

SLUB Dresden

2002

8

49378

hett1

KE

heft 1 S28P3/NW 3370

Die
Eisenbahnaufträge

Ober-Bauft.

Werkstoffe

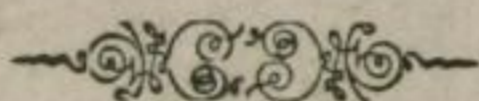
Verzeichnis der Eisenbahnaufträge
des Jahres 1967

Verzeichnis der Eisenbahnaufträge
des Jahres 1967

Die
Eisenbahnfragen

der

Ober-Lausitz.



Denkschrift,

überreicht der Hohen Ständeversammlung
des Jahres 1863

durch das

Comité für Herstellung einer Eisenbahn durch die
südliche Lausitz.





~~Hochschule für Angewandte Wissenschaften
Lehrstuhl für Verkehrs- und
Verkehrsgeschichte #580~~

411/39/13

2002 8 049378

394

Die mannichfachen Bestrebungen des seit Ostern 1862 für Herstellung einer südlauftizischen Eisenbahn bestehenden, aus Abgeordneten der sämtlichen südlauftizischen, der böhmischen Grenze entlang, von Eibau bis Neukirch a. S. gelegenen Ortschaften, zusammengesetzten Comités, haben sammt den Anschauungen, auf welche jene sich stützen, einen umfassenden und speciell begründeten Ausdruck in demjenigen Berichte gefunden, welchen eine zu diesem Zwecke eigens delegirte Commission der Handels- und Gewerbekammer in Zittau zu Folge verschiedener an dieselbe gerichteter Anträge, u. A. auch des nurgedachten Eisenbahncomités, an die Kammer selbst erstattete, und der sodann den wörtlichen Inhalt eines diesfalls von der Kammer an die Sächsische Staatsregierung erstatteten Berichtes bildete.

Das Comité hat seine Interessen vor der Hand nicht besser vertreten zu können vermeint, als damit, daß es den Inhalt dieses Berichtes unter Genehmigung der Handels- und Gewerbekammer zu den ihrigen machte und der Hohen Ständeversammlung als Denkschrift in der so wichtigen als dringlichen oberlausitzer Eisenbahnfrage überreicht, in der festen Erwartung, daß die Ausführungen dieses Berichtes mit dazu beitragen werden, die Hohen Kammern dem Projekte des Comité's für die südlausitzer Bahn immer geneigter zu machen, sowie daß dieselben den Vertretern unserer Provinz Veranlassung bieten werden, für unsere Interessen in dieser Richtung entschiedene Verwendung allenthalben eintreten zu lassen.

Bericht

der Handels- und Gewerbekammer zu Zittau über die an die Kammer gelangten Anträge „die Oberlausitzer Eisenbahnfrage“ betreffend.

An die Handels- und Gewerbekammer sind verschiedene Anträge gelangt, welche dieselbe zu Befürwortung der wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Zittau-Löbauer Eisenbahn und der Elbe in unserer Provinz laut gewordenen Wünsche bei der Hohen Staatsregierung auffordern.

1) Bereits unter dem 20. October vor. Jahres hatte das Kammermitglied Herr Friedrich Herzog zu Neugersdorf an die Handelskammer zu Zittau das Gesuch gerichtet,

dieselbe möge bei der Hohen Staatsregierung die dringende Nothwendigkeit einer Eisenbahn von Zittau nach der Elbe mit möglichst naher Berührung der Orte Alt- und Neu-Gersdorf befürworten und deren Ausführung zur Beschleunigung anempfehlen.

Die Handelskammer sprach sich hierauf in ihrer Sitzung vom 18. Novbr. vorigen Jahres einstimmig dahin aus:

die Handelskammer zu Zittau könne die zu Motivirung des Herzog'schen Antrags angeführten Thatsachen nur bestätigen, müsse aber hinzufügen, daß nicht nur die Fabrikanten von Alt- und Neu-Gersdorf, sondern sämtliche Fabrikanten und sämtliche Bewohner des zwischen der Eisenbahn und der Böhmischen Grenze gelegenen Bezirks das größte Interesse an dem leichteren und billigeren Bezuge von Kohlen haben, in welcher Erwägung die Kammer beschließe, die Eingabe Herrn Herzogs der Hohen Staatsregierung zur Berücksichtigung abschriftlich mitzutheilen und vorzutragen.

Die Kammer erstattete diesem Beschlusse gemäß Bericht an das Königl. Hohe Ministerium des Innern und der Finanzen unter dem 19. Novbr. 1862.

