

ad 3.

Die hier erwähnten allgemein in Sachsen üblichen Concessionsbedingungen, denen sich unsere Gesellschaft unterwerfen soll, sind speciell nicht ausgeführt. Wir haben hierunter, da ein generelles Gesetz über Concessionirung von Eisenbahnen für Sachsen nicht besteht, diejenigen Bestimmungen verstehen zu sollen gemeint, welche wie in dem Concessionsdecrete unserer eigenen Bahn, so auch in denen der übrigen Sächsischen Privatbahnen in ziemlicher Uebereinstimmung enthalten und gewisse öffentlich rechtliche und andere Verhältnisse der betreffenden Bahn gegenüber der Staatsregierung zu regeln bestimmt sind. Sind wir nun auch im Allgemeinen bereit, die desfallsigen Bedingungen im Wesentlichen und soweit nicht die Neuzeit und deren Gesetzgebung Aenderungen herbeigeführt haben, zu übernehmen, so würden wir uns doch, da alle die in dieser Hinsicht zu vereinbarenden Momente wörtlich und vollständig in den eventuellen Concessionsvertrag aufzunehmen sein werden, hierüber zuvor genauere Auskunft Seiten der Ministerien erbitten müssen und sehen einer speciellen Aufstellung der einschlagenden Punkte annoch entgegen. Wenn wir in dieser Hinsicht nur die Vorlage einer Reihe von Verpflichtungen und Oblasten für die Compagnie zu gewärtigen haben, so hoffen wir nicht unbillig zu erscheinen, wenn wir dem gegenüber schon hier auch einer Vergünstigung gedenken, der wir einen Platz unter diesen speciellen Concessionsbestimmungen zur Erleichterung des Unternehmens eingeräumt zu sehen wünschen.

Wir meinen das auch anderwärts — z. B. der Albertsbahngesellschaft — ertheilte Zugeständniss einer Befreiung von der Gewerbesteuer während der Bauzeit der Bahn und eines gleichen Zeitraumes nach deren Eröffnung, um welches wir hierdurch nachzusuchen uns verstaten.

ad 3^a.

• Im eigenen wohlverstandenen Interesse werden wir unweigerlich den Anschluss von Seitenbahnen an allen Punkten auf der ältern wie der neuern Linie gestatten und haben hierbei lediglich den ohnehin in der Natur der Sache liegenden Vorbehalt einer Beschränkung solcher Anschlüsse auf wirklich geeignete Punkte zu bemerken.

ad 3^b.

Nicht minder ist die verlangte Einrichtung eines selbstständigen Betriebes zwischen Leipzig und Dresden auf der Route über Döbeln hinsichtlich der gesonderten Beförderung gewisser Züge nach unserer Ansicht ein Erforderniss, das schon vom Standpunkte eines rationellen Betriebes aus anerkannt werden muss, und dem wir mithin schon im eigenen Interesse auf der neuen Linie thunlichst zu entsprechen bemüht sein werden. Wir glauben daher, die Beförderung von zwei directen und von der alten Linie unabhängigen Personenzügen täglich in jeder Richtung unbedingt zusichern zu können.

Was die bedungene Fahrgeschwindigkeit von 4 Meilen pro Stunde für die Personenzüge anlangt, so haben wir hierbei allerdings auf die Schwierigkeit hinzuweisen, welche durch die weit bedeutenderen Steigungen der neuen Linie der Beschleunigung der Transporte erwächst.

Allein in der Voraussetzung, dass uns nur sonst die Uebernahme und der Betrieb der Bahn nicht unverhältnissmässig erschwert werde, hoffen wir durch Anschaffung entsprechend stärkerer Maschinen und Verwendung schwererer Schienen auch diese Schwierigkeit zu überwinden und somit obige Vorschrift einhalten zu können.

ad 3^o aa.

Bei Beurtheilung der hier formulirten Bedingung „die Gesellschaft verpflichtet sich, ihre Tarife so zu reguliren, dass sie in keinem Falle höher sind, als die auf den westlichen Staatseisenbahnen bestehenden gleichartigen Sätze und die Classification der Güter mit der auf den westlichen Staats-