

Wir haben nach angestellten technischen Erörterungen ihm diess, so wie unsere Bereitwilligkeit, auch den Bahnhofsbetrieb der Linie in Dresden zu übernehmen, zugesagt. Es ist bekannt, welchen Verlauf die Angelegenheit später genommen hat, wir können uns daher mit obiger Mittheilung begnügen und bemerken nur noch, dass die Ueberzeugung allgemein geworden ist, es dürfe, wenn überhaupt die Bahn gebaut werden sollte, die Concession dazu nie einer nicht an den sächsischen Landesinteressen betheiligten Verwaltung gegeben werden.

Gegen die Concessionirung der

Meissen-Brandis-Leipziger Bahn,

welches Projekt in den Kammern als dritte Bahn zwischen Leipzig und Dresden bezeichnet wurde, haben wir in Gemeinschaft mit dem Gesellschaftsausschusse zunächst bei der Staatsregierung und später bei der Ständeversammlung auf Grund unserer Concessionsbedingungen § 1 und 2 Protest eingelegt. Bei der Staatsregierung blieb unser Protest ohne alle Beachtung, in den Kammern ist er nicht ganz ohne Erfolg gewesen, denn in der zweiten Kammer war nur eine geringe Majorität 34 gegen 32 gegen uns — in der ersten Kammer wurde sogar die Bedürfnisfrage von der Deputation verneint und der Vorschlag gemacht, in Verhandlungen mit uns zu treten um zu versuchen, ob man denjenigen Orten und Landschaften zwischen unsern Linien, die noch ohne Eisenbahnverbindung sind, solche nicht durch Zweigbahnen verschaffen könne.

Die Kammer lehnte zwar diesen Antrag ab und schloss sich der zweiten Kammer an, die über das Projekt

Dresden-Wilsdruff-Weissenfels

gleichzeitig Beschluss gefasst hatte, — welcher wie folgt lautet:

Zu den generellen Vorarbeiten für eine direkte Eisenbahn Dresden-Leipzig via Wilsdruff-Leippen-Ostrau-Mügelu-Mutzschen-Nerchau-Trebsen-Zweinaundorf binnen angemessener Präclusivfrist Erlaubniss zu ertheilen.

Die Königliche Staatsregierung ermächtigen, nach fristmässiger Vorlage dieser Arbeiten von den beiden Projekten Meissen-Leipzig XXXV und Dresden-Wilsdruff-Leipzig Ba. für dasjenige, welches den volkwirtschaftlichen Interessen am meisten entspricht und dessen solide Realisirung am Besten garantirt ist, unter den sonst üblichen sowie durch die Sachlage gebotenen besonderen Bedingungen Concession sammt Expropriationsbefugniss zu ertheilen, auch, wenn die Linie Dresden-Wilsdruff-Leipzig den Vorzug erhalten wird, der dazu zu bildenden Privatgesellschaft aufzuerlegen, dass sie vermittelst einer Seitenbahn über Lommatzsch nach Meissen diesen Landestheil in die Linie Dresden-Wilsdruff-Leipzig aufnehme.

Damit ist die Angelegenheit jedenfalls aber noch nicht soweit gediehen, dass der Bau der einen oder andern Bahn feststeht, man will erst weitere technische und sonstige Erörterungen anstellen lassen und es wird darauf ankommen, ob die Vorschläge, welche wir der Staatsregierung gemacht haben und die in der nächsten General-Versammlung den Herren Actionären zur Beschlussfassung vorgelegt werden sollen, die Bedürfnisse der Landschaften, die eine Eisenbahnverbindung brauchen, nicht rascher und sicherer befriedigen, als die Projekte, denen sowohl in technischer wie in finanzieller Beziehung jedenfalls grosse Schwierigkeiten entgegenstehen.

Zur Bahn

Nossen-Lommatzsch-Riesa, $4\frac{5}{10}$ Meilen

und

bis zur Landesgrenze in der Richtung nach Elsterwerda, 3 Meilen

ist die Concession einem Comité aus den Bürgermeistern dieser Städte und einigen Privatpersonen zugesichert worden, welche mit der Berlin-Dresdner Direction Verträge über die Ausführung der Linie geschlossen haben — es bleibt zu erwarten ob sie perfekt werden und ob dieser Comité nicht vorzieht uns den Bahnbau zu überlassen.