

in Stamm- und mit 360,000 Thalern in Stamm-Prioritätsactien der Cottbus-Grossenhainer Gesellschaft in Aussicht. Verfolgten wir aber mit diesem Entgegenkommen die nothwendig vorwiegend zu berücksichtigende Tendenz, das Zustandekommen des Unternehmens selbst thunlichst zu erleichtern, so waren wir auch ebenmässig bestrebt, dabei die Interessen unserer Gesellschaft in jeder Weise gewahrt zu sehen. Wir bedingten uns daher bei dem Comité aus, dass die vorbezeichnete Summe sofort mit dem Inslebensreten des Projects als volleingezahlt betrachtet und wir in Besitz der Stücke dafür gesetzt würden, und dass statt der Leistung baarer Zahlung an das Comité die Bauausführung der von unsern Technikern nahezu auf den diesseits zu gewährenden Betrag veranschlagten Sächsischen Bahnstrecke bis Ortrand durch die Compagnie übernommen werde, sodass wir in den Stand gesetzt blieben, die zweckmässigste und sparsamste Verwendung der anzulegenden Gelder stets genau zu überwachen, und gleichzeitig über die empfangenen Stücke je nach den für deren Verwerthung gebotenen Chancen beliebig disponiren zu können. Ueber die näheren Modalitäten dieses Abkommens einigten wir uns mit dem Comité in einer besonderen Stipulation, deren Genehmigung selbstredend dem Gesellschaftsausschusse vorbehalten wurde. Der Letztere erklärte nun zwar auf Vorlage gedachter Stipulation wiederholt sein Einverständniss mit unserer eigenen Anschauung, wonach vor der unverkennbaren Wichtigkeit der Gewinnung einer Anschlusslinie nach Cottbus die etwa gegen eine Geldanlage Leipzig-Dresdens dabei zu erhebenden Bedenken zurückzutreten hätten, nahm aber bei dem unter vorerwähnten Verhältnissen veränderten Vorschlage der Zeichnung eines Betrags von 140,000 Thalern in Cottbus-Grossenhainer Stammactien Anstand, seine Zustimmung zu dieser Uebernahme ohne Weiteres als eine unbedingte auszusprechen, wie dies seinerseits bezüglich der Zeichnung von Stamm-Prioritätsactien zu gleichem Behufe geschehen war. Der Gesellschaftsausschuss erachtete vielmehr hierüber die Beschlussfassung einer Generalversammlung der Compagnie für angezeigt, wobei derselbe indessen zugleich seine Geneigtheit zu erkennen gab, bei dieser Generalversammlung das Project und die von uns zu stellenden bezüglichen Anträge zu befürworten. Wir sind hiernach veranlasst, die beregte Angelegenheit der Entscheidung der geehrten Actionärs anheimzustellen und die desfallsige Entschliessung bereits in der bevorstehenden ordentlichen Generalversammlung herbeizuführen, da ein längeres Aufschieben unter den obwaltenden Umständen das Scheitern der gerade jetzt zur weiteren Förderung des Unternehmens vom Comité gethanen Schritte zur unabweislichen Folge haben würde.

Es erübrigt nach vorstehender Darstellung des bisherigen Ganges der Sache, noch diejenigen Momente etwas eingehender hervorzuheben, auf die es bei Beurtheilung der für den Cottbus-Grossenhainer Bahnbau beabsichtigten Unterstützung Seiten der geehrten Actionärs im Wesentlichen ankommen dürfte.

Vor Allem haben wir hierüber wiederholt die ausserordentliche Bedeutung hervorzuheben, welche die Gewinnung einer Anschlussbahn nach Cottbus für die Leipzig-Dresdner Hauptbahn unzweifelhaft besitzt. Es steht nicht ein Unternehmen in Frage, welches nur einen wenn schon lebhaften und ansehnlichen, doch immerhin auf gewisse Grenzen beschränkten Localverkehr Leipzig-Dresden zuführen wird, sondern das den directen Verkehr in der Richtung über Guben, Posen, Thorn und Bromberg aus den dortigen reichen, kaum erschlossenen Gegenden auf unsere Bahn zu ziehen bestimmt ist, und es darf nicht die kleine Strecke Grossenhain-Cottbus an sich betrachtet, sondern muss als Mittelglied einer grossen Verkehrsstrasse angesehen werden, die durch weitgreifende, zum Theil schon in Ausführung begriffene, zum Theil gesicherte Bahnlinien Leipzig in die nächste Verbindung mit dem entwickelungsfähigen Verkehrsgebiete des Nordostens bringen wird. Und diese Wichtigkeit des Bahnprojects nach Cottbus wird noch bei der Erwägung erhöht, dass für den Fall des Nichtzustandekommens desselben Leipzig-Dresden durch Herstellung von Concurrrenzbahnen mit Nachtheilen bedroht erscheint, zu deren Abwendung unsere Bahn fast ausschliesslich auf die Erlangung eines Anschlusses in der Richtung nach Cottbus-Guben angewiesen ist. Es genüge in dieser Hinsicht an das Project einer Bahnlinie in der Richtung von Frankfurt a. d. O. über Cottbus oder Herzberg nach Torgau, Eilenburg und Leipzig zu erinnern, welche zwar nicht Leipzig selbst, wohl