

Antwortgeber sich äußerst vorsichtig ausgedrückt haben. Sie haben nicht vorschnell zugesichert, daß sie die Raianlage ohne weiteres zum Umschlage ihrer Güter benutzen werden, sondern nur in Aussicht gestellt, daß dies wohl dann geschehen würde, wenn die Frachten sich einigermaßen günstig stellen würden. Nun, meine Herren, ist davon die Rede gewesen, daß die österreichischen Bahnen für das Holz, welches in Laube zum Umschlage gelangt, Refaktien gäben und so eine Verbilligung des Holztransports, soweit derselbe nicht nach Sachsen hineingeht, eintreten lassen wird, um das Holz dem Umschlage in Laube zuzuführen. Ich bitte aber die hohe Königl. Staatsregierung, zu erwägen, ob sie nicht in der Lage wäre, dasselbe zu thun, also für das aus Oesterreich kommende Holz Frachtermäßigung eintreten zu lassen. Nur auf eins möchte ich noch aufmerksam machen. Es hat sich die Kammer vor einiger Zeit mit der Petition um Erbauung einer Eisenbahn von Langhennersdorf nach der Landesgrenze durch das Bahrathal beschäftigt; man ist dazu gekommen, dieselbe auf sich beruhen zu lassen. Die Königl. Staatsregierung hat die Ansicht geäußert, die finanziellen Aussichten dieser Bahn seien keine guten, da die Steigung in Böhmen eine derartig große sei, daß voraussichtlich dort Frachtzuschläge erhoben werden müßten. Ich bin erst nach jener Sitzung des hohen Hauses auf einen Umstand aufmerksam gemacht worden, der von Bedeutung ist und will nicht unterlassen, ihn hier zu erwähnen: Der Transport der Kohlen auf der Elbe von Auffig ab wird dadurch erheblich vertheuert, weil dort geringere Schwimmtiefe vorhanden ist, mithin die Schiffe nicht so voll befrachtet werden können, wie dies in Pirna zulässig sein würde. Ich bitte, folgendes Beispiel anführen zu dürfen: Bei einem Wasserstande von 80 cm unter Null vom Königsteiner Pegel, d. i. die Grenze der Vollschiffbarkeit, kann ein Kahn von 10,000 Zentner Tragfähigkeit und bei einer Tiefe von 2 m in Pirna soweit beladen werden, daß es 1,70 m im Wasser ist, 30 cm müssen noch hervorragen. Dann faßt es 50 Waggon à 200 Zentner. Der Zentner kostet 20 Pf. Fracht, das giebt für den Waggon 40 M. und für die ganze Ladung 2000 M. Fracht. Wenn das Schiff in Auffig geladen werden soll, dann darf es nur derart geladen werden, daß es 1,50 m im Wasser ist. Es kommt also ungefähr der sechste Theil der Fracht mit ca. 350 M. in Wegfall. Dazu kommen Mehrausgaben an Dampferlohn bis Auffig, die Kosten des Umhaltens daselbst und der Leuteloohn auf fünf bis sechs Tage. Das macht wieder ca. 250 M. Folglich kostet die Fracht eines Kohlenkahnes der erwähnten Größe von Auffig aus ca. 600 M. mehr, als von Pirna aus. Deshalb ist bestimmt zu erwarten,

daß selbst dann, wenn auf der erbetenen Bahrathalbahn Frachtzuschläge erhoben werden, dies keinen Einfluß auf die Kohlentransporte haben wird, zumal der Weg auf der Bahrathalbahn kürzer als auf der Elbe, die Schnelligkeit des Transports daher eine größere sein wird. Ich bitte die hohe Königl. Staatsregierung diesen Umstand mit in wohlwollende Erwägung zu ziehen. Durch die Bahrathalbahn würde ein weiteres bedeutendes Hinterland für die Raianlage erschlossen.

Präsident: Das Wort hat der Herr Ministerialdirektor Geh. Rath Dr. Ritterstädt.

Ministerialdirektor Geh. Rath Dr. Ritterstädt: Meine Herren! Der Herr Vorredner hat bereits ausgeführt, daß Ihre geehrte Deputation mit großer Gründlichkeit und Objektivität die vorliegende Angelegenheit behandelt hat. In vielen Punkten stimmt die Staatsregierung mit den im Berichte dargelegten Anschauungen überein, in manchen nicht, auch nicht in einer Mehrzahl von Ausführungen, die der Herr Abg. Dr. Spieß in seiner dem Berichte beigedruckten Eingabe gemacht hat. Indessen, meine Herren, fürchten Sie nicht, daß ich mich in die zahlreichen Details jetzt einlassen werde, welche dabei in Betracht kommen. Nur in einem Punkte möchte ich Veranlassung nehmen, zum Inhalte des Deputationsberichts etwas zu bemerken. Da wird unter anderem gesagt, daß es doch wohl angängig sein werde, durch das Verbindungsgleis zwischen dem petirten Elblai und den Güterverkehrsanlagen des Bahnhofes Pirna die Hauptgleise im Niveau kreuzen zu lassen. Indessen, meine Herren, bei einer Station von der Bedeutung Pirnas, wo zahlreiche Zugkreuzungen stattfinden und wo ferner Tag und Nacht Schnellzüge verkehren, kann es die Staatsregierung nicht für angängig ansehen, eine solche Ueberschneidung der Personenhauptgleise durch Gütergleise zuzulassen.

Im allgemeinen sind wir gegenwärtig bemüht, überall, wo es irgend angängig ist, derartige gefährliche Punkte für den Personenverkehr zu beseitigen, und nach den heutigen Anschauungen betreffs der Anforderungen, die an die Sicherheit des Verkehrs gestellt werden, wäre es durchaus nicht zu verantworten, wenn man einen solchen Gefahrenpunkt neu schaffen wollte. Dagegen, meine Herren, darin stimmen auch wir mit der geehrten Deputation überein, daß in den längeren Verhandlungen, welche zwischen der geehrten Deputation einerseits und der Königl. Staatsregierung sowie dem Herrn Abg. Dr. Spieß als Vertreter der Stadt Pirna andererseits über diesen Gegenstand stattgefunden haben, eine größere Anzahl neuer Gesichtspunkte hervorgetreten ist, auch neue tatsächliche Behauptungen aufgestellt worden sind, welche