2) Mittelft Zuschrift vom 12.—16. November vor. Js. überreichte Herr Tuchsatsch zu Neusalza, im Auftrage des engeren Ausschusses des Comité's für Herstellung einer Eisenbahn durch die südliche Lausitz, der Handels- und Gewerbekammer Abschrift einer bereits unterm 28. Mai 1862 von einer größeren Anzahl Interessenten, Adolph Tuchsatsch und Genossen, an die Hohe Staatsregierung gerichteten Petition um Genehmigung einer Bahnlinie durch die südliche Lausitz.

In dieser Petition hatte das obgedachte Comité, — obwohl die von ihm mit dem zu Großschönau für die Ausführung verwandter Projekte zusammen getretenen Comité angeknüpften Beziehungen ein Resultat nicht ergeben hätten, — seinerseits das Projekt einer Eisenbahn durch die gesamte südliche Lausitz, von der Löbau-Zittauer Bahn über Großschönau, Leutersdorf, Gersdorf, Ebersbach, Neusalza, Taubenheim, Sohland, Wehrsdorf, Steinigtwolmsdorf aufrecht erhalten, indem es von letztgedachtem Orte vorläufig unentschieden ließ, ob von ihm die projektirte Bahnlinie nach Bischofswerda zum Anschluß an die Sächs.-Schles. Bahn, oder nicht zweckmäßiger, wie in neuerer Zeit vielfach befürwortet worden, nach der Elbe zu führen sei.

In Ihrem Ueberreichungsschreiben vom 12. Novbr. 1862 dagegen theilten die Herren Tuchsatsch und Genossen der Kammer mit,

daß sie ihr Projekt dahin fixirt hätten, die Realisirung einer Bahn durch die südliche Lausitz mit vorzugsweiser Berührung der beziehentlich großen Industrieorte Gibau, Leutersdorf, Neu-Gersdorf, Alt-Gersdorf, Neu-Ebersbach, Alt-Ebersbach, Ober-, Mittel- und Nieder-Friedersdorf, Neusalza, Spremberg, Oppach, Taubenheim, Sohland a. d. Spr., Wehrsdorf mit einem Anschluß an die Zittau-Löbauer Bahn in Oderwitz, anderseitiger Ausmündung auf die Elbe bei Schandau und damit nach der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn zu fördern.

3) Noch am 3. December 1862 aber ging zu der am gedachten Tage abgehaltenen Plenarsitzung der Kammer von dem engeren Ausschusse des Comité's für Herstellung einer Eisenbahn durch die südliche Lausitz, eine abermalige Zuschrift d. d. 30 Nov. 1862 ein, worin Herr Tuchsatsch und Genossen anzeigten, wie eine neuere am 23. Novbr. vor. Js. zu Neusalza abgehaltene Versammlung der Vertreter der interessirten Lausitzer Ortschaften, an welcher auch Deputirte von Neustadt, Sebnitz und Schandau Theil genommen, in Rücksicht des Umstandes, daß die definitive Feststellung der bezüglichen Eisenbahnlinie der Staatsregierung vorbehalten bleiben müsse, sich für eine Verallgemeinerung der Tendenz ihrer Bestrebungen in dem Sinne entschieden habe,

daß die Anfangs- und Ausgangspunkte der fraglichen Eisenbahnlinie definitiv dormalen nicht zu bestimmen seien, jedoch daran festzuhalten sei, daß die Linie dem gesammten Fabrikdistrikte der Lausitz zu Gute kommen müsse.

Man sei daher bei dieser neuerlichen Zusammenkunft zu der Resolution gelangt,

die Versammlung erkläre, daß die Verbindung der südlichen Lausitz mit der Elbe durch eine Eisenbahn, welche den industriellen Interessen der Gegend allseitig entspricht und namentlich das ganze obere Spreethal berücksichtigt, eine Nothwendigkeit sei.

Der Ausschuß des Comités richtete zugleich an die Handels- und Gewerbekammer zu Zittau das Ersuchen, die in vorstehender Resolution ausgesprochene Ueberzeugung zu der ihrigen zu machen und das in dieser Erklärung befürwortete Projekt der Hohen Staatsregierung zur ausschließlichen Berücksichtigung, etwaigen Concurrrenzprojekten gegenüber, dringend zu empfehlen.

- 4) Gleichzeitig mit vorstehenden Anträgen gelangte unter dem 2. December vor. Js. auch eine Zuschrift des Vereins von Gemeindevertretern, Ortsrichtern und Freunden des Gemeinwohls, Herrn Zach. Gotthelf Böthig und Genossen aus Oppach, Taubenheim, Wehrsdorf, Weisa, Ringenhain, Steinigtwolmsdorf, Beherisdorf, Schönbach, Spremberg, Friedersdorf, d. d. Neu-Oppach 29. Novbr. v. Js. an die Kammer, worin die Genannten, unter Hinweis auf das Projekt einer herzustellenden Eisenbahn zwischen der Löbau-Zittauer Bahn und der Elbe durch die volks- und gewerbreichen Ortschaften der südwestlichen Lausitz, durch das obere Spreethal, an die Handels- und Gewerbekammer das Gesuch richten, die Kammer wolle der Noth dieser Gegenden, sowie dem Mangel billiger Transportmittel für Rohmaterial und fertige Fabrikate, desgleichen dem Mangel und der Theuerung des Brennmaterials ihre Erwägung zuwenden und das einzige Mittel zur Abhilfe, die Legung einer Eisenbahn in der vorgedachten Richtung, als eine Nothwendigkeit bei der Hohen Staatsregierung dringend befürworten und unterstützen.

