

B e r i c h t
des
Directoriums an die Actionäre
der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie,
über die Fortsetzung der Bahn
von Nossen nach Freiberg
zum eventuellen Anschluss an das böhmische Eisenbahnnetz.

Ueber die Eisenbahn-Verbindung von **Nossen** nach **Freiberg** zum eventuellen Anschluss an das böhmische Eisenbahnnetz haben wir uns in unserm Geschäftsbericht um deswillen nicht aussprechen können, weil diese Angelegenheit durch die neuesten Vorschläge des böhmisch-sächsischen Consortiums und die in Wien aufgetretenen Bewerber um Concession zu einer directen Bahn von Prag nach Dux eine unverkennbar andere, jedenfalls aber nicht ungünstige Wendung für uns gewonnen hat.

Das Project einer Verbindung mit unserer Bahn in Nossen wurde zuerst durch das jenseitige Consortium und die Stadt Freiberg angeregt. Schon im Jahre 1866 erhielten wir mehrfache Anforderungen in der Sache etwas zu thun, konnten aber wegen des Bahnbaues unserer neuen Linie nicht darauf eingehen, uns noch vor deren Vollendung in neue Unternehmungen einzulassen. Auch später, als im Jahre 1868 sich die Städte Freiberg, Nossen, Döbeln und Meissen in Massenpetitionen an uns wendeten, konnten wir den Wünschen derselben nur insofern entgegen kommen, als wir das Terrain zwischen Nossen und Freiberg technisch untersuchen liessen, wobei als zweckmässigste Verbindungslinie zwischen Nossen und Freiberg diejenige durch den Zellaer Wald nachgewiesen wurde.

Nachdem diese Vorarbeiten beendet waren, wandten wir uns, um die Zeit, in welcher die Stände in Dresden versammelt waren, nicht unbenutzt vorüber gehen zu lassen, an die Königlichen Ministerien mit dem Gesuche:

Hist. Saxon.

265,80

265,80

der Ständeversammlung Vortrag darüber zugehen zu lassen, dass uns auf Grund eines noch einzureichenden Concessionsgesuches die Ausführung des Baues einer Locomotiveisenbahn von Nossen nach Freiberg, dafern jedoch die Lobositz-Duxer Bahn an einem andern Punkte der Tharandt-Freiburger Bahn als Freiberg selbst ausmünden sollte, nach diesem, unter gleichzeitig eventueller Verlegung des Ausgangspunktes von Nossen nach einem andern geeigneten Orte, hochgeneigtest gestattet werde.

Die Hohe Ständeversammlung, welche sich eingehend mit den vielfachen Vorlagen wegen des Ausbaues des sächsischen Eisenbahnnetzes zu beschäftigen hatte, entschied sich dahin, den Staatseisenbahnbau soviel als möglich zu beschränken und dem Privatbau jeden möglichen Vorschub zu leisten.

Besonders hielt das Gutachten der Finanzdeputation der ersten Kammer den Grundsatz fest: auf dem damaligen Landtage von einer Beschlussfassung über die Ausführung neuer Eisenbahnen auf Staatskosten gänzlich abzusehen und nur die begonnenen Strecken zu vollenden sowie dringend nothwendige kurze Verbindungen herzustellen.

Wir hatten an die Ständeversammlung eine besondere Eingabe gerichtet, in welcher wir unter Beifügung einer detaillirten Terrainkarte unsere Stellung zu dem neuen Project Nossen-Freiberg schilderten und über die Resultate der angestellten Vorarbeiten Bericht erstatteten.

Der Beschluss der zweiten Kammer, welcher dahin ging, uns Concession zu einer Zweigbahn von Nossen nach Freiberg durch den Zellaer Wald zu ertheilen, wurde insofern von der ersten Kammer modificirt, als diese eine Beschränkung der Concession auf eine bestimmte Richtungslinie — durch den Zellaer Wald — ablehnte, vielmehr der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie die Füglichkeit gewahrt wissen wollte, in derjenigen Richtung zu bauen, welche sich bei der weiteren Bearbeitung des Planes als die zweckmässigste herausstellen würde. Es wurde hiernach im Vereinigungsverfahren festgestellt:

der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft zum Baue und Betriebe einer Locomotiveisenbahn von Nossen nach Freiberg Concession zu ertheilen und das Fertigwerden der Bahn innerhalb der nächsten drei Jahre zu bedingen, dazu auch die nöthige Expropriationsbefugnis zu ertheilen.

