

tage die Bewilligung der hierzu erforderlichen, auf 7000 Thlr. veranschlagten Geldmittel beantragt, für welche sich auch die zweite Kammer einhellig schon ausgesprochen hatte.

Inmittelst ist diese Angelegenheit insofern in eine andere Lage gekommen, als in Folge der von hier aus bei den Regierungen von Oesterreich und Preußen gehaltenen Anfrage über die dort in obiger Beziehung bereits getroffenen, auf weite Ausdehnung berechneten Einrichtungen, die königlich preussische Regierung die Anlegung einer Telegraphenverbindung mit Sachsen beantragte. — Die diesseitige Regierung konnte der ersteren, im Einklange mit den hieselbst gehegten vorangedeuteten Absichten ihre volle Bereitwilligkeit hierzu nur um so mehr zu erkennen geben, als auf diesem Wege Sachsen an das bereits nahe an 300 Meilen umfassende größere Telegraphennetz angeschlossen werden kann, und es ist demzufolge zwischen beiderseitigen Bevollmächtigten der aus der Beilage K. ersichtliche Vertrag abgeschlossen worden, welcher die Anlage einer Telegraphenlinie zwischen Berlin und Leipzig und den Anschluß der Linie Dresden = Leipzig an solche zum Zwecke hat.

Es hat sich aber bei dieser Gelegenheit auch gezeigt, daß mit Rücksicht auf die wesentlichen Vervollkommnungen, welche die bei Aufstellung des oben erwähnten Postulats noch in der ersten Entwicklung begriffene Benutzung des electromagnetischen Telegraphen in der Zwischenzeit bereits erfahren hat, mit der genannten Summe bei Anlegung der Dresden-Leipziger Telegraphenlinie nicht auszukommen sein würde, wollte man sich nicht anders bei deren Einrichtung der Ergebnisse der neuesten wissenschaftlichen Forschungen und Erfahrungen ganz überheben.

Aus diesem Grunde ist daher, allerdings ohne daß sich, bei den fortwährend stattfindenden Vorschritten in dem fraglichen Telegraphenwesen, noch jetzt hierunter der wirkliche Bedarf mit Genauigkeit angeben ließe, eine Summe von

10,000 Thaler

in dem außerordentlichen Budget dafür in Ansatz gebracht worden.

Den vorstehenden, über das Staatseisenbahnwesen den Kammern zu machenden Mittheilungen sind nun die nachfolgenden weiteren Eröffnungen

zu II. in Betreff der Privateisenbahnen hinzuzufügen.

Die von Privatunternehmern ausgeführten Eisenbahnen in Sachsen sind folgende:

- die Leipzig-Dresdner Bahn,
- die Chemnitz-Riesaer Bahn,
- die sächsisch-schlesische Bahn,
- die Löbau-Zittauer Bahn,
- die Tüterbogk-Riesaer Anschlußbahn.

Von diesen bietet die Leipzig-Dresdner Bahn keine Veranlassung zu einer den Kammern zu machenden Eröffnung dar, da das Verhältniß der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie zum Staate unverändert geblieben ist. Wegen der Chemnitz-Riesaer Bahn ist auf das den Kammern zugehende besondere Decret zu verweisen, rücksichtlich der übrigen oben aufgeführten Bahnen aber Nachstehendes zu bemerken:

#### A. die sächsisch-schlesische Bahn betreffend.

Die vom Staate der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft gegenüber eingegangenen Verbindlichkeiten bestehen, den ertheilten ständischen Ermächtigungen gemäß,

- 1) in Beschaffung des ursprünglichen Anlagecapitals an sechs Millionen Thalern zum dritten Theile,
- 2) in der Gewährung von Zinsvorschüssen während der Bauzeit,
- 3) in einer auf die Dauer von fünf Jahren von Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Bahnlinie an sich erstreckenden vierprocentigen Zinsengarantie für das Actiencapital.

Diese Bahn ist ihrer ganzen Ausdehnung nach am 1. September 1847 dem Betriebe übergeben worden. Eine Verlängerung der in §. 5 des Concessionsdecrets vom 22. August 1844 festgestellten, mit dem 30. Juni 1847 zu Ende gehenden Baufrist war unvermeidlich, in der erfolgten Maaße aber für das Interesse der Staatscasse auch unnachtheilig, da nach §. 20 der Statuten der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft die den Actionairen während der Bauzeit zugesicherte Verzinsung mit dem Schluß des nach begonnener Benutzung der ganzen Hauptbahn nächst eintretenden Monats Juni oder December zu Ende gehen und an deren Stelle dann die im §. 23 bezeichnete Dividende treten soll, dieser Termin also unverändert blieb, es mochte nun die Eröffnung der Hauptbahn am 1. Juli oder am 1. September 1847 erfolgen.

Der Kostenanschlag für die sächsisch-schlesische Bahn ist, wie aus dem weiter unten bemerkten Ergebniß des Baurechnungsabschlusses zu ersehen, innegehalten worden, es stellt sich danach sogar noch eine Erübrigung von 43,000 Thlr. heraus. Zwar hat sich die sächsisch-schlesische Eisenbahngesellschaft genöthigt gesehen, noch ein Darlehn von 210,000 Thlr. über die veranschlagten sechs Millionen Thaler aufzunehmen, allein dieser Mehrbedarf ist durch die Herstellung einer Strecke Doppelgleis in der Ausdehnung von 24,500 Ellen zwischen Görlitz und Reichenbach herbeigeführt worden, auf welche bei dem ursprünglichen, nur auf ein Gleis berechneten Anschläge keine Rücksicht genommen worden war, wenn auch des Falls, daß gewisse Bahnstrecken von vorn herein mit Doppelgleis zu belegen sein würden, im §. 6 des Concessionsdecrets vorsorglich Erwähnung geschehen ist.

Die Belegung jener Strecke mit Doppelgleis war nun aber nach der geographischen Lage der Bahn und zu Erreichung des vertragsmäßig mit Preußen festgestellten Zweckes einer einmaligen täglichen Verbindung zwischen Leipzig und Breslau nach beiden Richtungen hin unvermeidlich, weil nur so die Möglichkeit einer regelmäßigen, unaufhältlichen und ungefährlichen Kreuzung der Hauptzüge gewährt werden konnte.

Die Genehmigung zur darlehnsweisen Aufnahme jenes Capitals ist nach §. 88 c. der Statuten unter der Bedingung, daß der Betrag der dafür aufzuwendenden Zinsen zu den Betriebskosten geschlagen und mithin von dem Reinertrage der Bahn vorweg in Abzug gebracht werde, ertheilt und das Darlehn danach effectuirt worden.

So wünschenswerth es übrigens nur sein könnte, die ganze Strecke der sächsisch-schlesischen Bahn mit Doppelgleis zu versehen, so ist doch zur Zeit von dieser Herstellung, welche bei einer Ausdehnung von 150,000 Ellen zu 950,000 Thlr. veranschlagt ist, noch abgesehen worden, man hat jedoch das