

gleicher Solidität, Zahlungsfähigkeit und Berücksichtigung der sächsischen Localinteressen die längste Strecke im Baue und Betriebe übernimmt. Die unterzeichnete Deputation kann in der Hauptsache diesen von der Zweiten Kammer gefaßten, Beschlüssen beitreten, hat jedoch das eine Bedenken nicht zu unterdrücken vermocht, daß hiedurch sehr leicht wiederum der Fall eintreten könnte, „daß das Beste der Feind des Guten ist,“ wenn nämlich durch eine scheinbar genügend gesicherte Offerte zum Baue der ganzen Linie von Schandau bis Cottbus die königl. Staatsregierung sich veranlaßt sähe, der Realisirung dieser Offerte ruhig wartend entgegen zu sehen und darüber eine Offerte zurückzuweisen, welche nur bis Baugen ginge, aber schneller realisirbar wäre, als jene bis Cottbus. Sie glaubt daher, noch einen Zusatz vorzuschlagen zu sollen, dahin gehend, daß die Regierung ersucht werde, falls bis zum 1. November der Bau der Gesammlinie von Schandau bis Cottbus nicht gesichert sein sollte, um wenigstens Etwas zu erlangen, Concession für ein Project zu ertheilen, selbst wenn dasselbe den Bau nur bis Baugen ausführte.

Mit wenig Worten muß die Deputation noch auf die von der Zweiten Kammer einstimmig bewilligte Erbauung der Schandauer Elbbrücke auf Staatskosten zurückkommen. Zu leugnen ist nicht, daß die Bewilligung dieser Bedingung immerhin ein nicht ungefährliches Präjudiz ist; doch darf man auch andererseits sich der Anschauung nicht verschließen, daß, wie bereits in dem am letzten Landtage erstatteten Berichte näher ausgeführt worden ist, über kurz oder lang zum Baue einer Elbbrücke in Schandau im allgemeinen Verkehrsinteresse vorschritten werden muß und daß Sebnitz, wenn es nicht eine Eisenbahn erlangt, binnen kürzester Frist eine gehörig angelegte, die Bewegung großer Lasten gestattende Chaussee erhalten muß. In dem auf letztem Landtage erstatteten Berichte wurde dieser Chausseebau auf 150,000 bis 180,000 Thlr. veranschlagt, während die Kosten des Brückenbaues sich bekanntlich auf 500,000 Thlr. belaufen werden.

Es darf übrigens durchaus nicht übersehen werden, daß, wenn jetzt die Erbauung einer Eisenbahn von Schandau nach Sebnitz aus Privatmitteln nicht zu Stande kommt, die Herstellung derselben auf Staatskosten wohl lediglich nur noch eine Zeitfrage bleibt.

Wenn der Staat also jetzt einer Privateisenbahngesellschaft die Mitbenutzung einer von ihm ohnedies des allgemeinen Verkehrs wegen zu erbauenden Brücke gestattet, so erspart er durch diese — ohnedies nicht zu umgehende — Ausgabe nicht allein die 150,000 bis 180,000 Thlr. für Herstellung einer Chaussee, sondern er befreit sich sogar auch von der — späterhin keinesfalls zu umgehenden — Nothwendigkeit, die kostspielige Eisenbahn von Schandau nach Sebnitz zu bauen.

Die Kosten dieser kurzen, aber theuren Strecke sind von der hohen Staatsregierung auf mindestens

1,750,000 Thlr.

veranschlagt worden (vergl. S. 570 des Decrets). Der Staat würde sonach immerhin

1,250,000 Thlr.

ersparen, wenn er durch Uebernahme des Brückenbaues das Zustandekommen einer Privatbahn von Schandau nach Sebnitz ermöglicht. Und außerdem würde noch der

überaus große Vortheil erreicht, daß Sebnitz auch mit Schluskenau und Baugen und letzteres wiederum mit der Elbe bei Schandau verbunden wird.

Die Deputation beantragt demnach folgende Beschlüsse:

1. die Kammer hält die in der Ständischen Schrift vom 23. Februar 1870 ausgesprochene Ermächtigung zur Concessionsertheilung für die Eisenbahn von Schandau nach Baugen derart aufrecht:
  - a) daß die Linie als ein ungetheiltes Ganzes zu betrachten, insonderheit die Ausführung der Strecke Schandau-Sebnitz davon nicht zu trennen ist;
  - b) daß von der ausführenden Gesellschaft, soweit nöthig, gleichzeitig die erlangte Concession auf österreichischem Gebiete nachgewiesen wird;
2. die Kammer ermächtigt die königl. Staatsregierung, eine Elbbrücke bei Schandau, welche außer für Eisenbahnverkehr auch für Wagen- und Personenverkehr herzustellen ist, aus Staatskosten zu erbauen;
3. die Kammer ermächtigt die königl. Staatsregierung, unter den üblichen Bedingungen einer Privatgesellschaft, vorzugsweise aber denjenigen Unternehmern, welche die Linie Schandau-Baugen ausführen, Concession zu ertheilen für eine Eisenbahn von Baugen bis zur Landesgrenze in der Richtung nach Cottbus, jedoch unter der Voraussetzung, daß gleichzeitig die erlangte Concession auf preussischem Gebiete nachgewiesen wird;
4. obgleich auf das Zustandekommen einer möglichst langen Bahnlinie Schandau-Baugen und deren Verlängerung in der Richtung nach Cottbus oder Ramenz hervorragender Werth zu legen ist, so beantragt doch die Kammer, daß die hohe Staatsregierung die Concession für ein Project, welches nur die Strecke Schandau-Baugen betrifft, dann nicht länger beanstanden möge, wenn bis zum 1. November 1872 das Zustandekommen einer längeren Linie nicht zu ermöglichen gewesen ist;
5. die Kammer erklärt die auf dieses Project bezüglichen Petitionen für erledigt.

#### e) Baugen-Rietschen-Gansdorf

gibt zu keiner Bemerkung Anlaß. Nur einer Petition von Krols und Genossen ist zu gedenken, deren Inhalt S. 542 des jenseitigen Berichts zu ersehen ist. Die Zweite Kammer hat dieselbe der Staatsregierung zur Kenntnissnahme zu überweisen beschlossen und diesseits wird Beiritt zu diesem Beschlusse beantragt.

#### f) Dresden-Großenhain-Paruth-Berlin.

Unter Verweisung auf den jenseitigen Bericht S. 542 ist zur Sache selbst nichts Neues hinzuzufügen, ein Beschluß daher auch nicht zu fassen, da der unter Nr. 147 ersichtliche Antrag der Abgg. Dehmichen und Genossen in der Zweiten Kammer keine Annahme gefunden hat.

#### g) Pirna-Dux

kann ohne weitere Bemerkung übergangen werden, da seit letztem Landtage bei diesem Projecte sich nichts Bemerkenswerthes zugetragen hat.