den Unterhaltungskosten für die Zukunft; gleichwohl aber wird dadurch dem Bedürfnisse jener Gegend abgeholfen werden. Ich glaubte diese Bemerkungen der geehrten Kammer zur Erwägung anheim geben zu müssen, und will nur noch in Bezug auf den Bericht eine einzige Berichtigung dahin machen, nämlich daß die Entfernung Zittaus von Löbau nicht bloß zwei Meilen, sondern $3\frac{2}{3}$ Meilen beträgt.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau): Hinsichtlich der Berichtigung des geehrten Abgeordneten über die Entfernung zwischen Löbau und Zittau habe ich zu bemerken, daß ich dabei nach der Vorlage gegangen bin, in welcher die Entfernung mit zwei Meilen angegeben ist.

Stellv. Abg. Müller (aus Chemnitz): Ich habe mich bis jetzt enthalten an der Diskussion über die Nützlichkeit und Nothwendigkeit der einzelnen Bahnstrecken Antheil zu nehmen, weil ich der Ansicht bin, daß einzelne Bahnen nur Provinzial-Interesse berühren. Das Wohl des Staats erfordert aber ein vollständiges Eisenbahnsystem. Dieß hat die Regierung vorgelegt, nachdem Jahre lange Verhandlungen vorangegangen sind; nachdem sogar von einer früheren Ständeversammlung bei Genehmigung des Expropriationsgesetzes die Wichtigkeit der meisten, heute uns vorliegenden Bahnlinien anerkannt worden ist. Die geehrte Deputation hat dieses Eisenbahnsystem in einem eben so ausführlichen als gründlichen Bericht wiederholt beleuchtet und beifällig begutachtet. Nach solchen Vorgängen aber, halte ich dafür, müssen wir die Integrität des aufgestellten Eisenbahnsystems festhalten, ohne Modification, ohne Verkürzung; denn jede Veränderung wird zur Folge haben, daß ein Sonderinteresse mehr, ein Landesvortheil weniger daraus hervorgeht. Die geehrte Deputation hat im Berichte sehr treffend zwei Hauptgesichtspuncte bezeichnet, welche bei Zusammenstellung des Eisenbahnnetzes aufzufassen waren. Erstens, Beförderung des Handels durch den Anschluß an das Ausland; und zweitens, Belebung der Industrie durch Erleichterung des Verkehrs im Innern nächst der Verbindung mit dem Auslande. So wie das Erzgebirge mit seiner dichten gewerbtreibenden Bevölkerung einer Eisenbahnverbindung nothwendig bedarf, und zwar zunächst in der Richtung, welche die geehrte Deputation vorschlägt, für welche sich so viele Städte verwendeten, denen man wohl zutrauen sollte, daß sie beurtheilen können, was ihnen frommt — eben so kann auch die Oberlausitz einer Binnenbahn nicht entbehren, wenn die, nächst der erzgebirgischen Bevölkerung gleich bedrängte, oberlausitzer Industrie nicht auch verkümmern soll. Hat die hohe Staatsregierung auch die lausitzer Flügelbahn als minder wichtig bezeichnet, so ist sie doch bedeutungsvoll genug, um jenem Landestheile die Bedingung zu sichern, von welcher die Aufhülfe des Nahrungsstandes unbezweifelt abhängt. Denn die Wahrheit des Satzes ist in diesem Kreise wiederholt anerkannt worden: „Leidet ein Theil, so leidet das Ganze", und ebenso: „Was Einem recht ist, das ist dem Andern billig." Ich wünsche daher, daß die geehrte Kammer auch die löbau-zittauer Bahn genehmigen möchte, indem sie das ganze Eisenbahnsystem in der vorgeschlagenen Maße annimmt. Jede Abänderung in irgend einer Art würde mir dasselbe als mangelhaft erscheinen lassen.

Abg. Hensel: Nach dem, was die beiden geehrten Sprecher vor mir, besonders aber der Abgeordnete Püschel, ausführlich und speciell über die Bahn von Löbau nach Zittau entwickelt haben, kann ich nur Weniges hervorheben, wenn ich nicht zu sehr in Wiederholung verfallen will. Mir scheint es auch offenbar, daß Herrnhut und Zittau mit ihrer volkreichen Umgebung im ähnlichen Verhältnisse wie Chemnitz zur vaterländischen Gewerbthätigkeit und zum allgemeinen Verkehr stehen. Es ist aber anerkannt, daß die inländische Industrie, um mit dem Auslande Concurrenz zu halten, wesentlicher Unterstützung bedürfe, und daß bei den gegenwärtigen Zuständen die allerbeste Hülfe durch Anlegung von Eisenbahnen gewährt werden könne. Hierzu kommt, daß die Lage von Zittau, namentlich zugleich auch in Rücksicht auf die Fortsetzung des sächsischen Bahnbetriebs bis Görlitz, ganz geeignet ist, einen Anziehungspunct für denjenigen ausländischen Verkehr zu bilden, welcher ohne Eisenbahnverbindung für Sachsen verloren gehen würde. Die zum Theil noch bestehenden günstigen Verhältnisse von Zittau, insonderheit aber sein früherer Flor, beweisen, wie beachtungswerth die ihm zunächst liegenden volk- und gewerbreichen Bezirke von Böhmen sind. Auch hat die Stadt Zittau bis in die neueste Zeit sich an der Hoffnung genährt, daß die Hauptverbindung mit Böhmen durch ihre Marken führen werde. Es sind also allerdings Gründe gleichen Bedürfnisses und gleicher Gerechtigkeit, welche für die Binnenbahn nach Chemnitz und nach Zittau sprechen, ja es stellt sich die Bahn von Zittau insofern noch einfacher zur Entscheidung dar, als ihr kein Separatvotum entgegensteht, und als auch der Herr Separatvotant gestern ausdrücklich erklärt hat, daß alles dasjenige, was er (s. Nr. 1. d. Anhangs, S. 44.) im Separatvotum angegeben, durchaus nicht gegen Zittau, sondern nur als Beweismittel für seine besondere Meinung in Bezug auf Freiberg dienen soll. Was den Betrieb dieser Bahn hinsichtlich der Dampf- oder Pferdekraft betrifft, so trete ich vor jetzt der Ansicht bei, welche die Deputation aufgestellt hat. Wenn ich mich überhaupt gern für das von der hohen Staatsregierung vorgelegte allgemeine Eisenbahnsystem, wie es auch die geehrte Deputation bevorwortet hat, erkläre, so geschieht es zugleich mit besonderer Rücksicht auf die Binnenbahn von Löbau nach Zittau.

Stellv. Abg. Gehe: Meine Absicht ist, mich anzuschließen der Rede des geehrten Abgeordneten Püschel, und ich will das Gesagte nicht wiederholen. Es sind mir die Handelsverhältnisse der Oberlausitz bekannt, und ich kann es bestätigen, daß große Nachtheile für die ganze Provinz daraus entstehen würden, wenn Zittau nicht in das Eisenbahnsystem aufgenommen würde. Es bleibt darüber kein Zweifel, daß die Lausitz viel verlieren würde, wenn nicht der zeitherige Verkehr dem Lande verbliebe. Gegenwärtig hat sich durch die Provinz ein großer Theil des Transportes von Süden nach dem Norden und umgekehrt bewegt, und die Frachtfrequenz aus der Levante und Oestreich nach Sachsen und weiter hat größtentheils den Weg über Zittau eingeschlagen, wie die hohe Staatsregierung