

es jenem Vorhaben zuvorkommt und bis an die böhmische Grenze die Eisenbahn führt. Dann läßt sich voraussehen, daß man sich von Reichenberg aus an die sächsische Linie anschließen wird, und es sind darüber schon verschiedene Unterhandlungen zwischen Reichenberg und Bittau gepflogen worden, so daß kaum eine begründete Befürchtung dagegen eintreten kann. Diese Erwägung mußte nothwendig die Regierung bestimmen, hier eine Concession zu ertheilen, und zwar zu Anlegung einer Dampfbahn; denn nur dann kann diese Bahnstrecke den Zweck, den man bei dem Unternehmen im Auge hat, auch wirklich vollständig erreichen. Ich erinnere daran, daß die größte Wahrscheinlichkeit vorhanden ist, daß in kurzer Zeit Reichenberg mit Wien in unmittelbare Verbindung durch den Anschluß an die Wiener Bahnlinie treten wird, indem die Reichenberger Bahnlinie bei Pardubitz südlich von Königgrätz in die Wiener einmündet und Prag umgehen würde. Hierdurch läßt sich ein ungemeiner Vortheil für die Beschleunigung des Verkehrs mit dem nördlichen Deutschland erreichen; denn Bittau würde, wenn es sich dann an Reichenberg anschließt, von Wien nur 57 Meilen entfernt sein, während Dresden von Wien über Prag 78 Meilen entfernt bleiben wird, wenn auch die Eisenbahnlinie an der Elbe hergestellt sein wird. Es läßt sich hieraus ermessen, wie wichtig diese Bahnstrecke auch für das gesammte Vaterland werden müßte, sobald eine Verbindung zwischen Reichenberg und der Wiener Bahnlinie einträte; denn bloß dann wird es möglich sein, für Sachsen den Transport durch das Land zu erhalten und die Verbindung des südlichen Deutschlands mit dem nördlichen zu vermitteln. Gewiß läßt es sich voraussehen, daß, wird jene Bahn vollendet und über Görlitz und Schlessien weitergeführt, dann Sachsen schwerlich von dem südlichen Gütertransporte berührt werden wird, weil er dann auf der Elbbahn den so bedeutenden Umweg von 20 Meilen zu machen hätte. Dies ist aber für den Waarentransport von der größten Wichtigkeit. Ich hielt es für nöthig, wenigstens mit einigen Worten diese Rücksichten, welche auf das Ausland und zunächst auf Böhmen zu nehmen sind, zu erwähnen, um die Behauptung des Berichts, daß diese Bahn doch keine bloß locale Bahn sei, sondern daß der Staat auch hier ein wirkliches Interesse in seiner Gesammtheit habe, zu rechtfertigen. Darüber verliere ich kein Wort, was hier und da über die Rentabilität der Bahn gesprochen worden ist. Ich glaube, wie vorhin schon der Herr Vicepräsident richtig bemerkte, daß kann die Ständeversammlung nicht bestimmen, sich nach einer ungefähren Berechnung über die Rentabilität in ihren Beschlüssen leiten zu lassen. Es ist von der Bittau-Löbauer Gesellschaft eine Berechnung aufgestellt worden, von der sich nicht sagen läßt, daß sie übertriebene Hoffnungen auf Dividendengenuß in Aussicht stelle; ich glaube aber, daß sie dem wahren Ergebnisse möglichst annähernd aufgestellt worden ist, und wer die dortigen Verkehrsverhältnisse genau kennt, wird kein begründetes Bedenken haben, an der Richtigkeit dieser Aufstellung zu zweifeln, zumal nicht der vermehrte Verkehr auf der Eisenbahn, welcher erfahrungsmäßig hervorgerufen wird, sondern nur der bisherige Verkehr dabei berücksichtigt worden ist. Ich glaube daher, daß die hohe zweite Kammer

auch der Betheiligung des Staats bei dieser Bahn um so weniger ihre Genehmigung versagen wird, als hier ganz dieselben Verhältnisse und Umstände eintreten, wie bei der Chemnitz-Riesaer Bahn, als auch hier der Staat durchaus keine besondern Vorzüge den übrigen Actieninhabern eingeräumt hat, keine Vorzüge rücksichtlich des Zinsen- und Dividendengenußes. Uebrigens muß ich dabei auf die Petition der Stadtverordneten von Bittau aufmerksam machen. Ich werde auf den Inhalt derselben nicht näher eingehen, da er in den Bericht aufgenommen worden ist, glaube aber, daß die dort geschilderten Umstände gewiß auch die Beachtung der hohen Kammer in vollstem Maaße verdienen. Was noch rücksichtlich der Betriebsübernahme Seiten der sächsisch-schlesischen Gesellschaft gesagt worden ist, so habe ich mich auch in dieser Beziehung dem Gutachten der Deputation angeschlossen; auch ich halte es für wünschenswerth, wenn eine derartige Vereinigung zu Stande käme, ich wünsche dies im Interesse des ganzen Unternehmens und des Staats. Dieser Wunsch wird, so viel ich weiß — und ich glaube gut unterrichtet zu sein —, auch von den meisten Actionairen und von den dabei sonst Betheiligten gehegt. Allein darauf erlaube ich mir im Allgemeinen aufmerksam zu machen, daß es mit vielen Schwierigkeiten verbunden bleibt, ein derartiges Uebereinkommen jetzt, wo man die Rentabilität der Bahn und die Höhe des Verkehrs noch gar nicht übersehen kann, zu Stande zu bringen. Und hierin wird wohl auch hauptsächlich der Grund zu suchen sein, warum von der Bittau-Löbauer Gesellschaft nicht sofort eine Vereinigung zu Stande gebracht werden konnte. Dies hielt ich für nothwendig, im Allgemeinen zu erwähnen.

Stellv. Abg. Ritter: So oft wir in diesen Tagen der Betheiligung des Staats bei den Eisenbahnbauen unsere Zustimmung gaben, hat man immer als Hauptgrund dafür angeführt, daß es zweckmäßig und wünschenswerth sei, daß der Staat einen großen Einfluß auf den Betrieb der Eisenbahnen nach deren Beendigung haben möge. Es will scheinen, als ob die Verhältnisse, mit welchen sich die Deputation Seite 82 und 83 ihres Berichts beschäftigt, nämlich die beabsichtigte Vereinigung der beiden Bahnen, im Augenblicke der erste und wichtigste Gegenstand sei, bei welchem zu hoffen ist, daß der Einfluß der hohen Staatsregierung sich zeigen möge. Ich theile ganz die Ansicht, welche die Deputation ausspricht, und finde es höchst dringend nothwendig, daß beide Bahnen im Betriebe vereinigt werden. Ich erlaube mir daher die Anfrage an die Regierung, oder nach Befinden an diejenigen unter uns, welche dieser Angelegenheit näher stehen, um einige Auskunft, welche Aussichten vorhanden sind, um diese Vereinigung in der nächsten Zeit herbeizuführen.

Staatsminister v. Falkenstein: In Beziehung auf die so eben gestellte Frage habe ich nur im voraus dem geehrten Abgeordneten die Erklärung zu geben, daß im Allgemeinen auch das Ministerium von der Ueberzeugung durchdrungen ist, daß der Betrieb bei einer verhältnißmäßig nicht sehr ausgedehnten Strecke immer unverhältnißmäßig theurer zu sein pflegt, und daß es schon aus diesem Grunde, vieler anderer Rücksichten nicht