

für die Sächsischen, wie für die allgemeinen Verkehrsinteressen die vortheilhafteste sei.

Diese Frage wird nun auf S. 537 und 538 näher erörtert. Für die Linie a. sprechen nach Ansicht des Decrets folgende Momente: Diese Linie bietet die Garantie, daß der Betrieb von keinerlei außersächsischen Interessen beeinflusst, daher ganz so eingerichtet werden kann, wie die Rücksicht auf die Interessen der Städte Schandau und Sebnitz nebst Umgegend es erheischen; diese Variante vermeidet ferner die überaus lästige **zweimalige** Zollabfertigung, und da bei diesem Tracte nicht der bekanntlich meist sehr schwierige und zeitraubende Abschluß eines Staatsvertrags nöthig wird, so würde die von den mehrgenannten Städten seit einem Jahrzehnt schon heißersehnte Bahnverbindung auch weit schneller in Angriff genommen und ausgeführt werden können, als wenn man sich für die durch Böhmisches Gebiet über Schluckenau führende Variante entscheiden wollte.

Das Ministerium faßt nun seine Ansicht S. 538 in Folgendem zusammen:

„In Erwägung aller dieser Gründe ist nun die Regierung zu der Ueberzeugung gelangt, daß es sich unter den obwaltenden, nun einmal dießseits nicht zu beseitigenden Verhältnissen dringend empfiehlt, die nicht wohl länger zu verschiebende Eisenbahnverbindung zwischen Schandau und Bautzen unter vollständiger Vermeidung des Böhmisches Gebiets über Neustadt herzustellen.“

und beantragt demgemäß S. 540 und 541 des Decrets:

die Ständeversammlung wolle die Regierung ermächtigen:

a) den Bau der Eisenbahn von Krippen über Sebnitz und Neustadt nach Bautzen, soweit nöthig mit Benutzung eines Theiles der Südbauziger Staatseisenbahn und Herstellung des zweiten Geleises auf diesem Theile, sowie den Bau einer besonderen Straßenbrücke über die Elbe bei Schandau auf Staatskosten ausführen zu lassen und

b) die zu diesem Bahn- und Brückenbau erforderlichen, zu  
5,600,000 Thlr.

veranschlagten Kosten aus den verfügbaren Beständen des mobilen Staatsvermögens zu entnehmen.

Ausdrücklich muß übrigens hervorgehoben werden, daß die Staatsregierung die Kosten der auch im Unterbau eingleisig anzulegenden Bahn — nur die letzte Strecke von Kirschau bis Bautzen soll zweigleisig erbaut werden — sammt Elbbrücke, wie bereits oben bemerkt, nur mit 5,150,000 Thlr. veranschlagt, und