

lichen oder nach Befinden sogar in einer deshalb einzuberufenden außerordentlichen Generalversammlung über Ausführung dieses Project's und die Aufbringung der Geldmittel zu verhandeln.

Nachdem die für Realisirung dieses Project's sprechenden Momente bereits in der an das hohe königl. Ministerium des Innern gerichteten Vorstellung der Eisenbahncomités zu Bautzen und Schluckenau, sowie der Direction der gedachten Zweigbahn, d. d. 16. April 1867 ausführliche Darlegung gefunden, verstaten wir uns nur nochmals hervorzuheben, daß vermöge dieser Bahnverbindung namentlich der in den Niederungen der Warthe und Weichsel vorhandene überaus große Reichthum an Getreide und landwirthschaftlichen Producten aller Art in Bautzen, als dem Hauptgetreidemarkte, ein vortheilhaftes Absatzgebiet nicht nur nach Dresden, sondern auch nach der südlichen Lausitz und nach Böhmen finden würde. Von nicht geringerer Bedeutung würde für die Bahnstrecke Hansdorf-Bautzen, abgesehen von sonstigen nordischen Handelsartikeln, der Transport von Schlachtvieh aller Art werden, — ein enormer Vortheil für alle die in der südlichen Lausitz befindlichen und an diesem gewichtigen Lebensbedürfniß empfindlichen Mangel leidenden Industrieortschaften.

Nur beispielsweise mag hierbei erwähnt werden, daß die Gegend von Sebnitz ihren Bedarf an Schlachtvieh schon jetzt zu einem großen Theile mittelst der sächsisch-böhmischen Bahn aus Dresden und der niedern Lausitz beziehen muß. Abgesehen von diesem, namentlich auch preußischerseits mit so vieler Beharrlichkeit verfolgten Projecte kommt neuerdings wieder in Betracht, daß das ehemals verfolgte Bahnproject Bautzen-Cottbus, welches bereits früher die Billigung des hohen königlichen Ministerii laut Verordnung vom 22. Mai 1855 gefunden hatte, durch die dem Vernehmen nach sowohl sächsischer als preußischerseits erfolgte Genehmigung einer Bahn von Radeberg über Kamenz, Hoyerswerda, Spremberg zum Anschluß an die Görlitz-Berliner Bahn erhöhte Aussicht auf alsbaldige Realisirung gewonnen hat, da bei Ausführung dieser letztern Bahn für Herstellung der geradesten und kürzesten Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und der sächsisch-schlesischen Bahn nur noch die kurze und das günstigste Terrain durchschneidende Strecke Hoyerswerda-Bautzen übrig bleiben würde.

Aus Allem Dem dürfte sich aber mit Nothwendigkeit ergeben, daß eine von Krippen-Schandau über Schluckenau-Sohland nach Bautzen zu führende Bahnverbindung nicht nur den an sich enormen Vortheil bietet, daß hierdurch diejenigen Nachtheile wieder ausgeglichen werden, welche dem sächsischen Elbverkehre nothwendig durch die Bahnlinie Bodenbach-Kumburg erwachsen müssen, sondern daß namentlich auch der Ausmündungspunkt der fraglichen Bahn gerade in Bautzen die Gewinnung einer vortheilhaften Verbindung nach dem Norden, sei es in der Richtung nach Hoyerswerda oder nach Hansdorf, in sichere Aussicht stellt.

Das Vorhandensein dieses Vermittlungsgliedes würde weiterhin wiederum eine fernere Eisenbahnlinie Sohland-Neusalza-Ebersbach keineswegs ausschließen, während eine Bahnlinie Ebersbach-Sohland-Bischofswerda oder Fischbach nicht nur Sebnitz-Schandau für immer der Hoffnung auf eine Eisenbahn berauben, mithin nach dem oben Dargelegten den specifisch sächsischen Interessen nur sehr mangelhafte Dienste