

Mühlen, Ziegeleien und dergleichen es giebt, welche diese Haltestelle sehr viel benutzen werden. Denn nicht Alle können über die Berge herüber fahren, um direct nach Wittitz zu kommen, sondern sie kommen in dem Thal der sogenannten Kleinen Triebisch über Taubenheim über Polenz herab gerade auf die projectirte Haltestelle zu. Auf diese Weise werden allerdings die dortigen Gewerbetreibenden einen Vortheil haben, nicht bloß die Fabriken in Kobuschütz. Zu der königl. Staatsregierung habe ich aber das Vertrauen, daß sie die Angelegenheit reiflich erwägen und die Haltestelle errichten wird.

Abg. Dr. Heine: Meine Herren! Es macht auf mich immer einen komischen Eindruck, wenn ich so schildern höre, welche außerordentliche Vortheile von einer Bahn oder einer Haltestelle erzielt werden können, weil da die Producte abgeladen und die Bahnen vielleicht für Tausende von Centnern benutzt werden könnten. Wenn Sie aber schließlich die Ausgabe gemacht haben für die Haltestelle und Sie berücksichtigen nicht Das, was der Herr Abg. v. Basse etwa hervorgehoben hat, so haben Sie die Haltestelle gemacht und wir fahren wieder auf der alten Achse. Meine Herren! Gerade so ist es in meiner Gegend. Wir haben z. B. ausgezeichnete Einrichtungen; aber die Güter auf unserer Bahn fahren, das können wir zum großen Theile nicht. Eine große Masse Güter fällt ganz und gar weg und es macht der Staat von der Bahn wenig Gebrauch, trotzdem, daß er die Einrichtung getroffen hat und die an sich sehr lobenswerth ist; aber infolge falscher Tarife weist man jährlich einen Vortheil, d. h. einen Reinertrag von ungefähr — ich will ganz schlecht rechnen — 30,000 Mark zurück. Man wird hier wegen der 100,000 Centner oder der paar Tausend Einwohner das falsche System nicht ändern, während es sich bei uns um mindestens 1 Million Centner und um 30,000 Einwohner handelt. Wenn man das System der Tarife nicht ändert, so kann auf solchen Bahnen nach dieser Art Haltestellen kein Gut gefahren werden. Ich will nur ein kleines Exempel machen. Nach den Localtarifen — wenn man darnach rechnen würde, wo es sich, wie bei uns, um Weiterführung der Güter auf der Eisenbahn handelt; denn die Güter kommen auf der Bahn bereits an — würde die Fracht — wenn man den Satz anwendete, der in Sachsen üblich ist, ohne Extragebühr und Extrazuschläge — 5,46, 5,40 und 3,42 Mark pro Wagenladung betragen. Die Fracht beträgt aber 36, 31 und 23 Mark pro Wagenladung. Die Achsenfracht beträgt dagegen höchstens 13 Mark. Deshalb ist man nach wie vor genöthigt, auf der alten Achse zu transportiren, anstatt auf der hergestellten Eisenbahn. Man zerfährt die Wege, man stört den

Verkehr, man büßt circa 30,000 Mark wenigstens am Gewinn ein; aber man ändert die Sache nicht. Ich würde diesen Verlust des Staates ganz klar nachweisen können. Man berechnet laut des letzten Berichtes über das Eisenbahnbudget die Selbstkosten zu 18 Pfennigen pro laufenden Kilometer und pro Lowry. Darnach würde die Fracht bei uns, wenn man geneigt wäre, die Bahn benutzen zu lassen, ungefähr 5 Mark pro Wagenladung betragen, und trotzdem verlangt man sechs Mal soviel. Wenn man nun für 10, 11 oder 12 Mark führe, so würden nach der eigenen Rechnung der Generaldirection an jeder Lowry 5 bis 7 Mark übrig bleiben, man würde also 50,000 Mark ganz leicht verdienen. Die Tarife bleiben eben die Hauptfrage. Wenn Sie nun wieder eine Haltestelle schaffen, ohne die Verhältnisse zu berücksichtigen, so machen Sie eine Haltestelle und fahren, so wie in unserer Gegend, vor wie nach auf der alten Achse.

Präsident Haberkorn: Es hat Niemand weiter das Wort begehrt. — Ich schließe die Debatte. Der Herr Referent verzichtet.

„Beschließt die Kammer:

die Petition der Papierfabriken zu Kobuschütz, insoweit sie auf Erleichterung der Verkehrsverhältnisse gerichtet sind, der königl. Staatsregierung zur Erwägung anheim zu geben; im Uebrigen dieselbe aber auf sich beruhen zu lassen?“

Einstimmig: Ja.

Da auch hier eine Erwägung beschlossen worden ist, wäre namentliche Abstimmung nothwendig; allein die Staatsregierung verzichtet wohl darauf?

Staatsminister Freiherr von Könnert: Die Staatsregierung verzichtet.

Präsident Haberkorn: Wir kommen zu 7: Verkehrseinrichtungen in Niedersiedlitz betreffend. — Herr Abg. Berndt!

Abg. Berndt: Meine Herren! Ich bin von meinen Wählern in Niedersiedlitz und der dortigen Umgegend wiederholt und dringend gebeten worden, für die vorliegende Petition ein gutes Wort hier einzulegen, und ich thue dies um so lieber, als ich selbst sehr häufig in Niedersiedlitz mich überzeugt habe, daß die dortigen Verkehrseinrichtungen doch sehr viel zu wünschen übrig lassen. Sie wissen, meine Herren, daß Niedersiedlitz der erste Haltepunkt an der böhmischen Bahn von Dresden aus ist. Rechts und links gehen sehr frequente Straßen ab, ringsum von Niedersiedlitz liegen Dörfer, die sehr zahlreich bewohnt sind und in sehr lebhaftem