

compagnie. Die Frage war früher in suspensio gelassen; der Ausschuss scheint sie in dieser Lage belassen zu wollen. In dieser Voraussetzung könnte ich seinem Antrage beistimmen. Sollte nämlich angedeutet werden oder Aussicht dazu vorhanden sein, daß der Staat diese Bahn, welche auf 2½ Millionen Thaler veranschlagt ist, übernehmen müßte, so gestehe ich, daß ich nach den Erfahrungen, welche wir mit der bayerischen und mit der böhmischen Bahn gemacht haben, rücksichtlich der Richtigkeit und des Zutreffens der Voranschläge, aus Furcht vor ähnlichen Ueberschreitungen und Mehrforderungen nicht große Geneigtheit haben möchte, die Uebernahme dieser Bahn durch den Staat zu befürworten. Einige Auskunft darüber wünschte ich von dem Ausschuss zu haben.

Berichterstatter Abg. Harfort: Ich habe auf diese Anfrage zu erwidern, daß der Ausschuss allerdings hierbei eine bestimmte Ansicht, auf welche Weise die Bahn künftig ausgeführt werden möchte, durchaus nicht gehabt hat, er hat auch nicht befürworten wollen, daß die Bahn unbedingt durch den Staat ausgeführt werde, sondern er hat nur beabsichtigt, der Staatsregierung Veranlassung zu geben, Unterhandlungen über die Möglichkeit, die Bahn auszuführen, nicht aus den Augen zu setzen, sondern sie thätigst fortzuführen, da die Wichtigkeit der Bahn für ganz Sachsen augenscheinlich auf der Hand liegt, so wie auch deren Wichtigkeit selbst für die Staatseisenbahnen, die bereits vollendet oder in Angriff genommen sind. Auf welche Weise sich das Project am zweckmäßigsten wird ausführen lassen, das wird sich erst herausstellen können, wenn überhaupt die Möglichkeit dazu gegeben ist, die jetzt noch nicht vorliegt, so lange die preussische Regierung nicht einwilligt. Für den Fall, daß es durchaus nicht anders möglich wäre, als auf Rechnung des Staates die Bahn auszuführen, wird die Regierung ohnehin noch mit einem besonderen Antrage an die Kammern kommen müssen, und dann wird es Zeit sein zu erwägen, ob und inwiefern man darauf eingehen will.

Präsident Cuno: Ich kann, da Niemand weiter das Wort begehrt, die Debatte für geschlossen erklären und frage, ob Sie dem Vorschlage des Ausschusses beipflichten, insofern Ihnen derselbe anrath zu beschließen: „Eine Erklärung dahin abzugeben, daß die Kammer erwarte, die Staatsregierung werde die Unterhandlungen in Betreff der thüringischen Verbindungsbahn baldigst wieder anknüpfen und mit möglichster Thätigkeit und Energie zu fördern bemüht sein; daß sie ferner in der Ueberzeugung, das Interesse des Staates werde nach Möglichkeit wahrgenommen werden, die Regierung dabei an bestimmte Normen oder Bedingungen nicht binden wolle und über den Fortgang derselben baldigst anderweiten Mittheilungen entgegen sehe“? — Einstimmig Ja.

Berichterstatter Abg. Harfort:

2.

Die Dresden-Freiberg-Chemnitzer Eisenbahnlinie betreffend,

theilt die Regierungsvorlage ferner mit, daß in Folge des durch die ständische Schrift vom 12. Juni 1846 gestellten Antrages auf Erörterung der technischen Ausführbarkeit, der Kosten, der Rentabilität und Rathslichkeit der genannten Linie, sowie unter Berücksichtigung eines von Bewohnern Freibergs eingegangenen Gesuches, daß diese Erörterung zugleich auf eine für Pferdebetrieb einzurichtende Bahn mit erstreckt werden möge, die betreffenden Vorarbeiten in zwei Sectionen — Dresden-Freiberg und Freiberg-Chemnitz — auf verschiedenen Linien ausgeführt worden, deren Ergebnisse, auch in einer besondern Druckschrift durch den Oberingenieur Krausch bereits veröffentlicht, vorliegen.

Es sei dadurch die technische Ausführbarkeit der betreffenden Linie, selbst für Locomotivenbetrieb, festgestellt und der vorläufig veranschlagte Geldbedarf belaufe sich auf

3,299,572 Thlr. 8 Ngr. 3 Pf.	für die Section Dresden-Freiberg nebst Seitenbahnen von den Kohlengruben im Weiszerkthale, und auf
2,532,639 „ 11 „ 9 „	für die Section Freiberg-Chemnitz, also auf

5,832,211 Thlr. 20 Ngr. 2 Pf zusammen.

Diese Summe sei so beträchtlich, daß, wenn es sich um eine Inangriffnahme des Baues handele, eine nochmalige specielle Prüfung der vorliegenden Arbeiten, auch der sich darnach ergebenden mannichfachen Schwierigkeiten wegen, jedenfalls nöthig werden würde.

Für die nächste Zeit könne aber von Ausführung des Baues auf Staatskosten nicht die Rede sein, sowie unter den jetzigen Zeitverhältnissen wohl eben so wenig von der Bildung einer Actiengesellschaft dafür, und es habe daher die Regierung sich nicht veranlaßt finden können, für jetzt irgend weitere Vorschritte in dieser Angelegenheit zu thun. Der durch die technischen Vorarbeiten verursachte Aufwand wird zugleich auf 7,244 Thlr. 25 Ngr. 6 Pf. angegeben.

Der Ausschuss hat demnächst zu gedenken, daß in Bezug auf diese Angelegenheit mehrere Petitionen eingegangen sind und zwar,

I. Petition des Deconomierath Carl Geyer auf Bangenrinne und 219 Genossen vom 16. Januar dieses Jahres (Nr. 258 der Hauptregistrande, eingegangen den 17. Januar d. J.) sowie eine dazu gehörige nachträgliche Eingabe des Comité in Freiberg durch Carl Friedrich Sachse vom 17. Januar d. J., wodurch die der Petition anzufügen gewesene Druckschrift des Oberingenieur Krausch überreicht wird (Nr. 276 der Hauptregistrande, eingegangen am 21. Januar).

II. Petition des Stadtraths und 33 Bürger von Marienberg, vom 25. Januar 1850, überreicht vom Abg. Wagner aus Marienberg (Nr. 309 der Hauptregistrande, eingegangen den 28. Januar).

III. Petition von 12 Schichtmeistern, Theodor Busch und Genossen, vom 25. Januar d. J. (Nr. 337 der Hauptregistrande, eingegangen den 2. Februar), überreicht