

zweifeln wollen, besonders im Hinblick auf die Fortschritte, welche mit Benutzung der Dampfkraft in der neuern Zeit gemacht worden sind. Allein das mag ich nicht gelten lassen. Es ist zwar von der Feder eines Sachverständigen in einer Schrift vom Jahre 1857: „Die Bedeutung des Freiburger Berg- und Hüttenwesens vom Oberberghauptmann v. Beust,“ Folgendes zu lesen:

„Selbst das ansehnliche Capital, welches der Staat durch den Betrieb des Rothschönberger Stollns in dem Freiburger Bergbau bis jetzt angelegt hat und noch anlegen wird, wird nur dann erst entsprechende Früchte tragen, wenn durch die Eisenbahn eine möglichst großartige, nachhaltige Betriebsweise dieses Bergbaues gesichert wird. Völlig unbegründet würde dagegen die Meinung sein, als ob durch jenen Stollnbetrieb für den Freiburger Bergbau bereits alles Erdenkliche geschehen sei, abgesehen davon, daß die dadurch zu erwartende Hilfe für das Bedürfniß der Gegenwart viel zu spät kommt, kann damit selbstverständlich dem Hüttenhaushalt nicht der mindeste Nutzen geschaffen werden, während auch beim Bergbau, insbesondere für die Fördermaschinen, die Leistung der Dampfkraft selbst durch die tiefste Stollnlösung in keiner Weise ersetzt zu werden mag.“

Wenn man dieses den Einfluß des Stollns zweifelhaft machende auffällige Urtheil liest, sollte man glauben, daß der Rothschönberger Stolln wenigstens in zweiter Linie, die Anschaffung wohlfeilerer Kohlen durch die Eisenbahn in erster Linie stehe. Schon nach Alexander v. Humboldt's Gutachten in v. Herder's Schrift: der tiefe Meißner Erb- stolln Beilage XII S. CXIX: „kann keine Rede von einer allgemeinen Anwendung von Dampfmaschinen sein, um die Wasser des ganzen Freiburger Bergbaus zu Sumpfe zu halten,“ und man glaube, daß: „die Dampfmaschinen, welche aus einem gemeinsamen Behälter die Grundwasser der Halsbrücker Baue, aus einer Tiefe zu heben bestimmt wären, die der Meißner Stolln einbringen wird, in einem Jahre eine Unterhaltung von 2,957,382 Thaler kosten möchte.“ Dieses Gutachten ist zwar im Jahre 1833 abgegeben worden und man könnte glauben, die Fortschritte in Benutzung der Dampfkraft hätten es alterirt. Es ist aber noch im Jahre 1855 bestätigt worden, denn derselbe Schriftsteller, der in demselben Jahre Das geschrieben hat, was soeben vorgelesen worden in seiner Schrift über das Freiburger Berg- und Hüttenwesen, behauptet auch in einer Schrift über den sächsischen Metallbergbau im Jahre 1855, ganz in Uebereinstimmung mit dem frühern Humboldt'schen Gutachten, daß der Stolln auch dem Privatbergbau vielfachen Nutzen bringen würde, und daß eine Wasserkraft von 500 Pferdekraft an Werth von 25,000 Thlr. jährlich dadurch gewonnen werden werde, und fügt noch hinzu: „Unter einem Aufwande von mindestens 70 Thaler jährlich, würde nämlich eine Pferdekraft in Dampf bei den bestconstruirten Maschinen erfahrungsmäßig selbst dann nicht zu haben sein, wenn die Kohlen aus dem Plauen'schen Grunde mit

Eisenbahn zugeführt würden.“ Ich glaube, auf dieses letzte, dem erstern ziemlich entgegenstehende Urtheil ist mehr Werth zu legen, als auf das erste, was wohl mehr zu Bevormortung der Freiburger Eisenbahn gefällt worden ist. Man darf sich durch diese entgegenstehenden Ansichten, sind sie auch nicht erfreulich, nicht abhalten lassen, doch zu wünschen, daß dieses großartige Unternehmen durchgeführt werde und zwar je eher je lieber. Es läßt sich überdies, wie früher die Meinung war, auch nicht verhehlen, daß durch Erreichung des vorliegenden Zweckes Alles für alle Zeiten geschehen ist; denn wenn der Mittelstolln von Rothschönberg durchgeführt sein wird, so wird immer wieder die Frage entstehen, ob nicht durch den beabsichtigten tiefen Elbstolln dem Freiburger Bergbau für die Zukunft eine Sicherstellung gewährt werden müsse. Bei der Bewilligung hat man freilich geglaubt, das Erdenkliche zu leisten und man würde, wenn man die gegenwärtigen Urtheile hört, nicht so freigebig für diesen Zweck so bedeutende Opfer gebracht haben. Das Werk ist aber der Ausführung wenigstens näher gebracht und im Allgemeinen ist es eine Nothwendigkeit, dasselbe zu vollenden. Bedenklich ist es allerdings dabei, daß bis jetzt noch circa zwei Drittel der Stollnlänge aufzufahren sind, nach Seite 244 des Berichts, und daß daher auch, wenn man nach zwei Drittel den gesammten Kostenaufwand überschlägt, man versucht sein möchte, die Ueberschreitung des Anschlags nicht um 232,000 Thaler, sondern auf 500,000 Thaler anzunehmen. Indessen könnte es wohl auch sein, daß dieser Anschlag sich vermindere, da man Vorbereitungen getroffen hat, Inventar angeschafft und Lichtlöcher getrieben, welche die Durchführung des Stollns selbst erleichtern. Wenn überhaupt öfters die Frage wiederholt wird, daß man doch alle Ausgaben für den Bergbau endlich zusammengestellt zu sehen wünsche, so würde zu Entfernung aller ungünstigen Urtheile es zweckmäßig und nöthig sein, wenn von Seiten der Finanzdeputation, wenigstens bei Berathung des Einnahmehudgets die aus dem Bergbau fließenden Einnahmen und die bei demselben verwendeten Ausgaben übersichtlich zusammengestellt würden. Man darf sich nicht scheuen, wenn auch der Bergbau aus der Staatskasse Zuschüsse erhalten sollte, wenn nur die Sache klar wird. Der Bergbau ist keine Finanzquelle, aber ein nationales Reichthum, der auch durch Opfer für die Zukunft gesichert werden muß.

Abg. Bruner: Ich vermiße im Berichte der geehrten Deputation die Erwähnung des Zinsenverlustes, der der Staatskasse dadurch erwächst, wenn der Bau dieses Stollns um 4½ Jahre später vollendet wird. Dieser Zinsenverlust beträgt mindestens 200—250,000 Thaler. Nun hat zwar die geehrte Deputation überhaupt den Nutzen dieses tiefen Stollns in Zweifel gezogen. Ich kann kaum glauben, daß dies die wirkliche Meinung der Deputation ist, denn wäre dies der Fall, so würde es doch besser sein, dieser Bau