

verständigen. Das Ministerium hat übrigens von seinem Standpunkte aus nicht zweifelhaft sein können, daß es zur Zeit in dieser Angelegenheit lediglich mit der leipzig-dresdner Eisenbahngesellschaft zu verhandeln habe, und nur diese berufen sei, sich mit den Vorarbeiten zu beschäftigen. In dieser Weise ist auch der hiesige Comité beschieden worden. Der Regierung gegenüber liegt mithin noch vollständig res integra vor.

Vizepräsident Eisenstuck: Ich kann mich hier unmöglich auf eine Erörterung der Rechtsverhältnisse einlassen. Wenn aber die Regierung in Kenntniß gesetzt wurde und diese nicht widersprach, so wird wohl anzunehmen sein, daß sie damals mit der Abtretung einverstanden war. Ich glaube übrigens, daß es dahin kommen wird, ja dahin kommen muß, sich mit der leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie zu vereinigen. Wenn das nicht ist, so müssen die Rechtsverhältnisse salvirt werden.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau): Von Seiten der Deputation ist zu bemerken, daß diese keine Veranlassung hatte, dieses Verhältnisses im Berichte zu gedenken, da davon nichts in der Regierungsvorlage enthalten war; es wird Sache der Ausführung sein, zu bestimmen, mit welcher der beiden Compagnien die Regierung zu verhandeln und in ein Vertragsverhältniß einzugehen haben werde.

Abg. von Thielau: Der geehrte Abg. und Referent hat bereits bemerkt, warum die Deputation über diesen Gegenstand weggegangen ist. Indessen glaube ich, daß es wünschenswerth sei, daß man sich darüber ausspreche, wie man die Rechte, die vorhanden sind, betrachte. Es könnte diese Frage künftig von Wichtigkeit werden. Meiner Ansicht nach hat die Staatsregierung sehr recht, wenn sie behauptet, es könne dieser Privatvertrag sie nichts angehen und sie nicht binden. Denn es wird ein anderes Verhältniß zwischen der Regierung und der leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie eintreten, wenn diese als Inhaberin des Privilegiums anzusehen ist, als es der Fall sein würde zwischen der neuen Compagnie. Die Begünstigungen, welche der Staat den Actionairs hinsichtlich des von ihm zuzuschießenden Kapitals gewähren will, beziehen sich nicht auf den Fall des Baues einer Eisenbahn nach Böhmen als Verlängerung der dresdner-leipziger Bahn an die Grenze, falls dieser Bau in Folge frühern Privilegiums beansprucht wird, und die leipzig-dresdner Compagnie hat als solche durchaus keinen Anspruch auf irgend einen Zuschuß aus Staatskassen. Will sie das Recht beanspruchen, so ist sie auch verpflichtet, die Bahn auszuführen, unter derselben Voraussetzung, wie sie die leipzig-dresdner Bahn ausgeführt hat, d. h. ohne Zuschuß aus der Staatskasse, und daß dieses Verhältniß in salvo bleibt, ist wichtig für die Staatskasse. Denn der Zuschuß aus der Staatskasse setzt, wie erwähnt wurde, die Uebernahme von Verpflichtungen voraus, die die Regierung den Unternehmern ihrer Seite auferlegen wird. Will die leipzig-dresdner Compagnie die Bahn nicht ausführen als Verlängerung der leipzig-

dresdner Bahn bis an die böhmische Grenze, so wird nothwendiger Weise die Regierung das Privilegium als erloschen erklären müssen, aber sie wird nicht genöthigt sein, es auf eine andere Gesellschaft zu übertragen. Ich habe geglaubt, daß es nothwendig sei, sich darüber auszusprechen, damit nicht von Seiten der Kammer geglaubt wird, wenn Niemand etwas dagegen bemerkt, daß die leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie auf einen Zuschuß aus der Staatskasse, oder eine andere Gesellschaft auf ein Privilegium Anspruch habe.

Präsident D. Haase: Es scheint, daß die Kammer über diesen zweiten Punct sich ausgesprochen habe. Wir würden also zu der Berathung in Betreff der sächsisch-schlesischen Bahn übergehen.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau) trägt nun aus dem Berichte das Betreffende vor. (s. Nr. 1. des Anhangs, S. 16 flgd. unter 5.)

Präsident D. Haase: Ich habe zu erwarten, ob Jemand das Wort begehrt.

Stellv. Abg. Gehe: Ich halte diese Eisenbahn für eine der wichtigsten und nothwendigsten im Landesinteresse, und ich gebe meine Gründe ganz kurz an, darin bestehend, daß der Hauptzug des Handels notorisch von Westen nach Osten geht. Der Haupttheil des Handels geht in dieser Richtung, darum ist diese Bahn die nöthigste. Ich werde daher für dieselbe stimmen, selbst wenn sie mit Dpfen verbunden ist, und der mitzutheilende Staatsvertrag nachweisen sollte, daß sich ein pecuniäres Opfer dabei befände, nämlich, daß wir einen Theil der Ausführung dieses Baues auf preussischem Grund und Boden bewirken müßten. Ich glaube, wir kommen besser dabei weg, selbst wenn Opfer damit verbunden sind, wenn wir eine organisch ganze Eisenbahn begründen.

Abg. Claus (aus Chemnitz): Bei der Abstimmung werde ich nicht anderer Ansicht sein als der Abg., welcher so eben sprach, wenn es sich darum handelt, die Einwilligung ständischer Seite zu dieser Bahn zu geben; aber ich kann nicht unterlassen, auf einige von ihm ausgesprochene Worte etwas zu entgegnen, dahin gerichtet, daß nach andern Erfahrungen in anderen Theilen des Landes große Waarenzüge, eigene Fabricate, von Sachsen aus nach anderen Gegenden Deutschlands, und auch selbst über Deutschlands Grenzen hinaus in einer Richtung ihren Weg nehmen, die nicht diejenige ist, welche der Abg. als die hauptsächlichste in unserem, in des Landes allgemeinem Handels- und Gewerbs-Interesse so eben bezeichnet hat.

Präsident D. Haase: Es scheint, daß Niemand mehr darüber sprechen wolle.

Vizepräsident Eisenstuck: Ich muß vor der Hand gegen die Bahn stimmen, und zwar deshalb, es fehlt uns an Unterlagen; man kann nicht übersehen, was auf preussischem Gebiet diese Bahn kostet. Voranschläge hat man nicht, also ins Blaue hinein, — das ist nicht meine Sache. Daher muß ich entgegen treten. Doch dieß hält nicht ab, daß dem gewerbereichen Theile unseres Landes eine Bahn zu Theil werde. Daß