

Höhe der aus Staatskassen dazu erforderlichen Opfer. Hat auch die Deputation weiter oben die Ansicht ausgesprochen, daß auf die Zuverlässigkeit derartiger Voranschläge kein hoher Werth zu legen sei, so kommt doch hier in Betracht, daß die Staatsregierung bei der in Frage stehenden Zweigbahn mehr als bei anderen die Rentabilität zu bezweifeln scheint und dann, daß dieselbe unverhältnißmäßig theuer sein wird, falls sie zum Betrieb mittelst Locomotiven hergestellt werden soll.

Während die directe Entfernung von Zittau nach Löbau zufolge Decretsbeilage nicht über 2 Meilen beträgt, wird der Eisenbahn wegen der großen Terrainschwierigkeiten eine Ausdehnung von $4\frac{1}{2}$ Meilen gegeben werden müssen, und während die Durchschnittskosten für 1 Meile Eisenbahn in Sachsen auf 403,333 $\frac{1}{2}$ Thaler berechnet sind, wird von jenen $4\frac{1}{2}$ Meilen nach dem Voranschlage, obgleich derselbe nach der neuesten, der Deputation übergebenen Berechnung auf im Ganzen 2,000,000 Thaler in runder Summe sich herunterstellt, die Meile 461,000 Thaler kosten. Dabei befindet sich ein mit 200,000 Thalern veranschlagter, 700 Ellen langer Tunnel bei Ninive, wenn nicht ein noch weiterer Umweg von 1956 Klaftern oder ziemlich $\frac{1}{2}$ Meile über Hirschfeld gemacht werden soll, und die Erfahrung spricht dafür, daß bei derartigen Arbeiten rücksichtlich der Unzuverlässigkeit der gegebenen Verhältnisse für den Voranschlag, meist eine Täuschung stattfindet.

Während deshalb einestheils die Kosten für diese Zweigbahn sehr groß sein werden, während nicht zu verkennen ist, daß dieselbe, wie auch in der Decretsbeilage ausgedrückt ist, mehr oder weniger den Character einer Localbahn trägt, wird der Nutzeffect in Beziehung auf Schnelligkeit des Personenverkehrs und Wohlfeilheit des Gütertransportes, sollen in Beziehung auf letzteren nicht große Opfer aus anderen Mitteln als denen des Bahnertrages gebracht werden, ein weit kleinerer sein als auf anderen Bahnlinien, weil die doppelte Entfernung, welche durchschnitten werden muß, einen sehr großen Theil jenes Nutzeffectes paralysirt. Nimmt man an, daß für Beförderung durch Locomotiven nur ein Viertel der Zeit erforderlich ist, als mittelst guten Pferden auf Kunststraßen, so reducirt sich auf jener Flügelbahn der Vortheil auf die Hälfte, weil die Entfernung auf der Eisenbahn die doppelte ist, und ein ähnliches Verhältniß tritt rücksichtlich des Gütertransportes ein.

Aus allen diesen Gründen und in Ermangelung weiterer Unterlagen über die Größe des zu erwartenden Verkehrs zwischen Zittau und Löbau, kann die Deputation der verehrten Kammer nicht rathen, zur Zeit eine mittelst Dampfkraft in Betrieb zu setzende Eisenbahn zwischen Zittau und Löbau in das System der unter Mitwirkung des Staates in Sachsen herzustellenden Eisenbahnen aufzunehmen. Die Deputation wird sich aber gestatten, weiter unten einen anderen Vorschlag in Beziehung auf diesen Tract zu machen.

Von diesem abfälligen Gutachten hat sich die Deputation durch den ihr bekannt gewordenen Umstand nicht abhalten lassen können, daß die Orte Herrnhut und Zittau sich erboten haben, ersterer mit 13,000 Thalern, letzterer mit 300,000 Thalern in Actien bei dem fraglichen Unternehmen sich zu betheiligen und die Actien vor Beendigung aller sächsischen Eisenbahnen nicht in den Verkehr zu bringen. Denn, abgesehen davon, daß es der Deputation überhaupt zweifelhaft schien, ob es rathlich sei, rücksichtlich einer einzelnen Bahnstrecke eine von den angenommenen Grundsätzen völlig abweichende Maxime zu adoptiren, so erscheint auch der aus

jener Offerte für die Staatskasse erwachsende Vortheil von sehr geringem Belange. Will die Regierung die fragliche Bahn im Verein mit Privaten zu Stande bringen, so wird sie solche Bedingungen stellen müssen, daß die Actien leicht und bereitwillige Abnahme finden, und dann wird wenig darauf ankommen, ob circa 300,000 Thaler mehr gebraucht werden oder nicht; ja es könnte möglicherweise selbst bei den Privatunterzeichnern Bedenklichkeit erregen, wenn die Regierung rücksichtlich des Zusammenkommens des benöthigten Kapitals eine gewisse Besorgniß dadurch zu erkennen gäbe, daß sie die betreffenden Communen verpflichtete, einen Theil davon zuzuschießen. Ganz anders würde sich die Frage stellen, wenn der Staat allein bauete, oder wenn Zittau und Herrnhut rücksichtlich des Kapitals, für das sie sich betheiligen wollen, auf Zinsen und Dividende verzichteten, so lange für die im Verkehr befindlichen Actien nicht eine Rente von einer gewissen Höhe ausfiele; davon ist aber nirgends die Rede gewesen, es kann mithin die Deputation auf jene Offerte einen besondern Werth nicht legen.

Die Deputation hat in Beziehung auf die oberlausitzer Eisenbahn noch vier eingegangener Petitionen zu gedenken:

1) von dem oberlausitzer Eisenbahn-Comite mit dem Gesuche:

es wolle die hohe Ständeversammlung geneigtest dahin wirken, daß unverlangt und unabhängig von den Vorschriften in dem Nachbarstaate, mit der Bildung der Actiengesellschaft für die oberlausitzer Eisenbahn, unter gleicher Betheiligung des Staates, wie bei der sächsisch-baierischen Bahn vorgegangen werden könne;

2) von dem Stadtrathe zu Löbau mit dem Gesuche: um Verwendung der zweiten Kammer bei der hohen Staatsregierung für die unverlangte Genehmigung der oberlausitzer Eisenbahn und unerwartet der Erklärung von preussischer Seite über den Anschluß;

3) von dem Stadtrathe und den Stadtverordneten zu Budissin mit dem Gesuche:

um Verwendung der hohen Kammern bei der hohen Staatsregierung für den ungesäumten Angriff der von Dresden durch die Oberlausitz bis zur preussischen Grenze hinführenden Eisenbahn;

4) von der Commun Obercunnersdorf und 25 anderen Communen der Oberlausitz mit dem Petition:

die hohe Ständeversammlung wolle die hohe Staatsregierung dahin zu vermögen suchen, daß der von Dresden in dem Elbthale herauf nach Böhmen projectirte Eisenbahnbau aufgegeben und derselbe dagegen durch Verlegung desselben durch die Oberlausitz im Baue begriffen werde.

Die Deputation hat in weiterer Folge ihres Gutachtens sich mit der Frage zu beschäftigen gehabt: ob für Sachsen, namentlich für die innern Verbindungslinien, Pferdebahnen den Verhältnissen und Bedürfnissen entsprechen würden, oder nicht?

Die wesentlichsten Vortheile der Pferdebahnen sind folgende:

1) Terrainschwierigkeiten sind leichter zu überwinden, weil größere Steigungen und Curven mit kürzeren Halbmessern zulässig sind. Auf der Budweis-Binzler Bahn sind bei einer Länge von 67,940 Kla-