

auch gegen die Chemnitz-Bahn stimmen, dafern Chemnitz nicht von beiden Seiten in Verbindung mit dem Auslande komme. In derselben Lage aber, wie Chemnitz mit dem Gebirge, befindet sich auch Zittau mit der südlichen Oberlausitz und der Gegend von Reichenberg, welche allein ein Gewicht in die Waagschale werfen kann, welches noch gar nicht zu berechnen ist.

Abg. von Sablenz: Der Abgeordnete Brockhaus wird wissen, daß von einer Bewilligung zur Zeit keine Rede ist, sondern nur davon, die fragliche Bahn in das allgemeine Eisenbahnsystem aufzunehmen. Die Wichtigkeit derselben ist bereits entwickelt worden, und ich hätte nur noch eine Bemerkung darüber zu machen, wie nothwendig es im Interesse des Staats sei, der sich bildenden Gesellschaft sofort diese Verpflichtung mit aufzuerlegen. Der Gesellschaft nämlich, welche sich jetzt gründet, wird diese Bedingung leicht auferlegt werden können; anders aber wird es, wenn dieß nicht jetzt geschieht; später für sich allein bestehend, wird sich keine Gesellschaft finden, welche die Bahn nach Zittau baut, und dann würde der Staat diese Bahn allein auf seine Kosten bauen müssen; denn zur Hälfte kann und muß diese Linie als eine Verbindung mit dem Auslande angesehen werden. Im Interesse des Staates also, damit er nicht später gezwungen werde, allein zu bauen, halte ich es wünschenswerth, daß diese Bahn sofort in das allgemeine Netz der Eisenbahnen mit aufgenommen werde.

Präsident D. Haase: Es scheint Niemand weiter über die Bahn unter 6. sprechen zu wollen. Es wird also nun der Referent das Schlußwort haben. Wegen der Fragstellung werde ich später eine Frage an die Kammer richten.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau): Es ist die Deputation von einer einzigen Seite angegriffen worden, von dem Abg. Brockhaus. Seine heutigen Aeußerungen waren der Nachhall seiner gestrigen, als er dem Erzgebirge zurief, es könne an eine Bahn für das Erzgebirge in 10 Jahren einmal gedacht werden. Die Ansichten darüber, ob Eisenbahnen mehr für den Binnenverkehr, oder mehr nach dem Auslande hin gebaut werden müssen, sind sehr verschieden. Lage Sachsen nicht mitten im Herzen Deutschlands, hätte es sich nicht fortwährend der Gefahr ausgesetzt gesehen, seinen Verkehr zu verlieren, indem es von den Eisenbahnen umgangen würde, so wäre ich zweifelhaft gewesen, welchem Systeme ich mich zugewendet hätte, ob dem Baue für den Binnenverkehr oder nach Außen. Unstre geographische Lage hat uns das Letztere streng vorgeschrieben; daß aber, nachdem alle Verbindungen mit dem Auslande gesichert sind, wir daran denken müssen, auch dem Binnenverkehr die Vortheile der Eisenbahnen zu sichern, darüber wird wenig Zweifel bestehen. Daß in dieser Beziehung auch die zittau-löbauer Bahn von Wichtigkeit ist, hat der Abg. Brockhaus nicht bezweifelt. Ja, es besteht in Beziehung auf diese Bahn eine gewisse Beziehung zu dem Auslande, welche es allerdings wünschenswerth macht, diese Bahn in das System mit aufzunehmen. Der Verkehr in der reichenberger Gegend ist außerordentlich groß, es ist die wichtigste Fabrikgegend Böhmens, und es haben über den Verkehr, der dort stattfindet, der Deputation Zahlen vor-

gelegen, die höchst bedeutend sind. Aus dieser Betrachtung wird das Gutachten der Deputation vollkommen gerechtfertigt sein. Es hat allerdings die Deputation in ihrem Berichte ausgesprochen, daß sie wünsche, daß der Bau dieser Flügelbahn der Gesellschaft zu dem Zeitpunkte zur Pflicht gemacht werde, wo die Staatsregierung nach Vernehmung mit den Ständen die Ausführung für erforderlich erachten werde. Die Deputation hat dieß ausgesprochen, weil sie annehmen mußte, daß, wenn dieser Bau der Gesellschaft nicht von vorn herein zur Pflicht gemacht würde, entweder der Bau dieser Bahn dann dem Staate ganz anheim fallen, oder die Gesellschaft sehr onerose Bedingungen stellen könnte. Die Ausführung selbst aber soll ausdrücklich der Vereinigung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten bleiben, es kann nicht eher daran gedacht werden, als bis von den Ständen die Bewilligung ausgesprochen worden ist.

Abg. Todt: Ehe zur Fragstellung übergegangen wird, erbitte ich mir noch das Wort.

Präsident D. Haase: Die Debatte ist geschlossen, und ich werde daher erst der geehrten Kammer meine Vorschläge hinsichtlich der Fragstellung machen.

Abg. von Sablenz: Ich wollte mir auch noch über die Fragstellung das Wort erlauben.

Präsident D. Haase: Ich glaube, meine Herren, wir werden bei dem Punct zu 1. über jede der einzelnen Nummern, also über jede der einzelnen Bahnen besonders abzustimmen haben. Zunächst also würde über die Bahn von Leipzig über Altenburg, Werdau und Plauen bis Hof; sodann über die Bahn von Dresden nach der böhmischen Grenze; hierauf über die Bahn von Dresden nach Löbau; 4. über die Bahn zur Verbindung von Leipzig mit der thüringischen Eisenbahn, Beschluß zu fassen sein. Bei Nr. 5. — die Bahn von Chemnitz-Niesa — tritt das Separatvotum des Abg. Sachse ein, und es kommt dabei auch der Antrag des Abg. Rahlenbeck in Frage, insofern, als derselbe noch den Tract von Zwicau nach Chemnitz in unser Eisenbahnsystem mit aufgenommen zu sehen wünscht. Was nun den letzten dieser beiden Anträge anlangt, so ist derselbe zugleich connex mit dem Punct zu 3., wo die Deputation beantragt, das Expropriationsrecht auf der Linie Zwicau-Chemnitz aufzuheben. Ueber diesen Punct ist noch gar nicht debattirt worden, sondern er ist bloß beiläufig bei Erörterung des Antrags des Abg. Rahlenbeck zur Sprache gekommen. Ich glaube nun, daß die Frage bei der Bahn unter Nr. 5. sich zunächst auf das Deputationsgutachten beschränkt, und man erst dann, wenn das Deputationsgutachten abgeworfen würde, auf das Separatvotum und den Antrag des Abgeordneten Sachse übergehen könnte, indem die Deputation in ihrer Mehrheit, wenn sie sich nicht dessen begiebt, das Recht hat, ihren Antrag vor dem der Minorität, hier des Abg. Sachse, zur Abstimmung gebracht zu sehen. Endlich halte ich dafür, daß der Antrag des Abg. Rahlenbeck erst dann zur Abstimmung kommen könne, wenn über den Punct zu 3. debattirt ist. Wenn bei Punct 3. der Antrag des Abg. Rahlenbeck angenommen wor-