

Diese Wochenschrift
erscheint wöchentlich Mittwochs Vormittag
in einem Bogen in der Buchdruckerei der
Gehr. Scharf für den vierteljähr. Pränu-
merationspreis von 8 Sgr. (incl. Stempel.)



Ämtliche und Privat-Anzeigen
für den Boten werden gegen 1 Sgr. für
die breitgedruckte Zeile in gewöhnl. Schrift
(größere Schrift und Einfassungen verhältnis-
mäßig mehr berechnet) bis spätestens Dienstag
früh 7 Uhr erbeten.

Der Sächsischer Bote.

Eine unterhaltende und belehrende Wochenschrift
für Stadt und Land.

No. 18.

Mittwoch, den 1. Mai

1861.

Schlesische Gebirgs-Eisenbahn.

Bei der Discussion des Antrages des Abgeordneten Starke und Genossen in der Sitzung der vereinigten Kommissionen für Handel und Gewerbe und für Finanzen und Zölle am 25. d. M. haben die Vertreter der Königlichen Staats-Regierung nachstehende Erklärung abgegeben:

„Die große Bedeutung der Schlesischen Gebirgs-Bahn sowohl an und für sich, als auch insbesondere in Verbindung mit einem lange gewünschten directen Anschlusse des Schlesischen an das Böhmisches Bahnnetz sei von der Staats-Regierung niemals unterschätzt worden. Dieselbe habe sich zu wiederholten Malen zu Gunsten einer solchen Bahn, und wie sie meine, mit hinreichender Wärme ausgesprochen. Von Anfang an habe ihr lebhaftestes Interesse das Project begleitet, und dürfe sie die in den Motiven des Antrages niedergelegte Auffassung, als müsse das Scheitern des Projects dem Verhalten der Regierung mit beigemessen werden, als eine mit den Thatsachen nicht im Einklange stehende bezeichnen.

Nach §. 1 des Gesetzes vom 3. November 1838 habe sie sich darauf beschränken können, die Vorlage von Vorarbeiten und den Nachweis zu verlangen, daß das Actien-Kapital gezeichnet sei. Die Regierung habe aber aus Interesse für das Project mehr gethan. Sie habe die Vorarbeiten auf Kosten des Staats fertigen lassen, dem Eisenbahn-Kommissariat zu Breslau dem Wunsche des Comité's entsprechend gestattet, den Verhandlungen zur Förderung der Sache beizuwohnen; sie habe ferner die Eröffnung der Actienzeichnung und nicht minder geneh-

ligt, daß zunächst $1\frac{1}{2}$ Millionen Thaler in Actien Litt. B. (Garantie-Actien), die übrigen $4\frac{1}{2}$ Millionen Thaler in Actien Litt. A. gezeichnet wurden. Als die Unterbringung der letztern vergeblich versucht worden und eine Zins-Garantie des Staats nicht in Aussicht zu nehmen gewesen, sei die Vermehrung der B.-Actien auf 3, oder doch mindestens 2 Millionen zur Sicherstellung des Anlage-Kapitals als „geeignetes Mittel empfohlen“, und zwar um so mehr, als nach dem Resultate der Vorarbeiten das Anlage-Kapital sich als erheblich höher ergeben habe. Als auch dieses Mittel erfolglos geblieben, sei (im März 1856) „anheimgestellt“, das Project mit dem anderweit verfolgten einer Berlin-Görlitzer Bahn zu vereinigen, um jenes so zur Ausführung zu fördern.

Als endlich dieser Ausweg an der Weigerung der Oesterreichischen Regierung, einen Anschluß an die Prag-Wiener Bahn zu gestatten, gescheitert sei, habe die Regierung (im Februar 1857) die selbstständige Wiederaufnahme des Projects angeregt. Der Druck der Zeiten verschulde hauptsächlich die Erfolglosigkeit dieser Anregung. Die Thätigkeit der Regierung dem Comité und den Interessenten der Bahn gegenüber, habe sich somit, fern von jeder Anordnung, darauf beschränkt, nach bestem Wissen guten Rath zu geben, dessen Befolgung aber in das Ermessen gestellt. — Inzwischen habe die Regierung dem Zustandekommen des Projects unausgesetzt ihre volle Aufmerksamkeit zugewandt. Ihre Bestrebungen, einen, den Preussischen Interessen zusagenden Anschluß an das Böhmisches Eisenbahnnetz und damit den nothwendigen und überaus wichtigen Abschluß der Gebirgs-Bahn zu gewinnen, seien bis jetzt noch nicht von Erfolg gewesen. Die Folgezeit werde lehren, ob und wann hierin eine Aenderung zu erwarten. Es dürfe der Regierung