

der Petenten vorzuführen. Das Deputationsgutachten ist ja ein so glückliches, es ist so für die Petenten sprechend, es wird Ihnen darin klar gelegt, wie die Leute sich Mühe gegeben haben, irgend einen Anschluß an das bestehende Bahnnetz zu finden, und ich hätte dem Nichts hinzuzufügen, als Ihnen zu sagen, daß die betreffende Gegend in ihrer Industrie nicht weiter fortkommen kann, wenn sie nicht durch einen Bahnanschluß unterstützt wird. Wir haben zwischen Kamenz und Elstra ein kostbares Thonlager von außerordentlicher Ergiebigkeit und guter Qualität, das hat eine Industrie hervorgerufen, die bisher ganz gut reüssiren konnte, wo das Holz noch in unmittelbarer Nähe und wohlfeil war. Jetzt, wo nun die Feuerung der Ofen mehr mit böhmischen Kohlen bewirkt werden muß und der Versandt des erzeugten Productes nur durch die Bahn bewirkt werden kann, ist durch die Mehrkosten der Abfuhr und Anfuhr zur nächsten Bahnstation die Concurrenz eine so schwierige, daß diese Leute nicht mehr im Stande sind, fortzukommen zu können; sie sind darauf angewiesen, daß sie an die Bahn besser herankommen. Sie möchten die Mühseligkeit sehen, meine Herren, mit welcher ein Töpfer in Elstra oder Königsbrück sich quält, um nur zu schaffen, daß er mit den Andern mit fortzukommen kann. Diesen Producenten ist jetzt Alles zu theuer. Gehen Sie an den Thonberg und sehen Sie, mit welchen Massen von Geschirren der Thon fortbewegt werden muß. Wir haben die Orte Elstra, Kamenz, Pulsnitz, Puzkau, Bischofswerda, Königsbrück, welche alle Thon dort holen, und dieser liegt dort so massenhaft, daß dieser vorzügliche Thon noch viel weiter versendet werden könnte. Hier würde also unter allen Umständen eine Schmalspurbahn jedenfalls am Platze sein, sie würde rentiren und die aufgewendeten Kosten lohnen. Unser Fehler mag bisher gewesen sein, daß wir Normalspurbahnen gebaut haben, die nicht im Stande waren, bei dem geringen Verkehr, der da war, das Anlagekapital zu lohnen; indeß hier bei dieser Gegend würde ganz bestimmt der beste Versuch gemacht werden können, um zu sehen, wie eine solche Bahn, an welcher so viele natürliche Werthe befindlich sind, Ursache ist, dieselben in viel besserer und vollkommenerer Weise zu verwerthen, die Industrie zu unterstützen und diese selbst mehr auf die Beine zu bringen. Wenn wir diese Linie, die hier vorgeschlagen ist, noch weiter verfolgten, eben nach Radeburg und Dresden, wenn wir dort den Anschluß suchen möchten, so sind auf diesem Wege auch noch Glashütten, die einen ganz bedeutenden Bedarf von Zufuhr und Abfuhr haben, so daß ich unter allen Umständen glaube, daß man diese Bahn der Berücksichtigung der hohen Staatsregierung empfehlen kann, und ich bitte Sie, mit mir ja dem Deputationsgutachten mindestens zuzustimmen und der

königl. Staatsregierung diese Petition zur Kenntnißnahme zu empfehlen.

Abg. Beeg: Ich schließe mich den Herren Vordnern unbedingt an, die schon Alles hervorgehoben haben, was ich nicht noch einmal wiederholen will; überhaupt bedauern muß ich, daß diejenige Gegend, die sich selbst helfen will, sich nicht helfen darf, und umsomehr hoffe ich, daß die hohe Staatsregierung dafür sorgen wird, daß das die erste Bahnlinie sein wird, die gebaut werden muß, weil sich die Gegend selbst helfen will. Eines aber möchte ich noch in Erwähnung bringen, was bisher noch nicht in Erwähnung gebracht worden ist, es betrifft das Umladen zwischen der Schmalspur und der Normalspur, woran von Allen, die Schmalspur bekommen sollen, immer Anstoß genommen worden ist. Deshalb möchte ich nun die hohe Staatsregierung auf Eines aufmerksam machen, nämlich auf diejenigen Lowrys oder Wagen, die man in Rußland hat, ob eine ähnliche Einrichtung nicht auch hier anzuwenden wäre; aber ich will keinen Antrag darauf stellen. Wie bekannt ist, fährt der russische Kaiser in seinem Salonwagen in Rußland ebensogut, wie in Deutschland, trotzdem, daß die Spurweite in Rußland viel breiter ist, als in Deutschland; aber dort ist eine Vorrichtung getroffen, daß man die Räder enger und weiter stellen kann. Dadurch würde das Umladen erspart werden, vorzüglich würde sich das bewähren bei der zu bauenden Bahn Radeburg, Königsbrück und Kamenz, wo Glaswaaren und Töpferwaaren die Hauptsache sein würden, deren Umladen viel Schwierigkeiten macht. Das wollte ich nur zur Sprache gebracht haben, um die hohe Staatsregierung zu bitten, das in Erwägung zu ziehen.

Präsident Haberkorn: Es hat Niemand weiter das Wort begehrt. Ich frage daher die Kammer:

„ob sie die Petition Dresden-Moritzburg-Radeburg-Königsbrück-Kamenz der königl. Staatsregierung zur Kenntnißnahme übergeben will?“

Einstimmig: Ja.

3. Berggießhübel-Gottleuba. — Herr Abg. Ackermann!

Abg. Ackermann: Meine Herren! Ueber das kleine Stückchen Berggießhübel-Gottleuba ist in der vorigen Session schon viel gesprochen worden. Ich will die Gründe, die für das Verlangen einer Eisenbahn von Berggießhübel nach Gottleuba sprechen, nicht des Weiteren ausführen, die Petition liegt ja gedruckt vor und ich darf darum annehmen, daß Diejenigen, die sich