

Concurrenzrouten erschienen, auf der Höhe der Situation zu erhalten und ihre Interessen nach allen Seiten hin zu wahren.

Wir richteten daher ohne Verzug schon unterm 2. Juni 1864 eine Eingabe an die Hohen Ministerien des Innern und der Finanzen, worin wir einerseits darauf hinwiesen, dass durch etwaige Concessionirung der Linien Leipzig-Döbeln und Döbeln-Dresden zusammengenommen eine anderweite directe Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Dresden werde genehmigt werden, welche unserer Ueberzeugung nach eine Nichtberücksichtigung des durch die Concessionsbestimmung sub 5 des Decrets vom 6. Mai 1835 (die Errichtung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn betreffend) für die Compagnie begründeten Privilegium exclusivum involvire. Wir verwahrten uns in ausdrücklicher Übereinstimmung mit dem Gesellschafts-Ausschusse und unter Motivirung unserer Ansicht über die Tragweite jener Zusicherung dagegen, dass dem desfallsigen Rechte unserer Actionäre, an welchem festzuhalten wir uns verpflichtet fühlten, durch die fraglichen Projecte zu nahe getreten werde. Andererseits wiesen wir auf die Zweckmässigkeit unserer Offerte betreffs Borsdorf-Grimma's hin, welche die schnellste Herstellung einer Linie sichere, die in Grimma nicht allein einen Anschlusspunkt für Döbeln-Leipzig, sondern zugleich einen solchen für eine Muldenthalbahn und einen geeigneten Punkt zur Weiterführung einer kürzeren Verbindung zwischen Leipzig und Chemnitz gewinnen müsse. Wir versicherten, dass wir im eigenen Interesse die genannten Anschlüsse nach Genehmigung der Linie Borsdorf-Grimma thatkräftig fördern würden, und erklärten endlich in der Voraussicht, dass sich für die Ausführung des einen oder des andern dieser weiteren Projecte die Geldmittel ohne directe Beihülfe des Staats nicht finden würden, die Uebernahme derselben für Rechnung der Compagnie angelegentlichst bei unseren Actionären befürworten zu wollen. Indem wir die Hoffnung aussprachen, dass mit dieser Vereinigung der betreffenden Projecte den allgemeinen Verkehrsinteressen der betheiligten Gegenden zweckmässig Genüge geschehen und zugleich allen Collisionen begegnet werden werde, stellten wir schliesslich das Petitum:

1. um Ertheilung der Concession für die Linie Borsdorf-Grimma und
2. um hochgeneigte Erklärung darüber, ob eventuell der Compagnie die Concession für die weitere Fortsetzung nach Döbeln einerseits und durch das Muldenthal zur Verbindung mit Chemnitz andererseits ertheilt werden würde? —

und baten um Mittheilung dieser ganzen Vorlage an die damalige Ständeversammlung.

Das Ministerium des Innern entsprach hierauf zwar diesem letzteren Ansuchen, erliess jedoch im Uebrigen unterm 20. Juni 1864 eine Verordnung an uns, in welcher die Entschliessung über unsere Propositionen bis nach Beendigung der Ständischen Berathungen über das Decret ausgesetzt und gleichzeitig erklärt wurde, dass die Regierung ein Verbotungsrecht der Compagnie gegen das Leipzig-Döbeln-Dresdner Bahnproject als in der Concessionsurkunde vom 6. Mai 1835 begründet nicht anerkennen könne.

Unter fortwährender Communication mit dem Gesellschaftsausschusse über die Angelegenheit versäumten wir nicht, diese Verordnung schon unterm 7. Juli 1864 dahin zu beantworten, dass wir uns hinsichtlich des Ausspruchs über die Bedeutung des Privilegs Weiteres vorbehalten müssten, dagegen bei der Verweisung auf die bevorstehende Ständeverhandlung betreffs der Entscheidung über unsere Offerten zunächst Beruhigung fassen würden. Zugleich aber führten wir zur Vervollständigung der letzteren noch aus, dass wir bereits vor einiger Zeit auf Anregung des Stadtrathes zu Meissen in Anbetracht der Bedeutung und Entwicklungsfähigkeit des Triebisch-Thal-Verkehres die Anlage einer Eisenbahn von Meissen nach Nossen und eventuell weiter nach Döbeln als voraussichtlich rentabel ins Auge gefasst, und auch in Würdigung dieser dafür sprechenden Verhältnisse schon die