

was diese Bahn kosten werde, und führt an 2,380,000 Mark und sagt in dem Bericht: es wird dasjenige Areal mit verwendet werden, welches jetzt in Leipzig bei Umbau der alten Bahn übrig geblieben ist. Meine Herren! In dieser Beziehung gestatten Sie mir, besonders daran zu erinnern, daß seiner Zeit bei Uebernahme der Leipzig-Dresdner Bahn ausdrücklich in dem Decret erwähnt worden ist, daß aus dem Areal bei Leipzig circa 1,500,000 Mark gelöst werden würden. Nun weiß ich nicht, ob die königl. Staatsregierung das ganze Areal dazu verwenden wird, und weiß auch nicht, zu welchem Werthe sie Dasjenige, was zu der Linie Geithain-Leipzig verwendet werden soll, hier mit eingestellt hat. Es würde nun das ganz maßgeblich und jedenfalls in Betracht zu ziehen sein, ob denn doch nicht die auch im Decret erwähnte Route über Stötteritz zweckmäßiger zu wählen sein würde; denn daß das Areal in Neuschönefeld sehr kostbar und hoch zu verwerthen ist, ist außer Zweifel. Es ist mir aber auch noch fernerweit ein Bedenken gegen diese Verwendung desselben gekommen. Wenn ich nicht irre, ist einer dieses Terrain quer durchschneidenden Bahn gegenüber die Verpflichtung eingegangen worden, daß dieses Areal nicht wieder als Bahnkörper benutzt werde, da sich diese wohl mit ihrem Ueberbau darnach eingerichtet. Wie die Regierung nun in dieser Beziehung der eingegangenen Verpflichtung ledig werden kann, ist mir nicht möglich, jetzt zu beurtheilen. Von all den im königl. Decret zum Bau empfohlenen Bahnen ist jedenfalls diejenige, welche im Weißeritzthal nach Dippoldiswalde zugeführt wird, am geeignetsten zur Einführung der Schmalspur und ich kann der königl. Staatsregierung im Namen der Bewohner der von dieser Linie berührten Orte und auch im Namen des Herrn Abg. von Bosse, welcher diesen Kreis vertritt und mich ganz speciell damit beauftragt, den Dank dafür ausdrücken, daß dieselbe diesen Bahnbau der Kammer zur Genehmigung vorlegte.

Vicepräsident Dr. Pfeiffer: Als ich am Anfang dieses Landtages das Budget in die Hand nahm und sah, daß sich ein nicht unbeträchtliches Deficit in unserem Staatshaushalt eingefunden hat; als ich ferner sah, daß unsere sächsischen Staatsbahnen zum Theil sehr traurige Resultate geliefert hatten, so sagte ich mir: in diesem Jahre wird die königl. Staatsregierung kaum den Muth haben, Vorschläge zu machen zu neuen Eisenbahnbauten, um nicht zu riskiren, daß neues Kapital wieder möglicher Weise schlecht zinsbar angelegt werde. Ich habe nun mit großer Bewunderung und Freude gesehen, daß meine schlimmen Erwartungen sich nicht bewahrheitet haben; ich habe aber auch mit großer Freude gesehen, daß die geehrten Herren Vorredner anerkannt haben, daß auch andere Gegenden, die bis

jetzt mit Eisenbahnen nicht bedacht gewesen sind, der Gerechtigkeit halber dennoch mit Eisenbahnen bedacht werden müßten, obgleich die Erfahrungen aus früherer Zeit für weiteren Eisenbahnbau nicht günstig gewesen sind. Die königl. Staatsregierung hat uns also in diesem Decret Nr. 24 ein Weihnachtsgeschenk gegeben, welches, wie ich anerkennen muß, einer kleinen Anzahl von Landesbewohnern eine große Weihnachtsfreude machen wird; leider aber bei einer noch viel größeren Anzahl von Landesbewohnern bittere Enttäuschung hervorbringen wird. Unter den bitter Enttäuschten bin auch ich. Ich habe seit mehr, als 10 Jahren, seit 1864, alle Jahre petirt für eine Eisenbahn von Zittau nach Reichenau; eine sehr kurze Strecke, eine Strecke, die sich mit ungefähr 200,000 Thalern herstellen ließe, eine Strecke, deren Rentabilität gar nicht in Zweifel ist. Aber, meine Herren, in dieser Richtung ist immer noch Nichts geschehen und ich beklage das. Nun frage ich mich: Ja, sind die von der königl. Staatsregierung hier im Decret vorgeschlagenen Bahnen irgendwie der Art, daß man sagen könnte und mit Ueberzeugung sagen müßte: diese Bahnen verdienen den Vorzug? Ich finde im ganzen königl. Decret nicht eine einzige Stelle, welche in mir diese Ueberzeugung hervorrufen könnte. Es ist schon, wie Herr Abg. Günther erwähnt hat, darauf hingewiesen worden, daß es darauf ankomme, daß ein ausreichendes Bedürfnis anzuerkennen sei; ferner, daß eine muthmaßliche Verzinsung des aufgewendeten Baukapitals sicher sei. Ja, nun sagt sich aber jeder einzelne Landestheil, wie der geehrte Herr Abg. Günther von der betreffenden dort gesagt hat: „Wenn irgend ein Landestheil gerechten Anspruch auf Berücksichtigung hat, so ist es dieser.“ Meine Herren! So sage ich auch. So sagen alle Die, welche irgendwo noch eine Stelle Eisenbahn zu bauen haben. Aber, meine Herren, der Nachweis der Rentabilität, der fehlt bei den Petitionen, ebenso wie auch bei dem königl. Decret. Denn in dem ganzen königl. Decret finde ich keine Spur von einem speciellen Nachweis eines ganz speciellen Bedürfnisses oder einer wahrscheinlichen Rentabilität. Nun gebe ich aber zu, daß es der Staatsregierung sehr schwer, ja unmöglich fallen muß, diesen Nachweis zu führen. Auf einem früheren Landtage hat bei Gelegenheit einer Petition der Herr Finanzminister die Aeußerung gethan: Ja, wenn Jemand die Garantie übernimmt, daß das aufgewendete Baukapital Zinsen trägt, so will ich sofort bauen. Nun frage ich: Hat denn bei diesen Bahnen, die hier in Vorschlag gebracht werden, Jemand die Zinsgarantie übernommen? Ich glaube nicht. Nun meine ich aber, daß, obgleich ich annehmen kann, daß diese damalige Aeußerung des Herrn Finanzministers nicht ganz ernst gemeint gewesen ist, er trotzdem mit dieser Andeutung