Referent Bürgermstr. Schill: Im Berichte heißt es weiter:

3.

Eine Bahn von Dresden über Pirna nach der böhmischen Grenze bei Niedergrund (sächsisch-böhmische oder [s. Nr. 1. des Anhangs, S. 1.] Südbahn), für den Verkehr mit Oestreich (Prag, Wien, Triest) und Ungarn.

Sie, so wie die nächstfolgende Bahn, fallen von Leipzig bis Dresden mit der dresdner-leipziger Bahn zusammen, sollten nach der frühern von der Mehrheit der Ständeversammlung ausgesprochenen und von der Regierung später verfolgten Ansicht vereinigt durch die Oberlausitz bis an die preußisch-böhmische Grenze fortgeführt und hier an die aus Schlesien und Böhmen kommenden Bahnen angeschlossen werden.

Wie sich aus der Darstellung der Decretsbeilage ergiebt, hat sich inmittelst die Lage der Sache wesentlich verändert. Durch Vertrag mit der kaiserlich königlich östreichischen Regierung ist bestimmt worden, daß die Eisenbahnverbindung zwischen beiden Ländern in der Linie des Elbthals erfolgen soll, und sowohl Terrainschwierigkeiten bei Verfolgung der obigen Richtung, als die Nähe der jetzigen haben hierbei den Ausschlag gegeben.

Die Vollführung des Baues in seiner ganzen Strecke von Wien bis Dresden wird in 8 Jahren vom Tage der Auswechselung der Ministerialerklärung an, und mithin bis zum Monat August 1850 zu beendigen sein; dessen Anfang beginnt im Jahre 1844 oder 1845, je nachdem derselbe von Prag aus nach der sächsischen Grenze hin in Angriff genommen wird.

Dieser Vertrag und die in demselben bestimmte Richtung der Bahn hat im Publicum allgemeine, freudige Billigung und Anerkennung gefunden, und die Deputationen halten diese Richtung auch für die, welche im einzigen und wahren Interesse Sachsens gewählt werden konnte.

Während, wenn die frühere Ansicht die Oberhand behalten hätte, die schlesisch-böhmische Hauptbahn Sachsen kaum berührt haben würde, und deßhalb nicht ohne Grund zu befürchten gewesen wäre, daß der Hauptzweck, welchen Sachsen bei den großen Opfern, die für das Eisenbahnwesen gebracht werden, zu verfolgen hat, nämlich den Verkehr vom Auslande in und durch das Land selbst zu leiten, zum großen Theil verfehlt werden möge, wird dieser Verkehr jetzt in die Mitte des Landes selbst und durch dasselbe geführt; und erwägt man den Umfang dieses Verkehrs in der Richtung von Hamburg und Triest, so lassen sich von dieser Bahn Vortheile erwarten, wie sie vielleicht keine andere darbietet.

Der vorläufige Kostenanschlag beträgt 2,677,000 Thlr. — —, es ist hierbei nur ein Gleis berechnet und angenommen worden, daß die Bahn am linken Elbufer ausmünden werde. Sowohl durch Legung eines zweiten Gleises (das bei der zu hoffenden Frequenz sich wohl bald nothwendig machen dürfte), als auch dadurch, wenn die Ausmündung auf dem rechten Elbufer für vortheilhafter erachtet werden sollte (worüber man die Entscheidung der hohen Staatsregierung vertrauensvoll überlassen kann), wird sich obiger Kostenanschlag um ein Bedeutendes erhöhen, weil namentlich im letzten Fall eine kostspielige Ueberbrückung der Elbe erforderlich wird.

Vicepräsident von Carlowitz: Ich halte allerdings die Bahn, von welcher jetzt die Rede ist, für die wichtigste, für die im Interesse des Vaterlandes erheblichste. Ich kann nicht umhin, laut meine Freude darüber auszusprechen, daß die östreichische Regierung in dieser Angelegenheit ihre ursprünglich gefaßte Ansicht mit Hartnäckigkeit verfolgt hat, eine Ansicht, die Sachsen nur ersprießlich war, mit einer Hartnäckigkeit, die in der That, meiner Ueberzeugung nach, das Unrecht vollständig aufwiegt, was sie uns in Bezug auf die neulich in der zweiten Kammer verhandelte Grenzangelegenheit zugefügt hat. Ich würde der Regierung die bittersten Vorwürfe darüber zu machen haben, daß sie sich für eine andere Richtung entschieden, Oestreich für eine andere Richtung zu bestimmen versucht gehabt, wäre sie nicht durch einen ständischen Antrag dazu veranlaßt worden. So allerdings muß ich schweigen, obschon ich selbst jener Idee niemals gehuldigt habe.

Bürgermstr. Wehner: Ich stimme ganz in den innigen Dank ein, den der Herr Vicepräsident über diese Bahn der Regierung zu erkennen gegeben hat. Sie ist wohl überhaupt für das ganze Land eine der ersprießlichsten. Aber ich muß noch Etwas hervorheben; sie ist namentlich für den gebirgischen Theil, wo Gewerbe und Fabriken existiren, ganz besonders vortheilhaft. Die Fabrikgegenden beziehen jetzt hauptsächlich ihr Material nicht von Norden, sondern mehr von Triest und dieser Gegend her, und es ist daher wirklich eine große Erleichterung, daß hier ein Anschluß stattgefunden hat, der auch auf diese Gegend von wohlthätigstem Einfluß sein muß.

Referent Bürgermstr. Schill: Ich muß allerdings bemerken, daß diese Eisenbahn auch für Handel und Gewerbe des Gebirges sehr wichtig ist, wegen des Ex- und Imports über Triest.

Präsident von Gersdorf: Ich muß mir vom Referenten über eine Stelle des Berichtes Erläuterung erbitten. Es ist hier (s. oben) zu Anfange des letzten Satzes gesagt:

„Während, wenn die frühere Ansicht die Oberhand behalten hätte, die schlesisch-böhmische Hauptbahn Sachsen kaum berührt haben würde."

Es würde, wäre ein anderer Tract eingeschlagen worden, statt des Tractes von der böhmischen Grenze durchs Elbthal bei Dresden, der Tract in Frage gekommen sein von Löbau bis Dresden, und von Löbau über Zittau bis an die böhmische Grenze, welche bei Weitem nicht ganz eine halbe Meile von Zittau entfernt ist. Nun verstehe ich dieß um deßwillen nicht, weil doch diese Bahn, anstatt daß sie hier nur 3—4 Meilen Sachsen berührt, dort eine viel größere Länge gehabt hätte

Referent Bürgermstr. Schill: Dieß ist sehr richtig; jedoch die Bahnen würden an der Grenze zusammengestoßen sein, und Sachsen würde nur ein Strang, nicht eine Hauptbahn zu Theil geworden sein. Im Berichte heißt es weiter:

4.

Eine Bahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach der preußischen Grenze in der Richtung auf

SLUB
Wir führen Wissen.