

Schwierigkeiten auch noch etwas zurückstehen sollte, — wohl zu erwarten ist, erlangt eine directere Verbindung dieser wichtigen Bahn, mit Leipzig, als über Halle große Bedeutung und wird dann zugleich unbezweifelst sehr einträglich sein wegen des ansehnlichen Personen- und Güterverkehrs, der ihr zufallen muß. Es ist deshalb nach Ansicht der Deputation dringend erforderlich, diesen kurzen, aber in vielfacher Beziehung wichtigen Tract fortwährend im Auge zu behalten.

Zu 3. Dieser Bahnrichtung ist weiter oben im Berichte gedacht — sie ist entschieden und in der Ausführung begriffen, deshalb hier nichts weiter dazu zu erinnern.

Nach der Mittheilung der königlichen Commissarien soll die Zweigbahn von Werdau nach Zwickau, welche einen Theil des Erzgebirges und die wichtigen zwickauer Steinkohlenlager in den Bereich der Hauptbahn bringt, demnächst begonnen werden.

Zu 4. Rückfichtlich dieser Bahnrichtung ist zunächst der ausführlichen Mittheilungen zu gedenken, welche in der Vorlage sub B. S. 25 über die Verhandlungen mit der kaiserlich österreichischen Regierung enthalten sind.

Die großartigen, gewiß von ganz Deutschland mit Dank anzuerkennenden Entschlüssen dieser Regierung begreifen einen Anschluß des für diesen Staat beschlossenen Eisenbahnsystems an das Königreich Sachsen in sich, und mit großer Befriedigung sehen wir auf diese Weise den hochwichtigen Bahnzug, der von Hamburg bis Triest sich bilden und die unendlich zahlreichen Verkehrsinteressen auf dieser weiten Strecke in sich aufnehmen wird, seine Richtung mitten durch unser Vaterland nehmen. Die umsichtigen und erfolgreichen Bemühungen unserer Regierung, dem Lande diesen wichtigen Vortheil zu rechter Zeit durch gegenseitig bindenden Vertrag zu sichern, können gewiß nur dankbar anerkannt werden, und bereitwillig wird unbezweifelst die sächsische Ständeversammlung die erforderlichen Mittel zu Ausführung des Vertrages und Erfüllung der diesseits übernommenen Verpflichtungen bewilligen.

Wäre noch keine Entscheidung über die Bahnrichtung getroffen, so würde die Deputation sich für verpflichtet gehalten haben, die wichtige Frage, ob es im allgemeinen Landesinteresse zweckmäßiger sei, einer Bahn über Bautzen und Bittau, Reichenberg nach Prag, oder einer directen Eisenbahnverbindung mit letzterer Stadt durch das Elbthal den Vorzug zu geben, einer sorgsamten Erörterung zu unterwerfen. Da aber hierbei, nachdem die kaiserlich österreichische Regierung sich definitiv für die Linie im Elbthale entschieden hat und die diesseitige Regierung jedenfalls die Erreichung des Hauptzweckes — einen directen Anschluß an das österreichische Eisenbahnsystem — nicht durch das Beharren auf einem von der jenseitigen Regierung abgelehnten Bahntract gefährden konnte, auch, wie Vieles für die Richtung über die Lausitz sprechen möchte, doch unverkennbar, wie in der Vorlage angedeutet, im sächsischen Interesse gewichtige Gründe vorhanden waren, nicht einen Bahnzug aus Oesterreich nach dem nordöstlichen Deutschland zu begünstigen, bei welchem Sachsen vielleicht später nur auf einem ganz kurzen Tract berührt worden sein würde, so können alle diesfalligen Erörterungen zu nichts weiter führen, und die Deputation verzichtet darauf.

Der mit der kaiserlich österreichischen Regierung abgeschlossene Vertrag setzt fest, daß längstens bis zum Monat August 1850 die ganze Bahnstrecke von Wien über Prag bis Dresden fertig, dem Verkehr übergeben sein und im Frühjahr 1845, spätestens im Frühjahr 1846, der Bau zwi-

schen Prag und Dresden auf österreichischem und sächsischem Gebiete begonnen werden muß.

