

dem Antrags auf Vorlegung eines Etats für die beim Telegraphendienst zu treffenden Anstellungen nicht bedürfe, da diese schon durch das allgemeine Verwilligungsrecht der Volksvertretung vorbehalten wird.

Es ist übrigens nach der Regierungsvorlage, Seite 285, eine das Telegraphenwesen umfassende weitere Mittheilung an die Kammern thunlichst bald zu erwarten, und der Ausschuss glaubt, in Bezug darauf der Kammer empfehlen zu dürfen:

die Staatsregierung zu ersuchen, bei der beabsichtigten weitem Vorlage über das Telegraphenwesen auch die Tarifbestimmungen für Privatbenutzung in dieselben einbegreifen zu wollen.

(Präsident Cuno verläßt den Präsidentenstuhl, welchen Vicepräsident D. Held einnimmt.)

Vicepräsident D. Held: Da Niemand das Wort begehrt, so verschreite ich sofort zur Abstimmung. Der erste Antrag des Ausschusses geht dahin, die Ausführung des electromagnetischen Telegraphen zwischen Dresden und Leipzig zu genehmigen. Will die Kammer diese Genehmigung aussprechen? — Einstimmig Ja.

Vicepräsident D. Held: Der Antrag des Ausschusses ist darauf gerichtet: „die postulirten 10,000 Thaler als ein Berechnungsquantum zu genehmigen, unter Vorbehalt des Nachweises über die Verwendung und in der zuversichtlichen Erwartung, daß, so weit es der beabsichtigte Zweck nur immer zuläßt, auf Kostenersparniß werde Bedacht genommen werden.“ Will die Kammer diesen Antrag als den ihrigen aussprechen? — Einstimmig Ja.

Vicepräsident D. Held: Endlich ist Ihnen noch folgender Antrag empfohlen worden: „die Staatsregierung zu ersuchen, bei der beabsichtigten weitem Vorlage über das Telegraphenwesen auch die Tarifbestimmungen für Privatbenutzung in dieselben einbegreifen zu wollen.“ Ist die Kammer damit einverstanden? — Einstimmig Ja.

Secretair Prüfer fährt im Berichte fort:

II.

Der Regierungsvorlage folgend und zu dem zweiten Hauptabschnitt derselben, zu den

Privat-Eisenbahnen

übergehend, bietet sich, wie dort, so auch hier keine Veranlassung dar, der Leipzig-Dresdner Bahn näher zu gedenken.

Hinsichtlich der Chemnitz-Niesauer Bahn bemerkt die Vorlage, daß selbige Gegenstand eines besondern, den Kammern auch bereits zugegangenen Decrets sei, und es ist hinzuzufügen, daß inmittelst auch ein solches, die sächsisch-schlesische Bahn und deren Uebernahme auf den Staat betreffend, vorgelegt worden ist, so daß es dem Ausschusse nur zweckmäßig erscheinen kann, die Erörterung der einen wie der andern Angelegenheit für die ohnehin nothwendige specielle Berathung auszusetzen. Es haben daher gegenwärtig nur

noch die Löbau-Zittauer und die Jüterbogk-Niesauer Anschlußbahn hier Erwähnung zu finden.

Die Löbau-Zittauer Eisenbahn betreffend, ist in Erinnerung zu rufen, daß der Staat bei der Beschaffung des auf zwei Millionen festgesetzten Actiencapitals in Gemäßheit der ständischen Zustimmung mit $\frac{1}{4}$, also mit 500,000 Thaler eingetreten ist. Da indeß zur Ausführung und Beendigung dieses Unternehmens eine Summe von 500,000 Thaler über das ursprüngliche Actiencapital hinaus bedurft und dessen Aufbringung durch Ausgabe von Prioritätsactien beschlossen wurde, so hat die Staatsregierung, in Folge der ihr durch die ständische Schrift vom 23. März 1847

(Landtagsacten 1847, IV. Abth. S. 308)

ertheilten Ermächtigung, sich dabei in gleichem Maaße, d. h. mit 125,000 Thlrn. theilhaftig, so daß also das Gesamtinteresse des Staates bei dieser Unternehmung die Summe von 625,000 Thlrn. erreicht.

Bereits bei dem außerordentlichen Landtage 1848 sind, in dem Berichte der dritten Deputation der zweiten Kammer vom 2. August 1848, die sehr ungünstigen, den früher gehegten Erwartungen keinesweges entsprechenden Ergebnisse des Betriebes näher erwähnt worden

(Landtagsacten, Beilagen zur III. Abthlg. S. 237),

und es scheinen dieselben bisher eine wesentliche Verbesserung noch nicht erfahren zu haben, da die Vorlage (S. 277) in dieser Beziehung erwähnt, daß die möglich gewordenen und eingeführten Ersparnisse nur die Folge gehabt haben, „daß der Anzeig nach für das Jahr 1849 ein Deficit nicht zu erwarten stehe“, während früher, im Jahre 1848, sogar eine Sistirung des Betriebes in Aussicht stand, welche nur dadurch abgewendet werden konnte, daß die Regierung — obwohl sie die Anträge wegen Uebernahme der noch nicht untergebrachten Prioritätsactien im Betrage von circa 39,000 Thalern ablehnen zu müssen glaubte — durch käufliche Uebernahme eines erheblichen Vorrathes von Schienen u. Seitens der Staatseisenbahnverwaltung und eines Vorschusses von 75,000 Thl., gegen Sicherstellung in Prioritätsactien, Unterstützung gewährte.

Außerdem aber hat die Staatsregierung gegen Einsetzung von Realunterpfändern

17,265 Thlr. 18 Ngr. 1 Pf. zur Deckung des Betriebsdeficits bis Ende des Jahres 1848 und

9,024 = 19 = 3 = desgleichen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis 15. April 1849

26,290 Thlr. 7 Ngr. 4 Pf. vorgeschossen, so daß also der gesammte Vorschuß sich bis auf 101,290 Thlr. 7 Ngr. 4 Pf. beläuft.

Diese Lage der Dinge ist im allgemeinen Interesse, wie auch wegen der speciellen Betheiligung der Staatsfinanzen, außerordentlich zu beklagen, und zwar um so mehr, als der Verwaltung der Löbau-Zittauer Bahn ein Vorwurf wohl nicht gemacht werden kann, daß sie nicht auf die möglichste Ersparniß beim Betriebe hingewirkt habe, und als der mit der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft, unter Vermittelung der Staatsregierung, abgeschlossene Vertrag wegen Ueberlassung des Betriebes ebenfalls geeignet ist, auf dieses Ziel hinzuwirken, daher von dieser Seite keine Einwirkung zu erwarten steht, die von Erfolg sein könnte.