

gezogen haben, sondern es ist dadurch auch der Landwirthschaft von ihren Bedürfnissen entzogen worden, die sie auf andern Wegen als durch Eisenbahnen nicht bekommen kann. Es ist ferner die Straßenverbindung jetzt dort ganz weggenommen worden und auf einen weiten Umweg über Dresden gelegt. Wenn dies Alles unleugbar hervortritt, so möchte es auch wünschenswerth sein, daß auch diese Bahn Berücksichtigung findet und daß die weiteren Anträge der Antragsteller unterstützt werden.

Abg. Mai: Die Vorwürfe des Abg. Beeg gegen die Deputation hat schon zum Theil der Herr Referent berichtigt dahin, daß das Radeberg-Kamenz Project im Laufe der gegenwärtigen Finanzperiode nicht mehr Beachtung werde finden können, als die übrigen zur Kenntnissnahme empfohlenen Projecte. Uebrigens habe ich zu bestätigen, was der Abg. Beeg bezüglich der Stadt Kamenz erwähnte, indem er bemerkte, daß die wichtigen Etablissements aus der Gegend von Kamenz sich weggezogen haben um deswillen, weil sie der Wohlthaten eines erleichterten Verkehrs entbehren. Das wichtige Eisenhüttenwerk von Bernsdorf hat seinen Betrieb zum großen Theil nach Radeberg übergesiedelt, um nahe an die Eisenbahn zu kommen, nach Radeberg, welches schon längst die Wohlthat einer Eisenbahn hat und immer noch mehr dadurch in seiner industriellen Bedeutung gefördert wird; Kamenz aber wird anstatt dessen zurückkommen. Etwas Aehnliches ist es mit der Bernsdorfer Glashütte, auch diese hat sich nach Radeberg übergesiedelt. Sie sehen also, wie nachtheilig es ist, wenn Gegenden von der Wohlthat eines erleichterten Verkehrs für die Dauer ausgeschlossen werden. Nachdem nun die Kammer bezüglich der Projecte Stollberg-Mue und Plauen-Delsnitz beschlossen hat, solche der hohen Staatsregierung zur weiteren Erörterung zu empfehlen, so scheinen mir nun auch bezüglich des Kamenz Projectes die Anträge der Herren Abgg. Beeg und Jakob gerechtfertigt, deshalb werde ich auch für einen derselben stimmen und zwar aus dem Grundsatz: „Was der einen Gegend recht ist, das ist der andern billig!“ Bei dieser Gelegenheit kann ich aber nicht umhin, auf einen Umstand aufmerksam zu machen. Sie erinnern sich, meine Herren, daß es sich bei Gelegenheit der Berathung des Bauetats unter Anderem um eine neue Straßenstrecke handelte, welche von der Kammer nicht wie alle übrigen der Regierung bloß zur Kenntnissnahme, sondern zur Erwägung empfohlen wurde, es war dies die Strecke von Radeberg nach Großröhrsdorf. Die Deputation hatte der Kammer empfohlen, diese Strecke der hohen Staatsregierung zur Erwägung zu übergeben, um deswillen, weil Großröhrsdorf mit den nächstgelegenen Gemeinden der Regierung für den Fall, daß der Bau ihrer Straße in baldige Aussicht gestellt und zur Berücksichtigung empfohlen würde, eine Offerte von 13,000 Thlr. zur Ausführung dieses

Baues machte. Die Kammer ging auf den Vorschlag der Deputation ein und empfahl diese Petition zur Erwägung; anders ist jedoch der Beschluß in der Ersten Kammer gefaßt worden. Man hat dort aus Consequenzzücksichten beschlossen, auf unsern Beschluß nicht einzugehen, sondern auch diese Petition der hohen Staatsregierung so gut wie alle andern nur zur Kenntnissnahme zu übergeben. Bei der anderweiten Berathung über diese Sache ist die Zweite Kammer der Ersten beigetreten. Ich komme nur um deswillen auf diese Sache zurück, um die Staatsregierung darauf aufmerksam zu machen, daß für den Fall, daß sie dieses Straßenproject in nächster Zeit zur Ausführung bringen sollte, es dann wohl rathsam sein dürfte, den Straßenkörper zwischen Radeberg und Großröhrsdorf gleich so zu bauen, daß er in Zukunft für den Zweck einer später auszuführenden Eisenbahn benutzt werden kann; denn sollte dort später eine Eisenbahn von Radeberg nach Kamenz ausgeführt werden, so würde dieser Straßenbau rein überflüssig sein; denn soweit ich die bereits vorgenommenen Vermessungen kenne, so wird jedenfalls in der Richtung über Großröhrsdorf die Eisenbahn zu führen sein. Ich gebe diese Bemerkungen der Regierung zur Erwägung anheim.

Abg. Dörfling: Als ich beim Beginn der Eisenbahndebatte der hohen Kammer einen sehr weitgehenden Antrag in Bezug auf die Bewilligung von Eisenbahnbauten aus Staatsmitteln vorlegte, hatte ich die Absicht, der hohen Kammer ein Netz von Eisenbahnen vorzuführen, welches meiner Ansicht nach ausreichen dürfte, um solchen Verlangen Rechnung zu tragen, welche die einzelnen Theile des Landes an uns stellen müssen ihrer Existenz halber. Dieses Netz enthielt die Bahn Radeberg-Kamenz nicht mit und ich glaube jener Landesgegend es schuldig zu sein, hier auszusprechen, warum dies der Fall war. Ich erkenne die Nothwendigkeit von Eisenbahnverbindungen in jener Gegend vollständig an; allein ich glaubte, eine directe Empfehlung zum Staatsbau für den Augenblick in jener Gegend nicht vertreten zu können, weil es sich allerdings bei dieser Bahn hinsichtlich der Anlegung hauptsächlich darum handelt, ob dieselbe eine Sackbahn werden und bleiben soll oder ob sie, wie ich es erwarte, später einem großen Durchgangsverkehr dienen werde. Dieser Durchgangsverkehr ist aber bloß zu erwarten im Anschluß an das Königreich Preußen und in solchem Falle halte ich die betreffende Bahn für ein sehr wichtiges Glied im deutschen Eisenbahnnetz und den Staatsbau im Anschlusse an die sächsisch-schlesische Bahn nicht allein vollständig gerechtfertigt, sondern sogar für ein rentables Unternehmen. Ich schließe mich daher sowohl dem Antrage der Deputation, als auch dem Antrage des Abg. Beeg an, weil ich glaube, daß es selbstverständlich ist, daß unsere Staatsregierung mit der preussischen gern in Verhandlung treten