

Ganz anders verhält es sich mit der sächsisch-schlesischen Bahn; der Tract, wie er jetzt vertragsmäßig feststeht, wurde hauptsächlich, und dieß mit nicht geringen Opfern, im Interesse der Oberlausitz gewählt, sie durchschneidet diesen Landestheil, und läßt alle Theile dieser Provinz in nicht zu großer Entfernung, sie dient deshalb zugleich als Binnenbahn, und es würde in der That eine kaum zu rechtfertigende Ungleichheit gegen die übrigen Landestheile, namentlich das Erzgebirge sein, wenn man daneben mit Unterstützung des Staates noch die vorgeschlagene Flügelbahn bauen wollte. Es kann dabei nicht darauf ankommen, ob die Bahn rentiren wird oder nicht, sondern es handelt sich nur darum, ob der angenommene Grundsatz hinsichtlich der Betheiligung des Staates consequent durchgeführt werden soll oder nicht. Das erstere erscheint der Majorität der Deputationen durchaus erforderlich, da, wenn man einmal davon abgeht, es Recht und Billigkeit erheischen würde, auch in andere Landestheile Binnenbahnen — mögen sie mit Dampf oder mit Pferdekraft betrieben werden können — zu führen.

Die Majorität der Deputationen beantragt nach diesem Allen:

die zittau-löbauer Flügelbahn aus dem Eisenbahnsystem zu entfernen.

Wenn sie weiter unten demohngeachtet darauf antragen wird, das Expropriationsgesetz auf diese Linie auszudehnen, so geschieht es, um jene Gegend in den Stand zu setzen, aus eignen Mitteln eine Eisenbahnverbindung sich zu verschaffen, was nicht ausgeschlossen sein soll. Ein Mitglied der Deputationen dagegen empfiehlt:

dem Beschluß der zweiten Kammer beizutreten, und diese Flügelbahn — als Pferdebahn — in das System mit aufzunehmen.

Domherr D. Günther: Das Mitglied der Deputation, welches von der Ansicht der übrigen sich getrennt hat, bin ich, und ich erlaube mir, jetzt meine Ansicht zu rechtfertigen, aber in der größten Kürze, in Betracht der Kürze der uns gestatteten Zeit. Die Bahnverbindung zwischen Zittau und Löbau scheint mir nicht etwa bloß im Interesse der beiden Städte, sondern in dem des ganzen Landes ein nothwendiges Glied des Eisenbahnsystems zu sein. Die südliche Oberlausitz ist es, durch welche der Handel mit einem großen Theile Böhmens vermittelt wird. Daß dieß wahr sei, daß schon jetzt diese Handelsverbindung stattfindet, daß sie von der größten Bedeutung sei, das glaube ich nicht erst darthun zu müssen. Da wir den Präses dieser Provinz in unserer Mitte haben, so kann ich mich auf sein Zeugniß berufen. Wenn wir diese Bahn als eine Pferdebahn bauen, die einen nicht sehr bedeutenden Aufwand machen wird, so werden wir nicht nur diese Verbindung erhalten, sondern wir werden sie vielleicht auch in sehr kurzer Zeit unter Hinzutritt gewisser günstiger Umstände um ein Ungemeines erweitert sehen. Diese günstigen Umstände beruhen darin, daß höchst wahrscheinlich der österreichische Staat von der Strenge seines bisherigen Zollsystems abgehen, und dadurch die Verbindung mit dem Auslande erleichtern wird, eine Hoffnung, wozu namentlich der Umstand berechtigt, daß Oestreich Eisenbahnen nach dem Auslande zu bauen beabsichtigt und bereits in Angriff genommen hat. Es wird ferner diese Verbindung dadurch noch vortheilhafter werden, daß ebenfalls wahrscheinlicher Weise Reichenberg

in Böhmen, die Commun oder eine dortige Privatgesellschaft, eine Eisenbahn nach Zittau bauen wird. Reichenberg ist aber nicht als einzelner Grenzort zu betrachten, sondern ist der Repräsentant des ganzen nordöstlichen Böhmen, in so weit es Handel treibt. Wenn wir dagegen eine Bahn von Löbau nach Zittau nicht bauen, so muß ich die Befürchtung aussprechen, daß wir eine Perle aus der Krone Sachsens reißen. Wir werden bewirken, daß der Handel der südlichen Oberlausitz, eines der allergewerbreichsten, bevölkertsten und zur Zeit wohlhabendsten Theile des Landes, bedeutend von der Stufe zurücksinkt, welche er durch Jahrhunderte lange Anstrengung seiner Bewohner sich erworben hat. Dieses Zurücksinken wird nicht ohne nachtheiligen Einfluß auf die übrigen Theile des Landes sein. Das Hauptbestreben der Handelspolitik muß sein, daß an gewissen Orten des Landes sich Mittelpuncte für den Handel bilden, von wo aus Reichthum und Wohlsein der Communen wie der Einzelnen im Lande ausgeht. Daß dieß hier nicht geschehen, daß vielmehr ein solcher Handelsmittelpunct zerstört werden wird, das ist die Befürchtung, die ich hege, wenn die löbau-zittauer Bahn vernachlässigt wird. Man wird sagen: Das wird sich Alles schon wieder finden! Ich erwidere aber: Es wird sich nicht wieder finden. Wenn einmal anderweite Verbindungen angeknüpft sind, so wird sich der Handel von Zittau wegwenden — es werden sich nach und nach die wohlhabenderen Leute von dort wegwenden, und es werden sehr bald die materiellen Bedingungen fehlen, unter welchen eine Eisenbahn nützlich sein kann. Das sind die Gründe, weshalb ich dringend empfehle zu müssen glaube, dem Gutachten der Deputation in dieser Beziehung nicht beizutreten. Es sind freilich auch nicht unwichtige Gründe dagegen vorgebracht worden, ich glaube aber nicht, daß sie unwiderlegbar seien. Man sagt erstens: Es ist diese Bahn eine Binnenbahn. Ich möchte das bezweifeln, und ich beziehe mich da auf Verschiedenes, was im vorliegenden Berichte selbst steht, wenigstens im Separatvoto, wo es heißt: „Man wird einer Bahn von Zittau nach Löbau weit weniger als mancher anderen den Namen einer bloßen Binnenbahn beilegen können, da sie der schlesischen Hauptbahn den wichtigen Verkehr des Auslandes von einer anderen Seite her zu führt und dadurch der genannten Hauptbahn und dem ganzen Inlande vielleicht sehr zu Statten kommen wird.“ Auch heißt es in dem Deputationsberichte selbst, daß jene Bahn als eine solche zu betrachten sei, welche sich auf die Voraussetzung gründe, daß Reichenberg sich anschließe. Es hat also nicht in Abrede gestellt werden können, daß diese Bahn in das Ausland führt, und wenn in dem Berichte gesagt ist, daß man sie nicht in dem Sinne eine Auslandsbahn nennen könne, wie die sächsisch-schlesische, sächsisch-böhmische oder die sächsisch-baierische Bahn, so will ich zwar zugeben, daß die in Frage stehende Bahn nicht von so großer entscheidender Wichtigkeit sei, wie diese Bahnen, aber es wird nicht geleugnet werden können, daß sie dennoch auch in das Ausland führt. Sie wird sich an eine Bahn des Auslandes anschließen und wahrscheinlich sehr bald, sobald man nur sieht, daß es in Sachsen Ernst ist, von