

Kurz, meine Herren, ich glaube, man kann es nicht ver-antworten — ich wenigstens kann es vor mir nicht —, weil wir jetzt klar sehen: man präjudicirt sich dabei für den nächsten Landtag für eine weitere Bahn. Bitte, meine Herren, überlegen Sie einmal jetzt, wie die Karte aussehen wird der Bahnverbindungen von der Lausitz, im Süden von der Lausitz. Sie haben zuerst die Süd-lausitzer Bahn; dann kommt die jetzt in Rede stehende nach Cunewalde, dann kommt Taubenheim-Dürrehenners-dorf, dann die jetzt schon bestehende schlesische und dann Bauzen-Ramenz. Da haben Sie in ein und derselben Richtung parallel fünf Bahnen, die zum Theil so nahe aneinander liegen, daß, wenn die Züge zu gleicher Zeit abgehen, sich die Fahrgäste aus den verschiedenen Zügen einander zuwinken können.

(Weiterkeit.)

Nun, meine Herren, ob wir nicht besser unser Geld anlegen, wenn wir es verwenden für Eisenbahnen in Gegenden, die noch keine Bahn haben, das ist doch die Frage, und deshalb stimme ich so mit vollständig fester Ueberzeugung mit dem Separatvotum und bitte Sie, dies auch zu thun.

Rittergutsbesitzer von Trübschler: Der Herr Separatvotant und die ihm zustimmenden Herren können meiner Ansicht und der Ansicht der Mehrheit der Deputation nach nicht auch den Standpunkt finanzieller Vorsicht und der Vorsicht im Eisenbahnbau beanspruchen. — Gerade der Umstand, daß der Herr Separatvotant zu seinem vorliegenden Botum gelangt ist und nicht zu einer andern Schlußfolgerung, ist das Hinderniß gewesen, daß er nicht mehr Seelen in der Deputation gefunden hat, als er zu finden hoffte. Die ganze Differenz zwischen Dem, was er vorschlägt, und Dem, was möglicher Weise als Consequenz einer heutigen Zustimmung zur Vorlage der Regierung und zum Baue der Bahn Großpostwitz-Cunewalde hingestellt wird — und das wäre die Ausführung des Projectes Taubenheim-Dürrehenners-dorf — beträgt nach dem Nachweise der Regierung 78,000 Mark, und mit 78,000 Mark kann man meiner Ansicht nach die Eisenbahnrente nicht retten. Bei einem so geringen Unterschiede zwischen dem Vorschlage des Herrn Separatvotanten und den Absichten der Regierung tritt doch auch für den Fall, daß schon im Voraus die Zustimmung denselben erteilt worden, immerhin die Erwägung, wie eine derartige Bahnanlage nach den Bedürfnissen der Gegend und der beteiligten Orte am zweckmäßigsten zu legen sei, in den Vordergrund und es muß ein so unbedeutender finanzieller Unterschied verschwinden.

Es ist zwischen dem Botum des Herrn Separatvotanten und den Absichten der Regierung, wie sie in dem Decrete niedergelegt sind, ein wesentlicher Unterschied nicht vorhanden und deshalb kann man, selbst wenn schon im Voraus Zustimmung ausgesprochen sein sollte, meiner Ansicht nach nicht zulassen, daß man behauptet, mit dem einen Botum die gefährdeten Finanzen zu retten und mit dem andern diese erst recht zu gefährden. Dies Alles scheint mir auf jeden Fall für Das zu sprechen, was die Deputationsmehrheit vorgeschlagen hat, die ja im Voraus in entschiedener Weise Bedenken gegen die angekündigten Absichten der Regierung ausspricht. Ich kann auch nur sagen, daß allerdings diese Bedenken, welche gegen die beabsichtigten Bahnen erhoben werden, nur allzuberechtigte sind. Das geht auch aus dem Decrete hervor. Dort ist bei Project Freiberg-Halsbrücke ausdrücklich dargelegt, daß dieser Bahn ein Frachtverkehr von circa 35,600 Tonnen voraussichtlich zugeführt würde, und es ist hierbei gesagt, daß ein derartiger Verkehr geeignet wäre, nicht nur die Betriebskosten zu decken, sondern auch eine Rente für den Eisenbahnverkehr hervorzubringen. Aus den Zahlen, die für die Frachtbewegung im Cunewalder Thale erörtert worden sind, stellt sich nach der Darlegung der Regierung als dermalige für die Eisenbahn im Cunewalder Thale in Frage kommende Frachtenmasse nur 8900 Tonnen heraus. Es ist also vorauszu sehen, daß schon die Linie Cunewalde-Großpostwitz zu den rentablen keinesfalls gerechnet werden kann, daß auch die weitere beabsichtigte Linie oder eine Verlängerung der Linie eine nur ganz geringe Aussicht für eine Rente bietet.

Von diesem Gesichtspunkte aus halte ich es doch für richtiger, wenn die Mehrheit sich im Augenblicke auf das Project Cunewalde beschränken will, als solches noch in dem Maße auszudehnen, wie der Herr Separatvotant vorschlägt, und ist dies für mich bestimmend gewesen, mich von ihm zu trennen und nicht zu der Schlußfolgerung zu gelangen, welche er seinen Prämissen gegeben hat.

Kammerherr von Schönberg-Mockritz: Meine Herren! Ich hatte auf das Wort verzichtet, nachdem der Herr Referent der Majorität uns dargelegt hat, daß wir mit Genehmigung des Bahnbaues Großpostwitz-Cunewalde weder eine formelle, noch eine moralische Verpflichtung eingehen würden, auch das andere Bahnproject Taubenheim-Beiersdorf-Schönbach-Dürrehenners-dorf zu bewilligen, ein Project, welches zu meinem Erstaunen das Regierungsdecret schon als feststehend anzunehmen scheint. Denn es heißt dort Seite 8: Die Bedenken gegen die Bahn Großpostwitz-Cunewalde sind