Die unter 2 gedachten Anträge Herrn Adolph Tuchsachs und Genossen in Verbindung mit dem ad 3 erwähnten ferneren Anlangen veranlaßten die Handels- und Gewerbekammer in ihrer Sitzung vom 3. Decbr. zu Ernennung einer Deputation Behufs Vorberathung dieser Angelegenheit darüber.

Noch ehe aber diese Deputation zusammentrat, ging

- 5) unter dem 10. Januar a. c. eine Hohe Verordnung des Königlichen Ministeriums des Innern als Bescheidung auf den bereits unter dem 19. November vor. Js. in Folge des Herzoglichen Antrags erstatteten

Bericht ein, worin das Königl. Ministerium unter Hinweis darauf, daß insofern der von der Kammer in ihrer Sitzung vom 28. Novbr. vor. Js. adoptirte, beziehentlich erweiterte Herzogsche Antrag zunächst auf Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Zittau-Löbauer Bahn und der Elbe gerichtet sei, derselbe im Allgemeinen mit den Bestrebungen des zu gleichem Zwecke im Jahre 1856 zusammengetretenen Comités zusammenfalle, wie auch der Gemeindevorstand Bitterlich in Ebersbach und Genossen, bei von ihnen im vorigen Jahr gestellten Anträgen auf eine Eisenbahnverbindung der Orte Ebersbach zc. mit Löbau und beziehentlich einer andern Hauptbahn, eine ähnliche Richtung verfolgt zu haben schienen. Das Wünschenswerthe dieser beiden zuletzt gedachten Projekte sei damals von der Regierung anerkannt, auch für die zuerst gedachte Eisenbahnlinie die Ausführung der nöthigen Vorarbeiten genehmigt worden, dagegen aber sei eine Beihülfe aus Staatsmitteln und nochmehr die Ausführung des ganzen zweiten Planes aus Staatskosten abgelehnt worden. Da sich die Verhältnisse inmittelst nicht geändert hätten, so sei kein Grund vorhanden, von der damals festgehaltenen Ansicht wieder abzugehen, und es sehe sich daher das Königl. Ministerium des Innern im Einverständniß mit dem Königl. Finanzministerium außer Stande, dem vorliegenden Gesuche eine weitergehende Berücksichtigung zu Theil werden zu lassen.

Durch diese Verordnung des Königl. Ministeriums konnte die von der Kammer ernannte Deputation sich ihres Auftrages, die an die Kammer gelangten Anträge einer Prüfung zu unterziehen und darüber Bericht zu erstatten, nicht für überhoben erachten. Auch überreichte

6) unter dem 24. Januar d. Js. noch ferner Herr August Hoffmann zu Seiffennersdorf zwei die verschiedenen Lausitzer Eisenbahnfragen beleuchtende Druckblätter, „die Verbindung der südlichen Lausitz durch eine Eisenbahn mit der Elbe betreffend“ und „zur Oberlausitzer Eisenbahnfrage“ der Kammer zur Erwägung bei den vorstehenden Verhandlungen und zugleich zur Vertheilung unter die Kammermitglieder, welche letztere auch erfolgt ist.

Beide Exposés empfehlen im Gegensatz der Bahnlinie durch das Spreethal in der Richtung nach Wehrsdorf und Steinigtwolmsdorf, eine Trace Oderwitz, Rumburg, Sebnitz nach der Elbe; ersteres unter Anschluß von Großschönau und Warnsdorf durch eine Flügelbahn von Rumburg, letzteres zugleich Schluckenau berücksichtigend und eine gleiche Flügelbahn, Rumburg, Warnsdorf, Großschönau, Zittau in Aussicht stellend, dabei aber für die Industrie des Nieder-Spreethals auf eine Abzweigung von Schluckenau nach Bautzen hinweisend.

7) Endlich hat auch der Stadtrath zu Bautzen, angeregt durch die in dem zweiten der gedachten Druckblätter ausgesprochenen Ansichten, noch mittelst Zuschrift vom 5. Februar d. J. die Kammer ersucht, das Projekt einer Bahn, Zittau, Rumburg, Krippen, mit Abzweigung nach Bautzen ihrer Erwägung zu unterziehen und der Königlichen Staatsregierung anzuempfehlen.

