

6) eine Bahn zur Verbindung der südlichen Oberlausitz von Bittau ab mit der sächsisch-schlesischen Bahn (Flügelbahn von Löbau nach Bittau)

mit aufgenommen. Die Gründe dafür wurden dargethan aus der Nothwendigkeit, dem oberlausitzer Manufacturbezirk mit seinen weit verzweigten Beziehungen die Vortheile des neuen Verkehrsmittels nicht entgehen zu lassen und den Verkehr des gewerbreichen nordöstlichen Theiles von Böhmen, namentlich der Gegend von Reichenberg nach dem nördlichen Deutschland in das Land herein und den sächsischen Eisenbahnen zuzuführen, während außerdem zu besorgen sei, daß derselbe sich mehr dem Auslande, namentlich den schlesischen Bahnen zuwenden werde.

In dem Allerhöchsten Decrete war ausgesprochen, daß bei alle dem nicht zu verkennen sei, daß eine Löbau-Bittauer Eisenbahn den Character einer Localbahn nicht ganz verleugnen könne, weshalb auf eine rege und allgemeine Theilnahme in der Provinz und auf entsprechende Opfer der unmittelbar betheiligten Orte, namentlich Bittau und Herrnhut, gerechnet werden müsse.

Die vorige Ständeversammlung verkannte nicht die Wichtigkeit der hier in Frage stehenden Bahn für die betreffende Provinz, allein sie bezweifelte, ob dieselbe in der Maaße von den allgemeinen Landesinteressen geboten werde, daß sich eine Mitwirkung und Unterstützung des Staats dafür eben so rechtfertigen lasse, wie bei den übrigen in Vorschlag gekommenen Bahnen. Zugleich ward darauf hingewiesen, daß bei der Schwierigkeit des Terrains, auf welchem die Löbau-Bittauer Bahn geführt werden solle, bei dem großen Umwege, welchen diese Schwierigkeit bedinge, falls man auf einer mit Dampf zu befahrenden Bahn bestehe, und bei der Erwartung, daß auf dieser Flügelbahn mehr die Nothwendigkeit der Fortbewegung zahlreicher kleinerer Transporte, als großer Massen vorkommen werde, hier wohl alle die Voraussetzungen zusammentreffen möchten, unter welchen die Nützlichkeit von Pferdebahnen anerkannt sei. Endlich ward noch geltend gemacht, daß die Ständeversammlung kaum im Stande sei, sich für eine definitive Aufnahme dieser Flügelbahn in das Eisenbahnsystem des Landes auszusprechen, weil es zur Zeit an allen Ermittlungen und Unterlagen über das Verhältniß des für die Bahn erforderlichen Aufwandes zu dem davon zu erwartenden Ertrage ermangle.

Aus allen diesen Gründen vereinigten sich beide Kammern zuletzt in folgendem Beschlusse:

1.

„Das unter Mitwirkung des Staats auszuführende sächsische Eisenbahnsystem begreift, neben der schon bestehenden Leipziger-Dresdner Eisenbahn:

a) für den Betrieb durch Dampfkraft u. u.,

b) = = = = = Pferdekraft,

6) eine Bahn zur Verbindung der südlichen Oberlausitz von Bittau ab mit der sächsisch-schlesischen Bahn (Flügelbahn von Löbau nach Bittau).

2.

„Die Aufnahme der Flügelbahn von Löbau nach Bittau in das System der unter Mitwirkung und Unterstützung des Staats herzustellenden sächsischen Eisenbahnen knüpft sich an die Voraussetzung, daß die Voranschläge über die Kosten und Verkehrsverhältnisse bei dieser Bahn, welche der nächsten Ständeversammlung zu gewähren sind, das Maaß der vom

Staate zu gewährenden Unterstützung für jene Bahn im Verhältniß des davon zu hoffenden Nutzens nicht als zu hoch erscheinen lassen. Hierüber bleibt die Vereinbarung der hohen Staatsregierung und der nächsten Ständeversammlung vorbehalten.

Ob und in wie weit bei Concessionirung des Eisenbahnbaues von Dresden nach Görlitz die Ausführung der Löbau-Bittauer Flügelbahn den Unternehmern der Hauptbahn von vorn herein zur Bedingung gemacht werden könne, bleibt der Staatsregierung überlassen.

In der Vorlage eröffnet die hohe Staatsregierung, daß sie der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft bei deren Concessionirung eventuell die Verbindlichkeit auferlegt habe, ihr Unternehmen auf die Erbauung einer für die Befahrung mit Pferden eingerichteten Flügelbahn von Löbau nach Bittau auszu dehnen, wenn die Ausführung einer solchen Bahn künftig von der Regierung beschlossen werden und das Anlagecapital nicht über 600,000 Thlr. — — betragen sollte. Zugleich sei der sächsisch-schlesischen Gesellschaft für den Bau der Flügelbahn der Vorzug vor andern Unternehmungen gesichert worden.

Die Vorlage enthält weiter die Ursachen, welche eine selbstständige, auf den Betrieb durch Dampfkraft berechnete Eisenbahnunternehmung zwischen Löbau und Bittau in's Leben gerufen haben, und die Gründe, von denen die Staatsregierung bestimmt worden ist, dasselbe mit Concession zu versehen.

Außer dem wohl zu rechtfertigenden Wunsche des betreffenden Landestheiles, bald und nicht bloß durch eine Pferdebahn mit dem sächsischen und deutschen Eisenbahnnetz in Verbindung zu kommen, war es vornehmlich das erneuert und mit größerer Wahrscheinlichkeit hervortretende Project der Erbauung einer Eisenbahn von Reichenberg nach Görlitz zum Anschluß des österreichischen an das preussische Eisenbahnsystem und die darin liegende Gefahr für die sächsische Oberlausitz, den für sie höchst wichtigen Verkehr nach und aus Böhmen zu verlieren. Ein derartiger Plan würde nicht bloß die Interessen der Oberlausitz, sondern die des ganzen Landes und namentlich des sächsischen Eisenbahnsystems schwer verletzt haben, da mit der Zeit dann unbezweifelt der Eisenbahnzug von Wien und Prag nach Berlin seine Richtung über Görlitz, mit gänzlicher Umgehung von Sachsen, genommen haben würde. Thatsache war es aber, daß preussische Capitalisten mit einem derartigen Gesuch an die k. k. Oesterreichische Regierung sich gewendet und nicht zurückgewiesen, vielmehr von Prag und selbst von Wien aus amtliche Erörterungen darüber angeordnet worden waren. Mit dem Bekanntwerden dieser Thatsache und der damals durch die große Gunst des Publicums für Eisenbahnunternehmungen im Allgemeinen gegebenen Möglichkeit, eine von der Oberlausitz gewünschte Anschlußbahn durch Privatkräfte ohne Staatsunterstützung zu Stande zu bringen, erwachte auf's neue der dringende Wunsch der betreffenden Orte, die drohende Gefahr, umgangen zu werden, so weit als möglich beseitigt und dem Bedürfnisse der Provinz nach dem neuen Verkehrsmittel entsprochen zu sehen. Die Regierung ist damals mit Bitten und Wünschen bestürmt worden, die Concession zu Begründung der gedachten Zweigbahn zu ertheilen.

Hatte auch die vorige Ständeversammlung nicht, wie es rücksichtlich der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn geschehen war, bestimmt und unbedingt ausgesprochen, daß eine oberlausitzer Anschlußbahn mit Staatsunterstützung herzustellen sei, so hatte sie doch auch diese Frage keineswegs verneint und am allerwenig-