

regierung abläuft, allerdings sehr kurz ist und bis dahin unmöglich eine Vereinigung zu Stande kommen kann. Ich muß bemerken, daß in der Lage dieser beiden Bahnen dadurch, daß die Staatsregierung nicht früher auf diese Verhältnisse Rücksicht genommen hat, große Schwierigkeiten für eine solche Vereinigung haben eintreten müssen. Die sächsisch-schlesische Bahn liegt $1\frac{1}{2}$ Elle tiefer, als die böhmische Bahn, und dies erschwert allerdings den Anschluß. Man machte der sächsisch-schlesischen Bahn Schwierigkeiten wegen Anlegung ihres Bahnhofes, von Seiten der Behörden, bloß wegen der für die Zittauer Bahn nothwendigen Einmündung in den Bahnhof der erstern, nahm aber darauf keine Rücksicht, daß eine Vereinigung des Betriebs stattfinden könnte, sondern bloß darauf, wie die Löbau-Zittauer Bahn einen Bahnhof bei Löbau gewinnen möchte. Die Direction der sächsisch-schlesischen Bahn hat ihre ganze Linie bei Löbau deshalb ändern müssen, und diese Veränderung ist Ursache, daß die Ueberbrückung bei Löbau nicht hat zeitiger in Angriff genommen werden können, weil diese um mehrere Ellen höher aufgeführt werden mußte. Bei der jetzigen Lage der Sache muß ich allerdings die Befürchtung aussprechen, es möchte eine Vereinigung schwer zu Stande kommen, wenn auch der beste Wille Seiten des sächsisch-schlesischen Eisenbahndirectoriums vorhanden wäre. Dazu kommt, daß in diesem Augenblicke es nicht möglich ist, eine Summe auszusprechen, welche irgend ein sicheres Aequivalent für die Uebernahme des Betriebs darbiete, oder Grundsätze aufzustellen, nach welchen die sächsisch-schlesische Eisenbahngesellschaft den Betrieb dieser Bahn übernehmen könne. Soll das Capital hinsichtlich seiner Verzinsung durch ein Pachtquantum repräsentirt werden, so kann die sächsisch-schlesische Eisenbahndirection dieses nicht thun im Interesse ihrer Gesellschaft und des Staats; denn man übersieht in diesem Augenblicke nicht, wie hoch der Bauaufwand für diese Bahn sein wird und wie der Betrieb sich herausstellen wird. Sollen Meilengebühren der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft gewährt werden, so können diese mindestens jetzt nicht definitiv festgestellt werden. Hierdurch hat das Directorium der Zittauer Gesellschaft, da das der schlesischen Gesellschaft nur ganz allgemeine Grundsätze der Natur der Sache nach aufstellen konnte, sich in ihrem Interesse verkehrt geglaubt, und jede Verhandlung abgebrochen, und von Seiten der Staatsregierung ist nichts geschehen, um eine Vereinigung herbeizuführen, als es noch Zeit war. Aus diesen Gründen scheint es mir sehr zweifelhaft, eine so wünschenswerthe Vereinigung noch herbeizuführen.

Abg. Scholze: Ich erlaube mir, nur einige Worte über diesen Gegenstand zu sprechen, indem ich mit diesem Gegenstande genau bekannt bin. Es ist im Deputationsgutachten herausgehoben worden, als ob die Zittauer Bahn nur eine Localbahn wäre. Dem muß ich widersprechen; Zittau würde sich nicht so dringend und ängstlich um die Concession beworben haben, wäre nicht bei dieser Bahn mehr auf das Nationale, als Locale Rücksicht genommen worden; denn als Localbahn brauchte es

Zittau nicht so ängstlich zu haben. Es hatte sich nämlich eine bedeutende Gesellschaft im Nachbarlande gebildet, die, wie schon im Deputationsberichte erwähnt worden ist, eine Bahn von Görlitz nach Reichenberg bauen wollte. Das fand freilich viel Ansprache in Reichenberg. Diese Gesellschaft sparte aber auch weder Zeit, noch Mühe, noch Kosten; sie fuhren nach Prag, nach Wien; die Reichenberger begleiteten sie und zeigten ihnen die Thüren, wo sie anzuklopfen hätten. Als man dies in Zittau erfuhr, machte das große Sensation, ganz Zittau war aufgereggt, denn es wäre nicht nur Zittau, sondern Sachsen wäre umgangen worden. Der Stadtrath und die Stadtverordneten wurden überlaufen und bestürmt, um Maafregeln dagegen zu ergreifen; es wurde gleich eine Deputation nach Reichenberg abgesendet, um sich genaue Auskunft darüber zu erbitten. Dort erfuhren sie die bestimmte Nachricht, daß dem so sei; nun hielten sie bei den Reichenbergern darum an, ob sie nicht gesonnen wären, die Eisenbahn lieber nach Zittau zu bauen. Da ließ es denn: man könne ihnen ja keine Garantie geben, daß die Zittauer einmal bis an die Grenze bauen würden, sie hätten ja noch keine Concession dazu; wodurch wolle man beweisen, daß einmal eine solche Bahn zu Stande komme; Görlitz hingegen habe die Bewilligung von ihrer Seite schon in der Hand. Es war das ein großer Uebelstand, den die Zittauer nicht sogleich zu beseitigen im Stande waren. Nun wurde durch Deputationen und Petitionen unsere hohe Staatsregierung bestürmt, der das freilich auch unerwartet kam und die das nicht recht glauben wollte, daß es sich so verhalten könnte; allein sie haben das dann gleich mit Energie und auf diplomatischem Wege angegriffen, sie haben der Sache dann bald eine andere Wendung abgewonnen, und dadurch hatte sich der Stand der Sache sehr bald zur Zufriedenheit der Zittauer geändert. Zittau bekam sogleich Concession; aber die Sache liegt jetzt so zu sagen im Schummer, aber aufgegeben ist sie nicht. Reichenberg hatte, so viel ich gehört, um Concession nachgesucht, um sich mit Sachsen zu vereinigen; es wurde aber gesagt, sie hätten die Weisung erhalten, sobald man mit den Staatsbahnen fertig sei, so würde man an die Zweigbahnen denken. Ich will mir nur noch ein paar Worte über die Rentabilität dieser Bahn erlauben. Es ist gesagt worden, wie stark bewohnt die Ortshafter in Sachsen in der dortigen Gegend seien; ich muß aber bemerken, daß noch nicht angegeben worden ist, wie stark bevölkert die nächsten Umgebungen Böhmens sind. In der Gegend von Reichenberg kommen auf die Quadratmeile 11,000 Menschen, und in der Gegend von Wernsdorf 17,000 Menschen, was in der That sonst nicht leicht mehr anzutreffen sein wird. In Wernsdorf werden beinahe eben so viel Geschäfte getrieben, wie in Reichenberg, und man denke sich, auf der Straße von Prag nach Reichenberg hat im Jahre 1840 auf einer Meile 2320 Fl. die Mauth betragen, und zwischen Prag und Dresden nur 903 Fl. die Meile. Man denke sich diesen Unterschied! Welcher Betrag! Wie viel Passage müßte nicht auf dieser Straße nach Zittau kommen. Es ist jetzt zwischen Zittau und Reichenberg eine neue Chaussee angelegt und eine neue Postverbindung hergestellt worden. So kann man sich denken, daß Zittau und