

zufolge der Zollregister bestätigt wird. Die Lausitz hatte diesen bedeutenden Zug, weil der Uebergang über das Gebirge bei Zittau leichter ist, als über die hohen Gebirge bei Hellenborn und Joachimsthal. Das schwere Fuhrwerk wählte vorzugsweise den Gebirgspfad bei Zittau; künftig aber tritt die Concurrenz der Eisenbahn im Elbthale ein. Es steht der Lausitz durch die Eisenbahn auch ein Verlust bevor für die Benutzung ihrer Pferde. Wenn die Pferde bei der Landwirthschaft nicht gebraucht wurden, so pflügten sie benutzt zu werden, um die Güter theils nach Dresden zu schaffen, theils von Dresden zu holen; dieser Zwischenverdienst muß künftig verloren gehen. Wenn der Provinz indessen die alte Handelsstraße bleibt, so werden diese Nachteile weniger fühlbar sein.

Ich wünsche daher, daß die zittauer Zweigbahn in das System aufgenommen werde, und der dresden-görlitzer Bahn angezweigt und dieser zur Pflicht gemacht würde, nach einem gewissen Termine die Zweigbahn nach Zittau zu bauen, so daß der Plan schon jetzt auf Zittau mit berechnet werde. Es sind die Nachteile nicht zu verkennen, die mit dem Bau einer Pferdebahn verbunden sind, indem der Bau leichter und weniger dauerhaft ist, als bei Bahnen, die auf Locomotivenbenutzung berechnet sind. Indessen wird bei dieser Linie doch mit Pferdebahn durchzukommen sein. Ich habe schon die Besorgniß geäußert, daß dem Betriebskapitale des Landes nur zu viel Kraft entzogen werden könne, durch die große Umfanglichkeit der Eisenbahnanlagen in der gegebenen Zeit. Insofern ist mir das Anerbieten erwünscht, welches die Stadt Zittau mit einer Summe von 300,000 Thalern gemacht hat. Ich kann die Ansicht der geehrten Deputation nicht theilen, daß man von dieser Betheiligung absehen möge. Ich kann nicht die Nachteile darin finden, daß dieß einen Miscredit veranlassen könne für die allgemeine Ausgabe von Actien. Wenn sich Zittau mit 300,000 Thalern betheiligen wird, so wird doch ein Actienkapital dieser Höhe fest und dauerhaft angelegt, und es werden diese Actien nicht im Verkehr sein, und die Möglichkeit und der Nachtheil der Agiotage wird um so viel vermindert. Alles dieß bestimmt mich, zu wünschen, daß diese Zweigbahn gleich mit in das System aufgenommen, und daß der dresden-görlitzer Bahn zur Pflicht gemacht werde, dieselbe später auch zu bauen. Erwidern möchte ich noch auf wiederholt ergangene Aeußerungen, daß es zuträglich sei, wenn der Staat sich in Handel und Fabrikwesen nicht direct einmische, und daß Handel und Industrie sich um so freier entwickeln sollen, wenn sich keine Behörden darein mischen. Nur ein Wort in Bezug hierauf. Ich habe nicht unmittelbare Einmischung und directe Geldhülfen gewollt, sondern daß durch organische Einrichtungen dahin geholfen werde, die Intelligenz den Gewerben allgemeiner zuzuwenden, daß durch bessere Systeme eine allgemeinere Verbreitung nützlicher Fortschritte eingeführt werde. Jetzt findet sich nicht leicht ein Gewerbsmann berufen, des Andern Lehrmeister zu werden; oder ein Kaufmann kann dem Handel nicht eine andere Richtung geben. Jeder arbeitet für sich. Ein guter Wille, der auf's Allgemeine gerichtet wäre, geht verloren, könnte aber durch eine bessere Or-

ganisation der Verhältnisse nützlich gemacht werden. Ein Mehreres habe ich, was meine früheren Aeußerungen betrifft, nicht gemeint.

Abg. von Thielau: Wenn ich mich mit dem Bericht einverstanden erklärt habe, so ist es geschehen, weil ich zu fürchten Ursache hatte, es würde auf den Vorschlag der Regierung nicht eingegangen werden, dorthin eine Bahn mit Dampfkraft zu bauen. Wenn angeführt worden ist, daß die Gegend bei Chemnitz Anspruch auf eine Bahn, und zwar mit Dampfkraft habe, weil man sonst nur eine halbe Maßregel ergreifen würde, und nach langem Harren nur die Hoffnungen getäuscht werden würden, so bemerke ich, daß durch die Anlegung einer Pferdebahn an sich, mehr aber durch Verweigerung einer Bahn überhaupt, auch in der zittauer Gegend die Hoffnungen werden getäuscht werden. Denn größere Hoffnungen hatte gewiß keine Stadt, als Zittau, daß dorthin eine Eisenbahn würde gebaut werden. Ich bin der Deputation auch deshalb beigetreten, weil diese Flügelbahn heute noch nicht gebaut, also die Staatsregierung Zeit haben wird, zu überlegen, ob nicht der nächsten Ständerversammlung ein anderer Plan vorzulegen sei. Es ist ein bedeutender Irrthum in der Regierungsvorlage und in dem Deputationsgutachten, wenn es darin heißt, daß die Anlage einer Eisenbahn über die doppelte Länge betragen werde im Vergleich zu dem jetzigen Tracte. Der jetzige Tract beträgt $3\frac{1}{2}$ Meilen, nicht aber 2 Meilen, wie schon der Abg. Püschel bemerkt hat, so daß also bei Weitem nicht die doppelte Länge des Tracts erforderlich ist. Man nennt diese Bahn eine Localbahn, was heißt das? jede Bahn ist eine Localbahn für die einzelnen Orte, die sie berührt. Jede Bahn dient den Localinteressen jedes einzelnen Ortes. Aber es gewinnt durch diese Bahn nicht bloß Zittau und Herrnhut, sondern der gewerbreichste Theil einer ganzen Provinz. An diesem Fehler in dem Berichte ist aber die Deputation nicht Schuld, sondern in der Vorlage ist der Tract zu 2 Meilen angegeben. Ich darf erwarten, daß man den gerechtem Ansprüchen der dortigen Gegend mindestens durch eine Flügelbahn auf Pferdekraft entsprechen werde, bin aber auch der Meinung, daß man es der Gesellschaft, welche die Bahn von Dresden nach Görlitz baut, zur Pflicht mache, auch diese Bahn nach Zittau zu bauen.

Abg. Sachße: Der Herr Abg. Püschel nahm an, daß in meinem Separatvoto und zwar im 11. Abschnitt Nachtheiliges über die Seitenbahn nach Zittau enthalten sei, allein es soll dieß, wie auch bereits von einer andern Seite bemerkt worden ist, und ich schon erklärte, nicht der Fall sein. Die Fassung konnte allerdings zu diesem Mißverständnis Veranlassung geben; aber dieser 11. Abschnitt sucht nur nachzuweisen: „Was dem Einen recht ist, ist dem Andern billig.“ Die Nothwendigkeit einer Bahn nach Zittau ist auch mir lebhaft gegenwärtig. Diese Nothwendigkeit nehme ich aber um so mehr auch für den größten Theil des Erzgebirges in Anspruch, daß man aus demselben Grunde, aus welchem man nach Zittau bauen will, auch das Erzgebirge berücksichtige und erörtere, ob man nicht über Freiberg nach Dresden bauen könne, was aller Welt genügen