

mer, die Petition der bürgerlichen Bezirksvereine von Chemnitz auf sich beruhen zu lassen?" — Einstimmig: Ja.

Wir kommen zu 20. Zittau-Reichenau. Der Herr Vicepräsident hat seinen Antrag, welchen Sie im Bericht lesen, und der lautet:

„Die Kammer wolle beschließen:

die königl. Staatsregierung zu ermächtigen, noch in der Finanzperiode 1880/81 eine normalspurige Secundärbahn von Zittau nach Reichenau zu bauen und das dazu nöthige Areal zu expropriiren“

zurückgezogen. — Herr Vicepräsident Dr. Pfeiffer!

Vicepräsident Dr. Pfeiffer: Meine Herren! Nachdem die Deputation das ganze Land durchwandert hat, kommt sie nun endlich auch zur Lausitz. Ich könnte mich darüber beklagen, daß die Deputation eine ganz zu Anfang des Landtages an sie gelangte Petition ziemlich zu allerlezt behandelt. Indessen thue ich das doch nicht; denn ich muß anerkennen, daß die Deputation die Lausitz noch immer etwas besser behandelt hat, als das von Seiten der königl. Staatsregierung geschehen ist. Die königl. Staatsregierung hat bekannter Maßen in den Decreten, in denen sie Eisenbahnvorschläge macht, die Lausitz ganz und gar mit Stillschweigen übergangen und sie demnach viel schlechter behandelt, als dies von Seiten der Deputation geschehen ist. Ich frage nun, warum denn eigentlich die Lausitz eine so ganz schlechte Behandlung verdient? Man sagt mir: ja, die Lausitz hat schon so viele Eisenbahnen erhalten, die zum Theile mit einem ganz besonderen Luxus ausgestattet sind. Ich gebe das zu; aber warum soll dafür, weil einige lausitzer Eisenbahnen mit großem Luxus gebaut und ausgestattet sind, warum sollen Diejenigen, die noch keine Eisenbahn in der Lausitz haben, dafür bestraft werden, für einen Fehler, der doch jedenfalls nicht von ihnen begangen? Man sagt ferner: die lausitzer Eisenbahnen rentiren sämmtlich nicht. Auch das muß zugegeben werden, weil ja die Rechnung es nachweist; aber gerade darum sollte die Eisenbahn, die hier petirt wird, gebaut werden, weil sie von allen lausitzer Bahnen die größte Rentabilität verspricht und zwar läßt sich das daraus nachweisen, weil diese Linie die einzige ist, für die sich Privatunternehmer gefunden haben bereits vor 16 Jahren.

Nun wird man fragen: warum haben diese Unternehmer die Linie nicht gebaut? Sind sie vielleicht dadurch abgehalten worden, daß sie geglaubt haben, die Bahn werde doch am Ende nicht rentiren? Nein, meine Herren, das ist keineswegs der Grund. Sie sind fortwährend bereit gewesen, aus Privatmitteln diese Bahn zu bauen, und haben nur deshalb sie nicht bauen können,

weil die Fortsetzung dieser Linie von Seiten des preussischen Ministeriums des Handels verhindert worden ist. Sie sehen daraus, daß alle Gründe vorhanden sind, diese Linie zu bauen. Sie ist vor Allem sehr billig; sie soll, wie von sachverständiger Seite festgestellt worden ist, zu bauen uns ungefähr 600,000 Mark kosten. Die Steuerkraft der Gegend ist größer, als die von der Gegend von zwei Linien, die bereits von der königl. Staatsregierung zum Bau in Vorschlag gebracht worden sind. Also, meine Herren, Sie sehen, daß alle Gründe vorhanden sind, diese Bahn in erster Linie in Angriff zu nehmen, und es werden, hoffe ich, alle die von der Petition angeführten Gründe doch endlich bei der königl. Staatsregierung die Ueberzeugung wachrufen müssen, daß man dieser Gegend entschieden Unrecht gethan hat. Ich stelle, wie auch von allen Denen, die bereits vor mir gesprochen haben und für ihre Gegend zu sprechen Gelegenheit gehabt haben, geschehen ist, einen weitergehenden Antrag nicht. Ich ziehe auch, wie der Herr Präsident erwähnt hat, meinen weitergehenden Antrag zurück; aber nur deswegen, weil ja, wie anerkannt werden muß, die Deputation zwischen den Zeilen zu lesen giebt, daß sie selbst die Bedeutung der Linie anerkennt und in Wirklichkeit diese Petition der königl. Staatsregierung zur Erwägung zu geben geneigt gewesen ist.

Abg. Hildebrand: Es hat gerade diese Linie von Reichenau nach Zittau ein eigenes Geschick. Reichenau hat sich immer bemüht, eine Bahn zu bekommen, und das Bedürfnis ist dort ein so großes, ein so viel ausgesprochenes, daß es unleugbar schon dadurch gewissermaßen bestätigt ist, daß so Viele sich des Interesses der Petenten angenommen haben. Es hat Reichenau alle möglichen Opfer gebracht, diese Erleichterung des Verkehrs zu haben, und hat es um bessere Chaussee petirt, sind Petenten auf die Eisenbahn vertröstet worden und diese Petition ist dann auch nicht weiter berücksichtigt worden. Die Verhältnisse dort liegen so, daß nur die königl. Staatsregierung an den Bahnhof Zittau herankommen kann, um eine Verbindung mit Zittau anzubahnen. Reichenau selbst ist erbötig, das Land auf seiner Flur unentgeltlich zur Herstellung einer Bahnlinie zu geben, nur um die Linie hervorzurufen; es hat Kostenschläge gemacht, um nachzuweisen, wie billig die Bahn zu bauen ist. So liegt mir hier eine Berechnung vor, daß die Bahn als Normalbahn 1,449,000 Mark kosten würde, und wenn sie aber als Secundärbahn gebaut werde, so würde sie nur 472,405 Mark kosten. Es sind das Anlagekapitale, die unter allen Umständen sich verzinsen und gut rentiren. Es ist diese Petition vom Stadtrath zu Zittau wiederholt worden, es sind auch Petitionen von der Handelskammer berathen worden. Es ist einstimmig das Bedürfnis dort anerkannt