

Zugleich hat derselbe angezeigt, daß das Actienkapital gezeichnet und er bereit sei, bei Ertheilung der Concession die Einzahlung von 20 Procent auf die Actien, sowie die Gründung der Gesellschaft und die Constituirung des Verwaltungsrathes vorzunehmen.

Die Caution von 250,000 Thlr. ist bei der Hauptdepositenkasse deponirt.

Da nun aber der Ertheilung der gebetenen Concession die auf dem letzten Landtage in Bezug auf die fraglichen Eisenbahnlilien gefaßten ständischen Beschlüsse entgegen stehen, so hat die Staatsregierung zunächst die ganze Angelegenheit anderweit zur Kenntniß der Kammern zu bringen und denselben anheimzustellen, ob sie es bei den diesfälligen, in der Ständischen Schrift vom 28. Mai v. J. enthaltenen Anträgen bewenden lassen oder die Staatsregierung ermächtigen wollen, unter Ertheilung der gebetenen Concession das Expropriationsgesetz auf die sämtlichen oben genannten Bahnlilien zur Anwendung bringen zu lassen.

Dabei muß die Regierung die Bemerkung beifügen, daß, wenn auch die Linie Aue-Jägergrün den mehrerwähnten ständischen Beschlüssen gemäß demnächst in Angriff genommen und auf Staatskosten ausgeführt werden kann, doch bei den sonstigen umfassenden Eisenbahnbauten, die dem Staate zur Zeit noch obliegen, und den bekannten Verhältnissen des Geldmarktes zu einer baldigen Ausführung der Linie Chemnitz-Aue und der sonstigen in dem Concessionsgesuche begriffenen Bahnlilien auf Staatskosten schwerlich zu gelangen sein möchte. Scheint daher den Wunsch, den betreffenden Landestheilen baldmöglichst eine Eisenbahn zu verschaffen, für die Gewährung der gebetenen Concession zu sprechen, so dürfte doch nach Lage der Sache an den gestellten Concessionsbedingungen und insbesondere daran unbedingt festzuhalten sein, daß die beabsichtigte Prämienanleihe nicht eher aufgelegt werden darf, als bis 40 Procent des Actienkapitals nicht nur eingezahlt, sondern wirklich in das Unternehmen verwendet, d. h. verbaut worden sind.

Der Bericht sagt:

In der Ständischen Schrift vom 28. Mai 1868 (Landt.-Acten 1866/68, I. Abth. 4. Bd. S. 227) ist ausgesprochen, daß die Kammern den Antrag an die Staatsregierung gestellt haben, eine eingleisige Eisenbahn von Aue im Muldenthale aufwärts nach Jägergrün zu bauen, sofern sich nicht bis zum 1. October 1868 eine Privatgesellschaft finden sollte, welche sich über Beschaffung der nöthigen Mittel genügend zur Erbauung einer Eisenbahn von Chemnitz nach Aue und weiter nach Adorf, auch nach Befinden Zweigbahnen nach Stollberg, Würschnitz und von Schönock über Klingenthal nach Falkenan, auszuweisen vermöchte; in diesem Falle sei einer solchen Gesellschaft Bauconcession zu ertheilen. In dem Landtagsabschiede vom 30. Mai 1868 unter B Nr. 11 ist diesem Antrage die allerhöchste Genehmigung zu Theil geworden.

Vergangenen Landtag 1866/68 ist im königl. Decrete Nr. 111 vom 17. Februar 1868 die Ausführung von Eisenbahnbau auf der Strecke von Chemnitz-Zwönitz-Aue mit Seitenbahn Stollberg unter Nr. 4 und Aue-Schönhaide-Jägergrün als nothwendig von Seiten der hohen Staatsregierung anerkannt worden.

In beiden Kammern haben sehr specielle Verhandlungen darüber stattgefunden und es sind in den Debatten sowohl die Wichtigkeit der Bahnanlage für so viele auf der betreffenden Strecke gelegene industrielle Orte, ja die Nothwendigkeit der Bahn, wenn die auf den erleichterten Verkehr mit dem Auslande angewiesene und die ganze Bevölkerung der dortigen Gegend nährenden Industrie der ausländischen Concurrenz nicht unterliegen soll, wie auch die Nothwendigkeit der Bahnanlage für die genügende Ausnutzung der Staatsforsten mehrfach hervorgehoben worden, so daß es wohl nicht nöthig ist, diese nicht abzuleugnenden, auf das Bedürfnis der Bahn für einen ziemlich großen Theil des Erzgebirgs hinführenden Specialitäten hier zu wiederholen.

Ebensowenig liegt nach diesen Vorgängen der Deputation wohl ob, weiter zur Sprache zu bringen und zur Erwägung zu empfehlen, ob die betreffende Eisenbahnanlage aus Staatsmitteln oder mit Privatkapitalien in Ausführung zu bringen sei. — Sie glaubt solche mit letzteren zur Ausführung empfehlen zu dürfen, fußend auf den Beschluß der Kammern im Vereinigungsverfahren am 26. Mai 1868, den aufrecht zu erhalten die gegenwärtigen Kammern wohl um so mehr Veranlassung haben, als nicht denkbar ist, daß die hohe Staatsregierung jetzt mehr als damals sich veranlaßt finden sollte, den Bau dieser Linie aus Staatsmitteln in nahe Aussicht zu stellen, und da es mehr als bedauerlich wäre, wenn der Bau derselben, der für einen so großen Theil unserer vaterländischen Industrie Lebensfrage zu sein scheint, in die weite Zukunft verschoben, wenn nicht gar in volle Unsicherheit gebracht werden sollte.

In dem von den früheren Kammern gestellten Termine bis 1. October 1868 sind Privatmittel zum Bau nicht nachgewiesen worden, sondern erst neuerer Zeit ist es den rastlosen Bemühungen einzelner Betheiligter gelungen, eine Anstalt für ihre Bedürfnisse zu finden, welche die hohe Staatsregierung jetzt den Kammern zur Begutachtung vorlegt in dem Gesuche des Dr. Stroußberg in Berlin, in Vollmacht der Herren Consul August Wolf in Dresden, Bernhard Franer in Chemnitz, Consul Alexis Wendt in Dresden, bevollmächtigt durch Bürgermeister Leuthold in Schönock, Firma Theodor Pils zu Graßlitz und Firma Richard Hartmann in Chemnitz, sowie des Banquier Ferdinand Jaques zu Berlin:

„für die von ihm zu bildende Gesellschaft ihm Concession zu ertheilen zur Erbauung und zum Betriebe einer Eisenbahn von Chemnitz über Zwönitz und Aue nach Schönhaide, von Friedrichsgrün über Schönock nach Adorf, nebst Zweigbahnen von Thalheim über Stollberg nach Lugau und von Schönock über Graßlitz nach Falkenan mit einem Grundkapital von 13½ Millionen, wovon 6¼ Millionen Thaler in Stammactien, andere 6¼ Millionen Thaler aber durch eine vierprocentige Prämienanleihe zu beschaffen seien.“

Zugleich zeigt Petent an, daß das Actienkapital gezeichnet und er bereit sei, bei Ertheilung der Concession die Einzahlung von 20 Procent auf die Actien, sowie die Gründung der Gesellschaft und die Constituirung des Verwaltungsrathes vorzunehmen. Die verlangte Caution von 250,000 Thlr. ist bei der Hauptdepositenkasse deponirt.

Der Deputation bleibt zu bemerken, daß das Gesuch die Strecke Schönhaide-Friedrichsgrün unerwähnt läßt,