

Linie als Nr. 9 unter denjenigen mit genannt, für welche die Ständeversammlung bei der hohen Staatsregierung die Ertheilung der Concession für Privatbau und Erlaubniß zur Anwendung des Expropriationsgesetzes beantragte.

Auch der gegenwärtige Landtag hatte sich bereits mit diesem Projecte zu beschäftigen. Es lag abermals ein Gesuch um Erbauung dieser Bahn auf Staatskosten vor. Die Bericht erstattende Deputation der zweiten Kammer hatte beantragt: „diese Petition auf sich beruhen zu lassen.“ Die Kammer beschloß jedoch auf Antrag des Abgeordneten Jungnickel: dieselbe der Regierung „zur Erwägung“ zu übergeben.

Die Unterzeichneten wiederholten in dem Eisenbahnberichte vom 27. März 1872 abermals die früher schon ausgesprochene Mahnung, durch einen solchen Beschluß nicht Hoffnungen zu erwecken, deren Erfüllung man noch nicht zusagen könne.

Auch diesmal trat die erste Kammer dem Gutachten ihrer Deputation einstimmig bei und beschloß: diese Petition „auf sich beruhen zu lassen.“ Dieselbe ist demgemäß in der in Bezug auf das Eisenbahnwesen erlassenen Ständischen Schrift Nr. 36 vom 5. April 1872 gar nicht mit genannt.

Bei der Vertagung des Landtags war also nur der in der Ständischen Schrift Nr. 23 vom 23. Februar 1870 enthaltene Antrag auf Ertheilung der Concession und Befugniß zur Anwendung des Expropriationsgesetzes für eine Bahn von Dresden über Dippoldiswalda bis Schmiedeberg in Kraft.

Seitdem hat aber das für Erbauung dieser Bahn bestehende Comité den Beschluß gefaßt, die Bahn nicht in Schmiedeberg ausmünden zu lassen, sondern bis zur Böhmisches Landesgrenze fortzuführen, um einen Anschluß an die Freiberg-Brüxer Kohlenbahn zu gewinnen und die Bahn durch voraussichtlich sehr bedeutende Kohlenfrachten nach Dresden rentabler zu machen.

Sobald aber dieser Plan auftauchte, ist sofort auch ein Concurrrenzproject entstanden und gegenwärtig wird die Concession für Erbauung dieser Linie — von welcher früher so oft behauptet wurde, es werde und könne sich niemals eine Privatgesellschaft dazu finden — von zwei Concurrrenzgesellschaften lebhaft begehrt.

Das ursprüngliche Project beabsichtigt, das Thal der rothen Weißeritz bis Schmiedeberg und von diesem Orte aus das Thal des Böbelbaches zu benutzen, sodann durch einen Tunnel das Thal der wilden Weißeritz zu gewinnen, den besonders berücksichtigungswerthen Ort Sayda zu berühren und in der Nähe des Ortes Mulda in die Kohlenbahn von Freiberg nach Brüx einzumünden, sonach den Sächsischen Boden nicht zu verlassen.