

gebirgischen nicht füglich an die Seite gestellt werden, da ihr unmittelbarer Nutzen sich auf einen verhältnißmäßig kleinen Theil des Landes beschränken wird, so sprechen für ihre Herstellung nichts desto weniger gewichtige Gründe. Daß eine bis an ihn heranreichende, zusammenhängende Eisenbahnverbindung mit den in das Ausland führenden Bahnlinien für den oberlausitzer Manufacturdistrict bei dessen weitverzweigten commerciellen Beziehungen mit dem In- und Auslande nicht weniger, als für die erzgebirgischen Fabrikgebenden Bedürfniß und mehr oder minder als die Bedingung anzusehen sei, ohne deren Gewährung sich die dortigen Industrieverhältnisse in ihrer gesunden und zeitgemäßen Entwicklung bedroht sehen würden, ist schon oben bemerkt worden. Hierzu kommt aber noch der fernere Umstand, daß Zittau bei seiner weit vorgeschobenen Lage nach Böhmen zu und bei seinen schon jetzt zahlreichen und namentlich in der Richtung auf Reichenberg noch zu vervollständigenden Chausséeverbindungen mit diesem Lande ganz vorzüglich geeignet sein wird, den Verkehr aus einem großen Theile des mittleren und östlichen Böhmens zu sammeln und ihn in das Land herein und mittelst einer Flügelbahn nach Löbau den übrigen sächsischen Eisenbahnen zuzuführen, während er sich außerdem mehr oder weniger andern Richtungen und namentlich theils der prag-dresdner, theils den schlesischen Bahnen zuwenden würde. Da es läßt sich mit Grund annehmen, daß aus dieser Stellung für die örtlichen Interessen von Zittau sogar größere und wesentlichere Vortheile entspringen werden, als wenn es einen bloßen Durchgangspunct der großen Driest-Hamburger Eisenbahnlinie gebildet hätte.

Bei alle dem mag nicht verkannt werden, daß die Bahn Löbau-Zittau den Charakter einer Localbahn nicht ganz verleugnen kann, und es würde daher selbst fraglich gewesen sein, ob derselben in dem unter Mitwirkung des Staats auszuführenden Eisenbahnsysteme eine Stelle einzuräumen sei, wenn nicht einmal in Betracht käme, daß das oberlausitzer Eisenbahnunternehmen in der Provinz selbst einer um so regeren und allgemeineren Theilnahme begegnet wird, wenn auch der südliche Theil der letztern sein Interesse dabei berücksichtigt findet, und wenn nicht ferner darauf zu rechnen wäre, daß die bei der Löbau-Zittauer Flügelbahn unmittelbar betheiligten Orte, namentlich Zittau und Herrnhut, sich nicht entbrechen werden, der Errichtung eines für sie so wünschenswerthen Endzwecks ein der Bedeutung des Gegenstandes und ihren örtlichen Hülfsmitteln entsprechendes Opfer zu bringen.

Zu B.

„Mit welchen Mitteln?“

Da die Voranschläge für die verschiedenen, in Frage stehenden Eisenbahnen noch nicht alle im Detail bearbeitet sind, so läßt sich der Geldbedarf, der zur Ausführung des im vorigen Abschnitte entwickelten Eisenbahnsystems erforderlich sein wird, zwar noch nicht mit völliger Genauigkeit nachweisen. Inzwischen werden die folgenden Angaben als annähernd richtig angesehen werden können:

Länge in Postmeilen.
20½. 1) Sächsisch-Baierische Eisenbahn.
Anlagekapital: 6 Millionen, die sich jedoch durch die von den Regierungen während der 6 Baujahre zu leistenden Zinsvorschüsse, so wie durch die mit Wahrscheinlichkeit vorherzusehende Ueberschreitung des ursprünglichen Anschlags

leicht auf 8 Millionen erhöhen dürften
8,000,000 Thlr.
12½. 2) Sächsisch-Schlesische Eisenbahn 4,000,000 =
4½. 3) Flügelbahn von Löbau nach Zittau 2,500,000 =
7½. 4) Sächsisch-Böhmische Eisenbahn (in runder Summe) 2,700,000 =
9½. 5) Erzgebirgische Eisenbahn
a) Linie Chemnitz-Riesa 3,500,000 =
6. b) Linie Chemnitz-Zwickau 2,500,000 =

Anmerkung. Die Anlagekosten sind bei der erzgebirgischen, wie bei den übrigen Bahnen auf ein einfaches Gleis berechnet, jedoch mit Zuschlag einer entsprechenden Summe für die erforderlichen Ausweichungen.

Ohngefährer Bedarf zur Verzinsung der Anlagekapitale der sub 2—5. genannten Eisenbahnen à 4% während der Bauzeit. 1,000,000 =

60 Meilen Totalbetrag 24,200,000 Thlr.

Dieser vermindert sich, sobald von der erzgebirgischen Eisenbahn nur eine der beiden Hauptabtheilungen (Chemnitz-Riesa oder Chemnitz-Zwickau) zur Ausführung kommt, auf resp. 21,700,000 Thaler oder 20,700,000 Thaler.

In runder Summe wird daher der Gesamtbedarf füglich auf

21 bis 22 Millionen Thaler

angenommen werden können, wobei jedoch die bereits eingezahlte Quote auf das Anlagekapital der sächsisch-baierischen Eisenbahn mit eingerechnet, anderer Seits aber auf die übrigen jedenfalls nicht bedeutenden — Kosten einer Eisenbahn von Leipzig nach Dürrenberg noch nicht Rücksicht genommen worden ist.

Geht man nun davon aus, daß der Bedarf für die sächsisch-baierische Eisenbahn durch das für dieses Unternehmen gezeichnete Actienkapital und die mit der betreffenden Gesellschaft getroffenen Stipulationen in der Hauptsache wenigstens gedeckt sei, so würde es sich noch um die Ausbringung eines Kapitals von

14 bis 15 Millionen

handeln, wenn das in Frage stehende Eisenbahnsystem vollständig ausgeführt werden soll.

Mußte man schon zur Zeit der letzten Ständeversammlung die Ueberzeugung hegen, daß die Zeit der Ausführung größerer Eisenbahnanlagen durch bloße Privatmittel unwiederbringlich vorüber und ohne eine Concurrenz des Staats bei diesen Unternehmungen auf deren Verwirklichung zu verzichten sei, so hat sich seitdem in dieser Lage der Dinge nichts geändert; im Gegentheil ist es Thatsache, daß die Verhältnisse der Verwendung von Privatkapitalien auf große gewerbliche Unternehmungen eher ungünstiger als günstiger geworden sind.

Unter diesen Umständen kann, wenn von den Mitteln zur Ausführung der sächsischen Eisenbahnen die Rede ist, nur die Alternative in Frage kommen:

- 1) Bau auf Staatskosten;
- 2) Bau durch Actiengesellschaften unter pecuniärer Mitwirkung des Staats.