

Staatsregierung abzuschließenden Staatsvertrages ganz unvermeidlich sein sollte, einer jenseitigen Gesellschaft Concession zuzugestehen, diese unter Vorbehalt des Rückkaufsrechts zu ertheilen,

- 4) in den unter 2. und 3. gedachten Fällen die Ausdehnung und Anwendung des Expropriationsgesetzes auf diese Bahn unter Bezugnahme auf die erfolgte ständische Zustimmung auszusprechen.

Diesen Anträgen ist, soweit es die Umstände gestatten, von der Regierung entsprochen worden.

Nachdem königlich preussischer Seits im Februar 1847 die Bereitwilligkeit ausgesprochen worden war, mit Sachsen ein die Eisenbahnverbindung Leipzigs mit der thüringischen Eisenbahn sicherndes Abkommen zu treffen, sind die Verhandlungen darüber eröffnet und gleichzeitig mit denjenigen über die Güterbogk-Riesaer Anschließungsbahn bis zum Abschluß des unter N. anliegenden Vertrages vom 6. März 1848 geführt worden.

Der entschiedenen Weigerung der königlich preussischen Regierung gegen die vertragsmäßige Feststellung einer bestimmten Frist für die Ausführung der Bahn, so daß für die zu concessionirende Gesellschaft eintretenden Falls die Regierung einzustehen hätte, gegenüber, ist durch den Vertrag wenigstens die Zusicherung der Gestattung und Förderung des Unternehmens erlangt worden.

In letzterer Beziehung war nach der Bestimmung im §. 3 des Vertrages der Mittheilung der königlich preussischen Regierung über die damals nicht zweifelhafte Bereitwilligkeit der thüringischen Eisenbahngesellschaft zur Inangriffnahme des Baues bis zum 1. October 1848 entgegenzusehen. Unterdessen hatte aber die gedachte Gesellschaft bereits in einer am 10. Juli 1848 abgehaltenen Generalversammlung dahin Beschluß gefaßt, die Regierungen von Sachsen und Preußen um eine Fristverlängerung zu Abgabe der Erklärung wegen der Uebernahme des Baues anzugehen und zugleich um Unterstützung aus Staatscassen nachzusuchen.

Der anfänglich nur auf eine Fristverlängerung bis zum 1. April 1849 gerichtete Antrag ward in einer späteren Generalversammlung auf eine einjährige Frist erstreckt und deren Bewilligung von den Regierungen von Preußen und Sachsen-Weimar nachdrücklich befürwortet, preussischer Seits aber dabei die Bewilligung einer Unterstützung bestimmt abgelehnt.

Die königlich sächsische Regierung erklärte sich in dessen Folge bereit, in die gebetene einjährige Fristverlängerung zu willigen, jedoch nur unter der Voraussetzung, daß nach Ablauf dieser Frist der sächsische Regierung oder einer von dieser zu concessionirenden Gesellschaft die Bauausführung überlassen werde.

Die preussischer Seits hierauf abgegebene Erklärung, daß man, dafern die thüringer Gesellschaft bis zum 1. October 1849 eine genügende Erklärung nicht abgeben, auch bis dahin keine andere in Preußen domicilirende Gesellschaft den Bau zu übernehmen sich bereit erklärt haben sollte, bereit sei, dem Art. 3 des Vertrages vom 6. März 1848 gemäß, auf anderweite Verhandlungen darüber einzugehen, wie die Bahn ins Leben zu rufen sei, und daß man nicht abgeneigt sein werde, unter näher zu verabredenden Bestimmungen in die Ausführung des Unternehmens durch die königlich sächsische Regierung oder eine sächsische Gesellschaft zu willigen, konnte man

als genügend nicht ansehen, und man erbat sich daher eine anderweite bestimmte Erklärung von der königlich preussischen Regierung als Bedingung der diesseitigen Einwilligung in die gebetene Fristverlängerung. Während nun einer Antwort hierauf noch entgegengesehen wurde, hatte inmittelst die thüringische Eisenbahngesellschaft ihre Gesellschaftsorgane ermächtigt, den Regierungen von Preußen und Sachsen zu erklären, daß die Gesellschaft jetzt nicht in der Lage sei, hinsichtlich des auszuführenden Baues der Zweigbahn eine definitive Erklärung abzugeben, gleichzeitig aber mit dem Directorium der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft wegen Herstellung eines möglichst selbstständigen und erweiterten Betriebs zwischen Halle und Leipzig in vorläufige Verhandlung zu treten und das Ergebnis einer vor dem 1. October 1849 abzuhaltenden Generalversammlung vorzulegen.

Auf Grund dieser Ermächtigung ist nun zwar das Directorium der thüringer Eisenbahngesellschaft auch der königlich sächsischen Regierung gegenüber mit Vorschlägen wegen Einrichtung durchgehender Züge für Personen und Güter zwischen Leipzig und Frankfurt mit Vermeidung jeden Aufenthalts auf den außer dem großen Verkehr liegenden Zwischenstationen, übrigens aber unter der Voraussetzung, daß, so lange diese Einrichtung gehörig gehandhabt würde, von der sächsischen Regierung von der Einwirkung auf den Bau einer Leipzig-Weißenfels-Bahn abgesehen werde, hervorgetreten; es ist jedoch darauf zur Zeit nicht eingegangen, der Gesellschaftsdirection vielmehr eröffnet worden, daß man selbst zu einem Versuche in der angedeuteten Richtung nur erst dann die Hand bieten könne, wenn die thüringische Gesellschaft vorher den Bau der Zweigbahn ihrerseits bestimmt abgelehnt haben werde, auf eine Verzichtleistung auf das eventuelle diesseitige Recht an den Bau dieser Bahn aber überhaupt nicht eingehen könne.

Darauf ist eine ablehnende Erklärung der Direction der thüringischen Eisenbahngesellschaft erfolgt; auch ist vor Kurzem eine Rückäußerung der königlich preussischen Regierung eingegangen, in welcher über Ablehnung des oben erwähnten diesseitigen Antrags der Standpunkt des Vertrages vom 6. März 1848 unverändert festgehalten wird.

Hierdurch ist diese Angelegenheit mit Rücksicht auf §. 3 jenes Vertrages in das Stadium neuer Verhandlungen getreten, und die Regierung wird nicht versäumen, dieselbe zu geeigneter Zeit wieder aufzunehmen und soweit irgend thunlich in einer dem sächsischen Interesse entsprechenden Weise zur Erledigung zu bringen.

Uebrigens mag noch erwähnt werden, daß sechs verschiedene Projecte für die thüringische Verbindungsbahn, und zwar auf den beiden Linien von Kriechau durch das Rippachthal und von Großcorbetha über Dürrenberg und weiter nach Markranstädt und Leipzig untersucht und veranschlagt worden sind, und daß sich danach der Kostenaufwand für die Herstellung der Bahn auf nahe 2,500,000 Thlr. stellen würde.

- 2) Die Dresden-Freiberg-Chemnitzer Linie betreffend.

Auf den in der ständischen Schrift vom 12. Juni 1846 gestellten Antrag,

daß die technische Ausführbarkeit einer Eisenbahn von Dresden über Freiberg nach Chemnitz unter Aufstellung eines Kostenüberschlags, ingleichen die zu verhoffende Rentabilität dieser Bahn und die