



später durch Erbauung anderer Staatseisenbahnen eine weitere Vervollständigung erhalten hat. Aber auch seitdem hat man kein festes, ausschließliches Princip befolgt, man hat da, wo sich Privatgesellschaften ohne Staatsunterstützung bildeten, ihnen die Concession gegeben und sich anderwärts zu dem Bau auf Staatskosten meist nicht eher entschlossen, als bis durch die gemachte Erfahrung feststand, daß für die fragliche, im allgemeinen Interesse wünschenswerthe Linie eine Privatgesellschaft nicht zu Stande zu bringen sei."

Im Allgemeinen sind die hier dargelegten Grundsätze bei der Fortsetzung des Eisenbahnbaues, wenigstens im folgenden Jahrzehnt, noch maßgebend geblieben. Später, insbesondere von Mitte der siebziger Jahre an, führten die Verhältnisse lediglich zum Bau aus Staatsmitteln.

Das Staatseisenbahnnetz Sachsens hatte sich im Laufe der Zeit stark verdichtet, wodurch die zwischenliegenden Privatbahnen, namentlich die Linien der ehemaligen Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, so eng und vielseitig in das Staatseisenbahnnetz verflochten worden waren, daß die Königliche Staatsregierung sich veranlaßt sah, die Mehrzahl dieser Bahnen im Interesse eines einheitlicheren und billigeren Gesamtbetriebes käuflich zu erwerben. Zum Theil waren es aber auch Privatgesellschaften, insbesondere die in den siebziger Jahren entstandenen, welche mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten und deshalb den Ankauf ihrer Bahnen selbst wünschten. Auf diese Weise kam der Staat nach und nach in den Besitz fast aller Bahnen Sachsens.

Gleichzeitig mit dieser Verstaatlichung der Eisenbahnen trat in der Entwicklung des sächsischen Staatseisenbahnwesens eine bedeutungsvolle Wendung ein. Der hohe Aufschwung, den der Eisenbahnbau in der Zeit von 1865 bis 1875 genommen, hatte auch eine Anzahl von Bahnlinien mit geringem Verkehr in's Leben gerufen, die durch ihr Betriebsergebniß das Anlagekapital nur schwach verzinsten, theils sogar einen Betriebszuschuß erforderten. Der jener Periode folgende wirtschaftliche Niedergang verschärfte diese Verhältnisse noch mehr, so daß, wie bereits erwähnt, mehrere Privatbahngesellschaften in finanzielle Bedrängniß geriethen und ihre Linien an den Staat verkaufen mußten. Durch diese unrentablen Linien ward die Verzinsung des Anlagekapitales der Staatseisenbahnen sehr ungünstig beeinflusst. Gebot nun aber schon die Aufrechterhaltung des Betriebes auf diesen Linien die Ergreifung von Maßregeln, um die Betriebsausgaben derselben mit ihren ungenügenden Verkehrseinnahmen in ein besseres Verhältniß zu bringen, so verlangte noch vielmehr die Nothwendigkeit des weiteren Ausbaues der dem Lokalverkehr dienenden Nebenbahnen, Mittel und Wege zu suchen, wie schon der Bauaufwand für solche Bahnen ihrem Verkehrswerthe entsprechend herabgemindert werden könne,