So wünschenswerth es nun erscheinen möchte, die unter sich zum Theil abweichenden Interessen, welche in den der Kammer zugegangenen Anträgen und Exposés ausgesprochen sind, unter einander auszugleichen und auf diese Weise nicht nur die verschiedenen Wünsche zu vereinigen, sondern auch deren Ausdruck durch eben diese Vereinigung auf ein gemeinschaftliches Ziel zu verstärken und wirksamer zu machen; so große Schwierigkeiten würde ein Versuch hierzu darbieten.

Die Deputation, sowie die Kammer, hat aber zunächst den Standpunkt festzuhalten, daß sie nicht ein Eisenbahncomité zu bilden berufen sei, sondern nur ihr Gutachten über die wahren und dringlichen Bedürfnisse ihres Bezirkes abzugeben, beziehentlich für Abhülfe dieser Bedürfnisse bei der Hohen Staatsregierung sich zu verwenden habe.

Könnte es daher für die Kammer Schwierigkeiten haben, eine bestimmte Eisenbahnlinie in detaillirter Specialität aufzustellen, oder als die einzig wünschenswerthe und ausschließliche zu bezeichnen; so sind doch in dieser vielbesprochenen Angelegenheit alle Stimmen wenigstens über die Hauptrichtung der für die südliche Lausitz desiderirten Eisenbahn einverstanden, nämlich darüber, daß dadurch eine Verbindung zwischen der Löbau-Zittauer Bahn und der Elbe herzustellen sei.

Wenn früher die Herrn Tuchatsch und Genossen einen Anschluß an die S. Schles. Eisenbahn bei Bischofswerda mit in Erwägung zogen, so sind hiervon, in Betracht, daß dadurch der neuprojektirte Schienenweg weitmehr den Charakter einer Parallel-Bahn mit der S. S. Staatsbahn annehmen würde, alle Interessenten ebenso zurückgekommen, wie die Idee einer Ausmündung der für die südliche Lausitz gewünschten Bahn bei Pirna immermehr in den Hintergrund getreten ist, indem in letzterer Beziehung durch eine südlicher, weiter oben an der Elbe gelegene Ausmündung ebenfalls die Bedenken einer Concurrrenzbahn noch entschiedener beseitigt werden, und zugleich die Wichtigkeit des Elbverkehrs und des Ortes Schandau als Elbhafen das Augenmerk der Betheiligten ganz vorzüglich auf diesen letzteren Punkt richten mußte.

Wenn ferner der Comité für Herstellung einer Eisenbahn durch die südliche Lausitz in seiner letzten Eingabe an die Handels- und Gewerbekammer zu Zittau vom 30. Novbr. vor. Js. die von ihm verfolgte Tendenz insofern erweitern zu wollen erklärt, daß er die Anfangs- und Ausgangspunkte

*

der fraglichen Bahn dermalen definitiv bereits festzustellen unterlasse; so hält sich derselbe damit einerseits die von ihm bereits in seiner an die Hohe Staatsregierung unter dem 28. Mai vorigen Jahres gerichteten Petition angedeutete Bahnlinie durch die gesammte südliche Lausitz, ausgehend von der Löbau-Zittauer Bahn über Großschönau, Leutersdorf, Gersdorf u. s. w. und mithin die Vereinigung auch einer Zittau-Großschönauer Bahnstrecke mit seinem Projekt offen, andererseits aber beharret derselbe bei der von ihm wesentlich vertretenen Richtung der Bahn durch das ganze obere Spreethal.

In der That konnte das Projekt dieses Comité's nur die lebhafteste Theilnahme bei der Deputation der Handels- und Gewerbekammer finden.

Denn abgesehen selbst davon, daß die Urheber dieses Projektes ein nicht zu unterschätzendes Gewicht darauf legen, daß die von ihnen befürwortete Eisenbahn in möglichster Ausdehnung innerhalb des Inlandes bleiben werde, selbst wenn es nicht möglich sein sollte, sie ausschließlich auf sächsischem Territorium in Ausführung zu bringen; so erhellt, daß diese von dem mehrerwähnten Comité angestrebte Richtung die in industrieller Beziehung wichtigsten Ortschaften der südl. Lausitz in möglichster Vollständigkeit zu berücksichtigen und so am umfänglichsten die Bedürfnisse der so wichtigen und hoffnungsreichen, zugleich aber durch manche fremde Concurrnz bedenklich gefährdeten Lausitzer Industrie zu befriedigen bemüht ist.

