

einbarung mit den betreffenden Eigenthümern gesichert worden war, nunmehr unmittelbar von uns bei der Hohen Staatsregierung unterm 10. November 1863 um Concession zum Bau einer Borsdorf-Grimma'schen Zweigbahn auf Kosten der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, vorbehaltlich der Zustimmung des Ausschusses und der Generalversammlung, nachgesucht.

Eine Erklärung hierüber gab jedoch die Staatsregierung nicht ab, da inmittelst der Landtag von 1863 begonnen hatte und jenes Concessionsgesuch zu einer Zeit an die Ministerien gelangte, wo dieselben bereits damit umgingen, den Kammern eine eingehendere Vorlage über die zahlreichen Sächsischen Eisenbahnprojecte zu machen, für welche bei Regierung und Ständen petitionirt worden war. Es blieb daher die Angelegenheit auf sich beruhen, bis endlich die Publication des umfänglichen, an die Stände gerichteten Decrets vom 10. Mai 1864 «das Eisenbahnwesen betreffend» erfolgte und die ganze Sachlage mit einem Schlage wesentlich veränderte. Denn statt dass wir es nur mit dem ursprünglichen Plane einer Zweigbahn Borsdorf-Grimma zu thun hatten, traten uns nunmehr, da die Regierung die sämmtlichen ihr empfohlenen Eisenbahnprojecte im Decret einer systematischen Prüfung und Begutachtung unterzog, sofort eine ganze Anzahl dieser Projecte entgegen, die sich mehr oder minder als von weitgehender Wichtigkeit für die Interessen der Compagnie erwiesen. Als solche sind aus dem Decret, welches nicht weniger denn 29 neue Eisenbahnlinien als befürwortet aufzählte, folgende hervorzuheben:

1. Leipzig-Chemnitz,
2. Glauchau-Penig-Rochlitz-Colditz (Muldenthalbahn),
3. Grimma-Wurzen (und bis an die Grenze),
4. Döbeln-Leisnig-Grimma-Leipzig,
5. Freiberg-Nossen-Döbeln,
6. Döbeln-Nossen-Dresden (Tharand),
7. Dresden-Meissen-Döbeln, und
8. Borsdorf-Grimma.

Wenn sich nun auch die Staatsregierung im Allgemeinen den vorliegenden Projecten gegenüber dahin äusserte, in gegenwärtiger Finanzperiode auf neue Eisenbahnen Staatsmittel nicht verwenden zu wollen, so stellte sie doch andererseits sofortige Concessionsertheilung an Privatunternehmer ohne Staatsunterstützung für alle diejenigen Linien in Aussicht, denen nur an sich keine überwiegenden Bedenken entgegenständen. In dieser Hinsicht sprach sich zugleich das Decret über die eben angeführten Projecte im Wesentlichen günstig aus, anerkannte allenthalben deren grössere oder geringere Erspriesslichkeit für das Land, und beantragte insbesondere Ermächtigung zur eventuellen Concessionsertheilung an diejenigen Comités, welche sich bereits für die Linien Chemnitz-Leipzig, Döbeln-Leipzig, und Döbeln-Nossen-Dresden gebildet hatten. Dagegen erklärte sich die Staatsregierung vorläufig gegen die etwaige Concessionirung einer Muldenthalbahn, während sie über das speciell uns betreffende Project Borsdorf-Grimma wiederholte, dass die Genehmigung hierzu von vorheriger Einigung mit dem Döbeler Comité abhängen müsse, da der gleichzeitige Bau von Borsdorf nach Grimma und von Leipzig nach Grimma als vollständige Concurrenzbahn unbedingt unzulässig erscheine.

Es wurde mithin durch das Decret nicht nur die Ausführung des von uns angeregten Projects völlig in Frage gestellt, sondern auch die Realisirung von wichtigen grösseren Bahnlinien durch anderweite Privatgesellschaften plötzlich so nahe gerückt, dass es unserer Ueberzeugung nach ein schleuniges und energisches Vorgehen galt, um die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie neuen Unternehmungen gegenüber, die theils als vielversprechende Anschlüsse und Erweiterungen unserer Bahn sich darstellten, theils als in deren Verkehrsgebiet mächtig eingreifend oder als drohende