

orte steht, welche bei Realisirung des von uns geltend gemachten Project's sub 4 theils ausgeschlossen, theils wenigstens ungünstiger situirt werden, als bei Realisirung der oben sub 1 und 2 gedachten Projecte.

Wenn man sich in dieser Beziehung zunächst vergegenwärtigt, daß sich die projectirte Eisenbahnlinie von Sebnitz-Schluckenau-Sohland bei letzterem Orte der in sicherer Aussicht stehenden Bahn von Rumburg über Ebersbach nach Löbau auf eine Entfernung von höchstens 2 Stunden nähert, und daß schon jetzt die zwischen Sohland und Ebersbach gelegenen wichtigeren Ortschaften entlang der die ebengenannten beiden Orte verbindenden und an sich in günstigem Terrain gelegenen Chaussee liegen, so ergiebt sich hieraus zunächst, daß das Bedürfniß dieser Orte nach Eisenbahnverbindung schon in sofern ein minder intensives ist, als ihnen die Vortheile sowohl der Eisenbahnverbindung Rumburg-Löbau als von Sebnitz über Sohland nach beiden Richtungen hin ziemlich nahe gelegt werden, um so mehr, als sie sich auch nach beiden Richtungen hin bereits einer bequemen Chausseeverbindung erfreuen.

Vergleicht man hiermit die oben geschilderte isolirte und auch hinsichtlich der Chausseeverbindung höchst ungünstig zu nennende Lage von Sebnitz, so wird dem Bedürfniß dieses Orts zunächst wenigstens bei Gleichheit der sonstigen Verhältnisse entschiedener Vorrang vor jenen Ortschaften einzuräumen sein. — Was aber diese sonstigen Verhältnisse betrifft, so wird es wohl keinem Zweifel unterliegen, daß die Sebnitzer Industrie allein sowohl in Hinsicht auf die Zahl der von ihr abhängigen Arbeiter, als in Hinsicht auf das hierin angelegte Capital weit gewichtiger in die Waagschale fällt, als z. B. die Ortschaften Friedersdorf, Neusalza und Spremberg in ihrer Vereinigung.

Eine weitere Fortsetzung von Vergleichen dieser Art im Gegensatz zu den oben ad b ferner noch aufgeführten Ortschaften Neukirch-Putzkau führt zu der oben ad c beregten Frage, ob es in Hinsicht auf locales Bedürfniß überhaupt zweckmäßiger sei, die fragliche Bahn von Sohland aus entweder in der Richtung des Spreethales nach Bauzen oder in der Richtung des Wesenitzthales über Neukirch-Putzkau nach Bischofswerda zum Anschluß an die sächsisch-schlesische Bahn zu bringen.

Die Beantwortung dieser Frage mag möglicher Weise dann eine zweifelhafte zu nennen sein, wenn man den Tract Sohland-Bauzen oder Sohland-Bischofswerda unter Beiseitstellung des Project's Schandau-Sebnitz-Sohland sich als Fortsetzung einer Bahn Großschönau-Ebersbach-Neusalza-Sohland vergegenwärtigt.

Abgesehen von allem Demjenigen, was in dieser Beziehung bereits in den früheren, an die hohe königl. Staatsregierung gerichteten Vorstellungen des Bauzner Comité vom 20. October 1865 und 8. Februar 1867, nicht minder in der von Schirgiswalde und Umgegend in jüngster Zeit an die hohe Ständeversammlung gerichteten Petition des Nähern dargelegt und worauf wir hiermit nochmals Bezug zu nehmen uns gestatten, ist bereits in dem oben erwähnten Bericht des königl. Hauptzollamts Schandau vom 23. September 1865 hervorgehoben worden, daß für die Bahnlinie nach Bauzen zunächst der in diesem Bericht nachgewiesene stärkere Frachtverkehr bei einer kürzeren und dem Bau vielleicht günstigeren Strecke spreche, daß ferner die starke Zufuhr von Getreide und anderen Lebensmitteln nach Bauzen