

können glaubte, daß es keinem Bewerber gelingen werde, die Concession auf Oesterreichischem und Preussischem Gebiete zu erlangen.

Für die Gesammtlinie Schandau-Sebnitz-Schluckenau-Bautzen ist demnach gegenwärtig nur ein Concurrent vorhanden, dem die Concession auf Oesterreichischem Gebiete zugesichert worden ist, nämlich: die k. k. Oesterreichische privilegierte Nordbahngesellschaft.

Das Decret theilt nun mit, daß der Regierung sehr erhebliche Bedenken dagegen beigegeben seien, dieser Gesellschaft die Concession für die beiden Sächsischen Strecken Schandau-Sebnitz-Bautzen und Bautzen-Samenz zu erteilen.

Die geehrte Kammer wolle sich erinnern, daß auf vorigem Landtage bei den verschiedensten Projecten als Pelent um die Concession ein Herr Douglas auf Wiederitz genannt wurde. Außer dem früheren Gesuche um Concession für die Bahn Samenz-Bautzen ist derselbe später auch noch mit einem Gesuche um Samenz-Seitschen — nächste Station westlich von Bautzen — hervorgetreten und hat angezeigt, daß er sich in Bezug auf die von ihm ebenfalls beanspruchte Linie Großenhain-Samenz mit einem Comité fusionirt habe, welches nunmehr auch mit ihm gemeinsam um die Concession nachsuche für eine Linie Großenhain-Königsbrück-Samenz-Bautzen oder Seitschen und es solle die Staatsbahnverwaltung den Betrieb auf dieser gesammten langen Strecke erhalten.

Das Decret macht nun geltend, daß ein Bedenken gegen die Erlaubniß zu den Vorarbeiten auf der ganzen Linie nicht vorgelegen habe; was dagegen die Zusicherung der definitiven Concession anlange, so bestehe für die Strecke Großenhain-Königsbrück-Samenz ebenfalls kein Anstand; für die Strecke Samenz-Bautzen oder Samenz-Seitschen habe das Ministerium dagegen die Entscheidung gänzlich versagen zu sollen geglaubt, bis über das hier vorliegende Decret Nr. 72 von der Ständeversammlung Entschließung gefaßt sein werde.

Das Decret legt nun weiter dar, daß durchaus kein Grund vorliege, das Comité für die Gesammtlinie Großenhain-Samenz-Bautzen oder Seitschen zurückzusetzen gegen die Oesterreichische Nordbahngesellschaft, welche weit später erst mit dem Antrage auf Concessionirung für Bautzen-Samenz hervorgetreten sei; im Gegentheil sei dieses Comité vorzuziehen, insofern dasselbe durch Ueberlassung des Betriebes an den Staat die Möglichkeit gewähre, daß auf einer möglichst langen Strecke ein einheitlicher Betrieb in ein und derselben Hand hergestellt werde.

Es muß anerkannt werden, daß das königliche Ministerium sich mit dieser Auffassung einem, in der Ständischen Schrift vom 5. April 1872 ganz besonders hervorgehobenen Wunsche beider Kammern accommodirt, denn es heißt in dieser Schrift ausdrücklich, daß auf eine möglichst lange Linie Schandau-