

Wermsdorf-Dahlen bewilligt haben würde, gleichviel, ob wir uns darüber geeinigt hätten oder nicht. Ich glaube vielmehr, daß wir uns über diese beiden Linien in der Kammer allzusehr erhitzt und unnöthiger Weise viel Pulver verschwendet haben. Ich glaube aber doch nichtsdestoweniger, daß für die Bahn immerhin ein gewisser Erfolg zu verzeichnen ist. Sie ist aus der Reihe von 15 oder 18 Eisenbahnlinien, die wir seit mehreren Landtagen gleichmäßig der Regierung zur Kenntnißnahme empfohlen haben, ausgeschieden und hat jetzt die Priorität erlangt, und ich hoffe, diese Priorität wird schon bei dem nächsten Landtage zur Geltung kommen. Ich glaube aber weiter auch, daß wir aus den verschiedenen Verhandlungen über diese Bahn soviel haben lernen müssen, daß es sich hier um sehr verschiedenartige Interessen handelt und daß es daher sehr zweckmäßig erscheint, bevor wir abermals in eine Verhandlung über diese Bahn eintreten, zu versuchen, eine Verständigung zu erreichen, und ich kann dem Herrn Abg. Dr. Meischner versichern, daß ich bereit bin, eine solche Verständigung zu versuchen. (Hört, hört!)

Abg. Prüfer: Meine Herren! Wie meine Leidensgenossen, die geehrten Herren Beredner, so habe auch ich es tief zu beklagen, daß unsere Gegend nach 15-jährigem Ringen und Kämpfen abermals leer ausgegangen ist. Allein man wird sich wohl nach Lage der Sache in das Unvermeidliche fügen müssen. Zu meiner Genugthuung kann ich indessen constatiren, daß wenigstens die hohe Staatsregierung und die hohen Kammern die Nothwendigkeit einer Bahn für unsere Gegend in Hinblick auf ihre allgemeinere wirthschaftliche Bedeutung, wie das königl. Decret sich ausdrückt, rückhaltlos anerkannt haben und daß wenigstens nunmehr, wie so eben auch der Herr Abg. Günther hervorgehoben hat, unserer Gegend die Priorität vor jeder anderen gesichert erscheint.

Aber eine Bitte hätte ich noch an die hohe Staatsregierung zu richten. In der Ersten Kammer hat sich die Ansicht vielfach Geltung verschafft, daß es zur Zeit überhaupt noch an Erfahrungen im Secundärbahnwesen mangle und daß man, ehe man weitere Bahnen nach diesem System bewilligen könne, erst abwarten müsse, wie sich die bewilligte Versuchsbahn Hainzberg Schmiedeburg bewähren und welche Resultate sie ergeben werde. Ich will dahingestellt sein lassen, ob die Erfahrungen bei einer Gebirgsbahn auf eine Bahn im Flachlande übertragbar und anwendbar sind. Aber da sich nun einmal diese Anschauung Geltung verschafft hat, so wollte ich die hohe Staatsregierung ersuchen, so bald möglich diese Versuchsbahn in Angriff zu nehmen, damit sie wenigstens vor nächstem Landtag schon einige Zeit im Betrieb ist und man sich dann nicht abermals auf Mangel an Erfahrungen stützen kann.

Abg. Dr. Heine: Ich habe mich genügend darüber ausgesprochen, daß ich mit der Ansicht der Ersten Kammer, welche überhaupt den Eisenbahnbau zu sehr beschränken will, mich nicht einverstanden erklären kann. Allein es läßt sich ja eben gegen die Majorität Nichts thun. Vielleicht eröffnen die Zurückweisungen des Baues von Eisenbahnen später die Aussicht, daß das System etwas verlassen wird, welches als das allein zweckmäßige für die Neuzeit erachtet worden ist, indem wenigstens die Erste Kammer sich nicht für diese Schmalspurbahnen ausgesprochen hat. Vor 40 Jahren sagte man auch, die Umladung sei eine unbedeutende Mühe, später sah man sie nicht mehr für unbedeutend an. Diese Ansicht wird mehr geklärt werden und man wird die Bedeutung des Umladens durch eine veränderte Spurweite wieder einsehen. Hoffentlich wird dann die Gethain-Leipziger Bahn besser, als das jetzige Project.

Abg. Uhlemann: Auch ich kann nicht unterlassen, mein Bedauern über den Beschluß der Ersten Kammer auszusprechen, obwohl ich allerdings auch die Genugthuung habe, voraus gesagt zu haben, daß unsere Beschlüsse in der Ersten Kammer Annahme nicht finden werden. Es ist mir natürlich leid, daß dies so ausgefallen ist; doch habe ich auch eine weitere Genugthuung, daß die sittliche Entrüstung, die theilweise in dieser Kammer verlautbart wurde, als ich eine solche Vermuthung aussprach, doch nicht am rechten Orte angebracht war. — Ich will heute auch unerörtert lassen, wer überhaupt einen Anlaß gegeben, daß diese Bahn, unser Project Döbeln-Dschak nicht ein günstigeres Endresultat diesmal erlangt hat; jedoch darauf hinweisen, daß in der Ersten Kammer von verschiedenen Rednern betont wurde, daß die Veranlassung zu dem ungünstigen Beschluß in jenseitiger Kammer eben die so sehr gespaltenen Meinungen in diesseitiger Kammer war. Hierin, meine Herren, sieht man einmal wieder, daß die Gegend darunter Schaden leidet, wenn die Meinungen, die ja verschieden sein können, sich nicht zu vereinigen suchen, und zwar auf einer Basis, wie hier der Fall, von Vorschlägen der Regierung, von welchen angestellte Erörterungen vorausgegangen waren. Bei solcher Sachlage halte ich wenigstens es immer für praktischer, man benutz die Erörterungen, um dadurch die verschiedenen Factoren leichter zu einem Beschluß zu bringen, um dadurch zu erreichen, was eben für erreichbar und der Gesamtgegend vorzugsweise von Vortheil ist. Meine Herren! Die königl. Staatsregierung hat ihr Wohlwollen der Linie ja schon zugewendet. Ich habe nur zu bitten, daß die königl. Staatsregierung es ihr erhalten und das nächste Mal den Bau derselben den Ständen wieder vorlegen möge. Ich habe ferner zu bitten, daß die Zweite Kammer womöglich mit