

den. Das Beispiel einer Betheiligung einer großen Stadt kann für die fernere Actienzeichnung mächtig wirken. Die etwaigen Nachtheile, welche man befürchtet, können dadurch vermieden werden, daß man die Unterhandlungen im Geheimen führt. Es dürfte als eine Ehre für Zittau angesehen werden, daß es vorzugsweise Actien bekommt.

Abg. von Thielau: Der Abgeordnete wünscht das Kapital zu diesem Zwecke zu erhalten, um dem Gewerbe nicht zuviel Kapitalien zu entziehen. Es fragt sich aber, wo Zittau das Kapital her bekommen soll? Es hat es nicht baar liegen, und ob es nicht ebenfalls für das Gewerbe angelegt ist, mag ich nicht untersuchen. Ob man von dieser Stadt oder von Privatpersonen spricht, scheint einerlei zu sein. Ich halte die ganze Maßregel für unrichtig. Man baut nicht für Zittau, sondern im Interesse des ganzen Landes, und ich leugne, daß es eine Localfrage ist. Wenn einmal der betreffenden Commune ein Opfer auferlegt werden soll, so würde ich glauben, daß eben so gut die Orte, wo die andern Bahnen ausmünden, Dresden und Chemnitz, nach gleichem Verhältniß dazu beitragen müßten. Der Abgeordnete will die Bedingung unter einer freundlichen Geschäftsform verstecken, es scheint mir aber eines Theils nicht recht klar, was derselbe darunter verstanden wissen will, während er doch eine Bedingung auferlegen will, andern Theils aber des Staats unwürdig, einen Schein anzunehmen, der nicht vorhanden ist.

Stellv. Abg. Gehe: Wo nichts ist, da ist nichts zu lösen, wo eine Commune keine Kapitale hat, da kann sie auch keine beitragen. Deshalb ist das Beispiel nicht anzuwenden, daß Dresden und Chemnitz gleichfalls Kapitale beitragen müßten. Die Stadt Dresden hat in neuerer Zeit selbst Anleihen machen müssen. Ich finde es übrigens des Staates nicht unwürdig, freiwillige Beiträge zu den Staatsbedürfnissen anzunehmen; warum nicht auch eine freiwillige Actienbetheiligung? Denn nach der Regierungsvorlage scheint es auf ganz freier Unterhandlung zu beruhen, daß Zittau sich dazu bereit erklärt hat.

Abg. Püschel: Beide Communen würden die Offerte nicht gemacht haben, wenn sie nicht die Ueberzeugung hätten, daß die oberlausitzer Bahn mit einer Zweigbahn rentabel sein würde. Diese Ueberzeugung kann sich dann gewiß nicht ändern, wenn nach dem Vorschlage der Deputation die Baukosten eine Verminderung erleiden werden, und wie es jenen Ortschaften immer frei stehen wird, Kapitalien dabei anzulegen, so werden sie diese Betheiligung gewiß auch nicht unterlassen.

Abg. Brockhaus: Auch heute muß ich mich äußern, wie ich es gestern gethan habe, und kann den Ansichten der Sprecher vor mir nicht beistimmen. Dem, was der Abg. Püschel von der Wichtigkeit und Nothwendigkeit, daß Zittau mit der schlesischen Eisenbahn in Verbindung gebracht werde, angeführt hat, stimme ich bei, ich kann es aber nicht für zweckmäßig halten, daß diese Seitenbahn schon jetzt in das System aufgenommen, und der Gesellschaft, welche sich bilden wird, um den Bau der Bahn von Dresden nach Görlitz zu übernehmen, die Verpflichtung auferlegt werde, auch diese Seitenbahn zu

bauen. Ich halte es um so weniger für zweckmäßig, daß wir dieß jetzt festsetzen, da genaue Berechnungen nicht vorliegen, und es noch die Frage ist, ob, wenn einmal gebaut wird, und der Unterschied zwischen einer Pferdebahn und einer Dampfbahn nicht so bedeutend sich herausstellt, als man jetzt annimmt, man nicht lieber sich für das Ganze entscheiden wird, als für die Hälfte. Ich werde gegen die Deputation und dafür stimmen, daß Alles, was nicht allein darauf berechnet ist, Sachsen mit dem Auslande durch Eisenbahnen in Verbindung zu setzen, einstweilen ajournirt werde. Ich erwarte keinen so unbedingten Segen von den Eisenbahnen und wünsche, daß wir nicht zu viele auf einmal zu bauen unternehmen.

Secretair Abg. D. Schröder: Ich glaube nicht, daß die Stadt Leipzig die Gesinnung des Herrn Abgeordneten Brockhaus theilt. Da das Land seit 6 Jahren Alles dafür gethan hat, daß Leipzig mit Eisenbahnen versehen und sein Verkehr ihm erhalten werde, so kann ich mir nicht denken, daß es im Sinne Leipzigs liegt, daß wir die Frage über den Bau anderer, die übrigen Theile des Landes berührender Eisenbahnen ajourniren sollen.

Abg. Brockhaus: Auf das, was Herr D. Schröder gegen mich anführt, erlaube ich mir zu bemerken, daß ich mich allerdings nicht als einen Abgeordneten betrachte, um im Namen der Stadt Leipzig zu sprechen, sondern ich glaube hier im Interesse des Staats nach meiner besten Ueberzeugung sprechen zu müssen.

Abg. D. von Mayer: Ich glaube, daß dieser kleine Eisenbahnzug nicht nur im Interesse der Oberlausitz, sondern auch im Interesse des übrigen Landes begründet ist. Es muß Bahnen geben, welche, wenn sie auch nicht selbst mit dem Auslande verbunden sind, doch den großen Haupteisenbahnen Güter und Personen zuführen. Zittau ist in dieser Beziehung ein wichtiger Ort. Es ist nicht zu viel erwartet, wenn man annimmt, daß von einem großen Theile Böhmens rechts der Elbe, von Reichenberg bis Prag, diese Zweigeisenbahn der Oberlausitz benutzt werden wird, besonders was den Personenverkehr betrifft. Wenn auch nur eine Pferdebahn errichtet wird, so kann man von dieser unter den gegebenen Umständen fast dasselbe als von einer Dampfbahn erwarten. Denn der Personentransport von Zittau nach Löbau wird ziemlich eben so schnell stattfinden, als durch Dampf, und von da aus wird man mit der großen Eisenbahn in Berührung kommen, welche Sachsen an zwei Seiten mit dem Auslande in Verbindung setzt. Ich glaube nicht, daß man die fragliche Bahn als eine solche Binnenbahn ansehen dürfe, welche nur im Interesse von Zittau und Herrnhut liege. Was Herrnhut anlangt, so wird für dieses der Nutzen der Bahn wohl nur gering sein, ja es steht zu befürchten, ob nicht vielleicht sogar einige Nachtheile daraus für dasselbe hervorgehen werden. Daß aber, wenn diese Bahn auch nur den großen, fabrikreichen District der südlichen Oberlausitz anschließt, schon viel gewonnen wird, ist nicht zu leugnen. Deshalb will man ja auch Chemnitz zu einem Emporium für das Gebirge machen, und wäre die Ansicht des Abg. Brockhaus richtig, so müßte er