

her sein, daß in einem unter dem 3. Mai d. J. von der königlich preussischen Regierung genehmigten Plane einer märkisch-niederschlesischen Eisenbahngesellschaft nicht allein dieser Gesellschaft für den Fall, daß sie nach Verständigung mit der königlich sächsischen Regierung ihr Unternehmen — eine Bahn von Frankfurt über Liegnitz nach Breslau — nach der sächsischen Grenze ausdehnen wolle, der Vorzug vor andern Unternehmungen gesichert, sondern auch dieser Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt wurde, diese Bahnstrecke zu bauen, falls die königlich preussische Regierung es für angemessen erachte.

Ging schon hieraus hervor, daß es unserer Regierung gelungen war, das Interesse für eine schlesisch-sächsische Bahn mehr als es bis dahin schien, bei der königlich preussischen Regierung geltend zu machen, so sind nach der Deputation von den königlichen Commissarien eröffneten Mittheilungen in allerneuester Zeit in dieser Angelegenheit Fortschritte geschehen, welche jeden Zweifel an einer Geneigtheit der königlich preussischen Regierung, den Anschluß einer Eisenbahn von Dresden über die Oberlausitz nach Breslau zu begünstigen, beseitigen müssen.

Es erscheint hiernach die Ausführung dieses für Sachsen gewiß sehr wichtigen Unternehmens als ziemlich gesichert und wird damit — mit Ausnahme der noch obschwebenden kleinen durrenberger Bahn — der Schlüsselstein zur Erhaltung und Erweiterung des wichtigsten Verkehrs Sachsens nach dem Auslande durch Eisenbahnen gelegt, ein Ergebnis, welches jeden Freund des Vaterlandes gewiß mit großer Befriedigung erfüllen muß.

Ein Nivellement der Bahnlinie hat bereits im Jahre 1837 begonnen, und ist im Jahre 1841 von einem Seiten der Regierung beauftragten Beamten revidirt worden. Es theilt sich der Tract in zwei Theile — dem von Dresden über Bautzen und Löbau zur preussischen Grenze und, als Zweigbahn, dem von Löbau bis Bittau. Da letzterer wesentlich den Charakter einer Binnenbahn trägt, so gestattet sich die Deputation weiter unten darauf zurück zu kommen.

Der Kostenvoranschlag in der Decretsbeilage bedarf einer Berichtigung.

Nach Mittheilung der königlichen Commissare war, als das Decret erging, das Nivellement der oberlausitzer Bahn noch nicht beendigt, und man mußte sich mit allgemeinen Ueberschlagszahlen begnügen. — Der später vom Major Kunz eingereichte, allerdings bis zu einem gewissen Grade wegen der zur Zeit noch nicht beendigten ökonomischen Detailaufnahmen auch noch auf summarischen Berechnungen beruhende, nach der ertheilten Versicherung aber jedenfalls reichliche Voranschlag liefert folgendes Resultat:

Hauptbahn: Dresden-Löbau bis Nieder-Sohland
12½ Meilen, Thlr. 4,921,250;

Zweigbahn: Löbau-Herrnhut-Bittau 4½ Meilen,
Thlr. 1,942,900.

Ein Voranschlag rücksichtlich des Verkehrs und der zu erwartenden Rentabilität der Bahn hat zwar im Jahre 1839 von dem oberlausitzer Eisenbahn-Comité stattgefunden und damals auf ein Anlagekapital von

