

der Wintermonate per Bahn nicht befördert werden könnten und deshalb eine Eisenbahn haben müßten.

So bedeutend der Versandt dieser Steine nun auch ist, so wird er doch nimmermehr genügend sein, um während der wenigen Monate, wo die Elbe nicht schiffbar ist, diese Bahn rentabel zu machen; jedenfalls ist er nicht erheblich und wichtig genug, um die Erbauung der Bahn zum unabweibaren Bedürfnisse zu machen.

Uebrigens muß darauf hingewiesen werden, daß die Bahn, wenn sie dem Bedürfnisse der Sandsteinbrüche wirklich dienen soll, sehr viele Abzweigungen in die Seitenthäler und ebenso viele Weichen im internationalen Geleise haben muß, was bekanntlich eine große Gefahr ist. Thut sie dies aber, so kann dann gar keine Rede mehr davon sein, daß die Bahn für den großen internationalen Durchgangsverkehr irgend erheblichen Werth behält.

Die Sache steht also einfach so: soll die Bahn — was doch von beiden Concessionsbewerbern in sehr pomphaften Worten hervorgehoben wird — „einer der mächtigsten Schienenwege“ werden, so kann sie dem Sandsteintransporte wenig oder gar nichts nützen; sollen aber ganz besondere Rücksichten auf die Steinfrachten genommen werden, so ist von einer Weltbahn keine Rede mehr und dann thäte man in der That besser, diesem „Hauptfactor des Verkehrs auf dem rechten Elbufer“ durch eine einfache Pferdebahn gerecht zu werden.

Die Bedürfnisfrage muß demnach in Bezug auf die Bewohner des rechten Elbufers entschieden verneint werden.

Es ist nun ferner zu erörtern,

b.

ob die andere Behauptung besser fundirt ist, daß die Sächsisch-Böhmische Bahn einer Entlastung so dringend bedürfe, daß deshalb eine zweite Bahn gebaut werden müsse.

Die Deputation gestattet sich zunächst daran zu erinnern, daß die geehrte Finanzdeputation der zweiten Kammer in zwei ihrer Eisenbahnberichte selbst ein beredtes Zeugniß für die in der That nicht allzugroße Belastung der Böhmischen Bahn abgelegt hat.

Zunächst in dem Berichte über die Müglitzthalbahn, deren Verkehr nach der anfänglichen Ansicht der Deputation „recht füglich noch von der Böhmischen Staatsbahn aufgenommen werden könne.“

Weit mehr noch spricht aber hierfür der unter dem 19. Februar erstattete Bericht, in welchem die Ablehnung des Postulats für die Correctionsbauten des Böhmischen Bahnhofes in Dresden unter Anderem auch dadurch motivirt wird,