

da der wichtigste Theil des Erzgebirges nicht von einer Eisenbahnverbindung mit Leipzig auszuschließen sein wird.

Das Interesse der Staatskasse, rücksichtlich eines ungleich größeren Aufwandes, den eine Bahn in der ganzen Ausdehnung von Zwickau bis Dresden erfordern würde, ferner die unverkennbare Benachtheiligung der sächsisch-bayerischen Bahn und Leipzigs, die den ganzen Verkehr vom südlichen Deutschland in der Richtung von Dresden, Schlesien u. entbehren müßten, die Erwägung, daß dem Interesse des bei Weitem größeren Theiles des Erzgebirges durch die Linie Chemnitz-Riesa genügt wird, gestatten der Deputation nicht, sich für das freiberger Project zu verwenden.

Hierzu kommt, daß der Tract Dresden-Chemnitz bei Ersteigung des tharandter Waldplateaus und bei Ueberschreitung der Bobrißsch, der Mulde, der Striegis und der Schopau kaum besiegbare Terrain-Schwierigkeiten darbieten und einen durchgängigen Betrieb durch Dampfkraft aller Wahrscheinlichkeit nach nicht gestatten, auch außerordentlich kostbar sein würde.

Die Deputation tritt ungern Wünschen entgegen, die manchen Anspruch auf Berücksichtigung in sich tragen; von dem Standpunkte aus, auf den sie bei Beurtheilung der ihr vorliegenden Frage glaubte sich stellen zu müssen, kann die Majorität aber nicht anders, als ein den Wünschen Freibergs abfälliges Gutachten abgeben und muß es einer spätern Zukunft überlassen, ob nicht vielleicht wichtigeren von dem Rayon der Eisenbahnen ausgeschlossenen Landestheilen durch Pferdebahnen eine Verbindung mit den nächsten Bahnlagen verschafft werden könne. Es wird die Beantwortung dieser Frage zusammenfallen mit der über die weitere Entwicklung und Erprobung des Eisenbahnwesens in Deutschland überhaupt.

Eine von dem Gutachten sub d. abweichende Ansicht hat jedoch das Mitglied der zweiten Deputation, der Abgeordnete Sachse, in dem bereits angezogenen Separatvotum ausgeführt.

Oberlausitzer Eisenbahn.

Dieselben allgemeinen Gründe, welche die Deputation dem Abschnitte über die inneren Verbindungsbahnen vorausgeschickt hat, lassen sich, wenn auch unverkennbar in etwas minderem Grade rücksichtlich der numerischen Verhältnisse, anführen für eine Verbindung der Oberlausitz mit dem sächsischen Eisenbahnsysteme. Auch die Oberlausitz ist vorzugsweise gewerbtreibend: ihre beiden Hauptindustrieweige, Baumwollen- und Leinenweberei, empfinden wie irgend ein anderer die Folgen einer gesteigerten Concurrenz, bedürfen wie irgend ein anderer der belebenden Kraft eines erleichternden Verkehrsmittels. Es hat deshalb schon die vorige Ständeversammlung das Wünschenswerthe einer Verbindung der Oberlausitz mit den sächsischen Eisenbahnen in ihren Anträgen an die hohe Staatsregierung anerkannt und die Deputation, hiermit einverstanden, glaubt um so mehr auf eine detaillirte allgemeine Erörterung in dieser Beziehung verzichten zu dürfen, als nach dem neuesten Stande der Verhandlungen mit dem Königreiche Preußen eine Bahn von Dresden über Bautzen, Löbau nach Breslau in ziemlich sichere Aussicht gestellt ist und diese Bahn einen wichtigen Verkehr nach dem Auslande und die Herstellung der Verbindung der Oberlausitz mit den übrigen sächsischen Bahnen gleichmäßig sichern würde. Nachdem der frühere Plan, diese Verbindung durch eine Bahn von Dresden durch die Oberlausitz nach Prag herzustellen, gescheitert ist, ist es um so mehr als ein vortheilhaftes Ereigniß zu bezeichnen, daß nach anderer

Seite hin eine solche Füglichkeit sich darbietet und damit die außerdem eintretende schlimme Alternative beseitigt wird, entweder einen wichtigen gewerbreichen Landestheil ohne alle Eisenbahnverbindung zu lassen oder für denselben eine Binnenbahn ausschließlich, die wohl in keinem Falle einen verhältnißmäßigen Ertrag liefern würde, zu bauen.

