

jetzt kurzen Streckenverkehr berechnet, füglich ebenfalls ohne weitere Bemerkung für jetzt übergangen werden.

Der Ausschuss glaubt sich demnach in der Lage, der Kammer anrathen zu dürfen:

„bei den erhaltenen Mittheilungen in Bezug auf die vorstehend unter 2. erwähnten Verhältnisse der sächsisch-böhmischen Staatsbahn zur Zeit Beruhigung zu fassen.“

(Die Regierungsvorlage, auf welche sich dieser, so wie der nächstfolgende Theil des Berichts in seinen einzelnen Abschnitten bezieht, lautet:)

C. die sächsisch-böhmische Staatsbahn betreffend.

In Bezug auf diese Eisenbahn ist zunächst

1) zu erinnern, daß, nachdem der Bau derselben vorläufig bereits und mit Vorbehalt weiterer Entschliessung Seiten der Regierung im December 1845 begonnen worden war, Inhalts der ständischen Schrift vom 12. Juni 1846 und des Landtagsabschieds vom 17. desselben Monats und Jahres, Regierung und Stände sich definitiv für

Ausführung derselben für alleinige Rechnung des Staates einigten.

Seit diesem Zeitpunkte ist der Bau derselben unausgesetzt fortgesetzt und in Folge dessen die Strecke Dresden-Pirna unterm 1. August 1848 dem Betriebe übergeben worden. Eine weitere Eröffnung des Betriebes hat immittelst aus dem Grunde nicht zweckmäßig erscheinen können, weil sich an die gedachte Strecke in nicht großer Entfernung sehr aufhältliche Kunstbauten anschließen, deren Vollendung erst vor Kurzem zu ermöglichen gewesen ist und daher die weitere Betriebseröffnung schon in die rauhere, dem Personenverkehre weniger günstige Jahreszeit gefallen sein würde.

2) Mit Eröffnung der ersten Strecke ist in Gemäßheit der Verordnung vom 15. Juli 1848 (Gesetz- und Verordnungsblatt dess. S. S. 146) eine

Organisation des Betriebs

in Wirksamkeit getreten, welche der für die sächsisch-bayerische Staatsbahn bestehenden völlig entspricht. Der zur Zeit noch sehr beschränkte Personaletat ist aus der bereits angezogenen Beilage C. ersichtlich.

3) Obschon bei der sächsisch-schlesischen Bahn die Betriebsergebnisse

noch kein bestimmteres Urtheil zulassen, so ist im Allgemeinen doch schon die Aussicht auf Personenfrequenz als günstig zu bezeichnen, läßt sich auch nicht annehmen, daß sich überall das äußerst vortheilhafte Verhältniß der Strecke Dresden-Pirna wiederfinden werde.

Als eine nicht erwünschte Eigenthümlichkeit dieses Personenverkehrs muß aber allerdings angesehen werden, daß die Frequenz desselben eine nach den Jahreszeiten sehr verschiedene ist und daß dieser Umstand eine verhältnißmäßig sehr starke Ausstattung der Bahn mit Betriebsmitteln erfordert.

Im Uebrigen hat bei der Kürze der dem Betriebe übergebenen Strecke ein Güterverkehr auf solcher noch nicht statt-

gefunden, wohl aber ist auch hier dieselbe schon zur Postbeförderung benützt worden.

Auch bei dieser Bahn hat es sich die Regierung, soviel immer möglich, zur angelegentlichen Pflicht gemacht, für deren Ausrüstung die Producte der sächsischen Gewerbsanstalten zu benützen.

Die Locomotiven sind, mit Ausnahme einer einzigen belgischen Maschine, sämmtlich aus der Hartmann'schen Fabrik hervorgegangen, auch sind hier, wie auf der sächsisch-bayerischen Bahn, die neueren Bestellungen auf Schienen nur bei der Marienhütte bei Zwickau gemacht worden, und beide sächsischen Gewerbszeugnisse haben den an sie zu stellenden Anforderungen vollständig entsprochen.

Diese Ergebnisse berechtigen zu der Erwartung, daß sich hiernach auch die Verwaltungen der hierländischen Privateisenbahnen vorzugsweise zu Berücksichtigung der sächsischen Industrie bewegen finden werden. Kann endlich der Betrieb der sächsisch-böhmischen Bahn bei der größern Entfernung der Zwickauer Steinkohlen in dieser Hinsicht auch nicht mit gleichem Vortheil wie bei der sächsisch-bayerischen Bahn stattfinden, so lassen doch die in neuerer Zeit angestellten Versuche mit Braunkohlenfeuerung ein günstiges Resultat in anderer Weise erwarten, welches die Regierung weiter zu verfolgen unvergessen sein wird.

Die Ergebnisse des Streckenbetriebes finden sich in den Anlagen zu Abschnitt III. ebenfalls mit aufgenommen. Der Tarif für den Personenverkehr ist aus der Beilage J. ersichtlich. Derselbe hat jedoch, da es sich eben nur noch um einen sehr kurzen Streckenverkehr handelt, nur provisorisch und noch nicht nach den eigentlichen Normalfällen bemessen werden können, sondern so niedrig gehalten werden müssen, daß im Allgemeinen und, namentlich mit Rücksicht auf den durch die Natur der örtlichen Verhältnisse bedingten hohen Bauaufwand, mit den dabei angenommenen Sähen für die Folgezeit nicht auszukommen sein würde.

4) Soviel nun den

Fortbau der Bahn

betrifft, so ist hier zuvörderst mehrerer Anträge zu gedenken, welche mittelst ständischer Schrift vom 12. Juni 1846 zur Kenntniß der Regierung gebracht und auf Verbindung der in Dresden ausmündenden Eisenbahnen mittelst Schienengleises unter einander, ingleichen mit dem Elbströme gerichtet, Inhalts des Landtagsabschiedes vom 17. Juni 1846 (Gesetz- und Verordnungsblatt von demselben Jahre, S. 45) aber zu näherer Erörterung und Prüfung ausgefetzt worden waren.

Soviel das damals mit angeregte Project einer Concentration sämmtlicher hiesigen Bahnhöfe, und zwar auf Grund der damaligen Vorlagen in der Nähe des kleinen Dstrageheges anlangt, so ist hier nur noch zu erinnern, daß dessen Ausführung in Anerkennung der mittelst königlichen Decrets vom 26. Mai 1848 (Landtagsacten von demselben Jahre, I. Abth., S. 141 flg.) entwickelten Gründe in der ständischen Schrift vom 4. August desselben Jahres abgelehnt worden ist. Anlangend aber die übrigen vorerwähnten Anträge, so liegt denselben die Absicht zu Grunde, bei den für die hier ausmündenden Eisenbahnen erforderlichen Anlagen dem großen Handelsverkehre unter Benützung und Vereinigung aller hier selbst dafür gebotenen Mittel die nöthige Erleichterung und Förderung zu Theil werden zu lassen, und die Regierung hat, durchdrungen von der Wichtigkeit dieses Zweckes, denselben