

noch der Erörterung bedürfen, und in diesem Sinne kann sich die Staatsregierung gern damit einverstanden erklären, daß ihr die vorliegende Petition zur Kenntnißnahme überwiesen wird.

Präsident: Das Wort hat der Herr Abg. Grumbt.

Abg. Grumbt: Meine Herren! Auch ich begrüße die Kaianlage in Pirna mit Freuden, hauptsächlich im Interesse der Cottaer Steinindustrie. Es ist hier hervorgehoben worden, daß vor allen Dingen der Umschlag für den Abgang von Holz in der Hauptsache in Frage käme. Man könnte da vielleicht sich um diese Sache etwas mehr gekümmert haben, man könnte der Meinung sein, daß das etwas komisch sei, weil die Holzeln überhaupt keinen Werth am Bruchorte haben. Meine Herren! So ist die Sache jedoch nicht. Die Holzeln bilden in den Brüchen einen großen Theil der Schutthalde, und man hat es sehr nothwendig, diese Schutthalde möglichst zu verringern, denn mitunter liegt der Werth des Steinbruches in dem Raume, der für die Holzeln überhaupt noch vorhanden ist, und ich gebe zu, daß in den Cottaer Steinbrüchen heute Millionen von Kubikmetern liegen, die recht gut eine Verwendung finden können, indem sie an den unteren Theil der Elbe geschafft werden und bloß deshalb nicht verwendet sind, weil sich bisher der Transport von den Steinbrüchen bis an die Elbe zu theuer stellte. Es ist hier im Berichte des Herrn Kollegen Dr. Spieß darauf hingewiesen worden, daß das Quantum sich jedenfalls noch vergrößern werde, als wie es heute ist. Ich gebe zu, daß es sich noch verdreifachen kann, aber auch andererseits ist sehr zu wünschen, daß der Umschlag in Pirna erfolgen kann am Kai, weil sich dadurch die Kosten bedeutend verbilligen werden, und weil diese Orte jedenfalls bedeutend größer werden, wie sie es heute sind. Wenn aber heute weiter darauf zugekommen ist, daß der höhere Umschlag in Pirna eine größere Bedeutung haben könnte, so möchte ich zunächst auf einige kleine Differenzen hinweisen, die in dem Berichte des Herrn Kollegen Dr. Spieß enthalten sind. Heute wird vielfach Holz umgeschlagen in Laube. Es wird auch direkt über Laube hinaus vielfach auf der sächsischen Staatsbahn das Holz herangebracht. Gestatten Sie, meine Herren, darauf hinzuweisen, daß in dem Berichte Punkt 8 auf Seite 21 gesagt ist, daß eine Doppellowry Holz von Iglau bis Tetschen 180 M. kostet, bis Pirna 195 M. Das ist nicht ganz richtig. Die 400 Zentner Holz bis Laube kosten 130 M., und bis Dresden kosten dieselben 174 M. Wenn ich nun den Umschlag dazu rechne in Laube, die Kosten des Einbindens der Flöße, so kommt 1 cbm bis

Dresden auf 5,55 M. zu stehen, per Bahn direkt 6,10 M. Wenn ich den Umschlag in Pirna rechnen würde, würde die Fracht von Iglau bis Pirna 168 M. kosten, dazu kommt der Umschlag, der gedacht werden müßte bis zur Elbe, dann kommt das Einbinden der Flöße dazu, und so kommt das Kubikmeter auf 6,50 M. Also von diesen drei Wegen würde der Umschlag in Pirna der theuerste sein, und das ist damit begründet, weil der Flößweg von Pirna bis Dresden zu kurz ist.

Nun kommt aber anderweit in einem Satze eine Kalkulation, daß das von Tabor durch Floß kommende Holz bedeutend theurer ist als per Bahn. Meine Herren! Das ist auch nicht richtig. Es ist hier gesagt, die 400 Zentner kosten von Tabor bis Dresden 180 M. Das stimmt nicht, sie kosten 188 oder 186, aber Tabor ist kein Platz, wo eine Floßstation ist, sondern die oben liegende Station Tana ist Floßstation, demnach ist Tana mit heranzuziehen um zu kalkuliren. Es kostet eine Doppellowry per Bahn 188 M. von dort aus, ein Kubikmeter also 5,40 M., dazu Fracht 1,20 M., macht 6,60 M. und Floßholz von Tana bis Dresden kostet der Kubikmeter 2,55 M., dazu Zoll 1,20 M. macht 3,75 M., demnach 3,75 M. per Floß, aber 6,60 M. per Bahn. Ich will damit nur nachgewiesen haben, daß die Eisenbahn an bestimmten Stationen sehr bald nicht in der Lage sein wird, dem Floßwege Konkurrenz zu machen und glaube das hiermit gethan zu haben.

Die weiteren Bedenken, die ich habe für den Umschlag in Pirna für Holz, für unsere sächsischen Verhältnisse, sind darin begründet, daß ein großer Theil unseres Holzverkehrs sich oberhalb Pirnas entwickelt, in Königstein, Schandau etc., währenddem nur ein geringerer Theil unterhalb Pirnas zur Verwendung kommt, und schließlich würde der Umschlagsverkehr nach den preussischen Stationen ihm allein zu gute kommen. Aus diesen Gründen glaube ich demnach, so sehr ich auch wünsche, daß für den Holzverkehr ein Umschlagsplatz geschaffen wird, daß die Frage nicht so brennend ist, um so mehr weil für den Holzverkehr eine große Strecke geschaffen werden muß und eine solche von 350 m durchaus nicht ausreicht. Will man einen regelmäßigen Holzverkehr entwickeln, so bedürfen wir mindestens 1000 laufende Meter Platz, damit 4 oder 5 Prahme auf einmal angebunden werden können. Das würde die Anlage bedeutend vertheuern, und ich halte es für meine Pflicht, schon heute darauf hinzuweisen, daß, so sehr ich wünsche, daß der Kai gebaut wird und ein Umschlagplatz geschaffen wird, es sich in der Hauptsache um den Verkehr mit Steinen handelt.

Präsident: Das Wort hat der Herr Abg. Fräßdorf.