

Bezugsorten, welches Hamburg und namentlich auch Leipzig ist, möglichst nahe ist, was auf anderm Wege durch den Bau einer Eisenbahn nach Dresden nicht erreicht werden würde. Ich kann versichern, daß dem Ministerium vielfache und zwar kaufmännische Berechnungen darüber vorlagen, um die sonderbare Erscheinung zu erklären, daß viele Fabrikmaterialien und Waarenbezüge aus jenen Gegenden hauptsächlich und immer noch über Hamburg gehen, während die östreichische Regierung dem Hafen in Triest die größten Erleichterungen zugestanden hat, da die k. k. östreichische Regierung von dem Waarentransporte, wenn die Waaren aus Triest bezogen werden, durchaus keinen Durchgangszoll erhebt. Auch ist nicht zu leugnen, daß ich einige Zeit der Meinung war, es würde vielleicht durch Anlage einer Eisenbahn nach Triest sich dieses Verhältniß ändern. Indessen nur vor kurzer Zeit ist mir ein Calcul eines Kaufmanns gekommen, der versichert, daß sich das Verhältniß auch dadurch nicht ändern würde, daß es auch fernerhin billiger sein würde, diese Gegenstände über Hamburg zu beziehen. Es kommt allerdings dazu, daß auf diesem Bezuge die Elbe benützt werden kann, die einen wohlfeilern Transport gewährt, und daß die Vortheile, welche durch Anlage einer Eisenbahn nach Triest erreicht werden, künftig auch wieder in einer andern Richtung dadurch gänzlich ausgeglichen werden, daß wir binnen kurzer Zeit eine Eisenbahn bis Hamburg haben werden, denn es wird diese fortgesetzt von Hannover bis nach Hamburg hin, wo die Verbindung in derselben Richtung stattfindet. Noch halte ich es für meine Pflicht, die geehrte Kammer daran zu erinnern, welche Hoffnungen und Aussichten man der Stadt Chemnitz und dem Gebirge bereits am Landtage 1840 eröffnet hat. Ich gebe zu, daß es in der Wirklichkeit keinen großen Vortheil haben wird; denn wir sind darüber einig, daß wir vollauf zu thun haben werden, um die Bahnen, zu welchen wir contractlich verpflichtet sind, auszuführen. Indessen, nachdem so viel Zeit verflossen ist, darüber noch Ungewißheit zu lassen, ob von Chemnitz aus eine solche Bahn in dieser oder jener Richtung zu bauen ist, scheint mir mit den früheren Erklärungen in einigem Widerspruche.

Referent Bürgermstr. Schill: Die Abstimmung wird erst später erfolgen.

Im Berichte heißt es weiter:

Zu 2.

Als zweite Verbindungsbahn im Inlande wird die zittau-löbauer Flügelbahn

bezeichnet. Die hohe Staatsregierung hat in (Nr. 1. des Anh., S. 5 flgd.) der Decretsbeilage deren Aufnahme in das Eisenbahnsystem und somit die Betheiligung des Staates an die Vorausschickung geknüpft, daß die beiden Orte Herrnhut und Zittau ein, der Bedeutung des Gegenstandes und ihren örtlichen Hilfsmitteln entsprechendes Opfer bringen.

Die zweite Deputation der zweiten Kammer und letztere selbst haben zwar von dieser Bedingung abgesehen, sie haben dagegen aus den im (Nr. 1. des Anhangs, S. 23) jenseitigen Berichts enthaltenen Gründen nur die Anlegung einer Pferdebahn bevorwortet, zugleich aber sich dahin ausgesprochen,

daß dem Verein, welcher das sächsisch-schlesische Eisenbahnunternehmen erhält, die Verbindlichkeit zum Bau der beregten Flügelbahn auferlegt werde.

Die unterzeichneten Deputationen glaubten sich verpflichtet, bei dieser Binnenbahn zuvörderst genauer zu erwägen, ob bei ihr diejenigen Bedingungen vorhanden seien, welche eine Betheiligung des Staates rechtfertigen können; es mußte hierbei der oben herausgehobene Grundsatz zum Maßstabe dienen.

Schon der Umstand, daß die Staatsregierung den Bau dieser Bahn und die Betheiligung des Staates an eine Bedingung geknüpft hat, wie sie nirgends weiter vorkommt, mußte zu der Vermuthung führen, daß diese Bahn nicht sowohl im Landesinteresse geboten werde, als vielmehr localen Zwecken dienen und locale Wünsche befriedigen solle. Es wird in der Decretsbeilage (s. Nr. 1. des Anhangs, S. 6) zugegeben, daß diese Bahn den Charakter einer Localbahn nicht ganz verleugnen könne, und das, was im jenseitigen Bericht (s. Nr. 1. des Anh., Seite 22 flgd.) darüber gesagt worden ist, bestärkt die Ansicht noch mehr, daß sie nur eine Localbahn sei.

In der Discussion der zweiten Kammer ist zwar geäußert worden, daß sie die Verbindung mit dem gewerbreichsten District Böhmens, Reichenberg und Umgegend, vermitteln solle, und deshalb als eine Verbindungsbahn ins Ausland zu betrachten sei; allein nach der Ansicht der Majorität der Deputationen wird, wenn dieß auch der Fall sein sollte, die Bahn immer nicht den Charakter einer Verbindungsbahn mit dem Auslande, im Sinne des jetzigen Systems, annehmen können, weil ja nur die Verbindung mit einem Grenzorte dadurch erlangt würde.

Die Majorität der Deputationen verkennt keineswegs, daß diese Flügelbahn für Zittau mit seiner dichtbevölkerten Umgegend sehr wünschenswerth sei, sie verkennt ebensowenig, daß das dortige, umfangreiche Gewerbe- und Fabrikwesen einen großen Nutzen von einer solchen ziehen würde; sie stellt nur in Abrede, daß diese Bahn im wirklichen Landesinteresse liege, denn die Entfernung Zittaus von Löbau ist so gering, daß die Benutzung der Hauptbahn sehr leicht wird; sie ist der Meinung, daß durch die sächsisch-schlesische Bahn dem nothwendigen Bedürfniß vollkommen genügt werde, und daß Zittau durch selbige gegen den größten Theil des Gebirges im Vortheil ist.

Wie es scheint, hat man diese Bahn zu einer Gleichstellung der Oberlausitz mit dem Gebirge aufgenommen. Die Verhältnisse beider Landestheile sind aber so verschieden, daß eine Ausgleichung nicht nöthig ist.

Durch die Richtung der leipzig-dresdner und sächsisch-baierischen Bahn war das innere Land von aller Eisenbahnverbindung ausgeschlossen; und hier gebietet es das Wohl des Landes, die Nachtheile, die die gewählten Tracte nach sich gezogen haben, einigermaßen auszugleichen.

Die chemnitz-riesaer Bahn läßt den größten Theil des gewerbreichen Gebirges noch weiter von der Eisenbahnverbindung entfernt, als dieses in Beziehung auf Zittau und Umgegend der Fall ist; ja die chemnitz-riesaer Bahn wird nach der Ansicht derjenigen Mitglieder der Deputationen, welche dem Erzgebirge angehören, den Namen „erzgebirgische Verbindungsbahn“ gar nicht führen können, weil sie eben in das eigentliche Erzgebirge nicht einschneidet, und sie verdient deshalb mehr den Namen: innere Verbindungsbahn.

Dieselben Mitglieder der Deputationen ergreifen diese Gelegenheit, das Erzgebirge dagegen, daß man die chemnitz-riesaer Bahn ihm dereinst zurechnen möge, zu wahren.