

In dem Eisenbahndecret, welches die hohe Staatsregierung vor der Vertagung der jetzigen Session am 15. Januar 1872 unter Nr. 35 vorgelegt hat, ist auf S. 569 und 570 mitgetheilt, daß, wenn man eine Bahn in's Auge fasse, welche das Böhmisches Gebiet durchaus vermeiden solle — was über kurz oder lang doch vielleicht nöthig werden dürfte — nur von einer Linie die Rede sein könne, welche zunächst in der Richtung auf Neustadt gehe, und daß die allerdings nur vorläufigen Vorarbeiten die Befürchtung nahe gelegt hätten, daß das Sebnitzthal in ziemlich bedeutender Höhe oberhalb der Stadt Sebnitz überschritten werden, der Bahnhof bei Sebnitz daher eine Lage erhalten müsse, welche weniger günstig sei, als die, welche er bekommen würde, wenn von Sebnitz aus die Richtung nach Schluckenau eingeschlagen werde, daß im Uebrigen aber der Bau dieser Linie nach Neustadt mit verhältnißmäßig nicht zu großen Kosten ausführbar sei.

Seitdem sind nun die damals vorliegenden generellen Vorarbeiten revidirt und speciell geprüft worden, und es hat sich hierdurch herausgestellt, daß es sehr wohl möglich sein wird, die hauptsächlichsten technischen Schwierigkeiten und namentlich den hohen Uebergang über das Sebnitzthal und die dadurch bedingte ungünstige Lage des Sebnitzer Bahnhofs entweder ganz zu vermeiden, oder doch wenigstens so weit zu verringern, daß der Betrieb wesentlich erleichtert und die Erbauungskosten erheblich vermindert würden.

Das Decret stellt nun auf S. 536 und 537 die beiden Varianten:

- a) von Sebnitz über Neustadt,
- b) von Sebnitz über Schluckenau,

einander gegenüber.

Die Anfangs- und Endstrecken von Schandau bis Sebnitz und von der Südlaufiger Bahn bei Kirschau bis Baugen würden bei beiden Linien dieselben bleiben, sind demnach hier nicht speciell aufgeführt.

Hiernach ergibt sich, daß

- a) auf der Sächsischen Linie über Neustadt die Bau- und Bahnlänge 8 Meilen, die Erbauungskosten incl. Elbbrücke 5,100,000 Thlr.,
- b) auf der Böhmischen Linie über Schluckenau die Bau- und Bahnlänge $7\frac{1}{2}$ Meilen, die Kosten aber incl. Brücke 5,800,000 Thlr. betragen würden.

Das Ministerium sagt nun S. 535, daß hierdurch die Hauptbedenken beseitigt seien, welche früher die Staatsregierung bewogen hätten, von der Wahl über Neustadt gänzlich abzusehen, daß demnach die Entscheidung darüber, welche Linie gewählt werden solle, lediglich davon abhängig bleibe, welche von beiden