

Mittheilungen

über die Verhandlungen des Landtags.

II. Kammer.

N^o 64.

Dresden, am 8. März

1886.

Vierundsechzigste öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer

am 3. März 1886.

Inhalt:

Registrandenvortrag Nr. 386 und 387. — Allgemeine Vorberathung über das königl. Decret, die Erbauung mehrerer Eisenbahnen betr. — Schlußberathung über den Bericht der Finanzdeputation A über I., Etat der Ueberschüsse, Abschnitt A, Cap. 6 und 7 des ordentlichen Staatshaushaltsetats 1886/87, sowie das königl. Decret, den Neubau eines Curhauses und Caffeesalons in Bad Elster betr. — Feststellung der Tagesordnung für die nächste Sitzung.

Präsident Dr. Haberkorn eröffnet die Sitzung 11 Uhr Vormittags in Gegenwart der Herren Staatsminister von Mostiz-Wallwitz und Freiherr von Könnert, der Herren königl. Commissare Geh. Räte von Charpentier, von Einsiedel, von Thümmel und Häpe, geh. Regierungsräte Bodel und Schmiedel, geh. Finanzrath Hoffmann, sowie in Anwesenheit von 76 Kammermitgliedern.

Präsident Dr. Haberkorn: Die Sitzung ist eröffnet! Es werden Ihnen die Registrandennummern vorgelesen werden.

(Nr. 386.) Königl. Decret vom 27. Februar 1886, die Aufhebung einer Bestimmung der Armenordnung für das Königreich Sachsen vom 22. October 1840 betreffend.

Präsident Dr. Haberkorn: Zum Druck und dann zur allgemeinen Vorberathung auf eine Tagesordnung.

(Nr. 387.) Protokoll-Extract der Ersten Kammer vom 1. März 1886, das königl. Decret Nr. 26, die Erbauung mehrerer Secundärbahnen und zwar: Neuselwitz-Kieritzsch betreffend.

Präsident Dr. Haberkorn: An die Finanzdeputation B zur Berücksichtigung bei der Ständischen Schrift.

Wir gehen zur Tagesordnung über: „Allgemeine Vorberathung über das königl. Decret, die Erbauung mehrerer Eisenbahnen betreffend.“

(Königl. Decret, s. Beil. z. d. Mittheil.:
Decrete 2. Bd. Nr. 35.)

Das Decret wird schließlich an die Finanzdeputation B gehen. — Herr Abg. Grahl!

Abg. Grahl: Meine Herren! Ich glaube wohl annehmen zu dürfen, daß das Decret auf Sie Alle einen so angenehmen Eindruck gemacht hat, als auf mich selbst, indem aus demselben hervorgeht, daß sich endlich nach so langer Zeit Privatkapital trotz der schlechten Erfahrungen, welche dasselbe bei den letzten Gründungen gemacht hat, wieder findet, um unser Eisenbahnnetz weiter auszubauen. Es dürfte das zunächst wohl beweisen, daß die Herren sorgfältig erwogen haben, ob die Linien, welche sie zu bauen gedenken, auch der Rentabilität theilhaftig werden; aber auch das Vertrauen bekunden, welches man jetzt wieder in die volkswirtschaftliche Entwicklung im Allgemeinen setzt. Andererseits dürfte es aber auch beweisen, meine Herren, daß der schleppende Fortgang unseres Eisenbahnbaues unseren Verhältnissen und Bedürfnissen durchaus nicht entspricht. Wenn wir aus den Vorlagen sehen, mit welcher Angestrengtheit die königl. Staatsregierung bemüht ist, den Neubau den Wünschen der Bevölkerung entgegen aufzuhalten, so ist das in der That den obwaltenden Verhältnissen gegenüber zu verwundern. Meine Herren! Seit dem Jahre 1879 begann die Ablenkung des Durchgangsverkehrs auf den Bahnen. In diesem Jahre wurden im Durchgangsverkehr noch befördert 197,8 Millionen Tonnen, successive hat sich dieses Quantum bis zum Jahre 1884 reducirt auf 104,7 Millionen Tonnen. Und, meine Herren, wenn wir inzwischen nicht durch Uebernahme der Privatbahnen, sowie den Neubau von Nebenlinien für die Vermehrung auf den eigenen Stationen des Verkehrs gesorgt hätten, so würde es ziemlich armüthig mit den Erträgen unserer Bahnen gestanden