

(Nr. 380.) Beitrittserklärung des Gemeinderaths zu Gaußsch 2c. zu der Petition der Gemeinden Neudnitz 2c., Errichtung eines Gymnasiums zu Leipzig betreffend.

Präsident Haberkorn: An die vierte Deputation.

(Nr. 381 a.) Der Vorsitzende des Eisenbahncomités Chemnitz-Neue-Aldorf überreicht eine Anzahl Karten dieses Projectes zur Vertheilung.

Präsident Haberkorn: Die Vertheilung ist erfolgt.

Dies waren die Nummern der heutigen Registrande.
— Für die heutige Sitzung habe ich wegen dringender Geschäfte bei der Kammer die Herren Abgg. Schreck, Poritz, Klemm — letzteren auch für morgen — und den Abg. Kiedel wegen Unwohlseins zu entschuldigen.

Wir können nun zur Tagesordnung übergehen und zwar zum ersten Gegenstande, zur fortgesetzten Berathung des Berichts der zweiten Deputation zu A I des Budgets der Staatseinkünfte*). — Der Herr Abg. Dehmichen hat den Vortrag.

In Gemäßheit des Nachtrags zu den Normativbestimmungen habe ich über zwei Anträge noch einmal abstimmen zu lassen. Zu Nr. 41 ist der erste Antrag bei Pos. 10 vom Herrn Abg. Uhle gestellt.

„Beharrt die Kammer bei diesem Beschlusse?“
Einstimmig.

Nun hat noch der Herr Abg. Dr. Hahn einen Unterantrag gestellt.

„Beharrt die Kammer auch bei diesem Beschlusse?“

Gegen 1 Stimme.

Wir fahren nun fort in der Berathung des Budgets der Einnahmen und kommen zu Pos. 11: Andere Eisenbahnungen.

Im Berichte heißt es:

Pos. 11

giebt zu keinen Bemerkungen Anlaß und wird deren Bewilligung

mit 7000 Thlr.

zur Annahme empfohlen.

Referent Dehmichen: Es ist bei der gestrigen Debatte eines Antrages vom Herrn Abg. Israel Erwähnung gethan worden. Der Antrag hat sich schließlich in den Acten der Kanzlei gefunden und da gestern derselbe nicht besonders von Seiten der Deputation Berücksichtigung finden konnte, so erlaube ich mir, das heute noch nachträglich zu thun.

Der Antrag des geehrten Abgeordneten lautet dahin:

Die Zweite Kammer wolle im Verein mit der Ersten Kammer beschließen:

„Die königl. Staatsregierung zu ersuchen, auf den Staatseisenbahnen beim Transport von Braun- und Steinkohlen den Pfennigtarif in Anwendung zu bringen, sowie dahin zu wirken, daß dies bei den unter Verwaltung der Regierung stehenden Privateisenbahnen geschehe.“

Motive.

Die Industrie bedarf, um sich lebensvoll entwickeln zu können, vor Allem billiges Heizmaterial. Einige Industriebezirke unseres Landes liegen zum Theil weit ab von den Fundorten einer guten, verwendbaren Stein- oder Braunkohle, wie z. B. die Oberlausitz, deren Braunkohlen, vermöge ihrer geringen Heizkraft, nur in nächster Nähe und nicht zu allen Zwecken verwendet werden können.

Aus weiter Ferne, aus Schlesien und Böhmen müssen die durch zum Theil hohe Frachtsätze vertheuerten Brennstoffe bezogen werden. Hier ist es Pflicht der Staatsregierung und zugleich erheischt es das Interesse derselben, die Industrie durch billigere Herbeischaffung guter Brennstoffe zu unterstützen. — Weit entfernt, daß die Einnahmen unserer Staatseisenbahnen dadurch eine Einbuße erlitten, würden sich dieselben durch vermehrte Nachfrage erhöhen, ein kurzes Uebergangsstadium vielleicht ausgenommen. — Uebrigens kann es nicht für das höchste zu erstrebende Ziel unserer Staatseisenbahnen gelten, hohe Erträge abzuwerfen, welche doch nur die Staatsbürger bezahlen, sondern möglichst zur Hebung und Unterstützung der Industrie des Landes beizutragen.

In einer anderen Richtung würde die Annahme obigen Antrags sich förderlich erweisen und zwar für den Bergbau im Zwickauer Kohlenbecken. Es würde dadurch die Möglichkeit geschaffen, dieses ausgezeichnete Material in weitere Gegenden zu verfrachten und dort die Concurrenz der schlesischen, wie der westphälischen Kohle siegreich zu bestehen. — Was speciell die Lausitz betrifft, so bezieht dieselbe ausschließlich böhmische Braunkohle und schlesische Steinkohle, ebenso das nördliche Böhmen.

Würde der Tarif für Zwickauer Steinkohlen nach dem Pfennigfuß berechnet, wie es seit 1. September für böhmische Braunkohlen geschieht, die freilich noch eine sehr hohe Lad- und Empfangsgebühr von je 2 Thlr. und von 1 Thlr. Ueberfahrt über die Dresdner Brücke pro Wagen zu zahlen haben, so würde es möglich sein, in diesem bedeutend consumirenden Bezirke die schlesischen Kohlen zu verdrängen.

Aus diesen Gründen ersuchen die Unterzeichner, den Antrag anzunehmen und an die Erste Kammer, sowie an die Staatsregierung gelangen zu lassen.

Wilh. Theodor Israel.

Dr. Gensel.	Dr. Biedermann.
H. Schnoor.	May (Polenz).
Dr. Leistner.	Belleville.
H. Temper.	Möschler.
G. Hauffe.	Schulze.
Dr. Panitz.	E. Gule.
Dietel.	

*) Vergl. L.R. II. K. S. 702 fgg., 756 fgg.