

Es kann indeß hiergegen nicht unbemerkt bleiben, daß die Regierung die vom Directorium hinsichtlich der Expropriationskosten gehegten Erwartungen nicht zu theilen vermag; daß die Anrechnung bloß einjähriger Zinsen auf das noch erforderliche Baucapital jedenfalls unzureichend ist, daß ferner die Betriebsmittel nothwendiger Weise mindestens in demjenigen Umfange in Rechnung gezogen werden müssen, welcher zu Erzielung des bei Bemessung der Regierungsvorschläge im Auge gehaltenen Bruttoertrags unerläßlich ist, daß endlich selbst in dem Falle einer hierin etwa möglichen Ersparniß der Gesamtaufwand schon aus dem Grunde sich nicht vermindern werde, weil gegentheils auch manche andere unausbleibliche Ausgaben, z. B. die für Auswechslung der Schwellen, noch nicht ausreichend in Anschlag gebracht worden zu sein scheinen. Eben so wenig vermag die Regierung in der Ausgabe für die Verbreiterung der Dammkrone etwas Anderes zu erkennen, als die Folge der Erfüllung einer Verbindlichkeit der Gesellschaft. Die durch Beseitigung der schiefen Ebene (von 3000° Länge und  $\frac{1}{3}$  Steigung) angeblich erzielte Ersparniß von 33,835 Thlr. jährlicher Betriebskosten aber läßt sich als ein besondere Berücksichtigung verdienendes Moment deshalb nicht ansehen, weil diese Ersparniß bei den angestellten Erwägungen insofern schon mit zur Berücksichtigung gelangt ist, als beim Vorhandensein dieser schiefen Ebene und eines dem Betrieb der Bahn daraus erwachsenden Mehraufwandes von 33,835 Thlrn. jährlich die Betriebskosten der Bahn überhaupt pro Meile beinahe um 4000 Thlr. höher, als geschehen, hätten in Anschlag genommen werden müssen.

Die Regierung hat zu keiner Zeit das Gewicht der Gründe verkannt, welche für die baldige Vollendung der Bahn und eine billige Entschädigung der Actionaire dringend sprachen, sie durfte aber auch andererseits die gleich wichtigen Rücksichten auf die Steuerpflichtigen nicht aus dem Auge verlieren, ja sie mußte sich im Hinblick auf die fast in allen Zweigen der Staatsverwaltung gestiegenen Anforderungen bei weiterer Erörterung der Frage zu deren sorgfältigster Erwägung in erhöhter Maaße aufgefordert fühlen.

Indem daher die Regierung die Lage dieser Angelegenheit nunmehr der Erwägung der Kammern anheimzustellen hat, glaubt sie, bei den in der Beilage III. enthaltenen, alternativ gestellten Vorschlägen lediglich stehen bleiben und demnach der Entschließung der Kammern überlassen zu müssen:

„ob unter den in der Beilage III. ausgedrückten Voraussetzungen die Erwerbung der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn für den Staat entweder nach dem Vorschlage sub 1, oder nach dem sub 2 stattfinden möge.“

Ueber den gegenwärtigen Stand der Bahnunternehmungen und der derselben von der Hauptstaatscasse gewährten Vorschüsse ist schließlich noch Folgendes zu bemerken:

Von der Gesamtlänge der Bahn an

117,200 Ellen oder 8,85 Meilen à 13,242 Ellen

sind gegenwärtig

	Meilen	Ellen	Strecke
a) dem Betrieb übergeben	3,90	51,600	von Zimmritz bis Riesa.
b) bis auf einige Nachhülfe beim Oberbau vollendet	2,87	34,000	von Chemnitz bis Erlau.

	Meilen	Ellen	Strecke
c) vorerst nur im Unterbau hergestellt	1,54	20,414	zwischen Erlau und Zimmritz.
d) im Unterbau (i. e. Erd- und Kunstarbeiten) noch unvollendet	0,84	11,186	zwischen Erlau und Zimmritz.
	8,85	117,200	

Angefangene Kunst- und andere Bauten, die wegen Unzulänglichkeit der Geldmittel einstweilen haben wieder eingestellt werden müssen, sind:

- 1) die Schleußen auf den Bahnhöfen Chemnitz, Mittweida und Waldheim,
- 2) die Kramerbrücke zwischen Mittweida und Erlau,
- 3) der Viaduct Heiligenborn,
- 4) der Viaduct Diedemühle,
- 5) der Viaduct Kummermühle,
- 6) der Viaduct Steina,
- 7) der Viaduct Saalbach,
- 8) die Schopauüberbrückung bei Zimmritz.

Zu den noch nicht begonnenen Ausführungen gehören:

- 1) 56,000 Ellen Gleislegung, als:
  - 2,000 Ellen auf dem Bahnhofe zu Chemnitz,
  - 1,540 Ellen auf dem Bahnhofe zu Mittweida,
  - 52,460 Ellen auf den übrigen Strecken, mit Doppelgleis zwischen Waldheim und Döbeln auf ungefähr 21,000 Ellen.
- 2) verschiedene Schleußen,
- 3) mehre gemauerte Böschungserinne,
- 4) die hier und da noch fehlenden Gebäude, namentlich:
  - a) in Chemnitz: 1 Administrationsgebäude nebst Restauration und Personenhalle, 1 Maschinenhaus, 2 Güterschuppen und 1 Wagenremise;
  - b) in Mittweida: 1 Administrationsgebäude mit Restauration;
  - c) in Waldheim: 1 Administrationsgebäude mit Restauration, 1 Wasserstation, 1 Güterschuppen und 1 Wohnhaus für untere Beamten;
  - d) in Döbeln: 1 Administrationsgebäude;
  - e) in Riesa: 1 Administrationsgebäude mit Restauration und 1 Wagenremise;
  - f) zwischen Chemnitz und Zimmritz: 4 größere und 32 kleinere Bahnwärterhäuser.

Anlangend die der Gesellschaft von der Hauptstaatscasse gemachten Vorschüsse, so sind zu den Eingangs erwähnten, bereits zu Ende des Jahres 1848 bestandenem 192,485 Thlrn. 14 Ngr. 5 Pf. annoch diejenigen 50,000 Thlr. gekommen, welche, wie oben bereits gedacht, zu Bestreitung der am 1. Juli d. J. fälligen Anleihezinsen, sowie des für die nächste Zeit bevorstehenden Unterhaltungs- und Betriebsaufwandes am 1. Juni d. J. bewilligt wurden.