

Abg. Petri: Meine Herren! Es ist an sich nicht hübsch, wenn zwei Nachbarn sich zanken, und ich habe es deshalb unterlassen, vorhin meinem Kollegen aus Löbau entgegenzutreten, als er behauptete, daß der nächste Weg von Wien nach Berlin über Löbau gehe. Ich habe die Ehre gehabt, im Auftrage des Consortiums, welches zusammengetreten ist wegen der Linien Schandau-Bauzen, eine Karte vorzulegen, woraus Sie erschen werden, daß die Linie über Bauzen eine noch geradere ist, als die über Löbau. Die Entfernung zwischen beiden Orten auf dem nächsten Schienenwege ist, wie Sie aus dem Exposé erschen werden, 95 geographische Meilen; die Linie, welche hier in Vorschlag ist, gewährt die bedeutende Abkürzung um 16,5 Meilen. Ueberhaupt bietet die Linie Berlin-Bauzen-Wien eine so bedeutende Abkürzung, daß sie mit der Luftlinie nur um 7 Meilen differirt. Nun sind die Strecken Berlin-Kottbus ausgebaut, ebenso die Strecken von Kumburg bis Jungbunzlau und im Bau begriffen die von Jungbunzlau bis Wien. Es ist also nur die Strecke von Kottbus bis Kumburg noch offen. Von Kumburg bis Schluckenau ist die Concession und zwar, meines Wissens, an die Herren Liebig u. Comp. bereits ertheilt; von Schluckenau bis Bauzen ist zu erwarten, daß diese Strecke ebenfalls bald in Angriff genommen werde. — Das Consortium für Bauzen-Schandau bestand bereits, als Vertreter der Stadt Kottbus und zwar ein Mitglied des Magistrats und der Präsident der dasigen Handelskammer den Wunsch kund gaben, daß sie sich dem Consortium anschließen möchten, und gerade heute tagen die sämtlichen Mitglieder des Comité in Bauzen, um sich wegen dieses Eintrittes der Kottbuser Herren in das Comité zu einigen. Es wird von Kottbus aus die Linie Kottbus-Bauzen lebhaft befürwortet und steht also zu erwarten, daß dieses Consortium seine Wünsche nachdrücklich verfolgen werde, sobald die Concession in dieser Richtung ertheilt wird. Nun hat die Deputation vorgeschlagen, die betreffende Petition von Liebig u. Comp. der Regierung nur zur Kenntnißnahme zu übermitteln, weil die Ständische Schrift vom 28. Mai 1868 der Staatsregierung bereits die Ermächtigung zur Concessionsertheilung ertheilte; allein damals ist die Concession nach einer anderen Richtung ertheilt worden, als jetzt in Frage ist. Damals hatte man die Bahn nach Hausdorf im Auge, während es sich jetzt um eine Bahn nach Kottbus über Hoyerswerda handelt. Das ist eine wesentlich andere Richtung und es wird daher der Vorschlag der Deputation nicht festgehalten werden können. Aus diesem Grunde habe ich mir erlaubt, zu bitten, daß an Stelle dieses Vorschlages der Antrag angenommen werde, der Ihnen heute eben vorgetragen wurde, daß also die Ertheilung erfolge für die Strecke Bauzen-Landesgrenze in der Richtung nach Kottbus. Ich habe zugleich mit gebeten, daß diese Concession zunächst ertheilt werde für Liebig u. Comp., weil

diese die Ersten gewesen sind, die um die Strecke nachsuchten. Nach dem heutigen Beschlusse ist aber die Strecke Bauzen-Schandau nicht unbedingt für die Herren Liebig und Comp. in Aussicht genommen, sondern es soll Demjenigen die Concession ertheilt werden, der unter den entsprechenden Garantien die Bahn für Sachsen am ehesten und vortheilhaftesten baut, und deshalb habe ich weiter gebeten, daß die Concession eventuell derjenigen Privatgesellschaft ertheilt werde, welche den Bau der Bahn Bauzen-Schandau ausführt und um den Weiterbau in der Richtung nach Kottbus nachsucht. Ich glaube, der Antrag, wie ich ihn gestellt habe, spricht durchaus für sich und ich hoffe, die hohe Staatsregierung werde ihm nicht entgegentreten und die Kammer werde ihn annehmen.

Präsident Haberkorn: Es hat Niemand weiter das Wort begehrt; ich schließe also die Debatte und gebe dem Herrn Referenten das Schlüsselwort.

Referent Walter: Bezüglich des Antrags des Abg. Petri ist nicht zu leugnen, daß, nachdem die Bahn von Schandau nach Bauzen als eine jedenfalls zu errichtende hingestellt wird, auch dem betreffenden Unternehmer dieser Bahn an der Fortführung derselben von Bauzen bis Berlin sehr viel gelegen ist, und glaube ich, daß gerade eine gewisse Abhängigkeit damit verbunden ist, da ohne diese Fortführung die Rentabilität der ganzen Bahn nicht so werden würde, um Lust zum Bauen zu erwecken. Da es aber noch ungewiß, ob überhaupt Liebig und Comp. die Concession bekommt oder eine andere Gesellschaft, und noch nicht gewiß ist, ob diese Gesellschaft nach Hoyerswerda bauen will, so kommen wir mit dem Antrage des Abg. Petri ganz in dieselbe Verlegenheit, die er erst selbst monirt hat. Die Ständische Schrift sagt: die Regierung hätte die Ermächtigung, die Concession zu ertheilen von Bauzen nach Hausdorf. Nun sagt der Abg. Petri: sie soll nach Hoyerswerda hingehen. Wenn nun eine Gesellschaft nicht nach Hoyerswerda bauen wollte, würden wir uns auf demselben Flecke befinden. Es müßte jedenfalls der Antrag so lauten: daß nicht die Bahn nach Hoyerswerda, sondern nach der Linie Berlin-Görlitz gehen solle. Damit würde den Wünschen der Interessenten Rechnung getragen, während wir sonst unbedingt vorschrieben, in welcher Richtung die Bahn gehen müsse. Das kann uns gleich sein, wenn nur überhaupt die Ermächtigung ertheilt wird. Hält man die Gegend von Hoyerswerda für besser, nun gut; aber ich glaube, der Antragsteller verfällt in denselben Fehler, der vielleicht schon gemacht worden ist, fest zu bezeichnen, wohin gebaut werden soll. Aus diesen Gründen kann die Deputation von ihrem Antrage nicht zurücktreten.

Ich habe noch Folgendes vergessen. Meine Herren! Ich bin dem Herrn Abg. Kretschmar eine Erklärung insofern schuldig, als bei der Petition unter Berlin-Brand-Dresden eine Zuschrift des Abg. Kretschmar erwähnt wurde;