden sind, und wünsche, daß sie mit der Zeit überall zur Erledigung kommen.