Wir sind der Hohen Ständeversammlung um so dankbarer für diese Beschlussfassung, als daraus hervorgeht, dass die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie sich des Vertrauens der Hohen Kammern erfreut, müssen aber besonders hervorheben, dass das Project einer directen Verbindung des Duxer Kohlenbeckens mit den industriellen Districten Sachsens eine grosse Wohlthat für das ganze Land zu werden verspricht, welchem die Beschaffung von billigem und gutem Feuerungsmaterial von höchster Bedeutung für die Erhaltung und Belebung aller Industrie ist.

Nach der uns durch die Beschlüsse der Hohen Ständeversammlung in Aussicht gestellten baldigen Erledigung der Angelegenheit scheint es geboten, in der diesjährigen General-Versammlung den Herren Actionären Vorschläge darüber zu machen, in welcher Art die Compagnie am zweckmässigsten in der Angelegenheit weiter vorzugehen habe.

Wir haben zunächst zu berichten, dass sich in der neuesten Zeit in Böhmen das Bedürfniss fühlbar gemacht hat, die Hauptstadt Prag mit dem Duxer Kohlenbecken in directe Verbindung zu setzen und bereits mehrere Unternehmer bei der Oesterreichischen Staatsregierung um Concession zu einer directen Linie von Prag nach Dux eingekommen sind. Es wird damit die Station Dux zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkte, indem dort die bestehenden und im Bau begriffenen Linien Aussig-Teplitz und Dux-Comotau, Dux-Bodenbach, die vom böhmisch-sächsischen Consortium projectirte Bahn Lobositz-Dux-sächsische Grenze-Freiberg und das neue Project Prag-Dux einmünden.

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-

sitzt, in finanzieller und technischer Hinsicht im Stande sein wird, eine betriebsfähige Verbindung mit uns herzustellen; wir glauben aber annehmen zu dürfen, dass die Schwierigkeiten des Betriebes einer Bahn von Dux nach Freiberg nicht viel erheblicher sein werden, als zum Beispiel die von Culmbach nach Hof und dass daher in ähnlicher Weise, wie dort ein grossartiger Verkehr zwischen den Sächsischen und den Bayerischen Staats-Bahnen stattfindet, ein solcher auch zwischen unseren und den Böhmischen Bahnen sich erfolgreich wird bewegen können.

Die Beschlüsse, die wir der Generalversammlung hiernach zu fassen empfehlen, dürfen uns nicht nöthigen, unbedingt Hand ans Werk zu legen, müssen vielmehr so gefasst werden, dass wir den Bau je nach dem Laufe der Verhandlungen übernehmen können, wenn die Bedingungen, welche uns gestellt werden, annehmbar erscheinen. — Wir haben keine Ursache, an der Bereitwilligkeit der Stadt Freiberg zu zweifeln, uns die erforderliche Beihülfe zu leisten, möchten aber sowohl für den Bau von Nossen nach Freiberg, als namentlich für eine etwaige Fortsetzung desselben freie Hand behalten und glauben, dass dieser Zweck am besten erreicht wird, wenn die Generalversammlung beschliessen wolle:

die Gesellschaftsorgane zu ermächtigen, mit der Hohen Staatsregierung und den beteiligten Parteien in Unterhandlung zu treten über den Bau einer Zweigbahn von Nossen nach Freiberg und weiter zum Anschluss an das böhmische Eisenbahnnetz;

eventuell den Bau bis Freiberg für Rechnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie auszuführen, die hierzu erforderlichen Geldmittel aufzubringen, auch die deshalb nöthigen Statuten-Veränderungen vorzunehmen und verbindliche Erklärungen abzugeben.

Die Gesellschaftsorgane der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie kommen durch diese Beschlüsse in den Stand, jede günstige Chance zu einem Anschlussvertrage zu benutzen, werden aber, wenn das Unternehmen grössere Dimensionen annehmen und ein Bau über Freiberg hinaus sich empfehlen sollte, die Genehmigung einer weitem Generalversammlung vorbehalten und diese zur definitiven Entscheidung und Beschlussfassung einberufen.

Leipzig, den 26. März 1870.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

W. Seyfferth. C. A. Gessler.