

Dieser Auszug aus den beiden hier vorliegenden Concessionsgesuchen wird genügen, um der geehrten Kammer ein klares Bild darüber zu geben, was die Bewerber derselben offeriren und was sie erstreben. Es kann nicht geleugnet werden, daß namentlich die unter 2 genannte Eingabe sich augenscheinlich bestrebt, die Wünsche der hohen Staatsregierung schon im Voraus zu erfüllen, ehe sie noch ausgesprochen sind.

Und dennoch glaubt die Deputation, daß auf diese Offerten, so zuvorkommend sie auch sind, nicht eingegangen werden kann.

Von dem sub 1 aufgeführten Bittsteller sind die nöthigen Unterlagen — darunter eine sehr interessante Karte — eingereicht, für das unter 2 genannte Project liegen aber zur Zeit nur vorläufig entworfene Angaben und Karten vor. Die Deputation mußte dasselbe aber dennoch mit in Berathung ziehen, weil es als Concurrnzlinie eines mit genügenden Unterlagen versehenen anderen Projects auftritt.

Der von der jenseitigen Deputation erstattete Bericht hebt nun zuerst — wie schon oben bemerkt — hervor, daß die Regierung „ein bisher allerdings nicht übliches Verfahren“ eingeschlagen habe, als sie dem Petenten Seebe die weiter oben abgedruckte Mittheilung vom 9. November machte, und bemüht sich, auf S. 354 bis 356 die in der ministeriellen Zufertigung enthaltenen Gründe zu widerlegen, theilt S. 357 die von den Herren Regierungscommissaren im Schooße der jenseitigen Deputation abgegebene Erklärung mit, in welcher hauptsächlich geltend gemacht wird, daß einerseits die Regierung ein Bedürfniß für die rechte Elbuserbahn nicht anzuerkennen vermöge, und andererseits es um deswillen bedenklich erscheinen müsse, diese Bahn zu concessioniren, da dieselbe der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn die directeste Concurrnz mache, da letztere dann den größten Theil des Triest-Wiener Verkehrs verlieren würde.

Die jenseitige Deputation hat nun schließlich sich in drei Theile gespalten. Die Majorität empfahl, die nachgesuchte Concessionsertheilung für eine rechte Elbuserbahn „anstandslos zu bewilligen,“ und motivirte diesen Antrag damit, „daß von einer Concurrnzfrage im vorliegenden Falle um so mehr abgesehen werden müsse, als gegenwärtig schon eine bedenkliche Ueberlastung der Böhmischen Bahn und deren Centralbahnhöfe in Dresden und Bodenbach thatsächlich bestehe, daß die Ueberlastung aber immer größere Dimensionen annehmen werde, wenn erst die große Oesterreichische Nordwestbahn mit ihrem in Böhmen weitverzweigten Bahnnetz und dessen nach westwärts gerichteten Verkehr bei Bodenbach einmündet und der Sächsischen Staatsbahn zufällt.“ Einen zweiten hauptsächlich Grund für Concessionsirung dieser Bahn macht die Deputationsmajorität auf S. 358