

auf der Böbau-Zittauer Bahn eine Steigung von 1 zu 80 überwinden. Nun ist die Linie so abgesteckt worden, daß sich die Verhältnisse wesentlich alterirt haben. Statt eine Linie in Gemeinschaft mit der sächsisch-schlesischen Eisenbahn aufzufinden, um den Betrieb von der Böbauer Bahn zweckmäßig für die schlesische einzurichten, ist man jetzt davon ausgegangen, eine zweckmäßigere Steigung für die Zittauer Bahn zu finden, die, wie sie ist, nicht bleiben kann, wenn die schlesische Gesellschaft den Betrieb übernehmen soll. Ich habe durch alles dieses nur darauf aufmerksam machen wollen, wie schwierig es sei, noch eine solche Vereinigung zu treffen. Ich zweifle indeß nicht, daß es der hohen Staatsregierung noch gelingen werde. Es ist keineswegs eine Verschiedenheit der Interessen hier in Frage, denn es muß Jedem einleuchten, daß man der schlesischen Eisenbahngesellschaft nicht zumuthen kann, für eine unbekannte Größe ein Gebot zu machen; sie kennt nicht die Schwierigkeiten des Betriebs, so wenig als die Unlagekosten. Wie kann man von ihr verlangen, daß sie bestimmt aussprechen soll, was sie geben will, wie kann man verlangen, sie soll einen Pacht eingehen! So viel ist indeß gewiß, daß, wenn ein eignes Directorium, ein eigner Oberingenieur, ein eignes Maschinenhaus, eigene Reservemaschinen und Wagen unterhalten werden sollen, dieses circa einem Capitale von 500,000 Thlr. gleichzuachten ist, abgesehen von dem Bau eines besondern Bahnhofes in Böbau und dem daselbst erforderlichen Personale. Das sind Factoren, die offenbar sehr bedeutend auf die Rentabilität der Bahn einwirken, die ich sonst gar nicht bezweifle; im Gegentheil, ich stimme damit überein, daß die Bahn rentiren wird, aber man muß die Mittel ergreifen, nicht vernachlässigen, um sie möglichst für alle Wechselfälle zu schützen. Das Erste ist mindestens, vor Anlegung eines besondern Bahnhofes in Böbau dahin zu wirken, daß eine Vereinigung des Betriebs effectuirt werde.

Staatsminister v. Beschau: Die nächste Frage, die die Deputation begutachtet hat, ist die, ob die Regierung sich ebenfalls einen Antheil an dem Unternehmen vorbehalten soll? Die Regierung ist der Meinung, ganz abgesehen von dem Interesse der Actiengesellschaft, daß dies geschehen möge, und ich möchte behaupten, daß die Gründe für eine solche Betheiligung Seiten des Staats bei dieser Bahn noch wichtiger sind, als bei der Chemnitz-Riesaer Bahn. Die Chemnitz-Riesaer Bahn, wenn sie gleich zu den Grenzpunkten des Landes führt, wird doch immer Binnenbahn bleiben und hauptsächlich für den innern Verkehr ersprießlich sein, während die Böbau-Zittauer, wenn gewisse Verhältnisse eintreten, obschon nicht in der nächsten Zeit, eine sehr wichtige Bahn und eine Hauptverbindungsbahn mit dem Auslande wird werden können. Aber auch die Rentabilität der Bahn möchte, selbst wenn sie nur in dem jetzigen Zustande verbliebe, wohl kaum zu bezweifeln sein; denn es ist nicht zu vergessen, daß sie immer benutzt werden wird, um aus dem gewerbreichsten Theile Böhmens Transportgegenstände zu übernehmen, und daß von dort eine sehr bedeutende Zufuhr ihr nicht entgehen kann. Dies sind die Gründe, von denen die Regierung ausgegangen ist und die sie bestimmt haben,

sich auch bei dieser Bahn die Betheiligung mit einem Viertel vorzubehalten. In diesem Augenblicke möchte es aber für das Unternehmen von großer Wichtigkeit sein, daß sich die geehrte Kammer beifällig erkläre; denn es ist nicht zu verschweigen, daß hier noch in viel erhöhterer Maaße, als bei der Chemnitz-Riesaer Bahn, der Gesellschaft Gelegenheit geboten war, dieses Viertel in Actien abzusetzen, daß ihr aber diese Gelegenheit entgangen ist, da die Regierung ein Viertel der Actien für sich reservirt hatte. Immittelst haben sich die Verhältnisse für diese Bahn in Beziehung auf den Cours der Actien allerdings ungünstig gestaltet, und es würde, wollte die Regierung ihre Betheiligung zurücknehmen, oder sich jetzt nicht bestimmt dafür aussprechen, dies einen großen Nachtheil für die Gesellschaft und allerdings sehr unschuldigerweise herbeiführen.

Abg. Hensel (aus Bernstadt): Es ist mir sehr erfreulich, daß der Herr Finanzminister sowohl, als auch der Herr Minister des Innern die Umstände, welche ich vorher in Bezug auf die Verbindung mit dem Auslande rücksichtlich dieser Bahn anführte, bestätigt haben. Was nun die von dem geehrten Abgeordneten Brochhaus ausgesprochene Ansicht anlangt, daß er für diese Bahn noch viel weniger, als für die Chemnitz-Riesaer stimmen könnte, so ist dies natürlich seinem freien Ermessen zu überlassen. Allein daß gerade ein Abgeordneter aus Leipzig, welches sich doch aller Verbindungs- und Verkehrsmittel erfreut, gegen alle Unternehmungen, welche nicht gerade mit Leipzig in Verbindung stehen, seine Stimme erhebt, wundert mich wenigstens. Was die Verhältnisse der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft zur Zittau-Böbauer betrifft, so will ich, da dies im Berichte bereits geschehen ist, darauf nicht näher eingehen. Die technischen Verhältnisse sind mir unbekannt, aber so viel muß ich wenigstens im Allgemeinen zur Rechtfertigung der Direction der Zittau-Böbauer Gesellschaft anzuführen mir erlauben, daß es für diese sehr schwierig war, so ohne weiteres mit der sächsisch-schlesischen abzuschließen. Denn die sächsisch-schlesische Gesellschaft wollte, wie auch von dem Abgeordneten v. Thielau bestätigt worden ist, auf die Seite 82 des Berichts gestellte Bedingung einer Pachtung nicht eingehen. Der geehrte Abgeordnete hat auseinandergesetzt, warum sie es nicht konnte. Ferner wurde von der sächsisch-schlesischen Gesellschaft es zurückgewiesen, auf einen Vertrag auf Zeit einzugehen; worüber das Nähere in dem ersten Geschäftsberichte der Böbau-Zittauer Gesellschaft Seite 18 enthalten ist. Es sollte eine lange Reihe von Jahren, wenn nicht auf immerwährende Zeit, die Bahn dem Geschäftsbetriebe der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft überlassen bleiben. Diese Bedingung wurde von der letztgedachten Gesellschaft gestellt. Da nun die sächsische Eisenbahngesellschaft außer den Kosten und Verlägen noch einen gewissen Procentsatz verlangte, so mußte die Zittauer Eisenbahndirection Bedenken tragen, darauf einzugehen, da dieser Procentsatz von ihr selbst am besten verdient werden kann. Es ist nicht zu verkennen, daß durch Anschaffung von Maschinen ein erhöhter Aufwand verursacht wird; andererseits aber darf man nicht vergessen, daß auch die sächsische Eisenbahngesellschaft zum Betriebe der Zittauer Bahn besondere Maschi-