

Mittheilungen

über die Verhandlungen des Landtags.

Anhang.

Die Eisenbahnangelegenheit betreffend.

N^o 4.

Dresden, den 6. November

1843.

Dritte geheime Sitzung der zweiten Kammer
am 2. August 1843.

(Vormittags-sitzung.)

Inhalt:

Fortsetzung der Berathung des Berichts der zweiten Deputation über das allerhöchste Decret vom 8. Februar 1843, die Eisenbahnangelegenheit betreffend. (Besondere Berathung: 1. Punct. 6) die Flügelbahn von Löbau nach Zittau betreffend. — Fragstellung. — Abstimmung über den ersten Punct).

Nachdem die Sitzung um $\frac{3}{4}$ 10 Uhr von dem Präsidenten D. Haase in Gegenwart der Herren Staatsminister von Zeschau, Nostitz-Sandendorf und des königl. Commissar Kohlschütter, sowie von 69 Mitgliedern der Kammer eröffnet worden ist, trägt der Secretair Abg. D. Schröder das über die gestrige geheime Sitzung aufgenommene Protocoll vor.

Präsident D. Haase: Genehmigt die Kammer das vorgelesene Protocoll? — Wird einstimmig bejaht.

Präsident D. Haase: Ich ersuche die Abgg. Vogel und Klien, es mit mir zu unterzeichnen. — Dies geschieht.

Präsident D. Haase: Wir würden übergehen können zur Fortsetzung der Berathung des Berichts die Eisenbahnangelegenheit betreffend. Wir beginnen bei dem ersten Puncte unter 6., die Bahn zur Verbindung der südlichen Oberlausitz von Zittau ab mit der sächsisch-schlesischen Bahn (Flügelbahn von Löbau nach Zittau).

Der Referent Abg. Georgi (aus Mylau) trägt das hier einschlagende Deputationsgutachten vor (s. dasselbe in Nr. 1. d. Anhangs, Seite 22 bis 25).

Präsident D. Haase: Bei diesem Puncte hat der Abgeordnete Püschel zuerst das Wort.

Abg. Püschel: Ich finde mich veranlaßt, zur Unterstützung des Deputationsgutachtens einige Zusätze und erläuternde Bemerkungen zu machen. Besonders giebt mir Veranlassung die mehrfache Hinweisung, welche der Herr Separatvotant aus Freiberg auf diese Bahn gemacht hat. Es könnte diese, wenn sie auch, wie ich glaube, nicht aus einer üblen Meinung geschehen, dennoch den Erfolg haben, daß vielleicht

mehrere der Herrn Abgeordneten, denen die Umstände nicht so genau bekannt sind, wie mir, einen Zweifel darüber hegten, wie man die Sache anzusehen habe. Ich darf wohl als allgemein bekannt voraussetzen, welche Wichtigkeit die oberlausitzer Leinen- und Wollensfabrikation für das Land hat, welchen Ruf insbesondere ihre Damast- und Jacquardweberei im Auslande sich zu verschaffen gewußt hat. Die hohe Staatsregierung hat diese Verhältnisse im allerhöchsten Decrete trefflich beleuchtet, und im Bericht ist auf solche ebenfalls Bezug genommen worden, daher ich darauf nicht weiter einzugehen brauche. Die Bahn nun, von welcher hier die Rede ist, soll den Zweck haben, jener Industrie zu dienen, sie soll sie fördern, wenigstens erhalten, und es soll dieses namentlich dadurch geschehen, daß man beabsichtigt, die Hauptbahn bis in das Herz des eigentlichen oberlausitzer Fabrik- und Handelslebens auszudehnen. Es handelt sich also hierbei keineswegs um die Beförderung bloßer Localinteressen einzelner Ortschaften. Herrnhut und Zittau kommen hierbei nur in so weit in Betracht, als sie die Centralpuncte jenes Gewerbetriebs sind, wie man Chemnitz bei der Anlage einer erzgebirgischen Eisenbahn aus gleichem Grunde zu berücksichtigen gedenkt. Mag man auch die erzgebirgische Industrie nach Umfang und Werth höher stellen, als die oberlausitzer, was ich dahin gestellt sein lasse, so wird man mir doch wenigstens soviel zugeben müssen, daß, wenn man für nothwendig erachtet, der erzgebirgischen Industrie eine Aufhülfe durch Eisenbahnen zu gewähren, die oberlausitzer Industriellen ebenfalls einen gerechten Anspruch haben, auf eine wenigstens verhältnißmäßige Fürsorge der hohen Staatsregierung. Es würde sich mit den Grundsätzen der Parität schwerlich vereinigen lassen, wenn man die Letzteren ihrem Schicksale überlassen wollte, selbst auf die Gefahr hin, zu verkümmern. Der Staat würde hierdurch nicht nur seinem eignen Interesse entgegengetreten, er würde sogar dadurch ein großes Unrecht an einer Klasse seiner Angehörigen begehen, deren Zahl über Hunderttausend ist. Denken Sie sich, meine Herrn, eine oberlausitzer Eisenbahn als bloße Binnenbahn, und Sie werden mit mir darüber einig sein, daß man es gewiß für einen unverzeihlichen Fehlgriff ansehen müßte, wollte man eine solche Binnenbahn von Dresden aus nur bis Löbau führen und den südlich hinter Löbau gelegenen Theil der Provinz, wo der Hauptsitz der Industrie sich befindet, von dieser Wohlthat ausschließen. Die letztere südliche Bahnstrecke verliert aber an ihrer Bedeutsamkeit dadurch nicht, daß man theilweise die Oberlausitz mit einer Ei-