

treten der aufgestellten Pläne verhindert hatten, in neuester Zeit einen derartigen Umschwung, dass jetzt zum ersten Male die Aussicht näher gerückt wurde, das bestehende Comité die Genehmigung der Preussischen Regierung zum Bahnbau erlangen zu sehen. Es genüge in dieser Hinsicht auf die gegenwärtige Gestaltung der staatlichen Beziehungen zwischen Sachsen und Preussen zu verweisen, wonach für Letzteres die Gründe weggefallen sind, neuen Bahnverbindungen mit Ersterem entgegen zu sein, oder, seit durch die norddeutschen Verträge die Benutzung der Leipzig-Dresdner Bahn allenthalben gesichert ist, andere Parallelbahnen derselben mit Umgehung Sachsens ausschliesslich zu begünstigen. Diese veränderte Sachlage hat denn auch ihre erfreuliche Bestätigung bereits dadurch erhalten, dass dem Cottbus-Grossenhainer Comité die sogenannte Ministerielle (vorläufige und noch unverbindliche) Concession für die gedachte Bahnlinie unterm 2. Februar 1867 in Preussen ertheilt worden ist. Auf Grund dieses Resultats suchte nunmehr das Comité speciell um die Unterstützung Leipzig-Dresdens für die Ausführung des Unternehmens nach und wir standen darnach um soweniger mit entsprechendem Entgegenkommen an, als das Project, abgesehen von seinem allgemeineren Interesse für unsere Compagnie, auch in seiner diesmaligen besonderen Anlage nicht minder berücksichtigungswerth erschien, als die früheren mehr in der Richtung auf Röderau-Riesa projectirt gewesenen Baupläne. Denn in der That durfte eine Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn in vieler Beziehung als die geeignetste Linie betrachtet werden, die längst gewünschte Verbindung unserer Bahn mit der Preussischen Lausitz und deren Hinterländern zu erreichen.

Wie aus einem vom Comité schon im Jahre 1865 publicirten eingehenderen Prospectus *) über die Bahn zu ersehen und resp. aus den uns mitgetheilten Ergebnissen der technischen Vorarbeiten und sonstigen Unterlagen bestätigt worden ist, führt die Cottbus-Grossenhainer Bahn in einer Gesamtlänge von ca. 10 $\frac{1}{2}$ Meilen von Cottbus über Drebkau, Senftenberg, Ruhland und Ortrand nach Grossenhain zum Anschluss an die dortige Zweigbahn durch ein sehr günstiges Terrain, welches bedeutende Ersparnisse an Capitalaufwand gestattet, während ein Tract in der Richtung auf Röderau der ungünstigen Bodenverhältnisse halber weit kostspieliger werden müsste. Ferner lässt die Rücksicht nicht allein für den Verkehr nach Leipzig, sondern auch nach Riesa-Chemnitz-Hof u. s. w. eine Verbindung über Grossenhain-Pristewitz als höchst wünschenswerth erscheinen.

Was sodann den Localverkehr auf der Cottbus-Grossenhainer Linie anlangt, so wird derselbe nothwendig ein viel grösserer werden, als auf einer Cottbus-Röderauer Bahn, die in dieser Hinsicht fast gar keine Chancen darbietet. Denn ausser den obenerwähnten Städten und dem nahen wichtigen Werke Lauchhammer berührt der Tract Cottbus-Grossenhain ein an Massenproducten ergiebiges Land, die schon allein nicht unbedeutende Transporte in Aussicht stellen. Die hierüber von dem Comité aufgestellte Rentabilitätsberechnung kann unserer Ueberzeugung nach als eine vollständig begründete angesehen werden.

Durften wir nach Alledem das Cottbus-Grossenhainer Bahnproject in seiner localen Bedeutung als auf rationeller Grundlage basirt erachten, so gewann dasselbe noch überwiegend an Wichtigkeit beim Hinblick auf seine Zukunft für den grossen, durchgehenden Verkehr. Denn nachdem die Ausführung der concessionirten Bahnen von Guben nach Posen und von Posen nach Thorn und Bromberg vollständig gesichert ist, und auch der Bau einer Eisenbahn von Posen nach Warschau nur noch als eine Frage der Zeit erscheint, würde der Anschluss dieser Linien an eine Grossenhain-Cottbuser Bahn in der Richtung von Guben eine derartige Nothwendigkeit sein, dass diese kurze, leicht realisirbare Verbindung zweifellos erfolgen wird, sobald die Bahn von Grossenhain nach Cottbus zur Herstellung gelangt, zu welchem Ende sich schon jetzt ein Comité für eine Guben-Peitz-Cottbuser Anschlussbahn constituirt hat, ganz abgesehen davon, dass auch die Anlage der in letzter Zeit vielgenannten Halle-Sorauer Bahn mit einer Abzweigung von Cottbus nach Guben projectirt ist.

In reiflichster Erwägung aller dieser Umstände glaubten wir nicht zögern zu sollen, durch thatkräftige Unterstützung das Zustandekommen eines Bahnunternehmens zu fördern, welches direct nicht

*) Derselbe ist, soweit der disponible Vorrath reicht, auf unserem Hauptbureau für die Herren Actionärs zu haben.