

worden sind. Ich würde wünschen, daß der geehrte Herr Referent die Gefälligkeit haben möchte, auch über diesen Umstand uns nähern Aufschluß zu geben. Ich bitte den Herrn Präsidenten, meinen Antrag zur Unterstützung zu bringen.

Präsident Braun: Ich bitte mir den Antrag schriftlich aus.

Königl. Commissar Kohlschütter: Es sind schon im Laufe der gestrigen Berathung von mehreren geehrten Sprechern Aeußerungen gefallen, die, so sehr sie sich auch, wie anzuerkennen ist, in den Grenzen der Mäßigung hielten, doch einen gewissen Tadel gegen die bisherige Führung des Baues der sächsisch-bairischen Eisenbahn zu verrathen, selbst ein Mißtrauen gegen die Befähigung der Männer auszudrücken schienen, die mit der Leitung derselben beauftragt sind. Es ist von hochachtbarer Seite her zweimal mit besonderm Nachdruck die Meinung ausgesprochen worden, daß der Fortbau der Eisenbahn als eine Calamität zu betrachten sei, der man sich fügen müsse, weil man nicht anders könne, und es ist wohl anzunehmen, daß diese Ansicht des geehrten Sprechers ebenfalls nur auf die dermaligen technischen Verhältnisse der Bahn und ihre dadurch vermeintlich bedingte übergroße Kostspieligkeit Bezug haben könne, weil wenigstens sonstige Umstände nicht bekannt sind, warum nicht diese Bahn noch jetzt mit dem gleichen Rechte, ja bei der großartigen Entwicklung, die das deutsche Eisenbahnwesen seitdem gewonnen hat, mit noch größerem Rechte, als damals, für dasselbe angesehen werden solle, für was sie vor sechs Jahren galt, nämlich als eine politische und commercielle Nothwendigkeit für Sachsen, als eine Bahn, die wir, wie ich innig überzeugt bin, mit vollem Bewußtsein der Kosten, die sie verursacht, noch heute beschließen mußten und beschließen würden, wenn sie nicht schon beschloffen wäre. Das Ministerium findet in diesen Aeußerungen und in dem, was der Herr Abgeordnete Joseph im gleichen Sinne so eben geäußert hat, Veranlassung, etwas ausführlicher auf die technischen Verhältnisse der sächsisch-bairischen Eisenbahn einzugehen, damit die geehrte Kammer ihre weitem Beschlüsse mit voller Sachkenntniß fassen könne. Die geehrte Kammer wird dabei ermessen, daß die Aufklärungen des Ministeriums nur von dem Standpunkte der oberaufsichenden Behörde aus gegeben werden können, da es an der unmittelbaren Leitung des Baues selbst keinen Antheil hat und ihr manche Details und Specialitäten daher nothwendig fremd bleiben müssen. Das Ministerium ist ferner in dem Falle, diese Bemerkungen durch das Organ eines Laien machen zu müssen, der die ihm an und für sich größtentheils fremdartigen Gegenstände nur so wiedergeben kann, wie er sie, gewiß zum Theil mangelhaft und unvollständig, in sich aufgenommen hat. Vielleicht gelingt es aber doch, durch das, was ich der geehrten Kammer mitzutheilen mir gestatte, sie zu überzeugen, daß, wenn das Ministerium eine andere und bessere Ansicht von der technischen und öconomischen Lage dieser Eisenbahn hegt, als mehrere der geehrten Sprecher, es hierzu triftige Gründe hat, und einer durch eigne Prüfung gewonnenen Ueberzeugung folgt. Ich werde übrigens in der Hauptsache für diejenigen, welche dem

Unternehmen schon bisher mit einiger Aufmerksamkeit gefolgt sind, größtentheils nur Bekanntes wiedergeben können, schon deshalb, weil es sich um Gegenstände handelt, über die sich schon das Directorium in den Jahresberichten auszusprechen gehabt hat. Eine Wiederholung wird indessen doch nichts schaden, da die Erfahrung lehrt, daß Worte, die aus diesem Saale kommen, leichtern Eingang und weitere Verbreitung finden, als eine noch so bündige Berichtigung und Widerlegung, die auf anderm Wege versucht werden sollte. — Es ist mehrfach von Fehlern die Rede gewesen, die bei dem Baue der in Frage stehenden Eisenbahn gemacht worden seien, es fehlte aber bisher an einer speciellen Angabe, worin diese Fehler eigentlich bestanden haben. Der Herr Abgeordnete Joseph hat Gelegenheit genommen, diese Lücke zu ergänzen, und man kann ihm dafür nur dankbar sein, da sich über derartige Fragen besser sprechen läßt, wenn man bestimmte Zielpunkte vor Augen hat, als wenn es sich um Zurückweisung allgemeiner Behauptungen und Anklagen handelt. Die Bemerkungen des geehrten Redners schienen sich zunächst auf einen Vorgang zu beziehen, welcher sich auf der ersten Abtheilung der Bahn ereignet hat, wo einige kleine Brücken, die nach einem Systeme angelegt waren, das sich später nicht bewährte, schadhaft wurden und theilweise umgebaut werden mußten. Die Thatsache ist richtig; es wäre besser, sie wäre vermieden worden; allein der Gegenstand war, pecuniär betrachtet, nicht von so großem Belange, und man kann wohl sagen, daß man Unternehmungen von so großem Umfange Glück wünschen kann, wenn sie die technischen Erfahrungen, die mehr oder weniger jede zu machen hat, nicht theurer zu bezahlen haben, als es in diesem Falle geschehen ist. Ein zweiter Fall, wo einer Brücke auf der sächsisch-bairischen Bahn ein Unfall zugestoßen ist, bezog sich auf eine Brücke, durch welche ein Communicationsweg über die Bahn weggeführt werden sollte, und die in Folge des Abrutschens eines Widerlagpfeilers stürzte. Die Untersuchung hat aber gezeigt, daß dieser Unfall nur durch eine anomale Lagerung der Erdschichten veranlaßt war, die sich bei Anlage der Brücke nicht hatte vorhersehen lassen. Ein erheblicher Tadel kann also auch hier die Bahnverwaltung nicht treffen. Der geehrte Abgeordnete Joseph hat ferner einige Unvollkommenheiten in Erwähnung gebracht, welche sich auf den Zustand der sächsisch-bairischen Bahn in der Gegend von Crimmitschau beziehen. Ich bin nur wegen eines Punktes im Stande, nähere Auskunft zu geben. Der Abgeordnete bemerkte, der Bahnhof sei so angelegt, daß er der Ueberschwemmung ausgesetzt sei. Ich muß aber hier die Vermuthung aussprechen, daß dem geehrten Abgeordneten die factischen Verhältnisse entweder nicht genau bekannt sind, oder daß man sie ihm im unrichtigen Lichte dargestellt hat. Daß der Bahnhof dem Wasser ausgesetzt sei, halte ich für unmöglich; er ist so gelegen, daß er sich außerhalb des Bereiches des Wassers befindet. Dagegen ist es begründet, daß die Besitzer der unterhalb Crimmitschau zwischen der Eisenbahn und dem parallel mit derselben hinlaufenden Höhenzuge gelegenen Grundstücke sich darüber beschwert haben, daß der Abzug des von den Bergen herabkommenden Wassers nach der Pleiße durch den Eisenbahndamm gehemmt,