

(Abg. Günther.)

A spuriger Weise. Ich und meine politischen Freunde haben nichts dagegen einzuwenden, wenn man einem solchen Projekt sächsischerseits freundlich gegenübersteht und es in Übereinstimmung mit unseren Interessen zu fördern sucht. Ich möchte aber bemerken, daß die von österreichischer Seite geplante Bahn Görkau-Kallich genau so weit in ihren Vorbereitungen gediehen ist wie das heute schon erwähnte Projekt Oberleutensdorf-Deutschneudorf. Wie mir versichert worden ist, ist es sehr wahrscheinlich, daß das Projekt Görkau-Kallich noch eher verwirklicht werden kann als das andere Projekt. Dann wird sich die sächsische Regierung und der Landtag der Fortsetzung dieser Bahnen auf sächsischem Gebiete bis nach Kupferhammer-Grünthal nicht widersetzen. Man hofft, daß dann die Königl. Staatsregierung wie der Landtag bereit sein werden, diese österreichische Linie zu fördern und die Fortsetzung auf sächsischer Seite bis nach Kupferhammer-Grünthal und die Einmündung in die Schweinitzalbahn zu unterstützen.

Daß, wenn dieses letzte Projekt verwirklicht werden sollte, dann auch die Schweinitzalbahn noch gebaut werden wird, ist klar. Wir wünschen durchaus, daß das Projekt der Schweinitzalbahn — entweder schmalspurig oder normalspurig — durchgeführt wird, wir wollen aber nicht, daß, weil nun zwei österreichische Projekte in Frage stehen, etwa der Bau der Schweinitzalbahn von dem einen Projekt auf der österreichischen Seite abhängig gemacht würde. Wir wünschen, daß die Schweinitzalbahn gebaut werden möchte, wenn eins der beiden österreichischen Projekte zur Ausführung kommt.

Meine Herren! Die Ausführungen, die heute der Herr Finanzminister v. Seydewitz gemacht hat — ich meine seine ersten Ausführungen heute mittag —, haben bewiesen, daß manche Hoffnung auf ein schnelleres Tempo im Ausbau unseres Eisenbahnnetzes zu Grabe getragen werden kann. Der Herr Minister hat seinen ablehnenden Standpunkt nach dieser Richtung hin damit zu begründen gesucht, daß er die Erfüllung wasserwirtschaftlicher Aufgaben in unserem Vaterlande in den Vordergrund stellte, daß er auf den Ankauf von Kohlenfeldern usw. hinwies. Gewiß, sehr bedeutende Aufgaben, die durchaus der Unterstützung auch des Landtages natürlich bedürftig sind, aber wir meinen, daß dringende Aufgaben nicht etwa dazu dienen dürften, die berechtigten Wünsche auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hintanzuhalten.

Der Herr Kollege Gleisberg, dessen Ausführungen im großen ganzen auch unserer Auffassung entsprechen, nahm Bezug auf die letzten 8 Finanzperioden des Landtages und versuchte, den Nachweis zu führen, wie wenig ver-

hältnismäßig für Eisenbahnbauten, auf das Jahr berechnet, in den letzten 16 Jahren ausgegeben worden sei. Gewiß, soweit es sich um Bahnbauten handelt, um den Ausbau des sächsischen Eisenbahnnetzes, wird die Rechnung im großen ganzen richtig sein, und es wird auch daran nichts geändert, wenn der Herr Minister darauf hinwies, daß während dieser Zeit Privatbahnen angekauft sind. Diese Tatsache wird nicht bestritten, diese wird als wahr hingenommen, denn es handelt sich eben um eine Tatsache. Wir möchten nicht haben, daß dieses Moment aus der gegenwärtigen Behandlung der vorliegenden Frage ausschalten soll, daß während dieser 16 Jahre außerordentlich große Aufwendungen für Bahnhofsumbauten und Bahnhofsneubauten gemacht worden sind und daß diese Summen ganz außerordentlich ins Gewicht fallen und das Eisenbahnanlagekapital außerordentlich erhöht haben. Ich will von dem Dresdner Bahnhofsumbau nicht sprechen, es handelt sich bei diesem etwa um 56½ Millionen Mark, ich will von ihm, weil er weiter zurückliegt, nicht weitere Erörterungen machen. Es kommt aber in Frage die große Ausgabe, die man sächsischerseits bei den Leipziger Bahnhofsbauten zu bewilligen gehabt hat. Es ist das eine Summe von 49½ Millionen Mark. Es kommt ferner hinzu die große Ausgabe für den Chemnitzer Bahnhof und für die Gleisanlagen, die damit in Verbindung standen, die ungefähr 22 Millionen Mark beansprucht haben. Schon diese beiden Posten machen ungefähr 70 Millionen Mark aus. Damit ist aber das Gebiet der Bahnhofsumbauten nicht erschöpft während der letzten 16 Jahre. Wenn man nach dieser Richtung hin sich die Sache vergegenwärtigt, so muß man sagen, daß die Ausgaben des kleinen Staates Sachsen für seine Eisenbahnen — und das sind auch Eisenbahnausgaben, wenn auch nicht verbende, sie sind aber notwendig wegen der Sicherheit des ganzen Betriebes — doch außerordentlich groß gewesen sind.

Meine Herren! Der Gedanke einer großzügigen Eisenbahnpolitik ist heute, wie ich schon sagte, vom Regierungstische aus zurückgewiesen worden. Ich bedaure, daß die Königl. Staatsregierung einen solchen ablehnenden Standpunkt gegenüber dem fast einmütigen gegenteiligen Standpunkt der Herren Kammer eingenommen hat. Soweit ich die Verhandlungen zu verfolgen Gelegenheit nehmen konnte und soweit ich die Ausführungen des Herrn Finanzministers verstanden habe, glaubt man innerhalb der Königl. Staatsregierung, mit dem Ausbau des sächsischen Eisenbahnnetzes nahezu am Ende angekommen zu sein. So denkt man innerhalb des Landtages aber nicht. Man denkt da anders! Gerade das Entgegengesetzte denkt man. Wie man aber bei der Königl. Staatsregierung