

(A) **Präsident:** Das Wort hat der Herr Staatsminister v. Seydewitz.

Staatsminister v. Seydewitz: Meine sehr geehrten Herren! Ich habe in der Hauptsache um das Wort gebeten, um mich gegen eine Äußerung des Herrn Abgeordneten Braun zu wenden, welcher sagte, die Regierung habe die hier vorliegende Eisenbahnlinie als bauwürdig erklärt. Das ist doch nicht zutreffend. Unter den 10 Linien, die im Dekret Nr. 29 vom Jahre 1912 als bauwürdig erklärt worden sind, ist das vorliegende Projekt nicht enthalten. Es ist nur unter denjenigen Linien aufgeführt worden, die seinerzeit der Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen worden sind. Aber darin ist nach dem bestehenden Sprachgebrauch noch nicht ein Urteil der Regierung ausgesprochen, daß die Linie nun auch wirklich bauwürdig sei.

Der Standpunkt, den die Regierung zu der Linie einnimmt, ist im Dekret Nr. 18 S. 6 niedergelegt, und an diesem Standpunkte muß die Regierung festhalten. Denn auch die neuerlichen Erörterungen, die vorgenommen worden sind, haben ergeben, daß es sich hier nicht um eine Linie handelt, der die Regierung in nächster Zeit nähertreten könnte.

(B) Es ist vorhin vom Herrn Referenten gesagt worden, die ganze Gegend dort leide unter dem Wegzuge der Bevölkerung, und es wäre die höchste Zeit, daß eine Eisenbahn hinkäme, um dort Arbeitsgelegenheit zu schaffen. Ja, wenn es ganz sicher wäre, daß dort wirklich durch eine Bahn in großem Umfange Arbeitsgelegenheiten geschaffen würden, dann würde man ja wohl der Bahn näher treten können. Das ist aber eben die Frage, um die es sich handelt. Meine Herren! Wenn eine Eisenbahn in einer wenig belebten Gegend gebaut wird, so wird dann die Bevölkerung dort beweglicher, d. h. sie wird dahin gehen, wo sich Anziehungspunkte finden, und die Anziehungspunkte können auch leicht außerhalb des Bereichs der neuen Bahn liegen. Unter Anziehungspunkten verstehe ich hier keineswegs etwa Vergnügungsorte, sondern solche Orte, wo die Leute ihren Erwerb finden. Solche Bahnen allerdings würden sich gut rentieren, in deren Bereich sich solche Anziehungspunkte finden. Ob aber Arbeitsgelegenheiten sich im einzelnen Falle werden herstellen lassen, darüber sind die Meinungen eben geteilt. Nach den Erörterungen, die die Regierung wegen des Projekts Großhartmannsdorf-Pockau-Lengefeld angestellt hat, mußte angenommen werden, daß das dort im großen Umfange nicht zu erwarten wäre. Zu einem gewissen Teile wird es ja wohl der Fall sein, das wird man wohl nicht leugnen können. Aber dann steigt doch die Frage auf, ob der Vorteil, den einzelne Interessenten

haben werden, groß genug ist, um das große Opfer des Staates zu rechtfertigen; denn wir haben es hier leider mit einer Bahn zu tun, die in ihrer ganzen Ausdehnung schließlich über 3 $\frac{1}{2}$ Millionen M. kostet und deren Betrieb keineswegs einfach ist, weil dort das Gelände in starker Weise kuppelt ist; es sind dort viele Steigungen zurückzulegen, Wasserscheiden zu überwinden und dergleichen. Die Regierung wird es sich also doch sehr überlegen müssen, ob in diesem Falle das große Opfer einer kostspieligen Bahn zu rechtfertigen ist. Ich würde somit doch empfehlen, daß die Interessenten sich zunächst wenigstens mit einer Autoverbindung begnügen, die doch wesentlich weniger kostspielig ist als eine große Eisenbahn. Es ist hervorgehoben worden, daß der Verkehr nach den Amtsstädten vor allen Dingen hier große Schwierigkeiten biete. Nun, meine Herren, dieser Verkehr wird durch die Automobilverbindung recht wohl bedient werden können. Und nun kommt noch etwas hinzu. Meine Herren! Wenn der Automobilverkehr eine gute Benutzung findet, wenn er schon an seinem Teil zur Hebung der Gegend beiträgt, werden die Interessenten der Regierung gegenüber ein gutes Beweismittel in die Hände bekommen, dahin gehend, daß die Gegend in der Tat entwicklungsfähig ist, und die Regierung wird dann, wenn der Automobilverkehr vorgearbeitet und zu einer Hebung der Landstriche geführt hat, weit eher in der Lage sein, der Bahn näher zu treten, als das jetzt der Fall ist. Wenn die Interessenten aus jener Gegend also den Automobilverkehr annehmen, so rücken sie ihrem Ziele nicht etwa ferner, wie man annehmen könnte, sondern sie rücken ihm im Gegenteil näher; denn wenn die Automobillinie sich bewährt, so wird die Wahrscheinlichkeit, daß die Linie doch noch einmal als Eisenbahn ausgebaut wird, nur größer. Über die einzelnen Varianten der Eisenbahn wie über die Ausdehnung der Automobillinie vermag ich mich jetzt nicht näher zu äußern. Das ist noch Sache der näheren Erörterung. Nur möchte ich bemerken, daß die Regierung ihrerseits in ihrem Plane für neue Automobillinien die nötigen Mittel für die Automobillinie von Großhartmannsdorf nach Pockau-Lengefeld bereits vorgesehen hat.

(Bravo!)

Präsident: Die Debatte ist geschlossen. Der Herr Berichterstatter hat das Schlußwort.

Berichterstatter Abgeordneter Nitzsche (Leutich): Meine Herren! Der Herr Finanzminister hat recht, wenn er sagt, daß dieses Projekt nicht unter den bauwürdigen Linien aufgeführt ist. Aber der Herr Finanzminister wird sich heute doch überzeugt haben, daß