Die wichtigsten Industriezweige der Lausitz würden unmittelbar an oder in nächster Nähe der projektirten Bahnlinie ihren wesentlichsten Sitz haben. Ist auch Großschönau, welches zugleich den größten Theil der Weber in Hainewalde, Waltersdorf, Jonsdorf, Dybin, Olbersdorf, Herwigsdorf &c. beschäftigt, in seiner früher so berühmten Damastweberei nicht unerheblich zurückgegangen, so ist an deren Stelle doch eine aufblühende Fabrikation von leinenen und halbleinenen Bekleidungsartikeln, zum Theil auch Wollenweberei getreten.

Die zu Seiffennersdorf, Alt- und Neugersdorf und ihren nächstbenachbarten Orten Leutersdorf, Spitzkunnersdorf betriebene Fabrikation baumwollener Rock- und Hosenstoffe, deren Ausfuhr in den letzten Jahren die beträchtliche Höhe von ca. 4 Millionen Thalern erreichte, worin bei normalen Baumwollenpreisen circa 1,400,000 Thlr. Arbeitslöhne liegen möchten, das Leinenexportgeschäft in dem der projektirten Eisenbahn nahe gelegenen Eibau, die Fabrikation orientalischer Artikel zu Ebersbach, welche nicht nur größten Theils die Nachbarorte Friedersdorf &c., sondern zugleich auch einen großen Theil der Arbeiter in der Gegend von Ostritz beschäftigt, die Leinenfabrikation von Oppach, Taubenheim, Sohland, Wehrsdorf, Steinigtwolmsdorf sind bekannt und reihen sich an der von dem Comité für Herstellung einer Eisenbahn durch die südliche Lausitz projektirten Bahnlinie in diesen fast ohne Unterbrechung zusammenhängenden Ortschaften dicht aneinander.

Das Gedeihen dieser Industriezweige ist für die Nahrung und Existenz der Bewohnerschaft dieses in bekannter Dichtigkeit bevölkerten Theiles unserer Provinz die unentbehrliche Voraussetzung.

Daß das Fortbestehen und die weitere Entwicklung aller dieser Industriezweige in Concurrnz mit andern Gegenden Deutschlands und mit dem Ausland hauptsächlich von der Herstellung billiger Transportmittel für Herbeischaffung des Rohmaterials sowohl, als namentlich und ganz besonders des Feuerungsmaterials abhängt, daß diese Industrie, so lange ihr nicht der Bezug der unentbehrlichen Kohlen zu billigeren Kosten, als zeither ermöglicht wird, sich in ihrem Aufschwunge behemmt und gegen fremde Concurrnz gedrückt findet, sind unbestreitbare Wahrheiten.

Großschönau, Leutersdorf, Seiffenhersdorf, Gersdorf besitzen Dampfmaschinen; ihre Rentabilität wird jedoch mehr noch von der Zukunft und erst dann erwartet, wenn billigere Bezugsmittel für Brennmaterial vorhanden sein werden. Die Concurrnz der Niederrheinischen, hauptsächlich der Gladbacher Webereien, sowie der seit mehreren Jahren entstandene, seit den letzten zwei Jahren, nach Versicherung unserer Lausitzer Fabrikanten, immer fühlbarere Wettstreit der Fabrikation des sogenannten Bairischen Vogtlandes (Schwarzenbach, Münchberg, Grafengehaig &c.) in baumwollenen Rock- und Hosenzeugen mit der Lausitzer Industrie, lassen eine immer weitere Verbreitung und Vergrößerung der dortigen Fabrikationszweige zum Nachtheil der Lausitz um so mehr befürchten, je größer die Erleichterungen sind, welche die niederrheinischen Fabrikanten sowohl, als die Bairisch-Vogtländischen durch die ihnen zu Gebote stehenden leichteren Bezugsmittel des Brenn- und Rohmaterials genießen, indem sie zugleich durch die in ihrer unmittelbaren Nähe gelegenen bedeutenden Spinnereien und die auch hierdurch dargebotenen Ersparungen an Fracht- und Packungsbesen unterstützt werden. Ebenso ist hier mit zu erwähnen, wie seit einem erst kurzen Zeitraume belgischen Plätzen, Courtray und Tournay, durch Anlegung von Schienenwegen und sogar bewilligten Ausfuhrprämien Seiten der Regierung bedeutende Vortheile gewährt worden sind, welche eine industrielle Erweiterung von Millionen Francs größeren Umsatzes zur Folge hatten.

Als ein Beispiel der nachtheiligen Einwirkung des vertheuerten Bezuges von Roh- und Feuerungsmaterial auf hiesige Industrie kann die in Seiffenhersdorf früher weit bedeutender als gegenwärtig betriebene Baumwollen-Sammt-Fabrikation angezogen werden. Die eifrigsten und uneigennützigsten Bestrebungen haben diese in Seiffenhersdorf nicht zu erhalten vermocht, wie die Verlegung der Berndt'schen Fabrik nach Deuben bei Dresden bestätigt. Soll ein ähnliches Schicksal nicht auch die baumwollene Rock- und Hosenstoff-Fabrikation bedrohen, so bedarf es der beschleunigten Ausführung von Eisenbahnen, welche jenen fühlbaren Mängeln abhelfen.

