

tuell von Mügeln über Wermisdorf nach Dahlen eine Vorlage machen.

Günther. Uhlemann. Prüfer. Härtwig.
Müller (Colbitz). Däberitz."

Meine Herren! Glücklicher Weise hat dieser Antrag keine sehr große Tragweite; ich glaube, Sie übernehmen mit demselben keine sehr große Verantwortlichkeit. Meine Herren! Ich nehme zunächst an, daß Sie die Flügelbahn nach Wermisdorf, die auf dem vorigen Landtag bereits bewilligt war, auch heute wieder annehmen würden, wenn es rathsam wäre, sie gegenwärtig auszuführen; alsdann aber, meine Herren, handelt es sich im Ganzen nur noch um eine einzige Meile. Ich habe nun, meine Herren, vor Ihren geographischen Specialkenntnissen zwar die größte Hochachtung; aber daß Jeder von Ihnen ganz genau gewußt hat, ob die Bahn von Döbeln über Mügeln nach Oschätz 30 oder 37 Kilometer lang sein würde, das möchte ich doch einigermaßen bezweifeln, und jedenfalls werden Sie zu der gegenwärtigen Vorlage nicht so stehen, daß Sie geneigt sind, die Bahn zu bewilligen, wenn sie 30 Kilometer lang ist; sie aber unter allen Umständen abzulehnen, wenn sie 37 Kilometer lang sein sollte. Um 7 oder 8 Kilometer, meine Herren, handelt sich nun aber die ganze Differenz und diese Differenz wird der vorigen Vorlage gegenüber noch kleiner, weil bei dem Bau der Döbelner Bahn, wie er uns jetzt vorgeschlagen wird, noch circa $2\frac{1}{2}$ Kilometer erspart werden sollen. Es handelt sich also bei unserem Antrage nur um 5 oder 6 Kilometer. Ich darf gewiß annehmen, daß Sie wegen 5 oder 6 Kilometer den langjährigen und gerechten Ansprüchen einer fruchtbaren und bevölkerten Gegend nicht abermals entgegentreten werden; ich kann mir auch nicht denken, meine Herren, daß Sie wegen dieser 5 oder 6 Kilometer den alten Streit aufrecht erhalten wollen, der zwischen den Vertretern der verschiedenen Linien herrscht und der nachgerade auch der Kammer unerquicklich werden muß. Meine Herren! Die Vertreter der Wermisdorfer Linie sind nicht ohne Ueberwindung von dem an sich berechtigten Verlangen zurückgetreten, daß der Bau der Wermisdorf-Mußschener Bahn zuerst oder wenigstens gleichzeitig mit der Oschäzer Linie erfolge; wir wollen noch eine Finanzperiode warten; aber, meine Herren, daß wir wenigstens eine bestimmte Zusicherung verlangen, werden Sie gewiß als gerecht und billig anerkennen. Ich bin überzeugt, meine Herren, Sie werden, wenn Sie Oschätz erfreuen, nicht die Gegend von Müßschen, Wermisdorf abermals enttäuscht und klagen daneben stehen lassen, Sie werden die Zusicherung geben, daß sie beim nächsten Landtag berücksichtigt werden soll.

Abg. Uhlemann: Meine Herren! Als ich das

letzte Mal in diesem Saale über das ebenberührte Eisenbahnproject sprach, drückte ich den Wunsch aus, man möchte das nächste Mal thatsächliche Erörterungen vorwalten, persönliche Meinungen und Aeußerungen wegfällen lassen. Ich kann mit Genugthuung constatiren, daß bis jetzt solche nicht gefallen sind, wenigstens nur in ganz leisen Anklängen, die ich recht gern mit angehört habe. (Heiterkeit.)

Zur Sache selbst übergehend, kann ich nur aus dem allgemeinen Theile des Decrets die Ermuthigung für solche Gegenden schöpfen, die, wie wir ja gehört haben, noch in großer Zahl in Sachsen vorhanden sind, noch Bahnen haben wollen, daß die königl. Staatsregierung auch gewillt ist, solchen Gegenden noch Bahnen zuzuwenden. Ich war vor mehreren Jahren in Zweifel darüber, ob es nicht zweckmäßig sei, es zu machen, wie in anderen deutschen Staaten geschehen, nämlich gleich ein Project auszuarbeiten, nach welchem eine größere Anzahl von Bahnen genehmigt und dieselben nach und nach gebaut würden. Man hat dieses Verfahren wohl in Bayern eingeschlagen; aber nach den Erfahrungen, die dort gemacht worden sind, nämlich, daß die Linien zwar genehmigt waren, aber der Bau einzelner Linien weiter und weiter vertagt wurde, muß man doch die weise Fürsorge unserer königl. Staatsregierung anerkennen, daß sie diesen Weg nicht betreten hat; denn es waren dort Hoffnungen erweckt worden, in nächsten Jahren eine Bahnlinie zu erhalten, und doch sind dieselben nicht in Erfüllung gegangen. Sonach scheint es mir ganz richtig, wenn die königl. Staatsregierung den Grundsatz, wie er jetzt angenommen zu sein scheint, auch festhält: in jeder Finanzperiode — wie man früher mit den Chausséebauten verfuhr und auch jetzt noch verfährt — mit den Bahnbauten vorzugehen: in jeder Finanzperiode eine bestimmte Summe anzusetzen und zu erwägen, in welcher Gegend diese Verwendung finden könne. Meine Herren! Daß der Entschluß, fort und fort Bahnen zu bauen, richtig scheint, sieht man wieder aus dem Beispiel anderer Länder. Ich kann nur anführen, daß in Preußen in den letzten drei Jahren 1325 Kilometer mit einem Aufwand von 198 Millionen Mark zu bauen fest beschlossen ist, wir daher, wenn wir nicht ganz zurückbleiben wollen, in dem jetzigen Bestreben fortfahren müssen.

Ueber einen zweiten Punkt gestatten Sie mir, noch einige Worte zu äußern; es ist das Schmalspursystem. Der Herr Abg. Walter hat es angeregt und sich dagegen ausgesprochen. Meine Herren! Ich habe immer — um auch den Widersachern in meiner Gegend ein Beispiel anzuführen —, ich habe immer die Herren gefragt, die für Normalspur sind, ob sie auch, wenn sie z. B. irgend eine Geschäftsreise vornehmen, vierspännig fahren; da haben sie mir versichert, nein, zwei- oder einspännig.