

Mittheilungen

über die Verhandlungen des Landtags.

Anhang.

Die Eisenbahnangelegenheit betreffend.

N^o 10.

Dresden, den 13. November

1843.

Siebente geheime Sitzung der zweiten Kammer
am 18. August 1843.

Inhalt:

Berathung des anderweiten Berichts der zweiten Deputation über das allerhöchste Decret vom 8. Februar 1843, die Eisenbahnangelegenheit betreffend.

Die Sitzung beginnt 9 Uhr in Anwesenheit der Herren Staatsminister von Zeschau, Mostik und Sändendorf, und des königl. Commissars Kohlschütter, sowie von 67 Mitgliedern.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau) besteigt die Rednerbühne und beginnt: Der anderweite Bericht Ihrer zweiten Deputation über das allerhöchste Decret vom 8. Februar 1843, die Eisenbahnangelegenheit betreffend, lautet zuvörderst folgendermaßen:

Es haben die Beschlüsse der zweiten Kammer in der Eisenbahnangelegenheit bei Weitem zum größeren Theil auch in der ersten Kammer Annahme gefunden und nur über wenige Differenzpunkte hat die unterzeichnete Deputation, nach vorgängiger Vernehmung mit der ersten Deputation, ihrer geehrten Kammer hiermit Bericht zu erstatten.

Zu 1.

Die erste Kammer hat nach dem Gutachten ihrer berichterstattenden Deputationen mit 21 gegen 16 Stimmen beschlossen, eine Flügelbahn von Zittau nach Löbau zum Anschluß an die sächsisch-schlesische Bahn nicht mit in das System der unter Mitwirkung des Staates auszuführenden sächsischen Eisenbahnen aufzunehmen, dagegen die hohe Staatsregierung zu ermächtigen, das Expropriationsgesetz auf die Linie Zittau-Löbau auszudehnen, ohne jedoch hierdurch eine Betheiligung des Staates für diese Bahn auszusprechen.

Die hohe Staatsregierung hatte die gedachte Flügelbahn als Dampfbahn mit einem Kostenanschlage von 2 Millionen Thaler in das unter Mitwirkung des Staates herzustellende Eisenbahnsystem aufgenommen, lediglich unter der Voraussetzung, daß die Orte Zittau und Herrnhut sich bei dem Gesamtunternehmen der oberlausitzer Eisenbahn auf eine verhältnißmäßige Weise mit Actien betheiligten, auch sich anheischig machten, diese Actien eine bestimmte Reihe von Jahren im Besitze zu behalten.

Die diesseitige Kammer hat nach dem Rath ihrer Deputation einstimmig beschlossen, die erwähnte Flügelbahn nur

als Pferdebahn — muthmaßlich kaum mit einem Viertel des Kostenaufwandes einer Dampfbahn — mit in das System der sächsischen Eisenbahnen aufzunehmen, die Voraussetzung der Betheiligung von Zittau und Herrnhut aber fallen zu lassen. — Ferner hat die unterzeichnete Deputation in ihrem Berichte die Ansicht ausgesprochen, daß der Gesellschaft, welcher die sächsisch-schlesische Bahn übertragen wird, die Ausführung der Flügelbahn zu dem Zeitpunkte, wo die Regierung — nach der laut Punct 10. vorher erforderlichen Vereinbarung mit den Ständen — es verlangen werde, im Voraus zur Bedingung gemacht werde. Damit die Regierung zu Abschließung eines derartigen Vertrages unbezweifelt ermächtigt sei, wurde auf Antrag des Herrn Finanzministers eine kleine Abänderung bei Punct 5. dießseits beschlossen. —

Das Gewicht der Gründe, welche für die gedachte Flügelbahn sprechen, ist auch in der jenseitigen Kammer nicht verkannt, von mehreren Sprechern hervorgehoben worden. —

Die unterzeichnete Deputation und mit ihr die verehrte zweite Kammer war der Meinung, daß es hier um Beförderung und Erhaltung des Verkehrs nach, aus und durch eine in gewerblicher Beziehung sehr wichtige vaterländische Gegend — die von Zittau, Großschönau, Seiffennersdorf ic., daß es sich ferner um Heranziehung des Verkehrs aus der nahe gelegenen reichenberger Gegend, einem der wichtigsten Fabrikdistricte Deutschlands, nach Sachsen und der schlesischen Hauptbahn, daß es sich endlich um ein verhältnißmäßig nur sehr kleines Opfer aus Staatskassen handele. —

Nach dem sehr gründlichen württembergischen Vorschlage (die österreichischen Pferdebahnen sind noch viel wohlfeiler) würde eine Pferdebahn von 6 Stunden Länge 342,000 Thlr. — — kosten. Angenommen, sie koste in Sachsen 500,000 Thlr. — — und der Staat wäre genöthigt, sich von $\frac{1}{3}$ bis zur Hälfte zu betheiligen und bezöge für seinen Antheil gar keine Zinsen oder Dividende, so würde immer erst ein jährliches Opfer von 7 bis 8000 Thlr. in Frage sein. — Es sind dieß aber die ungünstigsten Annahmen, die Deputation hegt die auf den ansehnlichen Verkehr nach jener Gegend begründete Hoffnung, daß neben dem wesentlichen Nutzen, den jene Flügelbahn der dortigen Gegend bringen würde, das kleine, Seiten des Staates darin anzulegende Kapital, unbezweifelt ein productives, gut angelegtes sein werde. —

Nach Vorstehendem und unter Bezugnahme auf die in dem ersten Berichte und der Regierungsvorlage entwickelten Gründe, kann die unterzeichnete Deputation ihrer Kammer nicht anrathen, ihre Beschlüsse mit denen der ersten Kammer zu vertauschen. Die Deputation, mit Ausnahme eines ihrer Mitglieder, welches wünscht, daß der Beschluß der zweiten Kammer in seinem vollen Umfange aufrecht erhalten