

Regierung entsprechenden Weise anderweit zu regeln und eine langjährige Differenz über die Vergütung für die Mitbenutzung des Bahnhofes Zittau durch die Preussische Eisenbahnverwaltung entsprechend den sächsischen Anforderungen zu begleichen. Ein Mehreres, insbesondere die Abtretung der ganzen Strecke Zittau-Nitrisch-Görlitz ist nach derselben Auskunft schon um deswillen ganz aussichtslos gewesen, weil im Falle eines Verkaufes auch der Strecke Nitrisch-Görlitz an Sachsen die in Nitrisch abzweigende Preussische Staatsbahnstrecke Nitrisch-Seidenberg-Reichenberg ganz außer Zusammenhang mit dem Preussischen Staatsbahnnetz gekommen sein würde. Hiernächst ist der Deputation von Seiten der Regierung erklärt worden, daß es nicht in der Absicht derselben liege, nach Uebernahme des Betriebes der Strecke Zittau-Nitrisch auf derselben irgend welche dem Publikum ungünstige Aenderungen gegenüber dem bisherigen Zustande vorzunehmen; insbesondere solle auch die IV. Wagenklasse an Sonntagen so lange weitergeführt werden, als es die allgemeinen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse irgend thunlich erscheinen lassen. Auch werde für den Personenverkehr zwischen Zittau und Görlitz ein Umsteigen in Nitrisch voraussichtlich nicht erforderlich, da bei den Kaufsverhandlungen über Zittau-Nitrisch ausdrücklich eine besondere Verständigung der betheiligten Verwaltungen darüber vorbehalten worden sei, wie nach dem Uebergange der bezeichneten Strecke an den sächsischen Staat auf der ganzen Strecke Zittau-Görlitz eine zusammenhängende Beförderung stattfinden solle.

Gegen die betreffs der Rentabilität der Linie im Aufsatze E. B. I. angenommenen Voraussetzungen hat die Deputation Bedenken nicht geltend zu machen; da anerkannt werden muß, daß bei dem Mangel von Rentabilitätsberechnungen für die einzelnen Linien der Preussischen Staatsbahnverwaltung ein genauer Anhalt für die künftige Rentabilität der Linie Zittau-Nitrisch — so erwünscht er an sich der Deputation gewesen sein würde — von der Regierung nicht hat beschafft werden können.

Betreffs der Vortheile, welche vom Ankaufe der Linie Altenburg-Zeitz zu erwarten sind, findet sich im Aufsatze E. B. I. eine so eingehende Begründung und die Berechnung ihrer unmittelbaren Erträgnisse ist so vorsichtig aufgestellt, daß die Deputation auch den Ankauf dieser Bahn nur dringend empfehlen kann. Die an die Genehmigung der Altenburgischen Regierung zum Uebergange der Altenburg-Zeitzer Bahn an den diesseitigen Staat geknüpfte Bedingung des Baues einer Eisenbahn von Altenburg nach Osten kann nicht wohl befremden, wenn man erwägt, daß das gesammte Eisenbahnwesen im Ostkreise des Herzogthums sich in der Hand unserer Staatsbahnverwaltung befindet und daß in Altenburg schon lange Zeit der Wunsch besteht, den südöstlichen Theil dieses Kreises durch eine Eisenbahn aufgeschlossen zu sehen. Wenn es nun auch die Deputation vorgezogen hätte, von Altenburg über Kohren nach Marsdorf zu bauen und auf diese Weise der Stadt Kohren den Eisenbahnanschluß zu verschaffen, so hat doch die Deputation geglaubt, bei der Linie Altenburg-Langenleuba Beruhigung fassen zu müssen, nachdem ihr von den Herren Kommissaren der Regierung erklärt worden ist, daß die Herzogliche Regierung an der Langenleubaer Linie unbedingt festhalte und für den Bau einer Linie Altenburg-Kohren-Marsdorf weder einen Beitrag bewilligen noch gegen die Zusicherung des Baues derselben die Genehmigung zum Uebergang der Altenburg-Zeitzer Bahn an den sächsischen Staat erteilen würde. Nun ist aber weiter nach der Regierungsvorlage für den Bau der Linie Altenburg-Langenleuba ein Beitrag der Altenburgischen Regierung durch Beschaffung des Grund und Bodens auf circa 14 km Bahnlänge gesichert, und es wird in Rücksicht auf die hierdurch eintretende Ersparniß an Baukosten andererseits die Beschaffung einer besonderen Bahnverbindung zwischen Kohren und Frohburg wesentlich erleichtert.

Auch sind der Deputation aus der Kohrener Gegend Nachrichten zugegangen, wonach die Interessenten von dem seitens der Regierung in Aussicht gestellten Anschluß nach Froh-