

Linie Gaschwitz zu beschränken. Wenn aber die Deputation noch einen Schritt weiter gehen wollte und den lebhaften Wunsch hegte, gleichzeitig noch eine weitere Erfahrung zu sammeln, so bot sich ihr eine zweite Gelegenheit durch die von ihr ebenfalls vorgeschlagene Linie Neukirch-Bischofs-berda. Ich muß bekennen, daß ich auch diesen Versuch schon für zuviel halte; allein immerhin würde ich demselben noch eher beistimmen können, weil es sich dort lediglich um eine kleine Correcturbahn handelt. Jedenfalls aber, meine Herren, scheint mir aber denn doch ein dritter gleichzeitiger Versuch ein etwas gewagtes Experiment. Und das ist der erste Grund, meine Herren, warum ich mich nicht für diese Linie Berggießhübel erklären kann.

Nun hätte man aber doch wenigstens annehmen sollen, daß, wenn die Deputation drei Linien für ihre Versuche für nothwendig hält, sie wenigstens für die drei Linien irgend einen Landestheil heraussuchen würde, wo eine größere gewerbtreibende Stadt und ein größerer Landstrich auf die Beschaffung einer Eisenbahn schon seit langer Zeit harren. Es würde dann selbst, wenn das Experiment im Allgemeinen nicht ein ganz glückliches Resultat gehabt hätte, doch wenigstens für die betreffende Gegend eine Eisenbahn geschaffen worden sein. Von solchen Gegenden, meine Herren, ist nun auch im Bericht vielfach die Rede, sodaß ich in der That nicht verstehe, wie die geehrte Deputation auf die Linie, die von ihr vorgeschlagen wird, kommen konnte und nicht wenigstens eine der Städte, welche mit Recht schon seit langer Zeit auf eine Eisenbahn warten, zu befriedigen bemüht war. Eine solche Linie, meine Herren, ist z. B. die Linie Kirchberg-Milkau. Hier, meine Herren, handelt es sich nach den Erklärungen, die im Berichte enthalten sind, um ein Unternehmen, was im Ganzen nicht mehr als 200,000 Thaler in Anspruch nimmt, eine Summe also, die gegenüber den Millionen, die wir gegenwärtig für Eisenbahnbauten aufwenden, geradezu eine Bagatelle genannt werden muß. Meine Herren! Die Stadt und die Umgebung von Kirchberg petiren seit einer langen Reihe von Jahren um eine Eisenbahn. Es ist dies überhaupt die einzige Stadt von gleicher Bevölkerung, welche eine Eisenbahn noch nicht hat, und ich hätte doch geglaubt, daß, wenn man überhaupt ein drittes immerhin gewagtes Experiment machen wollte, diese Linie viel eher hätte zur Berücksichtigung kommen müssen, als diejenige, welche uns die geehrte Deputation empfiehlt.

Wenn aber die geehrte Deputation für Kirchberg keine Sympathien hatte, so blieb ihr noch eine weitere Auswahl. Es ist da z. B. die Stadt und Umgebung von Dippoldiswalde.

(Mehrfache Heiterkeit.)

In Bezug auf Dippoldiswalde heißt es Seite 143:

„Die Deputation muß allerdings zugeben, daß wohl von allen Landestheilen der Bezirk Dippoldis-

walde in Bezug auf Eisenbahnverbindung am meisten vernachlässigt erscheint und daß im Interesse der wirthschaftlichen Hebung dieses ziemlich bevölkerten Districtes die Herstellung einer Schienenverbindung höchst wünschenswerth ist.“

Meine Herren! Selbst die Anerkennung der Deputation, daß es sich hier gerade um eine Stadt und eine Gegend handelt, die mehr als irgend eine andere des Landes einer Eisenbahn bedarf, hat die Deputation nicht dazu führen können, das Experiment der dritten Secundärbahn an dieser Stelle vorzunehmen, sondern sie ist trotzdem dabei geblieben, die Linie Berggießhübel zu empfehlen.

Eine dritte Stadt und Gegend, welche meiner Ansicht nach wohl auch hätte in Frage kommen können, ist Wilzdruff und seine Umgebung.

(Heiterkeit.)

Auch hier erkennt die Deputation die bringende Nothwendigkeit an; aber nichtsdessenweniger weiß sie auch hier nichts weiter, als Bertröstungen, sie findet sich veranlaßt, die Erklärung der Staatsregierung abdrucken zu lassen, daß es in diesem Augenblicke bedenklich sei, mit weiteren umfangreichen Eisenbahnen vorzugehen. Ich begreife nicht recht, warum die geehrte Deputation dieselbe Erklärung nicht bei der Linie Rottwerndorf-Pirna angebracht hat; denn Sie werden mir zugeben, daß alle die Umstände, welche für eine Berücksichtigung der vorhin genannten Städte sprechen, gerade bei Pirna nicht zutreffen; daß bei Pirna gerade ganz umgekehrte Verhältnisse herrschen. Meine Herren! Dort handelt es sich nicht um eine Stadt und eine Gegend, die seit Jahren vergeblich um eine Eisenbahn petirt, nein, meine Herren, Pirna ist nachgerade ein Centralpunkt für Eisenbahnen geworden. Es ist dort eine Brücke gebaut worden und Pirna wird allmählich eine Art von Eisenbahnsonne; ich habe aber keine Lust, die Strahlen dieser Sonne noch weiter zu vermehren, so lange ich in verschiedenen Landestheilen noch nicht einmal ein kleines Lämpchen habe erblicken können.

(Ruf: Sehr richtig! Heiterkeit.)

Weiter aber, meine Herren, kommt unsere geehrte Deputation mit diesem Vorschlage auch mit ihren Principien in den entschiedensten Widerspruch; denn sie sagt auf Seite 132:

„Die gleiche Empfehlung auf alle eingegangenen Gesuche zu erstrecken, mußte die Deputation jedoch Bedenken tragen in solchen Fällen, wo sie zu der Ueberzeugung gelangte, daß die Herstellung der erbittenen Bahn nur mit einem sehr großen, zu den etwa zu erwartenden Vortheilen außer Verhältniß stehenden Kostenaufwande zu bewirken sein würde, oder bei Gesuchen, wo sie die zur Zeit vorhandenen Verkehrswege noch als ausreichend erachten zu dürfen glaubte, und endlich insbesondere da, wo nicht mehr hauptsächlich locale volkwirthschaftliche Interessen in Frage stehen, sondern Petenten die Verbindung mit großen Weltbahnen über die Landesgrenze hinaus,