

zu keiner Zeit aus den Augen verloren, obschon es nicht zu verkennen ist, daß einerseits die örtlichen Verhältnisse, andererseits aber der Umstand dabei hier und da hindernd in den Weg treten, daß die Interessen der verschiedenen, davon berührten Eisenbahnverwaltungen, sowie selbst die widerstrebenden Wünsche der beiderseitigen Uferbewohner eine vollständige Vereinigung sehr erschweren.

Nichtsdestoweniger ist es möglich gewesen, sich mit den Verwaltungen der Leipzig-Dresdner und sächsisch-schlesischen Eisenbahn über die zum unmittelbaren Anschluß beider an die sächsisch-böhmische Bahn geeigneten Linien zu einigen, zugleich aber auch die Anlage für letztere Bahn selbst dergestalt einzurichten, daß von ihr aus auf dem linken Elbufer der daselbst stromaufwärts befindliche Zollpachhof durch ein dahin abzuzweigendes Schienengleis erreicht, auf dem rechten Elbufer aber ein für alle drei Bahnen benutzbares Gleis nach dem unterhalb der neuen Elbbrücke anzulegenden Ausschiffungsplatz und bis an den Strom selbst geführt werden kann.

Dieser Vorkerkungen unerachtet ist der Regierung in neuester Zeit ein von mehreren Gewerbetreibenden zu Neu- und Antonstadt-Dresden ausgehender Plan vorgelegt worden, welcher, obschon nicht wie früher eine völlige Zusammenlegung der hiesigen Bahnhöfe, wohl aber eine engere Verbindung des Güterverkehrs sämtlicher hier ausmündenden Bahnen und eine dahin abzielende Abänderung des dormalen vereinbarten Bauplanes zum Gegenstande hat. Allerdings hat das diesfallige Project in der Weise, wie es gegenwärtig vorliegt, auf anscheinend unüberwindliche, technische Schwierigkeiten stoßen müssen, da demselben eine Linie für die Verbindung der Bahnen zum Grunde liegt, deren Annahme von den Eisenbahnverwaltungen nicht allein als sehr beschwerend, sondern auch als gefahrdrohend für den Eisenbahnverkehr angesehen wird, während überdies die Verwaltung der sächsisch-schlesischen Eisenbahn in der projectirten Anlage eine wesentliche Benachtheiligung ihrer Interessen und somit eine Verletzung der durch die frühere Uebereinkunft mit ihr erlangten Ansprüche zu erkennen glaubt.

Dieser unverkennbaren Schwierigkeiten unerachtet giebt jedoch die Regierung die Hoffnung nicht auf, daß es noch gelingen werde, die hierbei gestellten Aufgaben unter der Voraussetzung in befriedigender Weise zu lösen, daß alle Theile nach dieser Lösung mit der Absicht streben, zu Erreichung eines für den Eisenbahnbetrieb, wie für den großen Handelsverkehr gleich wichtigen Endziels nach Kräften und, da nöthig, mit Aufgabe untergeordneter Sonderinteressen mitzuwirken.

Insbefondere hofft die Regierung für den Fall, daß sich eine an die Kammern deshalb vielleicht noch zu bringende Vorlage erforderlich zeigen sollte, auch bei diesen eine bereitwillige Mitwirkung für jene Angelegenheit voraussehen zu dürfen. —

Im Allgemeinen nun ist innerhalb der verwichenen Finanzperiode der Bau der sächsisch-böhmischen Bahn, nachdem deren Ausführung für Rechnung der Staatscasse feststand, so kräftig betrieben worden, als es die finanziellen Rücksichten nur immer gestattet haben, denn, abgesehen davon, daß die hinsichtlich der sächsisch-bayerischen Bahn bereits angeführten Gründe zum großen Theile auch hier eintreten, daß namentlich auch hier eine vertragsmäßige Verbindlichkeit zur Ausführung der Bahn besteht, und daß auch bei der sächsisch-böhmischen Bahn, insbesondere für den Bau der Elbbrücke, große und durch jeden Stillstand dem Verderben ausgesetzte

Zurüstungen vorhanden sind; so tritt in Ansehung der zuletztgedachten Bahn noch die äußerst wichtige Rücksicht hinzu, daß bei einer Verzögerung der Verkehr, welcher naturgemäß dieser Bahn zufällt, sich auf die östlicheren Eisenbahnlinien ziehen und sich dort je länger je mehr consolidiren würde. Wie daher bei der sächsisch-bayerischen Bahn eine Baueinstellung jedenfalls mit sehr erheblichen pecuniären Opfern verbunden gewesen sein würde; so müßte eine solche bei der sächsisch-böhmischen Bahn noch außerdem die wichtigsten Verkehrsinteressen Sachsens für alle Folgezeit gefährden.

In Ansehung der Geldmittel zum Fortbau ist wiederholt zunächst an die zwischen Regierung und Ständen bei dem ordentlichen Landtage des Jahres 1846 und dem außerordentlichen des Jahres 1847 getroffenen Vereinbarungen zu verweisen.

Für die sächsisch-böhmische Bahn wurden hierbei nach Maaßgabe der damaligen Voranschläge bewilligt:

3,600,000 Thlr.	Bon dieser Summe kamen bis Ende des Jahres 1848 zur Verwendung:
2,900,000 =	und es blieben sonach mit Anfang des Jahres 1849:

Rest: 700,000 Thlr. noch verfügbar.

Der für die Vollendung der Bahn noch erforderliche Geldbedarf übersteigt aber allerdings diese Summe und es sind deshalb folgende Erläuterungen zu geben:

- der frühere Anschlag für diese Bahn rührt aus dem Jahre 1841 her und es kann daher schon an sich nicht Wunder nehmen, wenn derselbe nicht mehr den jetzt an die Solidität der Bahnen zu stellenden, gegen jene Zeit so bedeutend gesteigerten Anforderungen genügt. Insbesondere ist die Rücksicht, daß bei der unmittelbaren Nähe des Elbstroms künftigen kostspieligen Reparaturbauten nur durch, nach den Regeln der Hydrotechnik zu bewirkende, genaueste Bauausführung vorgebeugt werden kann, bei der spätern nochmaligen Bearbeitung des Bauplanes und namentlich bei Projectirung und Ausführung der zahlreichen, zum Theil großen Kunstbauten festgehalten worden. Hierzu kommt
- daß beim Bau dieser Bahn mehr als irgendwo Verhältnisse einwirken, welche sich nicht im Voraus bestimmen ließen. So mußte zunächst bei der Expropriation, wegen der unabweislichen Rücksichten auf den, durch die unmittelbare Lage der Bahn an der Elbe vielfach gestörten Gewerbsbetriebs der Uferbewohner ein erhöhter Kostenbetrag eintreten, und es stellte sich aus denselben Rücksichten, insbesondere bei den Ausschiffungsplätzen und Steinbrüchen, eine bei weitem größere Anzahl von in die Bahn einzubauenden Durchgängen und Durchfahrten heraus, als früher veranschlagt worden war.

Auch zeigte sich für die Bahn die Auskaufung einiger von ihr betroffener Steinbrüche theils als unvermeidlich, theils wegen des daraus zu gewinnenden Materials als vortheilhaft.

In dieser Hinsicht wird namentlich der Betrieb der angekauften Kirchleithener Steinbrüche auch nach Vollendung der Bahn sich angemessen verwerthen. Endlich mußte eine nicht unbeträchtliche