

(Berichterstatler Abgeordneter Bauer.)

(A) ersetzt worden, denn es sind rund 8000 weibliche Angestellte im Eisenbahnbetrieb tätig. Auch ihnen gebührt unser Dank und unsere Anerkennung, denn ohne die tapferen deutschen Frauen ständen wir heute kaum so günstig wirtschaftlich und militärisch da, wie es der Fall ist. Fast auf allen Gebieten des Eisenbahnbetriebes sind Frauen und Mädchen tätig und haben sich bewährt. Das Buch der Geschichte wird ihnen ein Ruhmesblatt zu widmen haben.

Nach Abschluß des Berichtes ist der Finanzdeputation A noch folgende Erklärung des Finanzministeriums zugegangen:

„Einem dringenden Wunsche der Eisenbahnschreiber entsprechend, hat das Finanzministerium in Anerkennung der geltend gemachten Gründe die Änderung der Dienstbezeichnungen „Eisenbahnschreiber“ und „Stationsaufseher“ in „Eisenbahnaufseher“ sowie der Dienstbezeichnungen „Eisenbahnschreiber I. Kl.“ und „Stationsaufseher I. Kl.“ in „Eisenbahnaufseher I. Kl.“ angeordnet.“

Dem Bericht habe ich sonst nichts hinzuzufügen und bitte Sie nur, den Anträgen Ihrer Finanzdeputation A zuzustimmen.

Präsident: Das Wort hat Herr Abgeordneter Gleisberg.

(B) **Abgeordneter Gleisberg:** Meine Herren! Ich glaube annehmen zu dürfen, daß meine politischen Freunde dem vorliegenden Berichte zustimmen. Eine Fraktionsbesprechung hat nicht stattgefunden, sie hat nicht stattfinden können, denn, wie Sie wissen, sind ja die Kammern in letzter Zeit so angestrengt gewesen, daß sie überhaupt nicht dazu gekommen sind, eine Fraktionsberatung abzuhalten.

Ich möchte aber auch bei dieser Gelegenheit noch einmal darauf hinweisen, daß es doch richtiger wäre, wie es ja auch in früheren Finanzperioden schon wiederholt hervorgehoben worden ist, daß das Kap. 16 der Finanzdeputation B überwiesen werden möchte. Wir sehen es jetzt wieder, daß Kap. 16, das doch eigentlich eines der wichtigsten ist, das alle und jeden interessiert, jetzt kurz vor Schluß des Landtages an uns herankommt. Es wäre natürlich viel richtiger gewesen, wenn dieses Kapitel früher an uns herangekommen wäre, wir hätten dann Gelegenheit gehabt, auch in den Fraktionen noch einige Besprechungen zu halten. Es liegt jetzt ein Antrag vor, wonach die Landtagsgeschäftsordnung abgeändert werden soll. Soweit ich mich erinnere, hat man daraus ersehen, daß der gesamte ordentliche Staatshaushaltsplan und die Rechenchaftstitel künftig der Finanzdeputation A überwiesen werden sollen. Ja, dann werden

die Verhältnisse noch schlechter und noch ungünstiger, (C) dann wird ja die Arbeit nicht richtig geteilt. Es müßte doch jedenfalls so gehalten werden, daß verschiedene Kapitel, namentlich soweit sie den Verkehr anlangen wie gerade Kap. 16, der Finanzdeputation B überwiesen werden. Ich erlaube mir heute nochmals darauf hinzuweisen, es ist vielleicht ein Fingerzeig für künftige Änderungen in dieser Beziehung.

Auf S. 1 befindet sich eine Notiz, die lautet:

„Die in der Zwischenzeit neu eröffneten Linien sind in der Erläuterungsspalte Kap. 16 S. 3 verzeichnet.“

Warum erst diese Verweisung? Konnte nicht gleich in den Bericht aufgenommen werden, welche Linien überhaupt neu in Betrieb genommen worden sind? Ist der Herr Berichterstatler vielleicht so schüchtern gewesen und hat sich gescheut, die große Zahl in den Bericht aufzunehmen? Ich sehe eben die Erläuterungen nach, und da handelt es sich um zwei Linien: Eppendorf—Großwaltersdorf und Klingenthal—Untersachsenberg, also eine kleine Nebenbahn, an der schon längst gearbeitet worden ist, und die elektrische Bahn Klingenthal—Untersachsenberg; das ist alles, was in der letzten Finanzperiode in Betrieb genommen worden ist. Wenn man weiterliest, so heißt es: „Von der Gesamtlänge entfallen auf:“

Ein Fremder, der das nicht weiß, der das liest, denkt natürlich, die Gesamtlänge sind die neu eröffneten Linien; (D) so muß man es doch auffassen. Wir natürlich wissen ja, wie die Verhältnisse sind, es handelt sich um diese zwei kleinen Stückchen Eisenbahn.

Dann sind auf der nächsten Seite die Anlagekosten nachgewiesen. Da stellt sich heraus, daß Sachsens Anlagekosten für den Kilometer sich ziemlich hoch stellen. Das erklärt sich allerdings aus den Geländeverhältnissen unseres Landes, den vielen Kunstbauten, Brückenbauten usw., die ja in unserem Lande nicht zu vermeiden sind. Leider geht aber auch hieraus hervor, daß die Einnahme ganz wesentlich und vor allen Dingen die Verzinsung ganz erheblich gesunken ist. Wenn man sieht, daß sie im Jahre 1911 und 1912 5,49 und 4,47 Prozent betragen hat und 1914 nur 1,98 Prozent, so ist das natürlich außerordentlich bedauerlich, aber es ist durch die Verhältnisse begründet. Aber diese sinkende Verzinsung dürfte meines Erachtens kein Grund sein, etwa mit dem Bahnbau einzuhalten. Wenn es auch zurzeit selbstverständlich nicht möglich ist, die Bahnen weiterzubauen, so muß aber in Zukunft, sobald wir wieder in geordnete Verhältnisse kommen, unbedingt weitergebaut werden, und es müssen alle Bahnen, deren Bauberechtigung anerkannt ist, in Angriff genommen werden. In unserem industriell und landwirtschaftlich