

genauer nachzuschlagen beabsichtigen, sei nur noch bemerkt, daß die bei dem Projecte Nr. XXXVIII. citirten Kammerberichte und Ständischen Schriften auch stets das hier in Rede befindliche Project mit enthalten. Dasselbe trug damals die Bezeichnung „Zschieren-Dux“ und erscheint, wie gesagt, zum ersten, aber keineswegs zum letzten Male auf dem Landtage 1866. In der Ständischen Schrift vom 28. Mai 1868 ist dasselbe unter Nr. IV. 7 unmittelbar vor Dresden-Dippoldiswalda aufgeführt.

Durch die obige Bemerkung soll übrigens keineswegs ein Vorwurf gegen diese Comité's ausgesprochen werden, im Gegentheil, man kann aus dem Umstande, daß dieselben schon seit sieben Jahren unablässig bemüht sind, ihren Gegenden den Vortheil einer Eisenbahn zu verschaffen, mit Sicherheit den Schluß ziehen, daß solche Projecte nicht auf Schwinderei basiren, sondern wirklich ernst gemeint sind, und dies ist schon immer viel werth in jetziger Zeit. Die Deputation würde sich lebhaft freuen, wenn auch bei diesem Projecte sich das Wort bewährte: daß Beharrlichkeit zum Ziele führt.

Die generellen Vorarbeiten sind beendet und eingereicht und die Constituirung der Actiengesellschaft steht dem Vernehmen nach in naher Aussicht.

Auf die näheren Verhältnisse braucht die Deputation nicht tiefer einzugehen, da auf mehreren Landtagen schon dieses Project beleuchtet worden ist und obenein die beiden in den Händen sämmtlicher Kammermitglieder befindlichen Petitionen

1. vom Comité der Müglitzthalbahn und
2. von den Städten Dohna, Glashütte, Bärenstein, Lauenstein und mehreren Dorfgemeinden

das in der Angelegenheit Wissenswerthe mittheilen.

In ein ganz neues Stadium tritt die Angelegenheit insofern, als das Comité mit dem dringenden Gesuche hervortritt, nicht allein, wie bisher schon geschehen, für eine Ausmündung der Bahn in Pirna — also für ein ganz kurzes Stück Zweigbahn von Dohna nach Pirna — sondern auch für eine Bahn bis in den Bahnhof zu Dresden das Expropriationsbefugniß auszusprechen.

Es kann nicht geleugnet werden, daß jetzt der Erfahrungssatz so ziemlich feststeht, daß Bahnen nur dann rentiren, wenn sie alleinige Herren ihrer Anfangs- und Endpunkte sind. Daraus erklärt es sich auch, daß heutzutage die meisten neu-entstehenden Bahnen selbst die größten Geldopfer nicht scheuen, um am Anfangs- und Endpunkte sich eigene Bahnhöfe zu verschaffen.

Demnach kann es nicht Wunder nehmen, daß auch die Müglitzthalbahn diesen Wunsch hegt und um Gestattung des Baues und Anwendung des Expropriationsgesetzes bis Dresden bittet.