In gleicher Weise sprechen sich die Ansichten der hiesigen Industriellen über die der hierländischen Leinenfabrikation drohende Concurrnz aus. Je bedeutender die Feuerungsmittel sind, welche Bleiche, Schnelltrockenapparate, Appretur zc. erfordern, je höher die Kosten dieses Feuerungsmateriales der Lausitz zu stehen kommen, um so ungleicher ist der Kampf der hiesigen Leinenfabrikation gegen die so außerordentlich günstig gelegene Schles. Concurrnz, wie nicht minder in Westphalen, Bielefeld zc., wo die mechanischen Webereien sich mehren, und durch den dortigen geringen Werth der Kohlen und billige Arbeitskräfte eine für die Lausitzer Leinwandfabrikation nicht unbedeutende Concurrnz immer größere Fortschritte macht.

Ueber die Preise der Kohlen in den Lausitzer Fabrikorten waren bereits in der der Hohen Staatsregierung mitgetheilten Eingabe des Kammermitgliedes Herrn Friedrich Herzogs vom 20. Octbr. vor. 38. Specialitäten enthalten. Kostet in der Nähe Zittaus der Schffl. grobe Braunkohle 45 Pf., Ladung für 2 Pferde 25 Schffl., mithin 3 Thlr. 22½ Ngr., so erhöht sich dieser Kostenpreis durch das Fuhrlohn nach Alt- oder Neugersdorf um 3 Thlr. 10 Ngr. und mithin nahe auf das doppelte. Ein Wiener Centner Karbiger Pechkohle kostet franco Bodenbach ca. 28. Pf., der Zollcentner dergleichen in Gersdorf aber 83 Pf. Die Lowry Steinkohlen kostet an Fracht von Dresden nach Löbau, 10 Meilen, 6 Thaler, von da nach Gersdorf, 2 Meilen, eben so viel.

Bedarf die Unentbehrlichkeit der Kohlen für die Industrie unserer südlichen Lausitz, deren verhältnißmäßige Holzarmuth bekannt ist, keinen weiteren Nachweis, so macht sich dasselbe Bedürfniß auch für jede einzelne Haushaltung der arbeitenden Classe geltend. Während diese in der südlichen Lausitz zum größeren Theil wegen ihres Lebensunterhaltes auf die Weberei, Fabrik und Industrie angewiesen ist, wird sie in Folge der Vertheuerung des Brennmaterialies nicht nur durch dessen Mehrkosten in der eignen kleinen Wirthschaft gedrückt, sondern dieselbe Theuerung der Kohlen hemmt auch die Fabrikation selbst in ihrem weiteren Aufschwung und mithin die reichere Entwicklung derjenigen Nahrungsquelle, aus welcher für den an Zahl überwiegenden Theil unserer ländlichen Bevölkerung die Mittel ihres Lebensunterhaltes fließen sollen.

In einer sub K. beiliegenden Zusammenstellung des Kohlenbedarfes für die sächsischen Orte, welche nach dem Projekte des Comité, Tschatsch und Genossen, der Bahnlinie anliegen, oder sich in deren nächster Nähe befinden, — selbst noch ohne Berücksichtigung der Orte Zittau, Großschönau und Sebnitz, werden für Haushaltungen und industrielle Gewerbestablissemens schon gegenwärtig jährlich 1,042,048 Centner berechnet, und es würde eine rasche Steigerung dieses Consums dem wachsenden Aufblühen der Industrie dieser Ortschaften in Folge der Eisenbahn unausbleiblich nachfolgen.

Wenn daher die Handels- und Gewerbekammer das Bedürfnis ihres Bezirks ins Auge zu fassen hat und die Mittel zur Abhilfe desselben in möglichst weitem Kreise anzustreben für ihre Pflicht erachten muß, so kann dieselbe ihre Befürwortung einer Eisenbahnlinie nicht versagen, welche von Zittau, Großschönau aus die obengedachten Orte, durch das obere Spreethal, in der Richtung auf Wehrdorf, Steinichtwolmsdorf, Sebnitz, Schandau, Krippen möglichst nahe berührend, die der Lausitzer Industrie so unentbehrliche Zufuhr von Kohlen von Aussig und dessen Umgegend her demjenigen gesammten Distrikte der Provinz eröffnen soll, welcher den Hauptsitz der Industrie der südlichen Lausitz bildet.

