unerläßliche Vorbedingung zu betrachten und die Ertheilung der Concession hiervon abhängig.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau): Der Vermittlungsvorschlag, welcher Seiten der Deputation in Bezug auf die Flügelbahn gemacht worden ist, gründet sich hauptsächlich darauf, daß bei den Verhandlungen in der jenseitigen Kammer man vorzüglich an der Bestimmung, daß die Flügelbahn der Gesellschaft der Hauptbahn zur Bedingung gemacht werden sollte, Anstoß genommen, und die Deputation geglaubt hat, es werde die jenseitige Kammer sich leichter dazu entschließen, die Flügelbahn in das System mit aufzunehmen, wenn diese Bedingung fallen gelassen würde. Insofern glaube ich, daß der Antrag der Majorität der Deputation im Interesse der Flügelbahn selbst gestellt wurde, weil nach Allem, was ich darüber vernommen habe, die Bahn selbst mehr oder weniger gefährdet sein würde, wenn man diesseits auf dem gestellten Antrage beharrte. Wenn der geehrte Abg. Püschel gemeint hat, es könne an dieser Bedingung, daß die Gesellschaft der Hauptbahn die Flügelbahn mitbaue, unmöglich ein Anstoß genommen werden, so muß ich erwidern: unser Beschluß ging dahin, daß die Bahn, um die es sich hier handelt, in das System mit aufgenommen würde, daß aber an den wirklichen Bau vorerst nicht gedacht werden solle, bis nach Bewilligung der Mittel Seiten der Ständeversammlung und nach vollständiger Sicherung der Bahnen nach dem Auslande. Hierin soll nichts geändert werden, wir bleiben bei diesem Beschlusse stehen. Allein wir wollen ebensowohl darauf stehen bleiben, daß, wenn diese Mittel von der nächsten Ständeversammlung bewilligt werden, binnen 10 Jahren, also 1852, die Bahn unter Mitwirkung und Unterstützung des Staats gebaut sein muß. Ich sollte glauben, daß, wenn die Ständeversammlung das ausspricht, es der betheiligten Gegend im Grunde ganz gleich sein kann, ob die Gesellschaft, welche die Hauptbahn baut, oder der Staat, oder wer sonst baut, wenn die Bahn nur überhaupt gebaut wird. Es ist aber nicht zu verkennen, daß eine Bedingung dieser Bahn an die Gesellschaft, welche die Hauptbahn baut, auch bedenklich und möglichen Falls nachtheilig sein könnte. Denn wird der Gesellschaft Etwas zur Bedingung gemacht, dessen Umfang sie noch nicht kennt, weil in Beziehung auf die Flügelbahn, besonders weil es eine Pferdebahn werden soll, noch keine Vorarbeiten vorhanden sind, so ist zu besorgen, daß ein sofortiger Contract darüber mit der Gesellschaft für die Hauptbahn schwierig sein würde; die Bildung der Gesellschaft für diese Hauptbahn und ein Abkommen darüber muß aber schon in der nächsten Zeit geschehen, wenn die Vertragsbestimmungen mit Preußen eingehalten werden sollen. Die Deputation hat sonach geglaubt, daß die Art der Ausführung der Flügelbahn künftiger Vereinbarung wohl zu überlassen sei, vorausgesetzt, daß nur überhaupt deren Wichtigkeit anerkannt, sie in das System der Staatsbahnen mit aufgenommen wird.

Abg. Püschel: Ich bitte um ein einziges Wort zur Erwiderung. Es liegt nicht in meiner Absicht, daß diese Flügelbahn gleichzeitig mit der Hauptbahn gebaut werden soll; ich will nur dafür gesichert sein, daß sich Jemand finde, der sie künftig baut, und ich besorge eben, daß, wenn man nicht die Gesellschaft für die Hauptbahn jetzt schon im Allgemeinen verpflichtet, jenen Bau mit zu übernehmen, sich dann kein Unternehmer finden werde, es müßte denn der Staat, was mir allerdings das Liebste wäre, den Bau auf eigne Kosten ausführen wollen.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau): Wenn diese Bahn, um welche es sich handelt, wirklich so vortheilhaft ist, als es der Deputation erschienen und von dem Abgeordneten dargestellt worden ist, so sollte ich glauben, könnte kein Zweifel entstehen, daß sich Jemand finden würde, der sie baut. Ist die Bahn in das System der Staatsbahnen mit aufgenommen, hat der Staat seine Unterstützung zugesagt, so wird auch der Staat dafür sorgen müssen, daß sie seiner Zeit gebaut werde.

Abg. Sachße: Wie es bei dem jetzigen Geschäftsdrange zu gehen pflegt, — der geehrte Abg. Püschel hat in der Deputation, der ich angehöre, die Gründe, welche er für die Aufnahme der Flügelbahn nach Zittau mit die Bedingungen der schlesischen Bahn vorgebracht hat, in der Umständlichkeit nicht entwickelt, wie es jetzt geschehen ist. Diese Momente, die zum Theil neu sind, verbunden mit der Rücksicht auf jene gewerbliche Gegend, veranlassen mich jetzt, mit der Minorität der Deputation zu stimmen und ihm beizutreten; denn ich finde als einen bedeutenden Grund die Vermehrung der Regiekosten, wenn eine besondere Actiengesellschaft für diese kleine Flügelbahn hergestellt werden soll. Eisenbahnen sind Straßen in höherer Potenz, bei Dampfkraft verbunden mit vollkommenem Fuhrwerk. Wie der Staat neben, durch das Chausseegeldeinkommen für die Unterhaltung wohl gar mit Ueberschuß gedeckten, Straßen andere in Richtungen, wo dieß nicht der Fall, zu Beförderung des Verkehrs anzulegen hat, so wird er dieß auch bei dem immer weiter um sich greifenden Systeme des Eisenbahnwesens zu gleichem Zwecke früher oder später thun müssen. Dieß behauptete ich bereits vor 9 Jahren bei der von mir verneinten Frage, ob die Eisenbahn von Dresden nach Leipzig einer Actiengesellschaft zu überlassen, und der Erfolg hat es im In- und Ausland, und neuerdings durch den Beschluß für eine Bahn von Chemnitz aus, bewährt. Dasselbe gilt in ähnlicher Weise von einer Seitenbahn von der schlesischen Bahn bei Löbau ab nach Zittau. Dem Bedürfniß des Verkehrs ist dort durch das Beförderungsmittel der Eisenbahn, in welchem nun einmal jetzt alles Heil gesucht wird, ebenfalls zu begegnen, und dieß kann um so eher geschehen, da eine Pferdebahn genügt, da sie auch nach alle dem, was man vom dortigen Personenverkehr weiß, einträglich sein wird. Und es ist um so unbedenklicher, der Actiengesellschaft für die schlesische Bahn die Bedingung des spätern Baues derselben besonders dann zu stellen, wenn sich Zittau und Herrnhut an ihre, obschon für eine Eisenbahn mit Dampfkraft gemachte Betheiligungsofferte forthin gebunden erklären. Aber auch abgesehen davon, so ist das Interesse für die schlesische Bahn im Publicum so groß, daß schon jetzt, wie verlau-

SLUB
Wir führen Wissen.