

Vizepräsidenten Georgi vertreten worden, so daß ich nichts beizufügen habe. Der Herr Vizepräsident hat in der Einleitung seiner Rede den Standpunkt, den wir der Regierung gegenüber einzunehmen haben, nach meiner Meinung sehr richtig gekennzeichnet. Ich möchte glauben, wir können ganz zufrieden sein, daß wir eine Regierung haben, welche in friedlicher Weise die Aufgaben der Jetztzeit zu erfüllen sucht. Ich meine, wir sollten ihr auf diesem Wege das Leben nicht erschweren, sondern sollten sie so viel als möglich unterstützen, daß sie die Aufgaben, die wir ihr stellen, auch richtig erfüllen kann.

Meine Herren! Der Staatshaushaltsetat giebt uns ein Bild nicht nur der Leistungen und Bedürfnisse, sondern auch der Versäumnisse, deren wir uns schuldig gemacht haben, und in dieser Beziehung ist es immer nur lehrreich, wenn wir den Etat schon jetzt in seinem ganzen Umfange und auch in den Einzelheiten besprechen. Wir bekommen ja später noch Gelegenheit, in den Deputationen Einzelheiten ausführlicher zu behandeln, als es hier überhaupt möglich und angängig ist. Aber gleichwohl ist die Etatbesprechung der Platz, an welchem man sagen kann, welche Punkte auf das Wohl des Landes Einfluß haben können. Von diesem Standpunkte aus ist mir die gestrige Besprechung sehr lehrreich gewesen und hat mich veranlaßt, heute noch das Wort zu ergreifen. Ich bitte nur um Nachsicht, wenn ich Sie mit verhältnißmäßig bekannten Sachen langweile und wenn ich Sachen ausspreche, die für Sie selbstverständlich sind.

Meine Herren! Zunächst möchte ich darauf eingehen, daß wir mit unserm Bahnbau in besonderer Weise unser Erwerbsleben beeinflussen, und Sie wissen von mir, daß ich ein Gegner unserer Schmalspurbahnen insofern bin, als diese wohl geeignet sind, unser sehr enges normalspuriges Eisenbahnnetz ungünstig zu beeinflussen.

Präsident: Meine Herren! Ich bitte um etwas Ruhe.

Abg. Niethammer (fortfahrend): Meine Herren! Es ist nicht leicht im gegenwärtigen Augenblicke, wo man von dem Niedergang der Verzinsung der Eisenbahnen spricht, wo ein Staatshaushaltsetat aufgestellt wird, in dem die Einnahmen von Eisenbahnen eine Hauptrolle spielen, davon zu sprechen, daß wir bei dem künftigen Eisenbahnbau den Bau der Schmalspurbahn, soweit es nicht absolut nothwendig ist, fallen lassen und zur Normalspur zurückkehren sollen.

Um dies zu begründen, möchte ich Sie an die Geschichte der Entstehung der Schmalspur erinnern. Ich gehörte dem Landtage an zu einer Zeit, wo die Schmalspur eingeführt und empfohlen wurde, gewissermaßen als

ein Novum, mit dem man die Erwerbs- und Leistungsfähigkeit des Landes unterstützen und fördern könnte. Man nahm an, daß man mit den Schmalspuren viel besser in verschiedene Gegenden eindringen könnte; man sagte sich, daß eine Schmalspur viel billiger zu bauen sei, und daß mit Schmalspurbahnen Gegenden sich begnügen müßten, welche keine Normalspur bekommen könnten, weil diese zu theuer sei.

Meine Herren! Man ging so weit, daß man damals neben anderen Schmalspurbahnen auch eine schmalspurige Linie von Geithain nach Leipzig vorschlug. Sie werden sich darüber wundern und ich wundere mich auch heute noch, wo diese Linie für Schnellzüge ausgebaut ist, daß man damals so wenig Voraussicht hatte, daß man überhaupt eine schmalspurige Linie von Geithain nach Leipzig vorschlagen konnte. Aber man war zu sehr überzeugt, daß man in der Schmalspurbahn ein Mittel entdeckt hätte, mit dem man unsere ganze Erwerbsfähigkeit gewissermaßen auf die Beine bringen könnte. Inzwischen haben wir ja an verschiedenen Stellen Schmalspurbahnen gebaut. Wir haben beispielsweise zwischen drei vorhandenen Linien Chemnitz-Riesa, Riesa-Leipzig und Döbeln-Leipzig ein ganzes Netz von Schmalspurbahnen hineingebaut. Ich halte dies, nebenbei gesagt, für falsch, wenn man zwischen vorhandene normalspurige Linien eine schmalspurige hineinlegt.

(Sehr richtig!)

Der Herr Finanzminister hat diesen Grundsatz zwar ausgesprochen, man solle zwischen normalspurige Linien keine Schmalspur hineinlegen, die normalspurigen Linien durch keine schmalspurigen verbinden. Aber er hat diesen Grundsatz so verklausulirt, daß ich mir sagen muß, diese Ausprüche und diese Erklärungen, die ich für ganz richtig halte, haben keinen Werth, wenn man sie zu sehr verklausulirt.

Nun, meine Herren, wir haben inzwischen viele schmalspurige Linien gebaut, unter anderen auch Schmalspurbahnen, die nach meiner Meinung unter keinen Umständen hätten gebaut werden dürfen; Schmalspurbahnen, wie von Potschappel nach Rössen. Aber wenn wir jetzt von verschiedenen Seiten hören, daß sie die schmalspurige Linie in Normalspurbahn umgebaut haben wollen, z. B. von Mügeln nach Dschah und Trebsen, von Dschah nach Strehla und von Wilkau nach Kirchberg, so ist das nur ein Beweis, daß diese Gegenden die ungenügende Leistung und die vielen Nachtheile der Schmalspurbahn genügend kennen gelernt haben. Wilkau-Kirchberg hat schon oft die Kammer beschäftigt, sie wollen statt einer Schmalspurbahn eine Normalspurbahn haben.