

eisenbahnen angenommenen Classification möglichst in Einklang zu bringen“ — kommt es wesentlich auf die Interpretation dieser ziemlich auslegungsfähigen Fassung an.

Wir sind nun zunächst von der Voraussetzung ausgegangen, dass unter dem Ausdruck „Tarife“ im Hinblick auf die unmittelbar mit demselben verbundene „Classification“ nur die Gütertarife zu verstehen seien.

Sollte jedoch die Staatsregierung die verlangte Gleichstellung auch auf die Personentarife erstreckt sehen wollen, so würden wir auf eine solche Ausdehnung obiger Bedingung einzugehen Bedenken tragen müssen. Als unsere Gründe gestatten wir uns dieser Eventualität gegenüber schon hier geltend zu machen, dass bei der Verschiedenheit der Sätze zwischen unseren dermaligen Personenfahrtpreisen und denen der Westlichen Staatsbahnen die Gleichstellung nur durch eine Veränderung fast sämtlicher diesseitiger Classenpreise herzustellen sein würde.

Eine solche aber erscheint abgesehen davon, dass die entsprechende Herabsetzung unserer jetzigen Preise für I. und II. Classe auf den Verkehr ohne jede merkbare Einwirkung und mithin für die Compagnie nur ein resultatloses Opfer sein würde, auf der andern Seite namentlich dadurch unthunlich, dass wir unsere Sätze für die III. Classe für den Hauptverkehr zwischen Leipzig und Dresden in etwas erhöhen müssten, Erhöhungen bereits bestehender Fahrpreise aber bekanntlich im Publikum sehr missliebig aufgenommen werden, namentlich wenn sie, wie hier, gerade die unbemittelten Classen betreffen.

Insbesondere halten wir auch die Massregel einer derartigen Gleichstellung um desswillen für geradezu unzulässig, weil dieselbe den der Compagnie in §. 39 der Statuten sub 9 ertheilten Rechten und auferlegten Obliegenheiten, welche auch im Concessionsdecrete vom 6. Mai 1835 sub g Anerkennung gefunden haben, widerstreitet. Ferner dürfen wir nicht unbemerkt lassen, dass der Vortheil, welchen die westlichen Staatsbahnen dem Publikum durch eine etwas niedrigere Taxe für I. und II. Classe zu gewähren scheinen, zum nicht geringen Theile unseren Einrichtungen gegenüber schon dadurch wiederum aufgehoben wird; dass auf jenen Bahnen nicht blos im durchgehenden Verkehr, sondern auch im Localverkehr eine um 25 Procent erhöhte Taxe bei den Schnellzügen stattfindet, während auf unserer Bahn die Taxe für alle Personenzüge ohne Unterschied im Localverkehr dieselbe ist. Endlich ist auch auf die anderweiten Erleichterungen und Vergünstigungen hinzuweisen, die wir dem Publikum durch besondere Einrichtungen betreffs der Tagesbillets und Extrafahrten erst neuerdings in ausgedehnter Weise gewährt haben, und nicht minder auf der neuen Linie einzuführen beabsichtigen, und wir hoffen somit in Vorstehendem unsern Wunsch der Belassung unserer selbstständigen Personentarife auch im Fall der Erbauung der Döbelner Linie hinreichend gerechtfertigt zu haben.

Zweitens haben wir die in Rede stehende, von uns auf die Gütertarife beschränkte Bedingung auch dahin aufgefasst, dass die fragliche Gleichstellung der für die alte und neue Linie zu entwerfenden Tarife mit den auf den westlichen Staatsbahnen zur Zeit bestehenden Tarifen dabei verstanden werden soll. In diesem Sinne sind wir um so eher zur Eingehung der Bedingung bereit, als unser neuer demnächst zur Publication gelangender Tarif in den meisten und wichtigsten Artikeln bereits noch billigere Sätze als der Tarif der Westlichen Staatsbahnen enthält und in jeder Hinsicht für das Publikum günstiger sein wird.

In keinem Falle aber vermöchten wir auf die verlangte Gleichstellung dann einzugehen, dafern dieselbe als soweit ausgedehnt gelten sollte, dass die Tarife der Leipzig-Dresdner Bahnen für alle Zeiten in gleicher Höhe mit denen der Westlichen Staatsbahnen gehalten werden und stets den Sätzen der letzteren folgen müssten, welche Veränderungen diese auch immer erleiden möchten.