

Die Deputation hat hierbei einer Petition zu gedenken, welche von den Stadtverordneten zu Zittau an die Ständeversammlung, und zwar zunächst an die zweite Kammer, eingereicht und der unterzeichneten Deputation überwiesen worden ist. Sie enthält das Schlußpetitum:

„Daß die hohe Ständeversammlung ihre Zustimmung in die Betheiligung des Staats nach Höhe eines Vierteltheils des Anlagecapitals bei der Löbau-Zittauer Eisenbahn ertheilen werde.“

Zu Unterstützung dieser Bitte schildern sie die Nachtheile, welche dem Unternehmen durch einen jetzigen Rücktritt der hohen Staatsregierung von der Betheiligung erwachsen müßten, führen aber zuvor noch an, daß die Gesellschaft bei Begründung des Unternehmens jene Betheiligung weder beansprucht, noch ihrer bedurft habe. — Unter dem 14. März 1844 habe das hohe Ministerium des Innern erklärt, daß bei dem Unternehmen die Staatscasse bei Aufbringung der Mittel außer Anspruch bleiben müsse. Der Comité habe sich deshalb ausschließlich auf Privatmittel hingewiesen gesehen, und habe eine provisorische Zeichnung veranstaltet. Abgesehen davon, daß drei Anerbietungen von Berlin, Braunschweig und Dresden eingegangen wären, deren jede den ganzen Bedarf von 20,000 Actien zu 100 Thlr. — für sich allein in Anspruch genommen habe, worauf einzugehen bedenklich erschienen sei, wären für den Bedarf von 20,000 Actien 297,711 Actien gezeichnet worden, und es sei demnach die Nothwendigkeit einer Repartition eingetreten. — So große Gunst habe das Unternehmen bei Privaten gefunden und hierauf — am 19. April 1844 — habe das hohe Ministerium die Geneigtheit ausgesprochen, sich für den Staat mit einer zu bestimmenden Quote des Anlagecapitals als Actionair zu betheiligen, auch an der Verwaltung durch Befetzung einer Stelle im Directorium Antheil zu nehmen. — Im Juni 1844 habe die Regierung den von ihr beanspruchten Actienantheil auf 5000 Actien festgesetzt, aber keinen Vorbehalt wegen deren Zurückgabe gemacht; — dieser Vorbehalt sei erst noch später, am 10. Juli 1844, gestellt worden.

Die Petenten führen nun weiter an, daß eine Ablehnung der Betheiligung dem Unternehmen in der allgemeinen Meinung wesentlich schaden, daß, wenn der Staat an der Rentabilität zweifle, um so mehr die Privaten zweifeln und Einzahlungen gefährdet sein würden; daß ferner durch die Staatsbetheiligung der Gesellschaft ein Mehraufwand erwachsen sei, da der Staat den von der Gesellschaft zu remunerirenden dritten Director ernannt habe; daß endlich bei einer Gefährdung des Baues dieser Eisenbahn wieder diejenigen Befürchtungen — wegen Umgehung des betreffenden Landestheils durch eine Eisenbahnverbindung zwischen Reichenberg und Görlitz — eintreten würden, welche zu entfernen, die hohe Staatsregierung überhaupt veranlaßt habe, den Bau zu concessioniren.

Schließlich verweisen die Petenten rücksichtlich der künftigen Rentabilität der Bahn auf die sich dafür eröffnenden günstigen Aussichten und fügen in dieser Beziehung eine kleine Druckschrift bei:

„Die Löbau-Zittauer Eisenbahn in ihrer Rentabilität mit Benutzung amtlicher Quellen beleuchtet.“

nach welcher sich für die gedachte Bahn mit Wahrscheinlichkeit eine Dividende von 5 $\frac{1}{2}$  Procent erwarten lasse.

Die Deputation hat über gedachte Petition nur zu bemer-

II. 91.

ken, daß deren Inhalt wohl geeignet ist, die Ansichten zu unterstützen, welche die Deputation in ihrem Berichte weiter oben bereits ausgesprochen hat, und rathet schließlich der geehrten Kammer, auf die in der Vorlage aufgestellte Frage:

„ob die Ständeversammlung mit der von der Staatsregierung ausgesprochenen Betheiligung an der Löbau-Zittauer Eisenbahn einverstanden sei und dieselbe genehmhalte?“

eine zustimmende Erklärung abzugeben.

Es würde sich damit die gedachte Petition erledigen, aber noch an die erste Kammer abzugeben sein.

Sind schon die obigen Ansichten nicht durchgehends die des Deputationsmitglieds Sache, so hat es sich doch von der Deputation aus den oben in Betreff der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn von ihm angeführten Gründen nicht trennen können.

Die Deputation muß an ihr Gutachten über die Löbau-Zittauer Eisenbahn noch die Bemerkung reihen, daß ihr für eine so kleine Flügelbahn, über deren künftige Rentabilität ohnehin — mit Grund oder Ungrund — viele Zweifel ausgesprochen worden sind, ein separater Betrieb und eine abgesonderte Verwaltung nachtheilig und jedenfalls zu kostspielig zu sein scheinen. Die hohe Staatsregierung scheint dies wohl selbst gefühlt zu haben, indem sie in §. 10 der Concessionsbedingungen festgestellt hat:

„Der Gesellschaft ist gestattet, die Ausübung des ihr durch §. 9 zugestandenen ausschließlichen Betriebsrechts gegen Uebernahme der entsprechenden Verpflichtungen pachtweise auf die sächsisch-schlesische Eisenbahngesellschaft zu übertragen. Der zu dem Ende zwischen den beiden Gesellschaften abzuschließende Vertrag unterliegt der Genehmigung der Staatsregierung, welche sich überdies ausdrücklich vorbehält, ein diesfalliges Abkommen durch ihre Dazwischenkunft zu vermitteln, wenn es sich im öffentlichen Interesse als wünschenswerth darstellen sollte.“

Es scheint der Deputation, als wenn eine Vereinigung der Verwaltung und des Betriebs der Haupt- und Flügelbahn eben sowohl von dem öffentlichen Interesse, als von dem der Gesellschaften und dem des Staats als Hauptactionair geboten werde, und zwar so offenbar, daß die Deputation kaum viel darüber sagen zu müssen glaubt.

Die Einheit der Verwaltung und des Betriebs von zwei Unternehmungen, die in tägliche, ja fast stündliche Berührung kommen müssen, liegt ganz gewiß im öffentlichen Interesse, da das Publicum an einem Vermeiden von jeder Collision, an einem zweckmäßigen Ordnen und Ineinandergreifen der Züge für den Personen- und Güterverkehr sehr nahe betheiligt ist. Es liegt ein derartiges Abkommen im Interesse der Hauptbahnverwaltung, die ein irgend wie gestörtes Verhältniß zu der Verwaltung der Flügelbahn ganz gewiß nachtheilig empfinden, die jedenfalls in der Selbstständigkeit ihrer Anordnungen durch Rücksichten auf die Verwaltung der Flügelbahn mehr oder minder sich beeinträchtigt sehen würde, und die nächstdem auf der Flügelbahn Verwendung für manche Betriebsmittel finden würde, die sie einmal haben muß, die ihr aber doch oft entbehrlich sein werden.

Ganz vorzüglich liegt aber ein Abkommen über Einheit des