

Domänen-Etat nicht angehörigen Lasten sowie Abfindungszahlungen bei Rechtsstreitigkeiten betr.

(Nr. 364.) Protokollertrakt der Ersten Kammer über Kap. 36a des ordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1 06/07, Oberverwaltungsgericht betr.

(Nr. 365.) Desgleichen über Kap. 59b des ordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1906/07, Elektrisches Prüfamt Chemnitz betr.

(Nr. 366.) Desgleichen über Kap. 67, 68 und 69 des ordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1906/07, Technische Deputation, Unfall- und Invalidenversicherung und Statistisches Landesamt betr.

Präsident: Die Protokollertrakte unter den Registrandennummern 362 bis mit 366 sind zu den Akten zu nehmen.

(Nr. 367.) Desgleichen über die Petition des Rates der Stadt Leipzig, die Aufhebung des Hohen Neujahrstages und des Bußtages am Mittwoch vor Oskuli als allgemeiner Feiertage betr.

Präsident: An die Beschwerde- und Petitionsdeputation abzugeben.

(Nr. 368.) Schreiben des Direktoriums des Königl. Konservatoriums für Musik zu Dresden bei Überfendung von 3 Eintrittskarten zu dem am Sonnabend, den 20. Januar, abends $\frac{1}{2}$ 8 Uhr im Vereins Hause (Zingendorffstraße 17) stattfindenden Festkonzert zur Feier des 50jährigen Bestehens des Königl. Konservatoriums zum Besten des Patronat-Vereins (Freistellengewährung).

Präsident: Die Karten liegen in der Kanzlei zur Entnahme bereit.

Wir treten in die Tagesordnung ein: 1. „Fortsetzung der allgemeinen Vorberatung über das Königl. Dekret Nr. 20, Mehrere Eisenbahnangelegenheiten betreffend.“

Ich eröffne die Debatte und gebe das Wort dem Herrn Abg. Günther.

Abg. **Günther:** Meine Herren! Schon im letzten Landtage habe ich Bedenken ausgesprochen gegen den vorhandenen Beschluß, eine Bahn von Wilsdruff über Gadewitz nach Döbeln zu erbauen. Damals bezog ich mich auch auf eine Eingabe der Dresdner Handelskammer. Wir haben seinerzeit schon von der Unrentabilität dieser Bahn gesprochen, und um diese nun rentabel zu machen resp. diese Rentabilität möglichst herbeizuführen, ist die Staatsregierung wieder ersucht worden, noch auf andere Varianten der Bahnlinie zuzukommen und diese dem späteren Landtage vorzulegen.

Meine Herren! Der Herr Abg. Steiger hat nun gestern sein lebhaftes Bedauern über die nach seiner Ansicht unfreundliche Art und Weise der Regierung aus-

gesprochen, er hat gemeint, daß in der Vorlage eine unfreundliche Handlung seitens der Regierung enthalten sei. Ich weiß nicht, wie Herr Kollege Steiger zu einem so scharfen Urteil kommen kann, denn, meine Herren, ich möchte sagen, daß man in Rücksicht auf die tatsächlichen Verhältnisse — und die sind doch allein entscheidend für die Beurteilung einer Bahnlinie, wenn man sie bauen lassen will —, daß man also in Rücksicht auf die tatsächlichen Verhältnisse, die hier besprochen werden und gegen die wohl auch gestern gar nichts eingewendet werden konnte, doch zu der Meinung kommen muß, meine Herren, daß diese so gegen die Errichtung der Bahnlinie Wilsdruff-Gadewitz-Döbeln sprechen, daß die Vorlage, als solche betrachtet, eben das Gegenteil einer unfreundlichen Handlung, einer unfreundlichen Art und Weise dokumentiert. Der Herr Kollege Schulze hat das gestern in sehr eingehender Weise nachzuweisen versucht, und ich glaube, der Nachweis ist ihm in vollem Umfange gelungen, daß wir es hier mit einer Bahn zu tun haben würden, die von vornherein, ohne jede Aussicht auf Erfolg, mit Verlust für die Eisenbahnverwaltung arbeiten wird. Meine Herren! Wir haben hier ein Bahnprojekt vor uns liegen, das von vornherein und auf ferne Zeit hinaus überhaupt einen Gewinn, eine Verzinsung nicht bringen kann; die Eisenbahnverwaltung wird jedes Jahr Geld zulegen müssen.

Meine Herren! Wenn nun der Herr Abg. Steiger die Frage aufgeworfen hat: was wäre aus Sachsen geworden, wenn nicht Eisenbahnen gebaut worden wären? so muß ich sagen, daß man hier die Frage gar nicht so stellen kann. Wenn man für diese Linie eintreten will, dann muß man die ganze geschichtliche und wirtschaftliche Entwicklung unseres Vaterlandes dabei ins Auge fassen. Man muß alle diejenigen Momente ins Auge fassen, die nach und nach dazu führen mußten, daß unser Vaterland wirtschaftlich durch Eisenbahnen erschlossen wurde. Gewisse Vorbedingungen müssen immer gegeben sein. Ich habe schon im letzten Landtage gesagt, daß ich durchaus nicht auf dem Standpunkte des früheren württembergischen Ministerpräsidenten von Mittnacht stehe, der auch erst den Verkehr nachgewiesen haben wollte, bevor die Königl. Württembergische Regierung sich zu Bahnbauten entschließen könnte. Auf diesem Standpunkte stehen wir nicht. Jedenfalls müssen aber doch, wie ich schon erwähnt habe, gewisse Voraussetzungen vorhanden sein. Die industrielle Entwicklung des Königreichs Sachsen datiert doch schon eine sehr weite Zeit zurück, man muß länger als hundert Jahre zurückschauen, wenn man die ersten Anfänge unserer