

(Abg. Meißberg.)

- (A) Niveauübergängen vorgenommen werden soll. Es soll dann noch weiter ein Dekret eingehen bezüglich der Elektrifizierung der Staatsbahnen. Es ist auch eingegangen ein Zurückziehungsdekret; es sind vielleicht noch verschiedene Zurückziehungsdekrete zu erwarten — wer kann das wissen!

(Seiterkeit.)

Wenn man alle diese noch zu erwartenden Dekrete zu denen, die wir schon haben, hinzuzählt, so wird nicht nur die Zahl 50 erreicht, sie wird höchstwahrscheinlich überschritten werden, und es wird damit bezüglich der Dekrete ein Rekord geschaffen, wie er, glaube ich, in der Geschichte der früheren Landtage noch nicht zu verzeichnen gewesen ist.

(Abg. Dr. Hähnel: Wir haben 59 gehabt!)

Das kann schon sein; aber Ausnahmen, Herr Kollege, bestätigen bekanntlich die Regel.

Ich erwähne das nur um deswillen, meine Herren, weil schon von den verschiedensten Seiten und bei mancherlei Gelegenheiten der Wunsch ausgesprochen worden ist, daß die Dekrete doch den Ständen etwas frühzeitiger zugestellt werden möchten.

(Sehr richtig!)

(B)

Wie soll es denn möglich sein, in der kurzen Zeit des Landtages alle diese Dekrete eingehend zu behandeln, und in dieser kurzen Frist sollen doch alle diese Dekrete erledigt werden. Von einer gründlichen Bearbeitung kann da doch nicht mehr die Rede sein; dann wird es wahrscheinlich geschehen, wie es früher schon oftmals vorgekommen ist, daß sie übers Rnie gebrochen werden müssen.

Nun, meine Herren, das Dekret Nr. 44 bringt, wie ja immer derartige nachträgliche Eisenbahndekrete, auch die verschiedensten Angelegenheiten. Der Herr Finanzminister hat sie ja schon der Reihenfolge nach aufgeführt, wie sie in dem Dekret enthalten sind. Ich muß sie aber doch noch einmal wiederholen, weil ich auf Grund dessen eine Beweisführung antreten will. Es handelt sich also in erster Linie um den Bahnhofsumbau in Glauchau, dann um die Einführung einer Linie in den Bahnhof Zeitz, der mit Preußen gemeinschaftlich betrieben wird, dann um die Herstellung eines Industriegleises im Böhlsbachtale und um eine elektrische Zweiglinie, die von der elektrischen Straßenbahn Dresden-Aloßsche abzweigt, und zum Schlusse enthält das Dekret eine Denkschrift über die Erbauung von Straßenbahnen, über die Grundsätze, nach denen dabei

früher verfahren worden ist, wie sie früher gehandhabt worden sind und wie sie in Zukunft gehandhabt werden sollen. Unter diesen kommt zum Schlusse die Frage einer Straßenbahn zwischen Dresden und Pirna.

Die Industriebahn im Böhlsbachtale hat eine Länge von 2 km, die elektrische Zweigbahn eine solche von 1,2 km. Ich hebe das ausdrücklich hervor, meine Herren, weil man uns immer sagt, wir verwendeten zu viel Mittel für den Bau von unrentablen Linien. Von einem großzügigen Bau von Eisenbahnlinien kann man hier wohl nicht gut sprechen,

(Sehr richtig! in der Mitte.)

wenn man es mit so kleinen Bahnlängen zu tun hat.

Aber, meine Herren, mir liegt vor allen Dingen daran, diese vier Punkte einmal vom finanziellen Gesichtspunkte aus zu betrachten. Der Umbau des Bahnhofes Glauchau erfordert 5560000 M., die Einführung der Linie in den Bahnhof Zeitz 1168000 M. Dabei sind noch nicht berücksichtigt die Zinsen, die Sachsen zu bezahlen hat voll für 1 Million Mark und von 4170000 M. anteilig mit 15 Prozent. Das Industriegleis im Böhlsbachtale erfordert 165000 M., das elektrische Zweiggleis 210000 M. Es werden also für die Bahnhofsumbauten in Glauchau und Zeitz 6¾ Millionen Mark beansprucht, während für die neuen Linien nur 375000 M. gefordert werden.

(Hört, hört! in der Mitte.)

Dabei muß man doch auch berücksichtigen, daß die Bahnhofsbauten keine vermehrten Einnahmen bringen; sie dienen natürlich zur Verbesserung des Betriebes, zur Bequemlichkeit für das reisende Publikum, aber die Einnahmen werden durch diese kostspieligen Bahnhofsbauten keineswegs vermehrt.

Nun sehen wir uns doch einmal hier das Industriegleis und das elektrische Zweiggleis an! Beide verzinzen sich sehr gut, denn bei dem Industriegleise wird außer der tarifmäßigen Fracht auch noch eine Gebühr von 50 Pf. per t erhoben, und außerdem müssen alle die Unternehmungen, die sich von diesem Industriegleise ein Zweiggleis nach ihrem Sitze bauen lassen, noch eine Zuführungsgebühr bezahlen. Bei dem Zweiggleise nach Hellaerau tritt der Fall ein, daß nach den früheren Vereinbarungen von dem verkauften Areal statt wie bisher 10 Pf. in Zukunft 19 Pf. per qm abgeführt werden müssen. Bei der außerordentlich günstigen Entwicklung, die die Gartenstadt Hellaerau nimmt, ist auch noch damit zu rechnen, daß die Fahrgebeinnahme sich wesentlich erhöhen wird. Sie sehen