

finde. Man wird es daher fortan mehr als einen Erfahrungssatz betrachten dürfen, daß bei einer Gebirgsbahn die Meile durchschnittlich für eine geringere Summe, als 500,000 Thaler, nicht hergestellt werden kann. Wenn man sich hieran hält, so stellt sich der Anschlag für die sächsisch-bairische Bahn in einem ganz andern Lichte dar, als er auf den ersten Blick erscheint, und ich sollte meinen, daß, wenn dies in's Auge gefaßt wird, sich auch die Ansichten über die unverhältnißmäßige Kostspieligkeit der sächsisch-bairischen Bahn wesentlich modificiren müßten.

Präsident Braun: Ich habe zuvörderst den Antrag, den der Abgeordnete Joseph gestellt hat, zur Unterstützung zu bringen.. Dieser Antrag lautet so: „1) Daß gegen die Bewilligung der jetzt geforderten Staatsunterstützung der sächsisch-bairischen Eisenbahncompagnie die Bedingung: „„speciellen Rechnungsberichts über ihre Ausgaben und einen Voranschlag derselben der Regierung zur Genehmigung und Justification vorzulegen““ gestellt und 2) die Regierung um die diesfallige Mittheilung an die spätern Ständeversammlungen ersucht werden möge.“ Ich frage die Kammer: ob sie diesen Antrag des Herrn Abgeordneten unterstütze? — Wird hinreichend unterstützt.

Präsident Braun: Es hat der Abgeordnete Poppe das Wort.

Abg. Poppe: Das Gutachten der Deputation hat in der viertägigen Discussion so wenig Angriffe erfahren, daß ich von dieser Seite keine Veranlassung habe, mich darüber auszusprechen. Ich habe mir nur das Wort erbeten, um im Allgemeinen auf einige etwas sehr scharfe Erörterungen zurückzukommen, die über die sächsisch-bairische Eisenbahnverwaltung gemacht worden sind, und worunter sich die von dem Abgeordneten Joseph zuletzt angestellten besonders auszeichnen. Ich bin weit entfernt, und es ist in mir nie das Verlangen, irgend etwas zu vertheidigen, wozu ich mich nicht in jeder Hinsicht gedrungen fühle. Daher werde ich es auch nicht unternehmen, zu sagen, daß bei dem Baue der bairischen Eisenbahn Alles so geschehen ist, als es hätte geschehen sollen, insbesondere hat, was so eben der Herr Regierungscommissar sehr richtig hervorgehoben, bei dem Bahnhofe in Leipzig durch manches an Luxus Grenzende sich die Ungunst des Publicums nicht mit Unrecht bemerkbar gemacht. Indessen, meine Herren, die Sache scheint bedeutender, als sie in Wirklichkeit vorhanden, und da man so gern geneigt ist, wo einmal ein Tadel sich findet, manches andere Unrichtige dazuzugesellen, so ist es auch seit einiger Zeit der sächsisch-bairischen Eisenbahn ergangen. Das Directorium hat bereits so viel darüber gehört, was nicht an das Schmeichelhafteste grenzt, daß, wenn es nöthig gewesen wäre, dasselbe darauf aufmerksam zu machen, diese Fehler zu verbessern, dies schon seit Monaten genügend erreicht wäre. Daß ich in dem, was ich in Bezug auf die allgemeine Critik sagte, nicht Unrecht habe, will ich zum Theil dadurch beweisen, was der Abgeordnete Joseph, der sehr gut unterrichtet zu sein

meint, von dem Bahnhofe in Gößnitz sprach. Ich kann versichern, daß dieses Gebäude der Bahnverwaltung nicht angehört, und ob es daher leer steht oder nicht, kann ihr wohl gleichgültig sein. Wie es hier ist, so ist's auch mit vielem Andern. Ich bin, wie vielleicht ein großer Theil der Herren wissen wird, Mitglied des Ausschusses der sächsisch-bairischen Eisenbahn, und ich und 23 sehr ehrenwerthe Männer, die von den Actionairen gewählt wurden, müßten uns schämen, wenn in irgend einer Beziehung in diesem Umfange die Critik wahr wäre, die man über die Verwaltung der sächsisch-bairischen Eisenbahn ausgesprochen hat. Ich hoffe, meine Herren, Sie können mir so viel vertrauen, und wohl glauben, daß ich in Bezug auf das Rechnungswerk genau mit dieser Angelegenheit vertraut bin, und hätte ich dieses Vertrauen bei Ihnen nicht, so würden Sie in der Vorlage der Staatsregierung finden, welche es deutlich zu erkennen giebt, daß die Ueberschreitung incl. des übel angeschriebenen Bahnhofs in Leipzig auf den 9 Meilen langen Tract von Leipzig nach Grimmitzschau gegen den Voranschlag eine Summe von nur circa 190,000 Thlr. beträgt. Wer nur irgend mit den Eisenbahnbauten bekannt ist, wird fühlen, daß das nicht ein Gegenstand ist, der zu diesen scharfen Urtheilen eine wohl zu rechtfertigende Veranlassung geben kann. Die Actionaire sind nach meinem Dafürhalten in diesem Augenblicke und für die nächste Zeit viel mehr bei dieser Bahn theilhaftig, als es die Staatsregierung sein kann, und sehen diese ein, daß die Eisenbahnverwaltung nicht so ist, wie sie sein soll, so haben sie durch die Statuten das sicherste und kräftigste Mittel, sich dagegen zu verwahren. Bisher ist das nicht erfolgt, und also damit der Beweis geliefert, daß, wenn sie auch etwas zu klagen haben, doch nicht in der Weise, als es hier, ich leugne nicht, zu meinem Bedauern erfolgt ist. Der Versicherung können Sie aber unter allen Umständen trauen, daß das Directorium aus 5 Männern besteht, die in jeder Beziehung höchst ehrenwerthe, tüchtige, der Angelegenheit mit höchster Bereitwilligkeit und Liebe sich hingebende und sonst Männer sind, die allen Anspruch haben, daß sie nicht in einer Weise getadelt werden, die jeden andern, selbst weniger ehrenwerthen Mann bitter beleidigen und schwer kränken müßte.

Abg. Joseph: Zuvörderst habe ich ein Mißverständnis aufzuklären, was mir nach der Erklärung des Herrn Regierungscommissars obzuwalten scheint. Ich habe nicht geäußert, daß der Bahnhof im Grimmitzschau der Ueberschwemmung ausgesetzt sei, sondern dies bezog sich auf die Brückendurchfahrt, welche den Chausseedamm bei Grimmitzschau durchschneidet. Wohl aber habe ich gesagt, daß der Bahnhof bei Grimmitzschau so beschaffen sei, daß das Regenwasser nicht abfließen kann. Dieser Bahnhof mußte deshalb mehrere Male auf kostspielige Weise rectificirt werden, aber vergeblich; man hat vielmehr zu Anlegung von Schleusen schreiten müssen, um das Regenwasser abfließen lassen zu können. Ich habe mich ferner zu vertheidigen gegen die Aeußerung des Abgeordneten Poppe, von dem es mich übrigens gar nicht überrascht, daß er die Bahnverwaltung in der Weise vertheidigt hat, wie es von ihm erfolgt ist. Daß