

mindestens zufrieden stellen könnte mit dem, was von der Majorität beantragt worden ist, nämlich, daß diese Bahn mit in das System der Staatsbahnen aufgenommen, jedoch keine Bestimmung darüber getroffen werde, wenn und wie sie gebaut werden solle.

Abg. von Thielau: Ich erlaube mir eine Bemerkung in Bezug auf das, was der Abgeordnete gegen meinen Antrag zuletzt sprach. Es ist ein bedeutender Unterschied für die Actionaire selbst, ob sie für einen kurzen Tract von drei Meilen eine besondere Administration, eine besondere Actienzeichnung unternehmen sollen, oder ob sich dieser kurze Tract der größeren Administration anschließt. Die Bestellung eines Directoriums, die Aufsichtsführung und dergl., was nothwendig durch ein solches besonderes Unternehmen herbeigeführt wird, vereinigt sich mit weit geringeren Kosten mit einer Hauptbahn, ja ich bin der Ueberzeugung, daß es dem Directorio nicht einen Groschen mehr kostet, ob der kurze Tract mit eingeschlossen wird, oder nicht. Nun würde das besondere Directorium bei der Geringfügigkeit der Kosten einen großen Theil des Nettoertrages aufzehren; daher glaube ich, daß sich schwer Unternehmer finden werden, wenn der Bau dieses Tractes vereinzelt wird. Es kommt mir in der That nicht auf die Berücksichtigung des Interesses dieses Landestheiles bloß deshalb an, weil es die Oberlausitz betrifft; ich würde mich dafür ebenso sehr interessiren, wenn es sich von einem Theile der Erblande handelte, denn ich bin der Meinung, daß es sich hier um einen der gewerbreichsten Theile des Landes handelt. Nun ist bemerkt worden, daß der Aufwand 500,000 Thlr. betrage; nun fragt es sich, ob wir die Gelegenheit vorübergehen lassen wollen, wenn sich vielleicht keine von der dresden-görlitzer Gesellschaft getrennte Gesellschaft constituirte, der Regierung die Mittel zu gewähren, diese Bahn durch die Hauptgesellschaft bauen zu lassen. Man würde es uns künftig sehr zur Last legen, wenn wir jetzt beschließen, die Bahn in das System nicht aufzunehmen, da die Regierung das Interesse des Landes dargethan hat, daß diese Bahn mit aufgenommen werde. Das Beste ist also, wir legen es in die Hand der Regierung, ob sie glaubt, auf dieser Bedingung insistiren zu können, oder nicht; ich glaube, daß dadurch nicht präjudicirt wird.

Abg. von der Beek: Ich trage auf den Schluß der Debatte an.

Abg. Gehe: Ich glaube, die Meinungen sind noch nicht vollkommen berichtet, um in dieser wichtigen Sache zur Abstimmung zu treiben. Die Sache selbst kann gefördert werden, wenn man die Wenigen, die darüber noch sprechen wollen, vernimmt.

Abg. Hensel: Ich muß auch erklären, daß der Schluß der Debatte sehr empfindlich für diejenigen ist, welche ein lebhaftes Interesse an dieser Zweigbahn nehmen; ich sollte daher wohl meinen, man könnte noch wenige Augenblicke auf diesen wichtigen Gegenstand verwenden lassen.

Abg. Müller (aus Chemnitz): Ich muß dem beistimmen.

Präsident D. Haase: Will die Kammer die Debatte geschlossen sehen? — Die Mehrheit der Kammer erklärt sich dafür.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau): Es ist der Antrag des Abg. von Thielau an die Stelle des Deputationsgutachtens getreten, und ich gestatte mir nur noch einige Worte darüber. Die Frage, ob es rathsam sein möchte, den Bau der Bahn, von der hier die Rede ist, der Gesellschaft für die Hauptbahn vom Anfang an zur Bedingung zu machen, hängt wesentlich mit der Frage zusammen: ob der Moment für die Gründung von Eisenbahnzeichnungen überhaupt ein günstiger sein wird, oder nicht. Ist es ein günstiger, so wird die Regierung mit Leichtigkeit eine solche Bedingung noch stellen können; ist es ein ungünstiger, dann wird eine solche Bedingung die Zeichnung nur noch mehr erschweren, und es wird dann vielleicht besser gethan sein, einen fernern Zeitpunkt abzuwarten, um eine solche Bestimmung noch zu treffen. Obgleich ich nicht der Meinung bin, daß die bereits erfolgten Zeichnungen für die Hauptbahn, von denen wir bei der heutigen Verhandlung gehört haben, vollständig bindend für die Zeichner sein möchten, weil nämlich diejenigen, welche gezeichnet haben, es wohl nur in der Voraussetzung und unter der Bedingung gethan haben werden, daß die Bedingungen, welche die Gesellschaft wird stellen können, ihnen conveniren werden, so glaube ich doch, man könnte die Stellung einer solchen Bedingung rücksichtlich der Flügelbahn vertrauensvoll in die Hände der Regierung legen. Kann die Regierung ohne wesentliche Erschwerniß diese Bedingung nicht stellen, so wird sie es unterlassen; kann sie dagegen die Flügelbahn, vorbehaltlich späterer Bewilligung der Mittel, gleich mit einbedingen, so ist dieß jedenfalls eventuell von Vortheil, und die künftigen Stände wissen dann gleich, um was es sich handelt, wenn die Frage an sie gelangt, ob die Mittel zur Bahn gewährt werden sollen. Ich glaube daher, man könnte diese Angelegenheit wohl in die Hände der Regierung legen, und hoffe, für einen solchen Antrag werde sich wohl auch die erste Kammer erklären.

Präsident D. Haase: Die erste Frage würde die sein: ob die Kammer bei ihrem frühern Beschlusse stehen bleiben wolle. Die zweite Frage: ob die Kammer den Antrag, die löbau-zittauer Flügelbahn den Unternehmern der Hauptbahn von vorn herein zur Bedingung zu machen, fallen lassen und der Staatsregierung überlassen will, in wie weit sie auf dieser Bedingung bei Concessionirung des Eisenbahnbaues von Dresden nach Breslau insistiren zu können glaube. Die dritte Frage würde sein: will die Kammer, daß die Voraussetzung, daß diese Ausführung der zittau-löbauer Flügelbahn den Unternehmern der Hauptbahn von vorn herein zur Bedingung gemacht werde, aufgegeben werde? Endlich die vierte Frage: ob die Kammer die Ausführung und den Bau erst nach Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel durch die