

Löbau nach Zittau zu bauen. Man hat ferner — ich wollte das hier bemerken, weil es in nächster Beziehung zu dem Verhältnisse einer Binnenbahn zu einer in das Ausland führenden Bahn steht, — man hat bei der Discussion wegen der Chemnitz-riesaer Bahn nicht ohne Grund bemerkt, daß über Binnenbahnen wenigstens jetzt nicht Beschluß zu fassen, vielmehr erst künftig darauf zurückzukommen sei. Das ist im Allgemeinen wahr; aber wenn man die Bahn von Löbau nach Zittau auch für eine Binnenbahn achten will, so muß ich bitten, wenigstens diesen Satz auf sie nicht anzuwenden. Denn es ist ja im Werke, daß diese Bahn von derselben Gesellschaft gebaut werde, welche die sächsisch-schlesische Bahn baut. Wird nun dieser Letztern nicht zur Bedingung gemacht, auch diese Bahn zu bauen, so weiß ich nicht, wer sie bauen soll. Will man, daß eine besondere Gesellschaft sich wegen dieser Bahn bilde, so kann ich nicht glauben, daß dieß im Interesse des Landes liege, und es würde muthmaßlich keine andere Folge haben, als daß sie nicht zur Ausführung käme. Welche Nachtheile dieß haben wird und muß, habe ich schon gezeigt. Man hat ferner gesagt, sie befördere nur die Localinteressen. Das muß ich bestreiten. Localinteressen sind es wenigstens nicht, welche mich bestimmen, der verehrten Kammer anzurathen, die Bahn nicht fallen zu lassen. Das ist natürlich und unvermeidlich, daß, wenn eine Bahn durch eine gewisse Stadt oder Gegend geführt wird, dieser Ort und diese Gegend besondern Nutzen davon habe. Nun wohl, wenn einige Orte unseres Landes dadurch wohlhabender, reicher an Bewohnern und Mitteln werden, ist das nicht ein Gewinn für unser Land? Aber es ist ein großer Irrthum, wenn man glaubt, es geschehe durch diese Bahn nur der südlichen Oberlausitz ein Gefälle. Der Handel mit Böhmen wird Hunderte und Tausende von Händen beschäftigen, es werden sich neue Verbindungen erzeugen, wodurch auch die entlegenen Theile von Böhmen Gelegenheit finden, ihre Producte abzusetzen, und uns dafür Erzeugnisse unseres Landes abzunehmen. Die Bahn ist also durchaus nicht als eine Localbahn zu betrachten, d. i. als eine solche, wodurch das Localinteresse gefördert werden soll. Hieraus folgt denn auch, daß man nicht verlangen könne, daß die Commune Zittau baue. Diese hat im Grunde kein stärkeres Interesse daran, als das ganze übrige Publicum. Man hat ferner noch gesagt, die Bahn werde durch die gute Chaussée ersetzt, welche zwischen Löbau und Zittau sich befindet. Am Ende wird hiernach jede Eisenbahn durch eine gute Chaussée ersetzt. Aber hat man die dresden-leipziger und die sächsisch-bayerische Eisenbahn nicht für unnöthig gehalten, obgleich gute Chaussées sich auf diesen Tracten befinden, so hätte ich geglaubt, daß man auch die Bahn von Löbau nach Zittau nicht für überflüssig, nicht für einen Luxusartikel halten dürfe. Aus diesen Gründen, — in Berücksichtigung der Vortheile, welche die Bahn erzeugt, — in Berücksichtigung der Nachtheile, welche hervortreten werden, wenn wir sie nicht bauen, — in Berücksichtigung der Gegenstände, welche den wider ihren Bau angeführten Gründen entgegengestellt worden sind, muß ich der verehrten Kammer empfehlen, dem Beschlusse der Majorität der Deputation hierin

nicht beizutreten, sondern sich mit dem Beschlusse der zweiten Kammer zu vereinigen.

von Posern: Nach meiner Ansicht sprechen für die zittauer Bahn zunächst, wenn nicht dieselben, doch ähnliche und gleich viele und gewichtige Gründe, welche für die riesa-chemnitzer Bahn heute angeführt worden sind, und welche früher für die werdau-zwickauer Bahn sprachen. Deshalb will ich es unterlassen, diese Gründe heute nochmals anzuführen, um so mehr, als der Herr Ordinarius D. Günther es bereits gethan, und die besondern Verhältnisse auseinandergesetzt hat. Indem ich daher der wünschenswerthen Kürze wegen dessen Ansicht hierüber auch für meine Meinung erkläre, will ich mich darauf beschränken, einen politischen Grund für diese Bahn anzuführen. Ich betrachte nämlich diese Bahn für gewisse Fälle nicht bloß für eine sehr wichtige Binnenbahn, sondern auch für eine Bahn nach dem Auslande zu. Nämlich unser vaterländisches Zittau und zum Theil auch Herrnhut, meine Herrn, ist für einen großen Theil, und gerade für den gewerbreichsten Theil Böhmens, namentlich für das so bedeutende Reichenberg und dessen Umgebung, das Emporium, der Marktplatz, der Wechselplatz. Gewiß ist daher sehr zu wünschen, daß diese Bahn nach Zittau zu aus dem Eisenbahnsysteme nicht entfernt werde. Ich halte es überhaupt für etwas hart, daß die geehrte Deputation diesen Ausdruck gewählt hat.

Präsident von Gersdorf: In der Reihenfolge haben sich angemeldet: Herr von Schönberg, sodann Herr Bürgermeister Starke, und zur Erläuterung des Deputationsgutachtens — denn ich glaube doch, daß dieß in Bezug auf gewisse Localverhältnisse nöthig sei, — behalte ich mir ebenfalls das Wort vor; denn es wird wirklich nöthig sein, um den geehrten Mitgliedern der Kammer Einiges deutlicher zu machen, und einige Erläuterungen zu geben.

von Schönberg-Vibrant: Zu dem Punkte 2. des Deputationsberichts finde ich mich veranlaßt, zu bemerken, wie ich ebenfalls nicht mit der verehrten Deputation stimmen kann. Ich kann mich nicht damit einverstanden erklären, daß die zittau-löbauer Flügelbahn nur eine Localbahn sei, und nicht ein allgemeines Landesinteresse berühre. Die Handelsverhältnisse zwischen Reichenberg und Zittau sind so wichtig, um nicht Alles anzuwenden, daß die commercielle Verbindung dieser beiden Städte gesichert werde. Soviel ist gewiß, der Handel, meine hochgeehrtesten Herren, gleicht einer Strömung. Man räume die Hindernisse weg, und der Strom nimmt die erwünschte Richtung. Ich sehe mich also veranlaßt, dem Beschlusse der zweiten Kammer beizutreten, daß diese Flügelbahn als Zweigbahn, welche mit Pferdekraft benutzt werden soll, in das System aufgenommen werde.

Bürgermeister Starke: Der Herr Domherr D. Günther hat die Gründe, aus welchen es räthlich, ja nothwendig ist, daß die hier in Frage stehende Flügelbahn nicht aus dem System entfernt werde, so ausführlich dargestellt, daß ich Bedenken tragen muß, noch andere Gründe beizu-