

wird und in Aussicht stellt, daß auch hieraus die Eisenbahnfrage sich als Lebensfrage für Lauban darstellt.

Wie anderweitig bekannt ist, hat man auch bereits das Project aufgenommen, Waldenburg mit Hirschberg und Görlitz oder Kohlfurt, d. h. die Breslau-Schweidnitz-Freiburger mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu verbinden. Die Vertreter der, von derselben berührten, Städte haben auch bereits am 13. d. Mts. in Hirschberg eine gemeinschaftliche Besprechung gehalten, in der man die Königl. Regierung anzugehen beschloß, einen Techniker zur Bereisung der verschiedenen Linien hierherzusenden, um auf Grund dieser Terrainbesichtigung die Eisenbahnlinie selbst festzustellen, sowie die Baukosten annähernd zu berechnen.

Da in Folge dieses Beschlusses diese wichtige Angelegenheit früher als wünschenswerth vertagt worden ist, Lauban aber besonders sich mit dem jetzt erlangten Resultat zu beruhigen scheint, ohne zu beachten, daß in der Zwischenzeit von der Bunzlau-Löwenberger Konkurrenz-Linie Alles aufgeboten wird, um die Ausführung dieser Linie herbeizuführen, so halten wir uns um so mehr verpflichtet, die uns nothwendig scheinenden Maasregeln der Deffentlichkeit mitzutheilen, in der Hoffnung, daß dadurch vielleicht die so wichtige Eisenbahnfrage in weiteren Kreisen zur Besprechung kommen wird.

Bis jetzt ist es nämlich noch unentschieden, ob die Bahnlinie von Hirschberg über Greiffenberg und Lauban nach Görlitz oder Kohlfurt, oder von Hirschberg über Löwenberg nach Bunzlau geführt werden soll. Beide sind Konkurrenz-Linien, keine kann mit der andern zugleich bestehen; und wenn deshalb jetzt sämtliche Interessenten der verschiedenen Bahnlinien eine gemeinsame Besprechung gehalten haben, um durch die Gesammtheit die Regierung von der Wichtigkeit des Unternehmens zu überzeugen, so wird es doch nothwendig, daß die Interessenten der Laubaner Linie sich bald von denen der Löwenberger Linie trennen, um vor Allem die Vortheile, sowie die Nothwendigkeit der Linie über Lauban darzuthun und den Staat zur Genehmigung derselben zu veranlassen. In dieser Richtung ist es nothwendig, eine rastlose und energische Thätigkeit zu entfalten, da auch allgemeine Fragen, welche die Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung umfassen, nicht eher von Bedeutung werden und deshalb zur Berathung kommen können, ehe nicht die Linie selbst feststeht.

Wenn es nun auch aller Energie und der größten Anstrengungen bedürfen wird, um die unbedingte Nothwendigkeit: die Bahn über Lauban zu führen, darzuthun, so werden doch nachstehende 2 Hauptmomente jene Bemühungen wesentlich unterstützen:

- 1) Das Interesse der Kohlenreviere Waldenburgs und dessen Umgegend, so wie auch der von der Bahn berührten Fabrikdistricte gebietet unbedingt, die Linie über Lauban jeder anderen vorzuziehen, indem namentlich zum Absatz der Kohlen, sowie der übrigen Rohproducte und Fabrikate eine directe Verbindung mit Berlin resp. der Ostsee, mit Sachsen und Böhmen die größten Vortheile bietet, und z. B. der bisherigen Konkurrenz der ober-schlesischen Kohle am besten begegnet werden kann.
- 2) Die Verbindung zwischen Hirschberg und Bunzlau ist mit so bedeutenden und mannigfaltigen Schwierigkeiten verbunden, daß wegen der Höhe der dazu erforderlichen Bau-Kapitalien die Zins-Garantie gewiß nicht erwartet werden kann, sollten auch, wider Vermuthen, die nöthigen Fonds aufgebracht werden; weshalb auch die Rentabilität dieser Linie mehr als zweifelhaft, wenn nicht unmöglich ist.

Dieses sind Thatsachen, deren Richtigkeit noch mehr anerkannt werden muß, sobald spezielle Terrain-Untersuchungen stattgefunden haben und die Verkehrsverhältnisse nicht nur nach allgemeinen Schätzungen, sondern durch Zahlen festgestellt sein werden. Es ist nur zu hoffen, daß das Ebenerwähnte genügend hervorgehoben wird, um dadurch die von den Städten Bunzlau und Löwenberg gemachten Anstrengungen zu parallelisiren.

Wenn also einerseits nicht unbedeutende Vortheile für die Linie über Lauban sprechen, so muß andererseits zu deren Benutzung ungesäumt vorgegangen werden. Dies läßt sich nur dadurch erreichen, daß sofort eine genaue Terrain-Untersuchung stattfindet, und die in Rede stehende Linie von Görlitz oder Kohlfurt über Lauban, Greiffenberg nach Hirschberg genau nivellirt und festgestellt wird, und zwar in solcher Weise, daß nach erfolgter Genehmigung des Staats auf Grund dieser Terrain-Untersuchungen der Bau dieser Linie in Angriff genommen werden kann.

In diesem Punkte sind wir eben auch entschieden anderer Meinung, als die am 13. d. Mts. in Hirschberg abgehaltene Conferenz, in welcher die Ansicht ausgesprochen wurde, daß eine Bereisung der verschiedenen Linien schon hinreichend sei, um auf Grund derselben die Linien feststellen und den Kostenbetrag auf 100,000 Thlr. genau ermitteln zu können. Dies ist jedoch eine irrige Ansicht, die nur dazu führen kann, das ganze Unternehmen wesentlich zu verzögern. Kein Techniker ist nämlich im Stande, durch eine bloße Ocularbesichtigung entscheiden zu können, ob durch dieses oder jenes Thal die Bahn geführt werden kann, da z. B. ein Höhenunterschied von etwa 50 Fuß, der sich mit dem Auge nicht mehr schätzen läßt, die Unmöglichkeit einer Linie herbeizuführen im Stande ist;