

setzungen ganz besonders zu betonen, je mehr auch in der Verordnung vom 18. Juli a. p. die Ansicht der Ministerien über gedachtes Privilegium der Vorlage der Concessionsbedingungen vorangestellt worden ist.

Dürfen wir aber die Hoffnung hegen, unter den mit der Staatsregierung zu vereinbarenden Modalitäten die Genehmigung zum Baue der Döbelner Bahn, welche die einzige Veranlassung zum Auftauchen der Privilegienfrage bildete, zu erlangen, und liegt somit die Aussicht vor, in gleicher Weise für diese Linie concessionirt zu werden, wie dies bei Sächsischen Privatbahnen stets und insbesondere auch in den §§. 2 der Concessionsdecrete für die Sächsisch-Schlesische und Sächsisch-Bayerische Bahn, sowie neuerdings in §. 3 des Concessionsdecretes für die Albertsbahn geschehen ist, so sind wir zu unserer Freude in der Lage von jeder ferneren Discussion betreffs des unserer Compagnie zur Seite stehenden Beneficium absehen zu können und meinen wir daher uns zur Zeit einer weitem desfallsigen Berührung enthalten zu sollen.

Wir glauben vielmehr dadurch, wie wir in nachstehenden Erklärungen bemüht gewesen sind, den vorliegenden Grundzügen der uns gestellten Concessionsbedingungen thunlichst zu entsprechen, den Ministerien den Beweis geliefert zu haben, dass wir die von uns vertretene Compagnie womöglich der Concession für die projectirte Eisenbahn theilhaftig werden zu sehen wünschen und gestatten uns nunmehr sofort auf die specielle Betrachtung und Beantwortung der einzelnen Concessionsbedingungen selbst mit derjenigen Bestimmtheit einzugehen, welche Seiten der Staatsregierung ausdrücklich als wünschenswerth bezeichnet worden ist.“

Nach dieser Einleitung gingen wir sodann auf die einzelnen Concessionsbedingungen ein und bemerkten im Wesentlichen hierüber:

ad 1.

„Die Richtung der von der Staatsregierung in den Hauptpunkten bereits vorgeschriebenen Bahnlinie von Borsdorf über Grimma, Leisnig, Döbeln, Rosswein und Nossen nach Meissen wird selbstverständlich beibehalten, insoweit nicht die erst noch anzustellenden speciellen Untersuchungen des Tractes Abweichungen und Verbesserungen desselben gebietet, für welche wir sodann die Genehmigung der Staatsregierung einholen würden.

Dass hierbei nur gewichtige Rücksichten auf das Interesse einer möglichst rationellen Anlage der Bahn die diesseitigen Techniker zu leiten hätten, betrachten wir als selbstredend, ebenso, dass alle die obbezeichneten Städte als Stationen der neuen Linie berührt werden.

Die auf drei Jahre normirte Bauzeit für die Bahn sind wir unter dem Vorbehalte, bei Berechnung dieser Frist etwaige durch unvorhergesehene Ereignisse oder aus Behinderungen durch höhere Gewalt entstehende Zeitverluste ausnehmen zu dürfen, bereit, einzuhalten und hoffen dies sogar für den Fall zusichern zu können, dass uns die Staatsregierung das durch Erstreckung der Verhandlungsfrist bis ultimo März c., von diesen mit Ende 1867 ablaufenden drei Jahren verloren gehende Vierteljahr nicht durch entsprechende Verlängerung der Frist zu Gute rechnen sollte.

Die allerdings höchst kostspielige, aber freilich zur Verbindung der neuen Linie mit der Coswig-Meissner Zweigbahn nothwendige feste Elbbrücke bei Meissen werden wir ebenfalls innerhalb der gedachten Zeit und unter gleichem Vorbehalte wegen möglicher Hindernisse herstellen.

ad 2.

Der in Grimma zu errichtende Bahnhof wird vorgeschriebener Maassen dergestalt situirt, dass von demselben aus eine directe Schienenverbindung mit Leipzig resp. ein Anschluss an eine Chemnitz-Leipziger Eisenbahn ausführbar ist.