Der Bahnzug von Dresden über Bautzen, Löbau bis Nieder-Sohland zur preussisch-schlesischen Grenze scheint gesichert; — der Tract von Zittau über Herrnhut nach Löbau hingegen, der in der früher beabsichtigten österreichisch-sächsischen Linie mit begriffen war, ist nun ausgeschlossen, und es fragt sich, ob er wichtig genug ist, um in das unter Mitwirkung des Staates herzustellende Eisenbahnsystem aufgenommen zu werden.

Die hohe Staatsregierung hat dieß aus den Seite 5 flgd. der Decretsbeilage entwickelten Gründen und unter der Voraussetzung gethan, daß die bei dieser Flügelbahn zunächst beteiligten Orte Zittau und Herrnhut ein der Bedeutung des Gegenstandes und ihren örtlichen Hilfsmitteln entsprechendes Opfer dazu bringen werden. Es hat mit dieser Bedingung die hohe Staatsregierung indirect die Ansicht ausgesprochen, die sie bei keiner anderen Bahn geltend gemacht hat, daß sich aus allgemeinem Landesinteresse allein und selbst im Grundsatz der Gerechtigkeit gegen den betroffenen Landestheil diese Flügelbahn nicht ausreichend rechtfertigen lasse, daß zwar der Staat eine Beihilfe nicht werde versagen können, aber nicht in derselben Maße dazu verpflichtet sei, als bei den übrigen Bahnen. Das Verhältniß, in welchem der Staat und die beteiligten Städte zu dem Zustandekommen dieses Tractes beitragen sollen, ist in der Decretsbeilage nicht in Zahlen ausgedrückt und nur im Allgemeinen ausgesprochen, daß Zittau und Herrnhut eine verhältnißmäßige Anzahl Actien nehmen und eine bestimmte Reihe von Jahren behalten, also nur für Beschaffung des benötigten Kapitals, nicht aber zu Deckung des etwaigen Ausfalles für den Staat mitwirken sollen.

Die Deputation bekennt, daß diese Sachlage ihr das Gutachten wegen der zittau-löbauer Verbindungsbahn wesentlich erschwert. Es ist nicht zu verkennen, daß Herrnhut einen wichtigen Antheil hat an dem Exporthandel der Oberlausitz, daß in der Gegend von Zittau die Provinz am dichtesten bevölkert und dort vorzugsweise der Sitz einer höchst wichtigen Fabrication ist; es ist ferner in Anschlag zu bringen, daß Zittau, welches durch den Zollverband ohnehin wesentlich gelitten hat, eine Berücksichtigung wohl verdiene, und endlich und hauptsächlich der zunächst an Zittau angrenzende Theil von Böhmen, die Gegend von Reichenberg mit ihrer Bevölkerung von 12,000 Menschen per Quadratmeile, in gewerblicher Beziehung hochwichtig ist und einen sehr großen Personen- und Güterverkehr hat, der auf den sechs Straßen, die fächerartig aus Böhmen nach Zittau ausmünden, für seine Richtung nach Norden sich jedenfalls ausschließlich nach Zittau wenden würde, falls von da aus eine Eisenbahnverbindung bestände, während außerdem er zum Theil wenigstens den weiter östlich führenden preussischen Bahnen sicher anheim fallen würde. Laßt sich hieraus wohl annehmen, daß nicht allein der Gegend von und der Stadt Zittau, so wie Herrnhut, sondern auch der schlesisch-sächsischen Eisenbahn wesentlicher Vortheil aus einer Flügelbahn von Löbau nach Zittau erwachsen müßte, so mangelt es doch zur Zeit gänzlich an einem Voranschlage über die Summe des Verkehrs auf dieser Zweigbahn, demnach auch nur an einem entfernten Anhalte für das Verhältniß des Ertrages zu den Kosten und hiernach für die