

Gebäude, wo man ein entgegengesetztes Princip befolgt hat. Ich sollte aber meinen, daß in diesem Punkte das Directorium gerade in der Mitte der Ständeversammlung und in den Augen der Regierung keinen Tadel, sondern vielmehr Lob verdiene. Es wurde erst gestern von dem geehrten Abgeordneten D. Schaffrath hervorgehoben, daß die Rückkaufsbedingungen bei der sächsisch-bairischen Bahn in so fern für den Staat ungünstig wären, als danach nicht Rücksicht genommen werden soll auf den Zustand, in dem sich die Bahn zur Zeit der Uebernahme Seiten des Staats befinden werde. Das ist allerdings begründet; es konnte aber nicht wohl anders verfahren werden, wenn man das Princip festhalten wollte; daß der Ankaufspreis nach der Durchschnittsdividende der letzten 10 Jahre bestimmt werden solle. Aber eben weil die Rückkaufsbedingungen in dieser Art bestimmt sind, so muß auch dem Staate Alles daran gelegen sein, daß die Bahnen, an denen er sich das Rückkaufsrecht vorbehält, mit sämtlichen Zubehörungen möglichst gut und tüchtig ausgeführt werden, damit er später nicht, wenn er die Bahn übernimmt, in den Fall komme, Caducitäten oder Baulichkeiten, die nahe daran sind, es zu werden, theuer bezahlen, zum gänzlichen oder theilweisen Neubau der Bahnhofsgebäude schreiten zu müssen. Es mag sein, daß sich in den Generalversammlungen hier und da eine andere Ansicht geltend macht und das Directorium vielleicht sogar Lob eingeerntet hätte, wenn nach einem entgegengesetzten Principe verfahren wäre. Aber es scheint mir, daß von dem Augenblicke an, wo der Staat sich bei den Eisenbahnunternehmungen betheiligt, der Grundsatz, nur für die Gegenwart zu sorgen und die Zukunft Zukunft sein zu lassen, nicht mehr statthaft ist, daß es die Regierung nicht einmal dulden könnte, wenn nach diesem Principe verfahren werden wollte. Fast man übrigens die Kosten des Bahnhofs im Ganzen in's Auge, so belaufen sie sich nach der auch in den Deputationsbericht aufgenommenen Berechnung auf etwas mehr als 270,000 Thaler. Diese Summe mag hoch erscheinen; indessen steht sie zu den Kosten des ganzen Unternehmens doch nicht außer Verhältniß, namentlich dann nicht, wenn man in Anschlag bringt, was andere ausländische Bahnhofsanlagen gekostet haben. Um hier der Bahnhöfe in Hannover, Braunschweig und Karlsruhe nicht zu erwähnen, die ungleich großartiger und kostspieliger angelegt sind, so ist mir neuerlich der Anschlag für den neu anzulegenden Bahnhof in München in die Hände gekommen, der kein Hauptbahnhof ist, der namentlich keine Maschinenwerkstätten enthalten wird, und für den gleichwohl die Summe von 500,000 Gulden in Ansatz gebracht ist. Wir haben allerdings Bahnhöfe, die von Haus aus weniger gekostet haben mögen. Wenn man aber hinzurechnet, was nach und nach hineingewendet worden ist, um die ursprünglichen Mängel zu verbessern und sie den Bedürfnissen anzupassen, so möchte ich bezweifeln, ob sich eine geringere Summe herausstellen würde. Werse ich nun noch einen Blick auf die Betriebseinrichtungen bei der sächsisch-bairischen Eisenbahn, so muß ich bekennen, daß mir darüber fast nur lobende Urtheile bekannt geworden sind; auch im Laufe der gestrigen Berathung hat einer der geehrten Sprecher sich in demselben

Sinne geäußert. Der nämliche Abgeordnete sprach zwar dabei einige Desiderien aus, die sich theils auf die Höhe der Fahrpreise, theils auf das noch mangelhafte Sineinandergreifen der Züge auf der sächsisch-bairischen Bahn mit denen der andern in Leipzig einmündenden Bahnen bezogen; diese Mängel sind auch zum Theil nicht abzuleugnen, indessen liegen sie noch in der Neuheit unserer ganzen Eisenbahneinrichtungen, und werden sich zum Theil nicht eher abstellen lassen, als bis die Bahnen vollendet und, wenigstens in der Hauptsache, mit einem doppelten Gleise versehen sind, so daß dann ohne alle Nebenrücksichten der Fahrplan nur nach dem Bedürfnisse des Verkehrs eingerichtet werden kann. Daß das Sineinandergreifen der Züge, namentlich für die Verbindung von Zwickau nach Dresden, noch Manches zu wünschen übrig läßt, hat das Ministerium nicht verkannt, es hat auch eine Vernehmung mit dem Directorium der sächsisch-bairischen Eisenbahn deshalb stattgefunden; man hat sich aber überzeugen müssen, daß, so lange das zweite Gleis nicht durchgängig gelegt und darauf Rücksicht zu nehmen ist, daß die Züge sich auf der damit versehenen Straße begegnen, eine andere Bestimmung der Fahr Touren jetzt nicht getroffen werden kann. Eben so werden die Fahrpreise einer andern Regulirung und, wie anzunehmen ist, wahrscheinlich einer Ermäßigung bedürfen, wenn erst die Verbindung mit der bairischen Bahn hergestellt sein wird, indem schon der Staatsvertrag von 1841 darauf hinweist, daß alsdann die Tariffätze nach übereinstimmenden Grundsätzen eingerichtet werden sollen. Wenn der geehrte Abgeordnete Joseph einfließen ließ, daß in Beziehung auf die Verwaltung der sächsisch-bairischen Bahn in der dortigen Gegend mancherlei ungünstige Gerüchte in Umlauf wären, so muß ich gestehen, daß ich nicht im Stande bin, ihm auf diesem Gebiete zu folgen; ich für meine Person habe von dergleichen Gerüchten keine Kenntniß, und kann namentlich nicht beurtheilen, aus welchen Quellen sie stammen und welche Motive dabei unterlaufen mögen. So viel nur kann ich erklären, daß das Ministerium alle Ursache hat, die Mitglieder des Directoriums sowohl, als die technischen Beamten für durchaus ehrenhafte Männer zu halten, gegen deren rechtliches Verfahren auch nicht der leiseste Verdacht obwaltet. Ob das Directorium zu seinen Expeditionen auf der Bahn bisweilen Extrazüge benutzt, muß ich dahingestellt sein lassen; ich sollte aber meinen, daß es dem Directorium nicht schwer fallen wird, sich auch in dieser Hinsicht gehörigen Orts zu rechtfertigen. Fasse ich Alles zusammen und werse ich einen Blick auf die dem Betriebe übergebene Strecke der Bahn von Leipzig bis Zwickau, so glaube ich, darf man wohl das Urtheil aussprechen, daß das Resultat ein befriedigendes ist, sowohl in Bezug auf den Bau der Bahn, als in Bezug auf die bisherigen Betriebsergebnisse. Der Verkehr hat sich auf eine außerordentliche Weise gehoben; die reinen Ueberschüsse, die er gewährt, sind schon jetzt bedeutend; das Unternehmen hat schon im Jahre 1844, als die Bahn erst bis Crimmitschau befahren wurde, mit einem reinen Gewinne von 83,000 Thlr. abgeschlossen, und es ist anzunehmen, daß dieser Reinertrag im verflossenen Jahre sich noch bedeutend höher gestellt habe und fortwährend erhöhen wird, je mehr der Verkehr