5,553,706 Thaler — —,

abzüglich aller Kosten, eine Rente von 3½ % herausgestellt. Es haben sich aber seitdem die Verhältnisse in mehrfacher Beziehung wesentlich geändert und wie überhaupt derartige Voranschläge bei der Unsicherheit der Abschätzung eines Verkehrs, wie ihn eine Eisenbahn hervorruft (die Deputation erinnert hierbei an die mehr als Verachtlichung der Perso-

nenfrequenz auf der leipzig-dresdner Eisenbahn gegen den Voranschlag), wenig praktischen Werth haben, so möchte ein solcher dem vorerwähnten auch nicht beizumessen sein. Immerhin ist bei jedem der Deputation bekannten Verkehrsvoranschläge dieser gegen die Wirklichkeit zurückgeblieben, und es läßt sich kaum bezweifeln, daß bei der Wichtigkeit des schlesisch-sächsischen Tractes für den größeren Handels- und den Binnenverkehr und bei dem Umstande, daß diese Bahn auf dem Haupttracte sehr erhebliche Terrainschwierigkeiten nicht darbietet, die Kosten pr. Meile auf der Hauptbahn auch nicht höher sind, als der Durchschnittskostenvoranschlag für die sächsischen Bahnen, sie eine gut rentirende sein werde.

Zu b.

Die Deputation hat weiter oben die Ansicht ausgesprochen, daß dem Bedürfnisse Sachsens durch Sicherung seines Handelsverkehrs nach dem Auslande mittelst Eisenbahnen noch nicht vollständig genügt sein werde, daß die sächsischen Fabrikgewerbe, in ihrer Gesamtbedeutung für das Land gewiß nicht minder wichtig als dessen Handel, der belebenden und erhaltenden Wirkung jenes wichtigen Verkehrsmittels für ihr Fortgelingen nicht weniger entbehren könnten, daß aber durch die gebauten und projectirten Bahnen nach dem Auslande diesem Bedürfnisse nur höchst unvollständig genügt werde.

Die Deputation hat sich zu Begründung dieser Ansicht zunächst auf die klare Entwicklung in der Decretsvorlage zu beziehen und ihr Einverständnis mit dem darin Gesagten zu erklären. Während man in allen größeren und kleineren Staaten, wo man den Werth einer blühenden industriellen Thätigkeit für das Gesamtwohl des Landes zu schätzen weiß, sich bemüht, derselben die Vortheile von Eisenbahnverbindungen zu sichern, während z. B. England seine erste bedeutendere Eisenbahn nicht nach der Hauptstadt, sondern nach der wichtigsten Fabrikstadt des Landes gebaut hat, während in den bedeutendsten Staaten des Continents für industrielle Thätigkeit in Frankreich, Belgien, Preußen, Eisenbahnen die Fabrikdistricte bereits unter sich und mit den Wasserstraßen des Landes, den Bezugsplätzen für die Fabrikmaterialien und Lebensmittel und den Absatzplätzen für die Fabrikate verbinden, scheint es unmöglich, daß man in Sachsen entweder die Bedeutung der Fabrikthätigkeit für das Land, oder den Werth der Eisenbahnen für dieselbe so unterschätze, um dem laut angeregten Bedürfnisse nicht insofern, als es mit den Kräften des Landes vereinbar ist, zu entsprechen. Ein Blick auf die Karte lehrt, daß, wie Vieles in Sachsen auch für Eisenbahnen bereits geschehen ist, der directe Nutzen davon für die, in industriellen Beziehungen wichtigsten Landestheile, das Erzgebirge und die Oberlausitz, ein höchst geringfügiger ist, ja daß in mancher Hinsicht diesen Landestheilen selbst Nachtheil aus den geführten Eisenbahnen erwachsen muß. Ein großer Theil des Verkehrs aus Böhmen, der zehrer seine Richtung theils über die Lausitz, theils durch das Erzgebirge nach Leipzig nahm, muß nothwendig der Eisenbahn dahin zufallen und es wird dieß schon jetzt empfunden, obwohl die Bahn zwischen Leipzig und Dresden noch nicht bis zur Landesgrenze reicht. Der Nachtheil aber, der einem großen Theile des Landes daraus erwächst, daß es leider nothwendig gewesen ist, die zehrer gebauten und im Bau begriffenen Eisenbahnen mehr an den Grenzen hin, als durch das eigentliche Herz des Landes gehen zu lassen, bezieht sich keineswegs auf die Fabrikgewerbe allein; — die für den Ackerbau reichste Pflanze, die Gegend von Lommahsch, Döbeln u. entbehrt nicht min-