

Linien hatten. Wenn man aber die Wahl hat, ob man die Linie ganz nahe einer bestehenden Staatsbahn legen soll oder etwas weiter davon entfernt, dann ist es doch etwas ganz Anderes, als hier bei gegenwärtiger Frage, wo von einer Wahl zwischen zwei Linien gar keine Rede ist. Ich habe damals gesagt: weil diese Strecke Chemnitz-Burgstädt etwas weiter entfernt ist von der bestehenden Staatsbahn, auch deshalb entscheide ich mich für die Burgstädter Linie; aber ich habe noch viele andere Gründe dazu gehabt und angeführt, namentlich den, daß ich mich für diese Linie deshalb auch entschied, weil man durch diese Linie mitten ins Herz der eisenbahnbedürftigen Gegend kommt, weil man dadurch den Städten Rochlitz und Colditz und der ganzen Umgebung schneller zu einer Bahn hilft, als dann, wenn man jetzt eine andere Linie wählen wollte. Ich glaube daher, in unmittelbare Verbindung mit der jetzt zur Verhandlung stehenden Bahn kann man mit Recht diesen Grund nicht bringen.

Staatsminister von Friesen: Es ist für die Regierung nicht ganz leicht, sich über diese Frage in der Kammer auszusprechen. Der Herr Präsident hat sehr Recht, daß er vor einigen Jahren mit mir über diese Bahn gesprochen und ich ihm die Antwort gegeben habe, die der Herr Präsident vorhin angeführt hat. Indessen lagen die Verhältnisse damals ganz anders, wie jetzt, und ich muß mir erlauben, der Kammer wenigstens einige Bemerkungen vorzutragen, um die in dem Berichte enthaltene Aeußerung, daß die Bahn nur ein Interesse für Zittau und die Umgegend, aber kein, oder vielmehr das Gegentheil von Interesse für Sachsen hat, etwas näher zu erläutern. Wenn Sie einen Blick auf die Karte werfen, so werden Sie finden, meine Herren, daß, wenn eine Linie von Liegnitz direct nach Zittau in der vorgeschlagenen Weise gebaut wird, sich an Zittau unmittelbar die Großschönau-Warnsdorfer Bahn anschließt und in Warnsdorf mit der böhmischen Nordbahn zusammentrifft. Diese letztere geht nun in fast gerader Linie nach Tetschen und von Tetschen aus ist bekanntlich jetzt die directe Bahn nach Teplitz im Werke. Mit größter Sicherheit ist nun vorauszusehen, daß eine Bahn von Teplitz aus in fast gerader Linie nach Karlsbad und Eger gebaut werden wird. Es ist also auch mit größter Sicherheit anzunehmen, daß, wenn diese Bahnen gebaut sind, dann der gesammte Verkehr aus Schlesien, der Ober- und Niederlausitz, dem ganzen östlichen Deutschland, überhaupt dem östlichen Europa, der bisher über Dresden, Leipzig und Chemnitz gegangen ist und einen großen Theil des Handels von Leipzig und des Zwischenverkehrs von Sachsen genährt hat, Sachsen umgehen und in nächster Richtung über Eger nach Bayern und dem westlichen Deutschland, nach Frankreich und der Schweiz gehen, von Sachsen aber weiter Nichts berühren wird, als das ganz kleine Stück bei Zittau. Meine Herren! Ich bin über-

zeugt, wir werden auf die Dauer, auf eine lange Zeit hin nicht im Stande sein, das zu verhindern; aber ich würde die Kammer dennoch bitten, bei ihrer Abstimmung dessen sich wenigstens klar bewußt zu sein, daß hier ein sehr gefährlicher Punkt vorliegt. Wir haben, wie sich die hohe Kammer erinnern wird, von jeher die Umgehung Sachsens durch die Linie Gera-Hof für etwas sehr Gefährliches gehalten; aber ich glaube nicht zu irren, wenn ich sage, daß diese Umgehung eine noch weit gefährlichere sein würde.

Abg. Stauß: Den Ausführungen des Herrn Staatsministers entgegen zu treten, dazu fehlen mir die Unterlagen; indessen, wenn ich die Karte und die Orte ansehe, die zwischen Liegnitz und Zittau liegen, nämlich Goldberg, Löwenberg, Greiffenberg und Friedland, so muß ich bemerken, daß es diesen Orten jedenfalls von Interesse sein wird, einen nahen Weg nach Leipzig zu haben, und die Bevölkerung dieser Städte würde dann ihren Weg über Zittau, Löbau und Dresden nach Leipzig nehmen. Ich glaube, der Verkehr, den diese Orte, welche ich eben genannt habe, der Richtung Zittau-Löbau zuführen, kann nicht ganz unbedeutend sein.

Secretär Dr. Loth: Der Abg. Dr. Pfeiffer bittet zum dritten Male ums Wort. Will ihm die Kammer dasselbe gestatten? — Gestattet.

Abg. Dr. Pfeiffer: Als sich die hohe Kammer im Princip dafür entschied, daß der Staat den größten Theil der Eisenbahnen bauen sollte, so ging sie wohl nicht von dem Gesichtspunkte aus, daß der Staat dadurch ein engherziger Speculant werden und jede Concurrenz abschneiden sollte; noch weniger meinte sie, daß dem Staate dadurch ein Monopol oder Verbotungsrecht für alle und jede Privatspeculationen in Eisenbahnen zugestanden werden sollte. Nach Dem, was der Herr Finanzminister soeben gesagt hat, scheint es fast, als sollte ein Monopol gegen die vorliegende Bahn ausgeübt werden. Es wäre das an sich schon zu bedauern; aber es ist auch außerdem noch hervorzuheben, daß die Concurrenz in der That so bedeutend wohl nicht werden dürfte, wie der Herr Finanzminister fürchtet. Ueberhaupt ist es schwer, in einem kleinen Lande, namentlich in einer so schmalen Provinz, wie die Lausitz ist, die Concurrenz ganz abzuschneiden; denn wenn man die Eisenbahnen nicht durch das Land gehen läßt, so gehen sie eben an der Grenze hin, und dieser Fall liegt hier vor. Wenn nämlich die sächsische Regierung die Concession zur vorliegenden Eisenbahn verweigert, so wird die fragliche Eisenbahn, wenn sich die preußische und österreichische Regierung dahin vereinigen, trotzdem gebaut werden, da sie wichtig und dringend genug erscheint; sie wird aber dann von Liegnitz bis Friedland, von Friedland nach Reichenberg gehen und sich da mit der Görlitz-Reichenberger Eisenbahn verbinden und so derselbe Zweck erreicht