

Wegen Geschäften habe ich für heute noch den Abg. Müller (Chemnitz) bei der Kammer zu entschuldigen.

Wir können zur Tagesordnung übergehen, zur fortgesetzten Berathung des Berichts der zweiten Deputation, das Eisenbahnwesen betreffend.*) — Es ist von mir am Sonnabend die Debatte geschlossen worden über die Eisenbahnen I c Großschönau-Warnsdorf, II a Fortsetzung der südläufiger Bahn von Warnsdorf nach Cunnersdorf, III a Fortsetzung derselben von Gerzdorf nach Sohland und V e Bauzen-Schandau. Das Schlusswort habe ich dem Herrn Referenten vorbehalten und ertheile ich ihm dasselbe zunächst.

Referent Heinrich: Ich habe zunächst im Texte des Deputationsberichtes zwei Zahlen zu corrigiren, wozu mir, weil die Kammer von Vorlesung des Berichtes absah, zu Anfang der vorgestrigen Debatte nicht Gelegenheit wurde. Die Correctur betrifft zunächst die auf Seite 631 in der ersten Zeile zu lesende Zahl 4,566,000 Thlr.; an deren Stelle ist die Zahl 3,878,000 Thlr. zu setzen. Der Irrthum ist dadurch entstanden, daß, wie wohl den Herren nicht entgangen sein wird, in der Beilage A a eine Verdrückung stattgefunden hat; man muß diese Beilage erst richtig heften, um sie richtig lesen zu können. In meinem Referentenexemplare war sie nicht richtig geheftet und deshalb habe ich sie nicht richtig gelesen. Die zweite Correctur betrifft die in der vierten Zeile zu lesende Zahl 9,970,000 Thlr., an deren Stelle es heißen muß: 6,970,000 Thaler. So viel nur soll die Bahn von Großschönau nach Niederseibitz kosten.

Was nun den vorgestern zur Berathung gestandenen Gegenstand betrifft, meine Herren, so glaubt die Deputation diejenigen Vorwürfe nicht zu verdienen, die ihr von verschiedenen Seiten in reichlichem Maße gemacht worden sind; sie meint, sie habe die Lausitz überhaupt und die Südlaußitz insbesondere bei ihren Eisenbahnprojecten nicht nur nicht benachtheiligt, sondern, im Gegentheile, anderen Landestheilen gegenüber sogar in entschiedenem Vortheil gestellt. Für die Erbauung einer Bahn Radeberg-Kamenz hat die Deputation 2,500,000, für die südläufiger 2,000,000 Thlr. vorschlagsweise ausgeworfen und es kann dabei doch auch nicht außer Betracht bleiben, daß die Südlaußitz ein Landestheil ist, von dem man zwar behauptet, daß ihm eine Eisenbahn dringendes Bedürfnis sei; der aber da, wo ihn die neue Eisenbahnlinie durchschneiden soll, überall durchschnittlich nur 1 bis 1½ Meilen von der Böhmen-Zittauer Eisenbahn entfernt ist. Indem die Deputation in allererster Linie die Tour Großschönau-Warnsdorf stellt, ermöglicht sie, daß die böhmische Nordbahn in Verbindung mit der sächsischen

Großschönau-Zittauer und der Zittau-Löbauer Bahn die böhmischen Kohlen, welche für die Südlaußitz das dringendste Bedürfnis sind, auf schnellste Weise mitten ins Herz der Lausitz sende. Was die weitere Entwicklung der südläufiger Eisenbahnstrecke anbelangt, so muß sich dem dringendsten Bedürfnis anderer Landestheile gegenüber die Südlaußitz denn nach Ansicht der Deputation einen kleinen Anstand wohl gefallen lassen. Dieser Anstand soll ja kein langer sein. Im Berichte ist der Ausdruck gebraucht: die südläufiger Bahn zweiter Abtheilung solle dann in Angriff genommen werden, wenn die Bahn Radeberg-Kamenz, sowie die kleine Strecke Großschönau-Zittau in der Hauptsache vollendet sein werde. Meine Herren! Das ist keine Vertagung ad graecas calendas, kein Verschieben auf Sanct-Nimmermehrstag; es ist das vielmehr eine Inaus-sichtstellung baldiger Inangriffnahme. Die Bahn Radeberg-Kamenz ist ja nicht lang; sie kann sehr schnell vollendet werden, und wenn man von einer Vollendung „in der Hauptsache“ spricht, so ist damit nicht gesagt, daß jeder Viaduct bereits gebaut, jede Schiene gelegt, jeder Bahnhof vollendet sein soll. Der königl. Staatsregierung ist also nach Ansicht der Deputation durch den gebrauchten Ausdruck ein ziemlich weiter Spielraum gelassen. Ich mag für meine Person die Wünsche der Staatsregierung, auch den zweiten Theil der südläufiger Bahn bald in Angriff nehmen zu können — wenn möglich, sofort nach Vollendung der Großschönau-Zittauer Strecke — als unberechtigt keineswegs anerkennen; ich sehe wohl ein, daß dies der königl. Staatsregierung sehr angenehm sein müßte in Bezug auf ihre Verhandlungen mit der kaiserl. österreichischen Regierung in Betreff des Zusammenschlusses der böhmischen Nordbahn mit unserer lausitzer Bahn, sowie in Betreff der Führung der neuen südläufiger Bahn von Großschönau durch ein Stück Böhmen nach Seiffhennersdorf. Allein die Deputation hat sich trotz dieser Betrachtung doch nicht dazu entschließen können, von ihrer ursprünglichen Proposition abzugehen; sie beharrt vielmehr dabei, daß diese zweite Strecke der südläufiger Bahn erst nach hauptsächlichlicher Vollendung der zuerst genannten in Angriff genommen werde. Was die Strecke Rumburg-Löbau betrifft, meine Herren, so wurde der Deputation eingehalten, daß sie sich Seite 632 dahin ausgesprochen habe, daß für den Bau einer Eisenbahn von Rumburg nach Löbau ein sächsisches Interesse nicht vorliege. Daß darunter nur ein solches Interesse zu verstehen ist, welches zum Baue einer Eisenbahn hinreichenden Grund abgeben kann, scheint mir selbstverständlich. Nun kennt aber Jeder, der mit den Verhältnissen nur einigermaßen vertraut ist, daß Rumburg ein bedeutender Centralindustrieort nie und nimmermehr ist, und dieser Umstand gerade veranlaßt die Deputation zu der gerügten Aeußerung. Daß auf böhmischer Seite ein größeres Interesse vorhanden sei, mag nicht geleugnet werden, und es ist deshalb an einer späteren Stelle des Berichtes vor-

*) Vergl. I. R. S. 2917 flgg., 3148 flgg., 3233 flgg., 3274 flgg., — I. R. S. 1514 flgg.