

„Seitdem die Oesterreichische Nordwestbahn mit der Ausführung einer Bahn von Wien bis Tetschen sich befasse und diese Bahn in nicht ferner Zeit dem Betriebe übergeben werde, namentlich aber von dem Augenblicke an, wo die Berlin-Dresdner Gesellschaft die definitive Concession Seiten der Königlich Sächsischen Regierung erhalten habe, hätte sich diesem Comité die Ueberzeugung aufdringen müssen, daß der frühere Plan, bei Mittelgrund in die Sächsisch-Böhmische Bahn einzumünden, aufgegeben werden müsse, daß die Berlin-Dresdner Gesellschaft vielmehr sich mit der Oesterreichischen Nordwestbahn ohne Dazwischentreten eines fremden Verbindungsgliedes unmittelbar die Hand reichen müsse, um einen Schienenweg herzustellen, welcher sich von Berlin resp. der Ost- und Nordsee bis Wien und in weiterer Perspective bis nach der Türkei erstreckt und nicht bloß die kürzeste, sondern auch eine in ihren homogenen Interessen einheitlich geleitete Verbindung herstellt und den davon berührten Landestheilen die Vortheile eines der mächtigsten Schienenwege im vollsten Maße in Aussicht stellt.“

Die Bahn soll von dem in Friedrichstadt-Dresden projectirten Bahnhofe der Berlin-Dresdner Gesellschaft „unter Berücksichtigung aller bereits bekannten, beziehentlich noch bekannt zu gebenden Wünsche und Ansprüche der hohen Ministerien zwischen Pillnitz und Pirna über die Elbe geführt werden und sobald sie das rechte Elbufer erreicht hat, über Schandau bis an die Oesterreichische Grenze und weiter bis Tetschen geführt werden und soll hierbei berücksichtigt werden, daß

- a) nicht nur die Sandsteinbrücke ihren ungestörten Verkehr mit dem Elbufer behalten, sondern daß auch
- b) an vielen geeigneten Stellen Ladevorrichtungen etablirt werden, so daß bei kleinem Sommerwasser und während des Winters die Versendung der Steine per Bahn erfolgen kann.

Das Comité macht sich außerdem noch verbindlich, daselbst das Ministerium dies für zweckmäßig erachtet, sich an den Kosten der Elbbrücke und der Bahnhofserweiterung bei Pirna zu betheiligen, ferner eine Bahn in den engsten Zusammenhang mit der Linie nach Sebnitz zu bringen und beide Bahnen unverzüglich nach ertheilter Concession in Angriff zu nehmen und sicher in der Zeit zu beenden, welche die Königl. Regierung zur Vollendung vorschreiben möchte. Endlich verpflichten die Unternehmer sich freiwillig, die Bahn, sofern dies jetzt oder später von den hohen Ministerien für wünschenswerth erachtet werden sollte, bis zur Neustadt-Dresden zurückzuführen, den Bahnhof auf der von dem Ministerium zu bezeichnenden Stelle anzulegen und überdies eine Verbindung mit der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn herzustellen.“