

daß aus der Auslassung von mir, welche Herr von Trübschler angezogen hat, geschlossen würde, daß ich das Project Geithain-Weipzig überhaupt nicht für ausführungswerth halte.

Präsident von Zehmen: Da Niemand weiter das Wort verlangt, schließe ich die Debatte.

Es haben sich nun also Sprecher angemeldet zu den Petitionen unter Ziffer 1, 8, 14 und 15 und ich werde die unter diesen Nummern aufgeführten Petitionen zur Besprechung stellen.

Zunächst hat sich zu Ziffer 1, Bauzen-Kleinwella-Elstra-Kamenz-Königsbrück nach Großenhain, Herr Bürgermeister Secretär Vöhr angemeldet.

Secretär Bürgermeister Vöhr: Meine geehrten Herren! Die Finanzdeputation hat den Vorschlag gemacht, die gesammten eingegangenen Petitionen der hohen Staatsregierung zur Kenntnißnahme zu übergeben, und zwar unter dem Hinweis darauf, daß sie keine Veranlassung habe, eine Classification vorzunehmen im Mangel specieller Kenntniß der Verhältnisse der Districte, aus welchen die einzelnen Petitionen gekommen seien. Ich habe mich zu bescheiden, daß dieses Verfahren vom Standpunkte der Finanzdeputation namentlich im jetzigen Stadium der Landtagsverhandlungen an und für sich wohl angezeigt und nicht incorrect erscheint; indessen da die königl. Staatsregierung, wie wir soeben aus dem Munde Sr. Excellenz des Herrn Finanzministers hörten, Werth darauf legt, auch aus der Mitte der Ersten Kammer ein Urtheil und eine Ansicht über die einzelnen aufgestellten Bahnprojecte zu vernehmen, und da ich dem oberlausitzer Bezirke, aus welchem auch Petitionen vorliegen, angehöre und mit den Verhältnissen des Bezirkes näher vertraut bin, so halte ich es für meine Pflicht, nicht zu schweigen, selbst auf die Gefahr hin, daß der hochgeehrte Herr Referent mich und die Petenten aus der Nordlausitz in die Classe Derer versetzen sollte, von denen er sagt, es werde Mißbrauch mit dem Petitionsrechte getrieben.

Was nun das Gesuch aus der Nordlausitz anlangt, so habe ich hervorzuheben, daß das Bahnproject, welches dort aufgestellt worden ist und verfolgt wird, nach zweierlei Seiten zu betrachten und zu beurtheilen ist, einmal in seiner localen Bedeutung und dann in seiner Beziehung zu unserem Staatseisenbahnbetriebe im Allgemeinen. Was die locale Bedeutung der von den Petenten angestrebten Bahnverbindung anlangt, so erinnere ich daran, daß die Nordlausitz — ein Blick auf die Karte lehrt dies sofort — zur Zeit mehr, als irgend ein anderer Landestheil, vielleicht abgesehen von einzelnen Districten des obern Erzgebirges, der Schienenverbindung entbehrt. Auf der ganzen langen, weiten Strecke von der sächsisch-schlesischen Grenze bei Rei-

chenbach bis nach Kamenz hin ist innerhalb der sächsischen Nordlausitz nicht ein einziger Schienenweg weiter vorhanden, mit alleiniger Ausnahme der Kamenzener Linie, welcher den Verkehr in der Richtung nach Norden und nach Nordwesten vermittelt. Es ist dies ein großer, langer und breiter District, welcher der Schienenverbindung noch entbehrt. Wir in der Nordlausitz haben ja schon früher Anstrengungen gemacht, Bahnverbindung nach Nord und Nordwest zu erlangen, zu einer Zeit, zu welcher weder die sächsisch-schlesische Bahn vorhanden war, noch die Görlitz-Berliner Bahn, zu einer Zeit, wo der Bau von Eisenbahnen für Rechnung des Staats seitens einzelner Regierungen noch nicht für rathlich erachtet wurde. Wir sind dabei auch so glücklich gewesen, nicht gerade einer ablehnenden Haltung bezüglich der Gewinnung von Bahnverbindung für die Nordlausitz in maßgebenden Kreisen zu begegnen; leider aber haben dabei die volkswirtschaftlichen Interessen der Lausitz hinter die Interessen der Politik zurückzutreten gehabt, welche früher jahrelang zwischen der preussischen und sächsischen Regierung sich entwickelt hatte. Diese politische Antipathie zwischen der frühern sächsischen Regierung — es bezieht sich dies auf Zeiten, welche mehrere Decennien zurückliegen — und zwischen den Herren in Berlin war ja so scharf zugespitzt, daß, was in Sachsen zugesagt ward, in Berlin auf günstige Beurtheilung nicht rechnen konnte. Die gegenseitige politische Stellung beider Staaten hat auf die Realisirung der Eisenbahnbestrebungen der Nordlausitz nachtheilig zurückgewirkt. Wir besitzen in unseren Acten aus den fünfziger Jahren eine Zusicherung der sächsischen Regierung, in welcher die sogenannte Vorconcession zu einer Bahnverbindung in nördlicher Richtung, von der sächsischen Oberlausitz nach der preussischen Niederlausitz, zugesagt wurde, jedoch mit dem Zusatz: nach Berlin möchten wir nun uns selbst wenden und dort die Genehmigung der preussischen Regierung, soweit preussisches Territorium in Frage kam, auswirken. Allein das Ministerium Mantuffel war selbstverständlich nicht geneigt, dem Ministerium Beust ein Zugeständniß zu machen und zu folgen.

Wenn nun gegenwärtig die Nordlausitz wieder mit einem Gesuche an die königl. Regierung und an die Ständeversammlung sich wendet, so kann man wenigstens nicht sagen, daß sie von dem ihr zustehenden Petitionsrechte Mißbrauch macht. Sie hat lange, lange Zeit geschwiegen, die hohen Kammern sind mit Petitionen aus dem Bezirke, welcher heute in Frage ist, nicht belästigt worden, außer ein einziges Mal in der sogenannten Gründerperiode, wo das Project einer Bahnverbindung in der Richtung Kamenz-Großenhain bereits aufgestellt worden war und verfolgt wurde und wo von der königl. sächsischen Regierung und den Kammern dem Projecte nicht ablehnend sich gegenübergestellt ward.