Wird die Erleichterung der Transportmittel für Roh- und Feuerungs-material für diesen Distrikt als nothwendig anerkannt, so folgt hieraus von selbst, daß auch eine Eisenbahn, welche diesem Bedürfnis des Lausitzer Fabrik- und Industriebezirkes und seiner ganzen Bewohnerschaft Abhilfe gewährt, in volkswirthschaftlicher Hinsicht als dringend nothwendig für unsere Provinz anzuerkennen sei.

Um so allgemeiner aber ist diese Dringlichkeit, je untrennbarer in diesem Theile der Lausitz der allgemeine Nahrungsstand ihrer Bewohner an das Gedeihen der Fabrikation und Industrie geknüpft ist.

Dieser Gesichtspunkt einer Unterstützung der Lausitzer Industrie ist von so großer Bedeutung, daß, wenn auch Modificationen der bei den Bestrebungen des Neusalzaer Comité's, Tschatsch und Genossen, vorausgesetzten Eisenbahnlinien noch eintreten sollten, doch jedenfalls die Vermehrung der Eisenbahnverbindungen der südlichen Lausitz von der Handels- und Gewerbekammer eifrigst anzustreben sein würde. Hierbei aber muß zugleich eine Verbindung des nach der Elbe projektirten Schienenweges nach Osten zu von hoher Wichtigkeit für Vergangenheit und Zukunft erscheinen, und die gleichzeitig angeregten Ideen einer Abzweigung desselben, entweder nach der Löbau-Zittauer Bahn auf Schweidnitz zu, oder, nach der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn auf Bautzen zu können nur als zweckmäßig und von hohem Interesse angesehen werden.

Die Deputation glaubte nicht, daß gegen die Ausführung einer solchen Bahnlinie für die südliche Lausitz nach der Elbe der Einwand, daß sie eine Concurrrenzbahn der Sächsl.-Schlesischen, beziehentlich Löbau-Zittauer Bahn sei, in beachtenswerther Weise erhoben werden könne. Die Bahn würde zunächst die Befriedigung der localen Bedürfnisse des südlausitzer Fabrikdistriktes, in erster Linie des ihm nöthigen Feuerungsmateriales bezwecken. Der Transport der Halb- und Ganzfabrikate wird dagegen der Sächsl.-Schlesischen Staatsbahn beziehentlich Löbau-Zittauer Eisenbahn fast ausschließlich verbleiben.

Fast alle Garne kommen über Dresden und würden die Sächsl.-Schles.

Bahn festhalten: alle Grenzfabrikate werden eher und schneller nach Dresden auf der Sächs.-Schlesischen Staatsbahn befördert werden, weil der bei weitem größte Theil derselben weiter zu gehen hat, entweder nach oder über Leipzig, oder über Riesa nach dem sächs. Erzgebirge, Vogtlande, Baiern zu, oder via Röderau nach und über Berlin, oder nach den Rheinprovinzen, Bremen zc.

Der große Verkehr, insofern er der Fortschaffung der Manufacte, sowie den durchgehenden Waaren zwischen Norden und Süden dient, wird daher ohne Zweifel jenen Bahnen verbleiben, und die Ausmündung nach der Elbe an einem so südlich gelegenen Punkte, wie Schandau-Krippen, kann, wie bereits oben angedeutet wurde, nur günstig auf Beseitigung jeder wegen etwaigen Concurrrenz mit der Sächs.-Schles. Bahn und der Löbau-Zittaner Bahn auftauchenden Bedenken einwirken.

Was ferner die Rentabilität einer solchen südlausitzer Bahn, welche nach der Elbe, wenn nicht ausschließlich auf sächsischem Territorio, doch unter dessen möglichster Festhaltung führen würde, anlangt, so können für diese nur günstige Erwartungen gehegt werden. Des ungeheueren Kohlenverkehrs, welcher dieser Bahn mit Nothwendigkeit zufallen muß, ist schon gedacht worden. Wenn derselbe für die Sächsischen Ortschaften so erheblich ist, daß sein Bedarf leicht schon jetzt gegen $1\frac{1}{2}$ Mill. Centner gerechnet werden kann; so ist nicht zu übersehen, daß der Bedarf der benachbarten Böhmischen Industrie, deren Sitze zur Seite der Bahn in deren nächster Nähe sich befinden würden, diesen Kohlenverkehr fast verdoppeln muß. Warnsdorf grenzt an Großschönau, Niedergrund ist eine halbe Stunde entfernt, Rumburg und Schönlinde würden die Bahn in Ebersbach in nächster Nähe zu ihrer Benutzung haben und davon $\frac{1}{2}$ resp. $1\frac{1}{4}$ Stunde entfernt sein. Unmittelbar an Ebersbach grenzt Georgswalde. Zeidler und Nixdorf in Böhmen sind $1\frac{1}{2}$ bis 2 Stunden, Schluckenau und Schönau circa $\frac{3}{4}$ Stunden von dem durch das Bahnprojekt mit berührten Taubenheim entfernt. Die Herbeiziehung des Böhmischen Grenzverkehrs zu dem innern lokalen Verkehr, ferner die Zufuhr von Brenn-, Bau- und Nutz-Holz, sowie Steinen von der Elbe her, Getreide, Obst aus Böhmen, wird zu dem enormen Kohlentransport eine außerordentliche Frachtvermehrung hinzufügen. Zugleich endlich wird diese Bahn geeignet sein, einen erheblichen Waarentransport aus dem nordwestlichen Böhmen an sich zu ziehen und in der Richtung nach dem Süden, wohin ihn der Brünnner und Wiener Verkehr ruft, der Zittau-Reichenberger Bahn zuzuführen, und so würden mittelbar auch für diese Bahn erfreuliche Vortheile erwachsen.

