

Bahnbau und das Eisenbahnwesen überhaupt bezügliche Petitionen."

(Bericht d. Finanzdeput. B, 1. Beil. z. d. Mittheil.:
Berichte der II. R. 1. Bd. Nr. 165.)

Referent Herr Abg. Philipp. — Wir kommen zunächst zu: 1. Dresden-Wilsdruff-Rossen. — Herr Abg. Müller (Freiberg)!

Abg. Müller (Freiberg): Meine Herren! In Eisenbahnfragen gehöre ich nicht zu denen, die da ausrufen: Hilf Dir selbst, so wird Dir schon Gott helfen; im Gegentheil, ich gehöre zu denen, welche meinen, daß die Stände und die Regierung die moralische Verpflichtung haben, alle Landestheile nach und nach mit dem Eisenbahnnetz in Verbindung zu bringen. Meine Herren! Es muß nun aber sehr schmerzlich sein, wenn ein Landestheil viele Jahre seine berechtigten Ansprüche vergeblich geltend gemacht hat. Es muß ihn betrüben, wenn rechts und links Eisenwege gebahnt werden, die, wenn man rationell und gerecht verfahren wäre, eigentlich die Fluren des betreffenden Landestheiles hätten durchziehen müssen; es muß schmerzen, wenn ein Landtag nach dem anderen vergeht, ein Vertreter nach dem andern heimgeht, ohne daß auch nur das Geringste erreicht wird, und wenn dann Einer kommt, der nur vorübergehend, gewissermaßen als Stiefsohn, auch nicht mehr vermag, als daß er kommt, hier sitzt, heimkehrt und wiederkommt. Unter solchen Verhältnissen muß ein solcher Landestheil froh sein, daß es immer noch Männer giebt, die sich seiner mit großer Hingebung annehmen. Die Männer, die dies seither gethan haben und dadurch die betreffende Frage als eine offene hielten, sind die Herren Abgg. Dehmichen und Grahl und der Landestheil ist Wilsdruff, den zu vertreten ich die Ehre habe. Meine Herren! Wenn es nun auch dankbar anzuerkennen ist, daß die Finanzdeputation Dresden-Wilsdruff-Rossen an die Spitze ihres Berichtes stellte, so beklage ich doch, daß man sich von dem Projecte einer directen Durchgangsbahn abgewendet hat. Meine Herren! Ich begreife recht wohl, daß ein weitergehender Antrag auf Berücksichtigung aussichtslos ist. Die Finanzlage ist eine so trübe, daß man gar nicht den Muth hat, dazu zu kommen. Die hohe Staatsregierung hat uns eine Perspective eröffnet, die uns auch für die nächsten Landtage kaum ein besseres Bild verschaffen wird. Unter diesen Verhältnissen halte ich es für überflüssig, Ihnen noch vorzurechnen, wieviel eine directe Bahn Dresden-Wilsdruff-Rossen kürzer sein würde, als Dresden-Meißen-Rossen; halte ich es für überflüssig, Ihnen die Höhen und Tiefen und die Curven bildlich darzustellen, Ihnen die Hunderttausende von Centnern vorzurechnen, die verfrachtet würden, und halte ich es auch für überflüssig, ein Bild von der Steuerkraft zu geben, die un-

bedingt durch eine Eisenbahnverbindung wächst. Meine Herren! Nach mir sind heute noch, wie ich annehme, eine ganze Menge, die ähnliche Schmerzen haben und die wahrscheinlich recht ausführlich für ihre Projecte sprechen werden und nun denke ich klug zu verfahren, wenn ich mir auch deren Zustimmung dadurch erwerbe, daß ich mich recht kurz halte, und das thue ich damit, die hohe Kammer zu ersuchen, dem Beschlusse der Deputation beizustimmen. An die hohe Staatsregierung aber möchte ich die Bitte richten, „zur Kenntnißnahme“ nicht gar so trocken und einfach aufzunehmen, wie es auf dem Papier erscheint; ich gebe mich vielmehr der Hoffnung hin, daß, wenn sich die Zeiten nur einigermaßen ändern, die Verhältnisse günstiger werden, dann auch die Wünsche der Petenten wenigstens in der bescheidenen Weise in Erfüllung gehen, wie die Deputation es vorgeschlagen hat.

Abg. Dehmichen: Meine Herren! Sie haben gehört, daß mein Herr Vorredner darauf aufmerksam machte, daß mehrere Personen schon seit längerer Zeit sich für die in Frage befindliche Bahnlinie verwenden. Ja, ich habe das auch gethan und nunmehr zwar schon seit Anfang der 60er Jahre, damals, wo es sich darum handelte, eine directe Linie von Dresden über Döbeln nach Leipzig zu bauen, wodurch, wie in dem Berichte sehr richtig bemerkt worden ist, eine circa 15 Kilometer kürzere Linie erzielt worden wäre gegenüber der alten Linie. Diese Linie sollte seiner Zeit gebaut werden von einer Privatgesellschaft. Die Privatgesellschaft würde auch die Concession dazu erlangt haben, wenn nicht die damalige Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft auf ein sogenanntes Privilegium gepocht hätte, was aber von namhaften Juristen jederzeit als nicht durchschlagend betrachtet wurde. Wer zur damaligen Zeit in der Kammer gewesen ist, der wird sich vielleicht noch erinnern, welche Motive zu der Zeit bei der Regierung maßgebend waren, um der Leipzig-Dresdner Gesellschaft die Concession zum Bau der Linie zwischen Borsdorf-Meißen zum Nachtheil der projectirten directen Linie Leipzig-Dresden über Döbeln zu geben, zum Nachtheile von Wilsdruff und der umliegenden Ortschaften, welche davon berührt worden wären. Ich will nicht darauf zukommen, weil ich da Aeußerungen thun möchte, die ich aus Rücksicht für hohe Persönlichkeiten unterlassen muß. Aber, meine Herren, wenn nun seit Anfang der 60er Jahre die dortige Gegend fortwährend um eine Eisenbahn petirt, wenn sie, wie ich mir erlaubte darzulegen, bereits so nahe daran war, eine Bahn zu erhalten, so daß sie glaubte, sie wäre vollständig sicher; aber aus Rücksicht auf eine andere Privatgesellschaft um diesen Vortheil gebracht wurde, so kann man es wohl einem Vertreter der dortigen Gegend — und ich habe die Ehre, die dortige