

(Staatsminister v. Siedewitz.)

(A) Endlich möchte ich noch einmal auf den außerordentlichen Etat zurückkommen und daraus einige die Eisenbahnverwaltung betreffende Einzelheiten herausgreifen. Abgesehen von den Sammeltiteln für die Beseitigung von Straßenübergängen und für Arealerwerbungen, wofür insgesamt 2 850 000 M. vorgesehen wurden, sind für Herstellungen an bestehenden Eisenbahnen über 22 Millionen Mark eingestellt worden. Darunter befinden sich nahezu 15 Millionen als zweite und weitere Raten zur Fortführung und Vollendung von bereits begonnenen Betriebsbauten, unter denen die Bahnhofsumbauten in Leipzig und Chemnitz besonders erwähnt sein mögen.

Außerdem müssen eine Reihe weiterer Ergänzungen der Bahnanlagen in Angriff genommen werden, die sich bei dem gesteigerten Verkehr nicht länger aufschieben lassen. Neben verschiedenen dringlichen Bahnhofserweiterungen ist eine Vermehrung der Gleise auf den stark belasteten Strecken Pirna-Mügeln, Dresden-Mohlsche, Leipzig-Liebertwolkwitz und Stein-Hartenstein-Wiesenburg vorgesehen. Der viergleisige Ausbau zwischen Pirna und Mügeln soll beschleunigt werden, um zwischen Pirna und Dresden sowie weiter zwischen Dresden und Meissen einen durchgehenden Vorortverkehr einrichten zu können, was nicht nur in betrieblicher Hinsicht vorteilhaft wäre, sondern auch eine Verbesserung des Fahrplans erlauben würde.

(Bravo!)

Ob sich dies unter Beibehaltung des Dampfbetriebes durchführen läßt oder ob hierzu eine Elektrifizierung des genannten Vorortverkehrs angezeigt erscheint, darüber schweben noch Erörterungen, über deren Ergebnis der Ständerversammlung eine besondere Denkschrift zugehen wird. Darin wird zugleich auf die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen im allgemeinen eingegangen werden.

Zu den vorgeschlagenen neuen Eisenbahnlinien werden in einem besonderen Eisenbahndekret ausführliche Erläuterungen gegeben werden, und ich behalte mir vor, bei dessen Beratung auf einige allgemeine Fragen zuzukommen. Für heute beschränke ich mich auf folgende kurze Bemerkungen.

Da die Herstellung einer vollspurigen Eisenbahnverbindung von Wiesa-Oberleutensdorf in der Richtung nach Olbernhau auf österreichischer Seite neuerdings an Wahrscheinlichkeit gewonnen hat, so erscheint es zweckmäßig, die bereits in der Etatperiode 1908/09 bewilligte sogenannte Schweinitztalbahn nicht, wie früher geplant war, in schmaler, sondern in voller

Spurweite zu erbauen, vorausgesetzt, daß die in bezug auf den Anschluß nach Österreich noch schwebenden Erörterungen zu einem befriedigenden Ergebnisse führen. Es ist dafür ein Ergänzungspostulat von 660 000 M. eingestellt.

Zum Bau der vollspurigen Nebenbahn Radibor-Ramenz hat sich die Staatsregierung entschlossen, weil sich für die von dieser Linie durchzogene sogenannte Klostergegend infolge des Anschlusses durch eine Bahn eine günstige Entwicklung erhoffen läßt. Für die Wahl der Linie Klingenberg-Dittmannsdorf kam neben den Interessen des lokalen Verkehrs auch mit in Betracht, daß durch diesen Neubau die Frauensteiner Linie mit der Pötschappel-Rossener Linie verbunden wird. Weiter werden noch Mittel verlangt für die vollspurige Nebenbahn Plauen-Theuma (2. Rate), für die Fortsetzung der Schmalspurbahn Hezdorf-Eppendorf bis Großwaltersdorf und für ein vollspuriges Industriegleis im Pöhlbachtale.

Ich komme zum Schluß und empfehle die beiden an erster Stelle zur Tagesordnung stehenden Vorlagen Ihrer wohlwollenden Beratung.

Rechenschaftsbericht wie Etat sind Wahrzeichen, sind Denkmäler emsiger Arbeit, nicht nur der Arbeit der Beamten, die bei ihrer Aufstellung mitgewirkt und dabei allerdings eine unendliche Menge von Mühe und Fleiß aufgewendet haben, sondern vor allem Denkmäler der erfolgreichen wirtschaftlichen Arbeit unseres gesamten Volkes.

(Abg. Niethammer: Sehr richtig!)

Wenn der Rechenschaftsbericht mit einem immerhin namhaften Überschuß abschließt, so gebührt ein wesentlicher Anteil daran der betriebsamen, fortgesetzt neue Werte schaffenden Tätigkeit unserer Bevölkerung, die das Einkommen erhöht und durch Belebung der Produktion im ganzen Lande den Betriebsanstalten des Staates und unserer ganzen Volkswirtschaft vermehrten Umsatz und Verkehr zuführt. Denn was sind schließlich — um nur das Wesentlichste herauszugreifen — die Ergebnisse der Einkommensteuer, die sich zum großen Teil aus Gehältern und Löhnen und aus den Erträgen von Handel, Gewerbe und Landwirtschaft zusammensetzen, was sind die Eisenbahneinnahmen in der Hauptsache anderes als der Niederschlag der wirtschaftlichen Tätigkeit der verschiedenen Berufszweige unseres Landes?

(Sehr richtig!)