

bahnen und Errichtung von Haltestellen u. bezüglichen Petitionen." (Drucksache Nr. 174.)

(Vergl. M. II. R. 2. Bd. S. 958 ff.)

Berichterstatter Kammerherr Sahrer v. Sahr-Dahlen: Heute habe ich die Ehre, der hohen Kammer namens der zweiten Deputation über die auf Erbauung von Eisenbahnen und Errichtung von Haltestellen u. bezüglichen Petitionen zu berichten. Wenn Sie, hochgeehrte Herren, den Ball von Akten, hinter welchem ich mich heute verschanzt habe, betrachten, wird Ihnen ohne weiteres klar werden, daß ein Rückgang in der Anzahl der Eisenbahnpetitionen noch nicht stattgefunden hat; im Gegentheil, die Anzahl derselben ist im Vergleiche zum vorigen Landtage wieder etwas gestiegen. Um so notwendiger erscheint eine entschiedene Zurückweisung ungerechtfertigter und eine mäßige Berücksichtigung gerechtfertigter Wünsche.

Es ist anzuerkennen, daß die hohe Zweite Kammer sich diesmal bei der Behandlung der Eisenbahnpetitionen besonders maßvoll benommen hat. Auf den ersten Blick zwar erscheint die Anzahl der von der jenseitigen Kammer zur Erwägung gegebenen Projekte — es sind deren neun — nicht gerade niedrig. Bei näherer Betrachtung ist diese Zahl aber nicht so schlimm, wie sie zunächst aussieht, denn die drei Projekte: Anschluß von Radeburg an die geplante Linie Großenhain-Königsbrück, Anschluß von Wildenfels und Industriebahn im Bschopauthale, sind bereits auf dem vorigen Landtage von beiden Kammern zur Erwägung gegeben worden, das Projekt Nr. 69 — Riesa-Königsbrück — ist ein Theil der allseits als notwendig anerkannten Nord-Ostbahn; auch Königswalde-Annaberg — übrigens nur eine ganz kleine Strecke — muß als überaus bauwürdig beziehentlich notwendig bezeichnet werden. Es kommen also eigentlich nur die Projekte Klingenberg-Dittmannsdorf, Theuma-Plauen, Schweinitzthalbahn und Sayda-Neuhausen in Betracht. Während Ihre Deputation den drei zuerst genannten Projekten sympathisch gegenübersteht, kann sie sich nicht dazu entschließen, die Linie Sayda-Neuhausen für die Abgabe zur Erwägung vorzuschlagen. Die Gründe hierfür sind in meinem Berichte, der Ihnen unter Nr. 174 vorliegt, angegeben. Ich habe diesem Berichte nichts weiter hinzuzufügen, verweise vielmehr auf denselben, sowie auf den sehr ausführlichen Bericht der Zweiten Kammer und warte zunächst ab, ob eine allgemeine Debatte beliebt wird. Auch zu den einzelnen Projekten werde ich nur in ganz wenigen Fällen, beziehentlich nur dann etwas sagen, wenn die Anträge der Deputation angegriffen werden.

Präsident: Meine Herren! Ich frage, ob eine allgemeine Debatte beliebt wird und ob sich jemand zum Worte meldet. Der Herr Oberbürgermeister Dr. Schroeder.

Oberbürgermeister Dr. Schroeder: Meine sehr geehrten Herren! Der Bericht der verehrten zweiten Deputation beginnt mit dem Hinweise darauf, daß die Fluth der Eisenbahnpetitionen sich noch nicht verlaufen habe, daß gerade in der Jetztzeit mit Rücksicht auf den Technikermangel, mit Rücksicht auf die gespannte Finanzlage und mit Rücksicht auf sonstige Gründe sich eine besonders vorsichtige Prüfung der Eisenbahnpetitionen empfehle, daß aber doch nach wie vor auch unter solchen Verhältnissen für die Prüfung und Entschließung über Eisenbahnpetitionen nicht allein finanzielle Rücksichten, sondern auch volkswirtschaftliche Erwägungen und Gründe maßgebend blieben und maßgebend zu bleiben hätten. Im gleichen Sinne haben sich gestern und heute die Ausführungen des verehrten Herrn Berichterstatters bewegt.

Ich meine, in weiten Kreisen wird es große Befriedigung erregen, daß von der Regierung und den Ständen auch in Zukunft berechtigten Eisenbahnwünschen die Erfüllung zu theil werden soll. Es würde allerdings eine übel angebrachte Sparsamkeit sein, wenn man mit der Sparsamkeit anheben wollte zum Nachtheile der Verkehrsinteressen und notwendigen Verkehrsbedürfnisse und damit zugleich die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes und die weitere Entwicklung unseres Volkswohlstandes aufhalten wollte.

(Sehr richtig!)

Es ist richtig, unsere Eisenbahnrente ist in letzter Zeit zurückgegangen, aber ich möchte doch meinen, daß gerade auf den Rückgang der Eisenbahnrente keineswegs wesentlich und keineswegs ausschlaggebend die Erweiterung unseres Bahnnetzes eingewirkt hat. Man muß meines Erachtens vor allen Dingen in Betracht ziehen, daß große, unbedingt notwendige und, wie ich ohne weiteres zugebe, unerläßliche Bahnhofserweiterungen, die für den Eisenbahnfiskus Mehrausgaben, einmalige und laufende Mehrausgaben, aber keine Mehreinnahmen zur Folge hatten, daß gerade derartige Anlagen auf die Gestaltung unserer Eisenbahnrente unleugbar ungünstig zurückgewirkt haben. Der allgemeine wirtschaftliche Nutzen nun, der aus der Erweiterung unseres Bahnnetzes und aus der Verbesserung unserer Verkehrseinrichtungen entspringt, dieser allgemeine Nutzen, der dem allgemeinen Landesinteresse zu gute kommt, insbesondere auch den Landestheilen, die von rationellen Schienenverbindungen betroffen werden, ist schon so oft dargelegt und nachgewiesen worden, daß ich