

Das böhmisch-sächsische Consortium hat in der neuesten Zeit Verhandlungen mit uns wegen des Anschlusses in Freiberg angeknüpft und dabei nicht undeutlich zu erkennen gegeben, dass es ihm erwünscht sein würde, wenn die Leipzig-Dresdner Compagnie sich entschliessen könnte, ihm weiter entgegen zu bauen als bis Freiberg.

Da wir bisher keine Terrainstudien über Freiberg hinaus gemacht haben, glaubten wir zunächst unsere Erklärung von gewissen Vorbehalten abhängig machen zu müssen.

Es kommt nämlich bei der Ausführung einer Verbindungsbahn von Freiberg nach dem Duxer Kohlenbecken Alles darauf an, dass eine für den durchgehenden Verkehr betriebsfähige Bahn hergestellt wird. Eine Linie mit für den Durchgangsverkehr geeigneten Curven zwischen Nossen und Freiberg oder sogar bis zur böhmischen Grenze unsererseits herzustellen, wäre nutzlos, wenn vom jenseitigen Consortium nicht ebenfalls eine Linie mit ähnlichen Verhältnissen ausgeführt wird.

Wir haben daher zunächst die Forderung gestellt, dass man sich in Bezug auf das für den Bau der böhmischen Strecke anzuwendende System nach dem auf der Zweigbahn Nossen-Freiberg adoptirten System, das heisst zweigleisigen Unterbau und Curven von höchstens 150 Klaftern = circa 500 Ellen Radius etc., zu richten habe und unter dieser Voraussetzung den Herren Vertretern des Consortiums die Zusicherung gegeben, unsern Herren Actionären zu empfehlen, auch eventuell auf eine Weiterführung der Nossen-Freiburger Zweigbahn über Freiberg hinaus einzugehen.

Die Rücksicht auf diese Verhandlungen war es, welche uns verhindert hat, in unserm Geschäftsbericht die Angelegenheit ausführlich zu besprechen, denn es schien, als ob das Consortium nun sofort die Aufbringung des Baukapitals in Wien versuchen wolle und in diesem Falle hätten wir zunächst die Erfolge der hierzu eingeleiteten Schritte abzuwarten.

Wir sind aber gänzlich ohne Nachrichten geblieben und müssen daraus folgern, dass die Bildung einer Actiengesellschaft zum Zwecke des Baues einer Eisenbahn von Lobositz über Dux zur sächsischen Grenze noch nicht möglich gewesen ist.

Dagegen sind die Bewerbungen um die Linie Dux-Prag zahlreich und es liegen der österreichischen Staatsregierung Concessions-Gesuche von Unternehmern vor, welche vermöge ihrer bekannten grossen Mittel die sicherste Garantie für die Ausführung dieser Linie bieten.

So viel steht hiernach unzweifelhaft fest, dass Dux ein wichtiger Knotenpunkt der böhmischen Bahnen werden wird und die Verbindung unserer Linie mit diesem Knotenpunkte wünschenswerth bleibt, weil nur durch eine solche, vorausgesetzt dass sie betriebsfähig für den Durchgangsverkehr hergestellt wird, ein bedeutender fremder durchgehender Verkehr, namentlich in Kohlen, auf unsere Bahnen geleitet werden kann.

Die Verbindung von Nossen über Freiberg nach Dux ist überhaupt der einzige Weg, auf welchem ein durchgehender fremder Eisenbahnverkehr über das Erzgebirge auf unsere Borsdorf-Meissner Linie geleitet werden kann.

Es scheint deshalb geboten zu sein, unsere Herren Actionäre auf die Benutzung der so unerwartet für das Duxer Kohlengebiet eingetretenen Verhältnisse hinzuweisen und glauben wir nicht zu irren, wenn wir sagen, dass die anzustrebende Fortsetzung unserer Bahn von Nossen nach Freiberg und dem Duxer Kohlen-Becken für die Sicherung eines durchgehenden Verkehrs auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn von grosser Bedeutung werden muss.

Wir sind jedoch noch nicht gemeint, der bevorstehenden Generalversammlung Beschlüsse vorzuschlagen, wonach unsere Compagnie unbedingt über Freiberg hinaus einen zum Theil gewiss sehr schwierigen Bau zu übernehmen hätte, im Gegentheil sind wir der Ansicht, dass man mit Vorsicht in der Angelegenheit zu verfahren hat, weil es nach den bisherigen Erfahrungen immerhin noch zweifelhaft ist, ob das Consortium, welches zur Zeit die Concession zum Bau der Linie Dux-Freiberg be-