

Berichts beginnt, nur zwei Bemerkungen vorausschicken zu dürfen, um einer irrigen Ansicht vorzubeugen, die aus einigen Stellen des Berichts hervorgehen könnte. Die geehrte Deputation hat Seite 39 u. flg. den Voranschlag von 6 Millionen Thaler dem jetzt vervollständigten Anschläge von 11 Millionen gegenübergestellt, woraus sich eine Ueberschreitung von 5 Millionen ergibt. Es ist aber dabei darauf aufmerksam zu machen, daß der jetzige vollständige Voranschlag zwei Posten enthält, auf die bei der ersten Berechnung der Baukosten gar nicht Rücksicht genommen worden ist, nämlich 100,000 Thlr. Betriebsfonds und 1,106,000 Thlr. Kosten des zweiten Gleises, denn bei der ursprünglichen Veranschlagung hatte man lediglich die Einrichtung der Bahn auf ein Gleis im Auge. Es würden also hiernach noch 1,206,000 Thlr. zu den ursprünglichen 6 Millionen Thaler hinzuzurechnen sein, so daß die Ueberschreitung des ersten Anschlags nicht 5 Millionen, sondern nicht ganz 4 Millionen betrüge. Die zweite Bemerkung, welche das Ministerium zu machen hat, bezieht sich auf die Stelle Seite 53 des Berichts, wo die geehrte Deputation die Ansicht aufstellt, daß die sächsisch-bairische Eisenbahncompagnie keine Verbindlichkeit habe, den ganzen Tract als Dampfbahn zu bauen. Die geehrte Deputation scheint sich bei diesem Punkte ihres Berichts die Grundlagen, auf welchen das Verhältniß der Staatsregierung zur sächsisch-bairischen Eisenbahngesellschaft beruht, nicht vollständig vergegenwärtigt zu haben. Ich erlaube mir daher, daran zu erinnern, daß im Artikel 2 des Staatsvertrags zwischen Sachsen und Baiern über die Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Nürnberg die ausdrückliche Bestimmung enthalten ist: daß die Anlage der fraglichen Eisenbahn, so viel irgend thunlich, auf Beförderung mittelst Dampfkraft zu berechnen sei. Es bildet also dieser Grundsatz eine Grundlage des zwischen den Regierungen bestehenden Vertragsverhältnisses. Daß diese Bestimmung aber auch für die Gesellschaft bindend ist, ergibt sich ganz unzweifelhaft aus §. 6 der Concessionsbedingungen für die sächsisch-bairische Eisenbahn, welcher so lautet: „Da der regelmäßige und ungehemmte Fortgang des Verkehrs auf der großen Eisenbahnstraße von Leipzig nach Nürnberg, von welcher die sächsisch-bairische Eisenbahn einen integrierenden Bestandtheil ausmacht, wesentlich dadurch bedingt ist, daß bei der Anlage beider Hauptabtheilungen der Gesamtbahn in der Hauptsache nach übereinstimmenden technischen Grundsätzen verfahren werde, so bilden die in dieser Beziehung zwischen der Königl. Sächsischen und Herzogl. Sachsen-Altenburgischen Regierung einerseits und der Königl. Bairischen Regierung andererseits vereinbarten oder noch zu vereinbarenden Bestimmungen zugleich die Norm für die Constructionsverhältnisse, die Einrichtung und den technischen Betrieb der sächsisch-bairischen Eisenbahn, und es ist das Gesellschaftsdirectorium, dem deshalb die nähern Instruktionen zugehen werden, für deren gehörige Innehaltung den Staatsregierungen verantwortlich.“ Aus dieser Bestimmung geht wohl auf unzweideutige Weise hervor, daß, wenn sich die durchgängige Einrichtung der Bahn auf Befahrung

der Dampfkraft technisch ausführbar zeigt, und die Staatsregierung beschließt, die Bahn in dieser Maasse ausführen zu lassen, die Gesellschaft dieser Bestimmung nachzukommen sich nicht entbrechen könne, sondern dazu die unbedingte Verbindlichkeit habe. Es kann jedoch hier nicht unbemerkt bleiben, daß bei diesem Punkte das Recht der Regierung mit dem eignen Interesse der Gesellschaft ganz zusammenfällt und derselbe kaum als ein Differenzpunkt denkbarerweise betrachtet werden kann. Denn man ist von Anfang an von allen Seiten darüber einverstanden gewesen und ist es noch, daß die sächsisch-bairische Eisenbahn ihrer Bestimmung für den Verkehr nur dann entsprechen, nur dann für das Land sowohl, als für die Actionaire wahrhaft nutzbringend werden könne, wenn sie durchgängig auf Locomotivenbetrieb eingerichtet wird.

Referent Abg. Georgi: Was die erste Bemerkung des Herrn Königl. Commissars anlangt, so hat die Deputation in ihrem Berichte gesagt, daß allerdings das ursprüngliche Anlagecapital zwar auf einen Bahnkörper für zwei Gleise, aber nicht auf doppelte Gleise berechnet worden sei, und aus dieser Bemerkung der Deputation ergibt sich, daß das, was der Königl. Commissar gesagt hat, richtig ist, daß nämlich von der Ueberschreitung der Summe um 5 Millionen Thaler dasjenige abgeht, was sich daraus ergibt, daß man später die Anlage eines doppelten Gleises beschlossen hat. Was die durchgängige Anlage von Dampfbahn anlangt, so hat die Deputation in der Vertragsbestimmung zwischen der hohen Staatsregierung und der Compagnie darüber etwas nicht gefunden und sie mußte deshalb diese Frage als eine zweifelhafte bezeichnen. Jedenfalls aber stimmt die Deputation mit der hohen Staatsregierung darin überein, daß die Unterbrechung der Bahn durch ein Stück Pferdebahn sehr zu beklagen und gewiß nicht im Interesse der Bahn und aller dabei Betheiligten sein würde.

Abg. Meisel: Da ich dasjenige Mitglied der Deputation bin, von welchem im Berichte der Deputation gesagt ist, daß es abweichender Ansicht sei, so werde ich mir erlauben, mit kurzen Worten die Gründe vorzutragen, die mich allerdings abgehalten haben, der Majorität der Deputation allenthalben beizutreten. Ich bin nämlich in so weit wohl mit ihr einverstanden, daß es nach der jetzigen Sachlage wünschenswerth erscheint, daß das sogenannte System oder Princip, welches jetzt in Bezug auf die Eisenbahnunternehmungen befolgt wird, als das richtige anzusehen sei. Wir haben an den beiden vorhergehenden Tagen von verschiedenen Seiten die Gründe gehört, weshalb wohl jetzt anzurathen sein dürfte, nicht darauf zu bestehen, daß die Eisenbahnen auf Kosten des Staats gebaut werden möchten. Ich leugne nicht, daß ich mich in demselben Falle befunden habe, den einer der geehrten Abgeordneten gestern anführte, daß er nämlich ursprünglich die Ansicht gehabt habe, es sei weit besser, den Bau der Eisenbahnen Privatgesellschaften zu überlassen. Ich bin nicht deswegen von dieser Ansicht zurückgegangen, weil ich glaube, daß diese Privatgesellschaften