

3. die Strecke Borsdorf-Grimma der neuen Linie beim Uebergange der letztern an den Staat ausgeschlossen und im Eigenthum der Compagnie verbleibe, mithin auch die Herstellungskosten dieser Strecke vom event. Kaufpreise der Döbelner Linie abzuziehen seien.

Bei der sofort in die Augen springenden Unthunlichkeit der Einräumung des eventuellen Ankaufsrechts lediglich für die neue Linie, womit der alten Linie eintretenden Falls nur eine noch gefährlichere Concurrenz geschaffen worden wäre, als dormalen durch Uebernahme der neuen Linie Seiten der Compagnie abgewendet werden sollte, und da überdem weder der weit ungünstigere Bau über Wilsdruff mit der Anlage eines ganz neuen Bahnhofes in Dresden, noch die Einführung einer gesonderten Betriebsrechnung und noch weniger die eventuelle Beibehaltung des im Ankaufsfalle der Leipzig-Dresdner Bahn ganz nutzlosen Bahnstückes Borsdorf-Grimma für die Compagnie nur irgend wünschenswerth genannt werden konnte — so lag es auf der Hand, dass wir auf diese Modalität unbedingt nicht einzugehen in der Lage waren, und es ist dieselbe denn auch bei den späteren Verhandlungen gänzlich ausser Betracht geblieben.

Was nun den Wunsch der Staatsregierung anlangte, die diesseitigen Erklärungen über besagte Grundzüge noch der damaligen Ständeversammlung vorlegen zu können, so stellte sich bald heraus, dass demselben entsprechen zu können ein Ding der Unmöglichkeit war. Denn da von uns, die wir eine so schnelle Entwicklung so weitgehender Bahnprojecte, wie sie das Decret vom 10. Mai herbeigeführt hatte, nicht entfernt vorherzusehen im Stande waren, nur über die Tracte Borsdorf-Grimma und Nossen-Meissen Vorarbeiten veranstaltet worden waren, so fehlte uns vor Allem ein wesentliches Erforderniss für die verlangte Erklärung, nämlich jede Beurtheilung über die Anlage und den Kostenaufwand der Tracte Grimma-Döbeln und Döbeln-Nossen. Bevor es uns aber durch mehrfache Verhandlungen gelang, Einsichtnahme in die desfallsigen Unterlagen zu erhalten, die zwar ausreichend ausführlich bearbeitet, aber theils in den Händen der Regierung, theils im Besitz der betreffenden Comités waren, trat die ganze Angelegenheit wiederum in ein neues Stadium, indem unterm 30. Juli 1864 nunmehr die Deputation der II. Kammer ihren Bericht über das Decret vom 10. Mai veröffentlichte, an welchen sich sodann bald auch die bezüglichen Landtagsverhandlungen (vom 8. bis 11. August 1864) anschlossen.

Es hat dieser Bericht, dem nur zwei Stimmen mit einem Separatvotum entgegentraten, dadurch ein gewisses Aufsehen gemacht, dass er im Widerspruche mit den bezüglichen Theorien der Volkswirtschaft sowohl, als mit den im Eisenbahnwesen seit seiner Entstehung gemachten Erfahrungen, das Princip des Staatseisenbahnbaues für Sachsen ausschliesslich zur Geltung zu bringen suchte, und deshalb die vielseitigste Beurtheilung zu erfahren gehabt. Allein trotz dieser eigenthümlichen Grundansicht, musste es die Deputation doch zugestehen, dass, wenn der Staat „aus irgendwelchen Gründen nicht bauen könne oder wolle“, Privatunternehmer zum Bauen ermächtigt werden dürften, vermochte ferner nicht in Abrede zu stellen, dass der Staat dormalen in eben dieser Lage sich befinde, und dass daher nur dann Aussicht vorhanden sei, den vorliegenden dringlichsten Bedürfnissen nach neuen Bahnlinien bestimmt und schleunig abzuhelfen, wenn für dieselben sofort Privatunternehmer vorhanden seien. In Anbetracht dessen hatte sich die Deputation doch herbeigelassen, die vorliegenden Projecte eingehend zu prüfen und sich über deren Dringlichkeit und Concessionsfähigkeit auszusprechen. Hierbei ist nun der Bericht

1. betreffs der Linie Chemnitz-Leipzig und

2. Glauchau-Penig-Rochlitz etc. (Muldenthalbahn)

zu dem Resultate gelangt, dass diese Bahnen zwar als nothwendige zu bezeichnen, die vorliegenden Projecte aber sämmtlich nicht zur Befürwortung geeignet seien, und ersucht daher die Staats-