

(Staatsminister v. Sehdewitz.)

(A) haben darüber geklagt, daß die weiteren Eisenbahnvorlagen, die noch zu erwarten sind, noch nicht fertig gestellt worden sind und daß mithin das Dekret Nr. 44 die drei noch ausstehenden Vorlagen nicht mit enthält. Die Gründe sind folgende.

Bei Plauen=Theuma waren zunächst noch Verhandlungen über Arealerwerb nötig, die erst in letzter Zeit zum Abschluß gekommen sind. Rücksichtlich der Ausführung der Schweinitzbahn als Bollbahn waren ebenfalls Schwierigkeiten wegen des erweiterten Grunderwerbs zu beseitigen; vor allen Dingen aber waren längere Verhandlungen mit der österreichischen Regierung wie auch mit einer österreichischen Gemeinde zu pflegen, was naturgemäß einigen Zeitaufwand verursachte. Was endlich die Teilstrecke Kadibor=Kamenz anlangt, so sind die Vorarbeiten hierfür erst im vorigen Sommer vorgenommen und erst im Oktober letzten Jahres fertig gestellt worden. Die Vorarbeiten müssen dann im Bureau weiter bearbeitet werden, um der Ständeversammlung vorgelegt werden zu können. Dabei waren nicht weniger als etwa 12 verschiedene Varianten zu behandeln, die im Wege von Petitionen der Regierung mit vorgelegt worden waren. Sie werden zugeben, daß es keine Kleinigkeit ist, eine so große Anzahl von Varianten derart zu bearbeiten, daß man sich ein Urteil darüber bilden kann. Indes hofft die Regierung, Ihnen in 8—14 Tagen auch das dritte Eisenbahndekret vorlegen zu können.

(Zuruf: Wir wollen es hoffen!)

Dann hat der Herr Abg. Gleisberg den großen Aufwand von mehr als 5 Millionen Mark für den Umbau des Bahnhofs in Glauchau zur Sprache gebracht, während sonst im Lande vielfach noch Wünsche nach Bahnbauten vorhanden seien. Er hat dabei, wenn ich recht verstanden habe, hinzugefügt, daß die großen Bahnhofsumbauten in einer sehr schweren Weise auf die Rente der Eisenbahnen drücken müßten. Natürlich drücken diese großen Aufwendungen etwas auf die Rente, aber gleichwohl bleiben die Hauptlinien des Landes, ungeachtet dessen, daß sie vielfach durch große Bahnhofsumbauten belastet sind, doch finanziell die bei weitem ertragreichsten des Landes. Die sieben Hauptlinien unseres Netzes: Leipzig=Hof, Görlitz=Dresden=Weidau, Bodenbach=Dresden=Leipzig, Dresden=Elsterwerda, Chemnitz=Niesau, Chemnitz=Nieritzsch und Plauen=Eger haben nach der Statistik des Jahres 1910 zusammen ein Kapital von 633 Millionen Mark ge-

kostet, also etwas mehr als die Hälfte des gesamten (C) Anlagekapitals der Staatsbahnen. Sie ergaben aber, obgleich diese Linien die Kosten der großen Bahnhofsumbauten in den großen Städten des Landes mit zu verzinsen haben, im Jahre 1910 zusammen rund 78 Prozent, also mehr als  $\frac{3}{4}$  des Reingewinns. Die durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals dieser sieben Hauptlinien stellte sich auf 6,49 Prozent, während das übrige Netz des Landes sich nur mit 2,24 Prozent verzinst. Diese großen Linien sind also tatsächlich das Rückgrat unseres Eisenbahnnetzes, nicht nur in betrieblicher Hinsicht, sondern auch in finanzieller Hinsicht. Diese Linien leistungsfähig zu erhalten, liegt im Interesse des ganzen Landes. Das aber kann nur dann geschehen, wenn man die Bahnhöfe entsprechend ausgestaltet.

Zweigleisige Hauptbahnstrecken sind an sich von einer beinahe unbegrenzten Leistungsfähigkeit, sofern die auf ihnen verkehrenden Züge in der Hauptsache die gleiche Geschwindigkeit aufweisen. Ist das nicht der Fall, dann muß man unter gegebenen Umständen auf den viergleisigen Ausbau zukommen, um die langsam fahrenden Züge von den schnell fahrenden Zügen trennen zu können. Der Schwerpunkt liegt aber immer in den Bahnhöfen. Diese müssen mit (D) der Zunahme des Verkehrs unbedingt vergrößert werden. Es muß dort, abgesehen von der Vermehrung der dem zunehmenden örtlichen Personen- und Güterverkehr dienenden Anlagen, Platz für die Aufstellung und Rangierung der Züge, für die Bereitstellung der Wagen usw. geschaffen werden, wenn der vergrößerte Verkehr glatt abgewickelt werden soll. Genügen die großen Bahnhöfe nicht, so führt das zu Unpünktlichkeiten. Die Züge müssen dann vor den Stationen warten, und es ist eine alte Erfahrung, daß die meisten Unfälle von derartigen Verspätungen und Unpünktlichkeiten herrühren. Es handelt sich also hier um eine Sicherheitsfrage ersten Ranges. Ich schalte hier ein, daß im einzelnen die Rangieranlagen, von denen eine in Glauchau geplant wird, direkt wirtschaftlich sind. Das Rangieren der Wagen ist durch die großen Anlagen mit geneigten Gleisen, auf denen die Wagen in der Hauptsache durch eigene Schwerkraft ablaufen, außerordentlich viel billiger geworden. Es ist berechnet worden, daß früher das Rangieren einer Achse im Durchschnitt etwa 1 M. kostete, während jetzt auf den großen Rangieranlagen der Aufwand sich auf nur 20 Pf. für die Achse stellt. Sie können ermessen, was das aus-