

ganz das Richtige getroffen hat; denn ich meine, das wahre Kriterium, ob eine Gegend eine Bahn wirklich sehr nothwendig bedarf und eine Zinsentragung des Baukapitals für möglich hält, wird dadurch sich erkennen lassen, daß die Gegend, daß der Kreis, daß die Adjacenten selbst einen Antheil beizutragen sich bereit erklären. Meine Herren! Ich will z. B. nur den Fall annehmen, der vorhin vom Herrn Abg. Günther erwähnt worden ist, diesen Zwiespalt desselben mit seinem Nachbar, dem geehrten Herrn Abg. Uhlemann. Wer von uns ist im Stande, diese ganze Streitfrage irgendwie zu entscheiden, wenn er nicht vollständig in der Lage ist, die Sache so genau zu kennen, wie die geehrten beiden Herren Abgeordneten? Diese Frage würde sich ganz einfach dadurch entscheiden, wenn der Herr Abgeordnete aus der Gegend von Mügeln selbst erklärte: Ich gebe so und so viel Grund und Boden her, ich erkläre mich bereit, so viel an Beiträgen zu entrichten, um die Zinsendeckung für das Anlagekapital zu decken. Meine Herren! Ich will diesen Punkt hier bloß angedeutet haben; aber ich hoffe, daß dieser Gegenstand, diese Pflicht, die in anderen Ländern vollständig anerkannt ist, noch weiter besprochen werden und dahin führen wird, ein fruchtbares Feld zu finden, um Anträge zu stellen, und daß diese Anträge auch auf die künftigen zu bauenden Bahnen Anwendung finden werden.

Präsident Haberkorn: Der Herr Abg. Uhlemann hat das Wort.

Abg. Uhlemann: Meine Herren! Erwarten Sie nicht, daß ich auf ein großes Wortgefecht mit meinem Nachbar eingehe; ich hatte mir nur vorgenommen, im Allgemeinen meinen Dank gegen die hohe Staatsregierung auszusprechen für diese Vorlage, die endlich nun einmal den Wünschen der Gegend, die ich theilweis vertritt, der ich angehöre, gerecht zu werden verspricht, daß man endlich einmal so weit gekommen ist, und ich kann nicht umhin, gerade dem jetzigen Vorstande des Finanzdepartements deshalb noch meinen besonderen Dank auszudrücken für die Vorlage, gleichwie für das Project über die beregte Bahn selbst.

Meine Herren! Wenn wir die von den Technikern der Regierung entworfenen Projecte der Bahnen von der Deputation werden erwogen sehen, dann glaube ich, wird auch der Streitpunkt, den vorhin der Herr Abg. Günther anregte, ob die eine oder andere Linie zu bauen wäre, jedenfalls dadurch schon der Entscheidung bedeutend näher gerückt sein.

Gestatten Sie mir nun, im Allgemeinen zu bemerken, daß ich als ein früherer Vertreter des normalspurigen Systems, ich möchte sagen, aus einem Saulus ein Paulus geworden bin; denn ich habe mich überzeugt, ich habe

diesen Sommer eine Woche dazu benutzt, diese schmalspurigen Bahnen in der Gegend von Eisenach und am Rheine zu sehen, und dabei allerdings gefunden, daß schmalspurige Bahnen den Verhältnissen einer Gegend jedenfalls besser Rechnung tragen, wenn nicht eine Hauptlinie dadurch errungen werden soll, als wie normalspurige Bahnen. Meine Herren! Ich bin jetzt ein warmer Vertheidiger dieser Anstalten, weil ich dadurch die einzige Möglichkeit erblicke, bei uns in Sachsen überhaupt noch mit Eisenbahnbauten weiter vorzugehen. Ich will gleich einschalten, nicht so ganz einverstanden bin ich mit den Herren Technikern, die uns die Bahnen nur mit drei Viertel Meter Spurbreite geben wollen; ich hätte geglaubt, ein Meter würde zweckmäßiger gewesen sein. Aber, meine Herren, diese Sache steht jetzt nicht zur Entscheidung, möglicher Weise werde ich auch darin später eines Bessern belehrt werden. Vorzügliche Schwierigkeiten macht die Beurtheilung der Umladungskosten der Güter von der schmalspurigen auf die normalspurige Bahn, die aber von der Bahnverwaltung getragen werden sollen. Meine Herren! Es würde gar nicht angehen, daß die Befrachter der Linien diese Kosten selbst direct tragen sollen, weil die Umladungspunkte in der Regel zu weit entlegen sind vom Wohnorte des Befrachters, und hier vertraue ich allerdings darauf, daß, wenn wir schmalspurige Bahnen bekommen, die Regierung ihren ganzen Fleiß darauf verlegt, diese Umladung so einzurichten, daß sie einmal möglichst billig wird; aber dann auch zweitens möglichst die Befrachtungsgegenstände schont.

Meine Herren! Nun haben wir eine ganz eigenthümliche Idee aussprechen hören vom Herrn Vicepräsidenten, die dahin ging: ja es wäre recht schön, daß wir noch neue Bahnen bauten; es wäre aber doch dabei zu überlegen, daß diese neuen Bahnen nicht von Staatswegen gebaut würden, sondern daß sie von den Bezirken gebaut oder Beiträge von den Adjacenten erhoben würden. Ich stehe hier auf demselben Standpunkte, den ich damals vertrat, als ich Referent in Straßenbauangelegenheiten war. Meine Herren! Wenn es bei uns heute noch gälte, ein neues Eisenbahnsystem überhaupt zu entwerfen für ganz Sachsen, so könnten wir wohl eine solche Maßregel treffen, einer solchen Maßregel das Wort reden. Nachdem aber bei uns in Sachsen so bedeutende Summen aus dem Staatsbeutel für Bahnen verwilligt worden sind, meine Herren, wäre es geradezu ein schreiendes Unrecht, wenn wir jetzt noch vielleicht anfangen wollten, auf die Beiträge der Adjacenten zu rechnen, wo wir im erhöhten Maße Beiträge durch die Steuerlast zu den nothleidenden Bahnen gegeben haben, die wir haben ankaufen müssen. Es ist das ganz entschieden ein Standpunkt, meine Herren, der bei uns in Sachsen gar nicht mehr erörtert werden sollte. Meine