

schlag gebrachte Bahn von Chemnitz nach Riesa ist ebenfalls eine Binnenbahn.

Haben Zittau und Herrnhut sich zu Opfern erbotten, wenn die in Rede stehende Bahn gebaut würde, so ist dieses Erbieten nur dahin gegangen, insofern eine mit Dampfkraft betriebene Eisenbahn hergestellt wird, niemals aber dahin, insofern eine Pferdebahn, die solche Vortheile nicht gewährt, und welche erst die zweite Kammer in Vorschlag gebracht hat, eingerichtet wird. Ich glaube nicht, daß, wenn nur diese statuiert wird, die Bahn einzig durch Privatleute zu Stande kommt.

Referent Bürgermstr. Schill: Hier muß ich mir eine Berichtigung gestatten. Es ist nicht nothwendig in den Satz, wo auf Ausdehnung des Expropriationsgesetzes angetragen wird, aufzunehmen „zur Zeit,“ weil es sich jetzt nur um einen Zeitraum von 10 Jahren handelt. So wie andere Bahnen künftig nicht ausgeschlossen sein sollen, so kann es auch hier nicht der Fall sein.

D. Günther: Es ist oft gesprochen worden von den Opfern, welche der Staat bringe. Opfer, welche er bringt, erkenne ich gar nicht, sondern nur Unterstützung, die er giebt, und die sich — das hoffen wir Alle, und von dieser Voraussetzung gehen wir Alle aus — reichlich verzinsen wird. Noch habe ich Etwas gegen eine Aeußerung des Herrn Vicepräsidenten zu erinnern. Er sagt, daß das Erzgebirge zum großen Theil in derselben Lage sei, wie die Oberlausitz. Wenn er darunter versteht, daß das Erzgebirge eben so betriebsam und gewerbefleißig sei, wie jener Landes- theil, so widerspreche ich ihm nicht. Aber das ist gewiß, daß kein Theil des Erzgebirges in dem Falle ist, wie die Oberlausitz, daß seine Erhaltung von einer vortheilhaften Verbindung mit dem Auslande bedingt würde. Es ist dieß weder der Fall in Schwarzenberg, noch in Annaberg, noch in Marienberg, noch in Schneeberg. Sie liegen alle zwar auch dicht an der Landesgrenze, aber die dortigen Verhältnisse sind nicht so gestaltet, daß ihnen durch eine Eisenbahn ein vortheilhafter Handel mit dem Auslande vermittelt, be- dingt und erhalten werden könnte, — und das ist ein be- deutender Unterschied zwischen der Lausitz und dem Erzge- birge — dem ich übrigens jede Eisenbahn wünsche, welche für seinen Vortheil als nöthig erachtet werden mag.

Referent Bürgermstr. Schill: Es scheinen mir die Han- delsverhältnisse zwischen den erzgebirgischen Grenzstädten und Böhmen dem Sprecher ganz unbekannt zu sein. Sie sind bedeutend, namentlich ist der Verkehr in Spitzen von gro- ßem Werthumfang. Durch das Zollsystem aber hat der Colonialwaarenhandel gelitten, und die Städte an der Grenze sind sehr, sehr verarmt, bedürfen auch deshalb einer Unter- stützung sehr. Es würde für diese eben so wünschenswerth als nützlich sein, wenn der Verkehrsweg erleichtert würde. Ich sehe davon ab — es wird kaum möglich sein, darauf einzugehen. — Ich erlaube mir, auf das jenseitige Depu- tationsgutachten nochmals zurück zu kommen, von dem

man glauben könnte, es stimme mit der Vorlage der Re- gierung überein, was nicht der Fall ist. Ich wünschte, wenn man sich nicht mit der Majorität vereinigen sollte, daß man zur Vorlage der Staatsregierung zurück ginge. Sie will nicht, daß der sächsisch-schlesischen Gesellschaft zur Bedingung gemacht werde, diese Bahn zu bauen. Ist die Bahn von Löbau nach Zittau so rentabel, als es dargestellt wird, so bedarf es der Bedingung nicht, sondern es wird sich immer eine Gesellschaft finden. Ist es aber nicht der Fall, so würde es für den Staat große Opfer kosten, wenn man ihr die Verpflichtung auferlegt. Wenn wir aber im Allgemeinen mit dem Beschlusse einverstanden sind, daß es an diesem Landtage völlig ausgesetzt bleibe, nicht nur welche Binnenbahnen gebaut, sondern auch wie sie unterstützt wer- den sollen, so würden wir diesem Beschlusse entgegen treten, wenn wir dem Antrage der zweiten Kammer beistimmen wollten. Es würde der Staatsregierung ohne alle Beschrän- kung nachgelassen werden, jener Gesellschaft Begünstigungen für diese Zweigbahn zuzugestehen, welche wir vielleicht keiner andern Binnenbahn zuerkennen. Ich würde wünschen, daß man sich ganz an die Decretsvorlage halte, nicht aber eine Verpflichtung der Gesellschaft ausspreche.

D. Großmann: Die Gründe für das Gutachten der zweiten Kammer scheinen mir am Ende doch die überwie- gendsten zu sein. Erstens muß ich dem Herrn Präsidenten darin beistimmen, daß jene Bahn keine Binnenbahn ist, in- dem sie bis zur Grenze hinläuft, und ein wichtiges Ver- bindungsmittel mit einem gewerbereichen Theile des Auslan- des bildet, in welchem die Quelle des Wohlstandes für Zit- tau erhalten und die Gefahr der Verarmung jener Gegend abgewehrt wird. Ein fernerer Grund scheint mir in dem zu liegen, was von dem Herrn Vicepräsidenten bemerkt wor- den ist. Gestern war er durchaus dem System der Spar- samkeit entgegen, indem er die Bahn von Zwickau nach Dresden erbaut zu sehen wünschte, welches fast keine gerin- gere Schwierigkeit darbietet, als wenn man sich gerade ver- tical eine Mauer hinauf bewegen wollte, und heute ist er für das System der Sparsamkeit. Hier gestehe ich, die Consequenz nicht absehen zu können. Denn da die Eisen- bahnen ein zwar neues, aber höchst wichtiges Communica- tionsmittel sind, und alle Straßen bis jetzt nicht ohne Un- terstützungen der Regierung erbaut und erhalten worden sind, so glaube ich, daß man nicht wird umhin können, auch da, wo sich künftig das Bedürfnis von Seitenbahnen zeigt, Unterstützung zu gewähren, und darin könnte ich nur dem, was der Herr Referent sagt, beistimmen. Aus diesen Gründen müßte ich mich auch für diese Bahn verwenden.

Vicepräsident von Carlowitz: Nicht sparsam bin ich da, wo man damit umgeht, jed. m Landestheile das Seine zuzuwenden; sparsam bin ich aber da, wo man einen Lan- destheil von den Vortheilen auszuschließen beabsichtigt, wel- che man dem andern zumenden will, ihn also gegen diesen zurücksetzt.