Die Deputation gelangte in Erwägung aller dieser Umstände zu folgenden Propositionen:

- 1) um dem Bedürfniß der hochwichtigen südlausitzer Industrie zu entsprechen, ihr Schutz gegen das Ausland und Beförderung zu intensiverer und



- größerer Entwicklung zu gewähren, würde eine Eisenbahn am geeignetsten sein, welche von Zittau ausgehend die Orte, Großschönau, Seishennersdorf, Leutersdorf, Eibau, Neu-Gersdorf, Alt-Gersdorf, Ebersbach, Friedersdorf, Neusalza, Spremberg, Oppach, Taubenheim, Sohland, Wehrsdorf, Steinigtwolmsdorf, Sebnitz berührt oder ihnen sich möglichst nähert und bei Schandau-Krippen an der Elbe an die S.-Böhm. Bahn sich anschließt, auch durch eine Zweigbahn sich entweder mit der Löbau-Zittauer auf Schweidnitz zu, oder mit der Sächs.-Schles. auf Bautzen zu verbindet;
- 2) diese Bahn sei nicht als Concurrenzbahn im Verhältniß zu der Sächsisch-Schlesischen und Löbau-Zittauer Bahn anzusehen, weil sie die Befriedigung lokaler Bedürfnisse der südläusitzer Industrie zum Zwecke habe, wogegen jenen Bahnen der Transport des großen Verkehrs ungeschmälert bleibe, insofern er der Fortschaffung der Manufacte, der Herbeischaffung des Rohmaterials und den durchgehenden Waaren zwischen Norden und Süden diene;
 - 3) Gleichzeitig würden auch für die Rentabilität einer solchen Bahn (ad 1) die günstigsten Bedingungen vorliegen, indem man auf den großen Kohlenbedarf der Industrie, sowie der Privaten, Baumaterial, Steine und Holz von Schandau aus, den innern lokalen Verkehr, und die Herbeiziehung des böhmischen Grenzverkehrs auf der ganzen Linie hinweist;
 - 4) auch werde diese Bahn den Güterverkehr aus dem industriereichen nordwestlichen Böhmen an sich ziehen und dadurch der Zittau-Reichenberger Eisenbahn nach Süden zuführen.

Die Deputation glaubte dabei der Ueberzeugung sich hingeben zu müssen, daß, wenn den in vorgedachten Beziehungen dringend empfundenen Bedürfnissen unserer Provinz durch Ausführung einer Eisenbahn Hülfe gebracht werden soll, dies nur durch Ausführung eines solchen Unternehmens aus Staatsmitteln zu verhoffen stehe, da die Aufbringung des dazu erforderlichen Capitals aus Privatkräften nach den Verhältnissen der Provinz nicht erwartet werden könne, so daß allerdings der Standpunkt der Petition an die Hohe Staatsregierung um Intervention aus Staatsmitteln, zum Zwecke der Unterstützung hierländischer Industrie und allgemein empfundener volkswirtschaftlicher Bedürfnisse der Provinz, festzuhalten sei. Die Erreichung dieser Zwecke aber muß so wichtig und so dringend geboten erscheinen, daß dadurch eine Erneuerung der Petition, auch gegenüber der Eingangerwähnten abfälligen Bescheidung auf den Herzog'schen Antrag, für die Kammer auf ihrem Standpunkt nur gerechtfertigt erscheinen kann.

Die Deputation empfiehlt der geehrten Kammer, die obigen Propositionen auch ihrer Seits anzunehmen, solche im Wege der Petition der Hohen Staatsregierung vorzutragen und bei derselben die Ausführung einer Eisenbahn in der angeedeuteten Linie aus Staatsmitteln zu befürworten.

Gedruckt bei Louis Deser in Neusalza.

5

SLUB DRESDEN



3 0564776