Der der Deputation vorgelegte Kostenanschlag des sächsischen Antheils der Bahn ergiebt eine Summe von 2,677,000 Thaler

bei einer Berechnung auf ein Gleis. Da aber für diese wichtige Bahn gewiß sehr bald das Bedürfnis eines doppelten Gleises sich herausstellen wird, so dürfte mit obiger Summe unter allen Umständen nicht auszukommen sein. Von wichtigem Einfluß auf die Höhe der Kosten wird die Entscheidung der Frage sein, ob die Bahn bei Dresden auf dem linken oder rechten Elbufer ausmünden soll. In dem Kostenanschlage, welcher obige Summe herausstellt, ist die Ausmündung auf dem linken Elbufer und demnach das Unterbleiben eines kostspieligen Brückenbaues angenommen; es wird die Entscheidung dieser, vielfache Gesichtspuncte darbietenden Frage gewiß noch sorgfamer Erörterung zu unterwerfen, diese Erörterung aber vertrauensvoll der hohen Staatsregierung zu überlassen sein, da es zur Zeit noch an allen auf Terrainuntersuchungen und Kostenvoranschlägen beruhenden Unterlagen gebricht und deren Erlangung innerhalb der für die ständischen Berathungen übrig bleibenden Zeit nicht möglich sein dürfte.

Zu 5. Auch rückfichtlich dieser Bahnrichtung hat die Deputation zuvörderst auf die Mittheilungen zu verweisen, welche darüber in der Decretsbeilage sub C. Seite 33 enthalten sind.

Die Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung über die Oberlausitz mit Schlessien ist bereits in der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 anerkannt, und unverkennbar hat sich das Gewicht der Gründe, welche schon damals für das Zustandekommen dieses Bahnzuges sprachen, ganz wesentlich in mehr als einer Beziehung verstärkt.

War noch zu hoffen, daß der alte und lebhafteste Verkehr zwischen Polen, Schlessien und Sachsen in der Richtung Breslau-Dresden-Leipzig sich erhalten werde, so lange er nicht durch eine nördlicher mit jener Richtung parallel gehende, Sachsen ganz oder zum großen Theil ausschließende, Eisenbahn abgelenkt würde, so lag es auf der Hand, daß mit der größeren Wahrscheinlichkeit des Zustandekommens einer solchen Bahn die Gefahr für Sachsen, jenen wichtigen Verkehr einzubüßen, dringender werden mußte.

War hiernach das Zustandekommen einer Eisenbahnlinie Breslau-Dresden schon in Rücksicht des Verkehrs nach Außen ein dringendes Bedürfnis geworden, so trat dieses rückfichtlich des innern Verkehrs und der Interessen der Oberlausitz, durch deren Ausschluß von der Linie Prag-Dresden, nicht minder ein.

Die Deputation wird hierauf weiter unten bei dem Abschnitte über die Binnenbahnen zurückkommen, es wird aber keines Beweises bedürfen, daß jedenfalls für Sachsen es von hohem Interesse sein mußte, nachdem in der einen Richtung die Vereinigung des Nutzens einer Bahn nach dem Auslande mit dem einer wichtigen Binnenbahn an höheren Rücksichten gescheitert war, diese Vereinigung wenigstens nach einer andern Seite hin zu Stande kommen und sich der Nothwendigkeit überhoben zu sehen, für den innern Verkehr allein späterhin eine Bahn in jener Richtung zu bauen, eine Nothwendigkeit, die sich aus den wichtigen gewerblichen Interessen der Provinz und der Gerechtigkeit für Alle, unbezweifelst herausgestellt haben würde.

Schien die Lage der Dinge in Beziehung auf eine Eisenbahnverbindung durch die Oberlausitz mit Schlessien bis vor Kurzem nicht eben günstig, so mußte es um so erfreulicher