

um diejenigen Ersparnisse, die man auf dem Bahnhof Rottwerndorf, den man hernach höchst einfach und höchst beschränkt herstellen kann, machen wird. Wenn wir mit dieser Bahn Pirna-Rottwerndorf in Sachsen den Anfang machten, Secundärbahnen im Lande zu errichten, so sollte ich meinen, könnten wir nicht umhin, sie so auszustatten, wie es nöthig ist, um in der intensivsten Weise die Frachten anzuziehen, aufzusuchen und die Bahn selbst mit der Vielarmigkeit eines Polypen in die Gebiete der Frachtproduction direct einzuführen, die sie aufzusuchen hat, wenn sie eben Alles wegführen will, was da entsteht. Ich bitte Sie also, meine Herren, bewilligen Sie die Bahn nicht ohne den Zubringer, dessen sie bedarf, wenn sie zu Ersparung der Summen, die jetzt unnützer Weise auf den Achsentransporten vergeudet werden, führen soll, wenn sie die Chaussee entlasten und die Unterhaltungskosten derselben vermindern soll und wenn namentlich die von der Deputation beantragte Bahn zu Nutz und Frommen der Staatskasse den ganz vollständigen pecuniären Totaleffect herbeiführen soll, den sie nur vollbringen kann, wenn sie in der Weise, wie ich wünsche, mit Zweigbahnen ausgestattet wird.

Präsident Haberkorn: Der Antrag liegt Ihnen gedruckt unter Nr. 136 b vor und lautet:

„Die Kammer wolle beschließen:

den auf S. 140 des Berichtes der ersichtlichen Deputationsantrag unter 1 in folgender Fassung anzunehmen:

1. eine normalspurige eingleisige Secundäreisenbahn von Pirna zunächst bis nach Berggießhübel, in gleichen ein Verbindungsgleis von derselben nach der Elbe und eine kurze, das Steinbruchgebiet am linken Thalgehänge und den Lohmengrund berührende Zweigbahn mit thunlichster Berücksichtigung der Erleichterung des unter allen Umständen auf eigene Kosten der Bruchbesitzer zu bewirkenden Anschlusses der daselbst gelegenen Steinbrüche auf Staatskosten herzustellen“

Wird derselbe unterstützt? — Gerade ausreichend. Abg. Günther!

Abg. Günther: Meine geehrten Herren! Wenn ich mich gegen den Erwerb en masse der nothleidenden Eisenbahnen seither ablehnend verhalten habe und beziehentlich künftig ablehnend verhalten werde, so ist einer der Gründe, die mich dabei leiten, die Ueberzeugung, daß mit jeder Million, die wir für diese zum Theil werthlosen Bahnen über ihren Ertragswerth hinaus bezahlen, die berechtigten Hoffnungen zahlreicher Landestheile auf die endliche Erlangung der ihnen nothwendigen Eisenbahnverbindungen auf lange unbestimmte Zeit vertagt werden. Auch unsere

geehrte Deputation hat sich der Beobachtung nicht verschließen können, daß es im gegenwärtigen Augenblicke einigermaßen gewagt erscheint, die Wünsche der zahlreichen Eisenbahnpetenten in ausgedehnterer Weise zu berücksichtigen. In der That würde auch ein nicht ungewöhnlicher Muth dazu gehören, Angesichts einer Vermehrung unserer Staatsschuld um 200 Millionen, deren Verzinsung im höchsten Grade problematisch ist, solche weitgehende Vorschläge in Bezug auf neuen Eisenbahnbau zu machen. Ganz wie der Herr Abg. Fahnauer würde ich deshalb durchaus nicht überrascht gewesen sein, wenn unsere geehrte Deputation dazu gelangt wäre, der Kammer zu erklären, daß sie gar keine Veranlassung gehabt habe, die mehr oder weniger große Baumwürdigkeit der einen oder der anderen Linie zu prüfen, da es in diesem Augenblicke überhaupt nicht möglich wäre, umfassende Eisenbahnbauten vorzunehmen. Unsere geehrte Deputation in ihrem großen Wohlwollen für die Petenten ist soweit nicht gegangen. Sie hat wenigstens etwas thun wollen und uns vorgeschlagen, einige Linien auch jetzt der Staatsregierung zur sofortigen Ausführung zu empfehlen. Bei dieser Lage der Sache, meine Herren, hätte man aber wohl erwarten sollen, daß die Deputation nur solche Linien empfehlen würde, über deren ganz besondere unbedingte Nothwendigkeit und Dringlichkeit ein Zweifel überhaupt gar nicht auskommen könnte; denn eine gewisse Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit ist ja bei allen Linien vorhanden, in Bezug deren überhaupt Petitionen vorliegen. Diese besondere Dringlichkeit und Nothwendigkeit vermag ich nun aber gerade bei der hier vorgeschlagenen Linie von Pirna-Berggießhübel-Gottleuba durchaus nicht zuzugeben.

(Es bitten ums Wort die Abgg. Walter und Hartwig.)

Die geehrte Deputation giebt im Berichte als Hauptgrund, warum sie diese Linie empfiehlt, an, es sei wünschenswerth in Bezug auf die Secundärbahnen Erfahrungen zu machen und die bereits bewilligte Linie Gasmütz-Plagwitz sei dafür nicht hinreichend. Wenn man vor etwas Unbekanntem steht, ist es doch im Allgemeinen üblich, zunächst nur ein Experiment im Kleinen zu machen, nicht gleich auf verschiedenen Stellen anzufangen, namentlich wenn es sich um Experimente so kostspieliger Art handelt, wie es die Eisenbahnbauten sind. Es sind diese sehr wesentlich anderer Art, als chemische Experimente, wo es sich lediglich darum handelt, ob durch Zusetzung einer Säure oder anderer Gegenstände irgend welcher Stoffwechsel vorgeht. Hier bei diesem Experiment geht allerdings auch ein bedeutender Stoffwechsel vor. Es erfolgt eine sehr bedeutende chemische Zersetzung von Millionen; ich glaube aber, wir sind in diesem Augenblicke finanziell nicht dazu organisiert, solche kostspielige Experimente zu machen. Ich hätte also geglaubt, daß man sich wohl hätte begnügen können, den wünschenswerthen Versuch zunächst auf die