

nur 903 Fl. 54 Kr. Begegelder eingebracht hat, während sie auf der Straße von Prag über Reichenberg bis an die sächsische Grenze jährlich 2,300 Fl. 59 Kr. eingetragen hat. Daraus ist zu ersehen, daß dort eine Volkszahl und eine Frequenz stattfindet, wie ihres Gleichen kaum irgendwo zu finden ist. Ich könnte die dortigen Fabrikverhältnisse und die dort gefertigten Fabrikate bis in die kleinsten Details angeben, wenn es die Zeit gestattete.

Vicepräsident Eisenstuck: Ich habe mich schon bei der ersten Verhandlung für diese Bahn erklärt, ich muß es auch ferner thun; aber eben weil ich für diese Bahn bin, so muß ich schlechterdings den Ansichten des Herrn Referenten beipflichten; denn ich glaube, wir setzen sonst die Bahn aufs Spiel, wenn wir unbedingt dabei festhalten, es müsse der Actiengesellschaft zur Bedingung gemacht werden, diese Bahn aufzunehmen. Es ist die Zeit vorüber, wo die Gier nach Actien so vorherrschend waltete, daß man eine so lästige Bedingung der Gesellschaft anmuthete. Lästig scheint mir die Bedingung zu sein, für die andere Bahn, wenn die Actiengesellschaft soll die Zweigbahn übernehmen. Aber ich glaube auch, es liegt schon ein Mißtrauen darin gegen die Bahn selbst, wenn man eine solche Bedingung aufstellt. Wenn wirklich, was ich auch glaube, die Bahn als Pferdebahn rentirt, so bezweifle ich gar nicht, daß sich für sie ohne Zwang wird eine Actiengesellschaft finden, um so mehr, da die Städte Zittau und Herrnhut wohlhabend sind und sich jedenfalls mit einer großen Partie Actien dabei betheiligen werden; ich will zwar auch nicht, daß ihnen eine Summe abgenommen werde zu diesem Behuf, aber es wird ohnedies geschehen. Hingegen was soll dann werden, wenn man mit einer Actiengesellschaft Jahrelang unterhandeln wollte? Es ist ihr nicht anzumuthen, darauf einzugehen; kein besonnener Mann und auch keine Actiengesellschaft wird sich solche Bedingungen stellen lassen, die sie nicht übersehen kann. Dies scheint mir bedenklich. Aber auch die Bahn selbst wird gefährdet; denn wenn wir nicht eine Uebereinstimmung mit der ersten Kammer darüber erlangen, so bleibt sie weg. Ich glaube, es ist ein sehr treffender Mittelweg, den die Majorität erwählt hat; denn wenn die Kammer dieses Auskunftsmittel ergreift, und die erste Kammer ihm beitrifft, so wird für die zittauer Bahn Alles geschehen, was mit Nutzen dafür geschehen könnte. Das Aufstellen der Bedingung kann schwerlich von Nutzen sein, wohl aber vom größten Nachtheil werden. So glaube ich im Interesse der zittauer Bahn zu handeln und ich stimme dem Herrn Referenten und der Majorität vollkommen bei.

Abg. v. Gablenz: Zur Entgegnung. Der Herr Vicepräsident meinte, die Zeiten schienen vorüber, wo man Actienunternehmungen auf alle Bedingungen einginge, wenn man nur Theilnehmer werden könnte. Ich erkenne dieses zwar im Allgemeinen an; ich glaube aber, daß gerade im jetzigen Moment ein ähnlicher Schwindel wie der frühere wieder eingetreten ist, und ist es auch nur ein Schwindel,

so ist die Basis dennoch fest, aber eben weil diese Basis nicht fortdauernd gewürdigt wird, muß man von der Zeit profitieren.

Abg. v. Bezschwig: Ich freue mich, daß die geehrte Deputation bei ihrem früheren Beschlusse beharrt. Ich könnte mich dabei beruhigen, daß die löbau-zittauer Flügelbahn in das sächsische Eisenbahnsystem aufgenommen werde, indem dadurch feststände, daß diese Flügelbahn binnen 10 Jahren auf eine oder die andere Weise zu Stande kommen müsse, und ich zweifle nicht, daß der Staat seine Zusage zu erfüllen wissen würde. Wenn ich aber doch wünschen möchte, daß die löbau-zittauer Flügelbahn als ein Ganzes mit der sächsisch-schlesischen Eisenbahn behandelt würde, so leitet mich die Rücksicht, daß eine besondere Zweigadministration doch eine nachtheilige Zersplitterung von pecuniären und intellectuellen Kräften herbeiführen würde. Uebrigens glaube ich auch, daß es selbst im wohlverstandenen Interesse der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft sein würde, diese Bahn an sich zu ziehen, welche an Gütern und Personen sehr frequent sein wird, eine sehr gewerbliche Gegend Sachsens durchschneidet und in die gewerbreichste Gegend von Böhmen führt. Indes muß ich sagen, daß diese Vereinigung der beiden in Rede stehenden Bahnen nicht als eine *conditio sine qua non* aufzustellen sein möchte, um der guten Sache durch einen Anschein von Zwang nicht zu schaden. Ich sollte meinen, daß diejenigen, welche für die sächsisch-schlesische Bahn zeichnen, sich leicht bewogen finden werden, diese Flügelbahn freiwillig mit aufzunehmen, wenn es ihnen anheimgegeben und empfohlen würde, ohne es zu einer Zwangsbedingung zu machen.

Abg. Meißel: Ich muß mich auch der Ansicht des Herrn Referenten anschließen. Obgleich ich auch wie der Herr Vicepräsident von der Ansicht ausgehe, daß ein förmliches Reizen um Eisenbahnactien nicht mehr stattfinden dürfte, so glaube ich doch, daß mehrere Bahnen und namentlich die schlesische Liebhaber genug finden wird. Dessen ungeachtet müßte aber auch eine Flügelbahn bis Zittau sich sehr gut verzinsen, nach dem, was der Abg. Scholze sehr richtig bemerkt hat, da sich in der Umgegend eine zahlreiche, wohlhabende Bevölkerung befindet und da die Fabriken, wenn sie gleich im Allgemeinen leiden, doch wieder in Aufschwung kommen werden, wenn sie nur leichte Transportmittel bekommen. Wenn dieses richtig ist, so glaube ich, werden sich, wenn man auch jetzt der Hauptgesellschaft nicht zur Bedingung macht, daß sie später die zittauer Bahn aufnehmen müßte, dennoch genug Theilnehmer finden, die zu allen Zeiten geneigt sein werden, die zittauer Flügelbahn herzustellen. Denn, meine Herren, wir dürfen nicht verkennen, daß, wenn es im Interesse jener Bewohner liegt, sie sich alle Mühe geben werden, die Bahn zu Stande zu bringen. Ich denke mir es nämlich so. Sobald sie sehen, daß die görlitzer Bahn in Angriff genommen ist, so werden sie je eher je lieber dazu thun, um diese Flügelbahn herzustellen.