

denklich. Ich kann einmal diese Ueberzeugung nicht theilen, und habe schon früher die Gründe entwickelt, warum die Binnenbahnen gleichsam in die zweite Classe gebracht werden müssen gegen die Bahnen, die an die Grenze anstoßen. Ich habe mich auf Belgien, auf England bezogen, und das hat doch wohl Etwas für sich. Ich muß bemerken, wenn ich den letzten Satz ansehe: „die Modalität der Ausführung der nicht auf Staatsverträgen beruhenden Bahnen bleibt künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten,“ so kommt mir dieß vor, als ob man das, was man für die Chemnitz-riesaer und für die Löbau-zittauer mit einer Hand gegeben hätte, mit der andern Hand wieder nehmen wollte. Die Besorgniß kann ich nur theilen. „Modalität der Ausführung.“ Ja, wenn es geheißen hätte: „Modalität der Theilnahme der Regierung in Aufbringung der Mittel,“ da würde ich mich eher haben damit einverstehen können. Aber diese Ausdehnung: „Modalität der Ausführung,“ macht mich sehr bedenklich. Denn wenn dieser Beschluß von den Ständen gefaßt werden sollte, so ist dem Staate die Hand gebunden, ohne daß er nur mit einer dieser Bahnen nur irgend einen Schritt thun kann, denn es ist uns die Modalität der Ausführung vorbehalten. Aus diesen Gründen kann ich für nichts Anderes stimmen, als für das, was die hohe Staatsregierung vorgeschlagen hat. Das Bedenken, wie es gestellt worden ist, als ob man den künftigen Ständen nicht vorgreifen solle, theile ich gar nicht. Es ist hier gerade so eine Sache, wie wir sie schon mehrmals gehabt haben, wo auf mehrere Jahre hinaus, auf mehrere Finanzperioden hinaus, Etwas geschehen ist, und Niemandem ist eingefallen, hier ein Bedenken zu erheben. Man hat angenommen, die folgende Ständeversammlung werde den Bau genehmigen. Ja, wenn man es in allen abstracten Folgen fortsetzen wollte, wie sie dem Deputationsgutachten unterliegen, so wäre es gar nicht möglich, eine Bahn zu bauen. Wird mit Unterstützung des Staats eine Bahn angefangen, und verweigert die folgende Ständeversammlung die Mittel, so bliebe sie halb gebaut, und halb nicht. Ich will nicht glauben, daß die Deputation damit bezweckt hat, diese Binnenbahnen zu gefährden, aber wenn diese Stelle stehen bleibt, so sind sie gefährdet, und es werden dem öffentlichen Verkehre diese Bahnen gänzlich entzogen.

Präsident D. Haase: Es hat zwar der Herr Referent den Antrag gestellt, allein ich habe nun auch die übrigen Mitglieder der Deputation zu befragen, ob sie dem Herrn Referenten beitreten oder bei ihrem Beschlusse beharren wollen? Der Herr Vorstand hat sich erklärt, und ich habe nun noch den Abg. Poppe zu fragen, ob derselbe bei der Meinung verbleiben wolle, welche die Deputation bei Punct 5. ausgesprochen hat, oder ob derselbe der Meinung des Herrn Vicepräsidenten beitreten wolle?

Abg. Poppe: Wenn ich den Herrn Staatsminister richtig verstanden habe, so ging dessen Ansicht wohl dahin, daß es der hohen Staatsregierung zweifelhaft sein könne, ob nach der Fassung der Deputation diese Flügelbahn von Löbau nach Zit-

tau überhaupt berührt werden könne, weil dadurch die hohe Staatsregierung in Conflict gerathen würde. Da ich aber nach Inhalt des Satzes der Deputation von der Ansicht ausging, daß allerdings die hohe Staatsregierung ermächtigt ist, diese Flügelbahn in dem Vertrage, der mit der Actiengesellschaft beschlossen ist, mit aufzunehmen und nur die Ausführung der nächsten Ständeversammlung vorzubehalten, so würde ich doch wünschen, daß die Art und Weise des Antrags, wie er von der Deputation erfolgt ist, auch festgehalten werde.

Abg. Püschel: Ich muß mich bei nochmaliger Erwägung gegen das Deputationsgutachten und für die Regierungsvorlage erklären.

Abg. von der Planitz: Ich bleibe bei der Fassung des Deputationsgutachtens stehen.

Abg. Römer: Ich habe mich ebenso zu erklären.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau): Ich muß ein Mißverständnis beseitigen. Wenn auch die Regierungsvorlage angenommen würde, so könnte von einer wirklichen Bauausführung auch der zittau-löbauer Bahn in der laufenden Finanzperiode keineswegs die Rede sein, denn über die Ausführung der Binnenbahnen enthält Punct 10. die strictesten Bestimmungen. Es ist keineswegs meine Absicht gewesen, die Bauausführung der Binnenbahnen in der laufenden Finanzperiode zu begünstigen. Es ist mir aber allerdings später der Zweifel beigekommen, es sei das Bedenken des Herrn Finanzministers nicht ganz ungegründet. Ich denke mir die Sache rücksichtlich der löbau-zittauer Flügelbahn so: Es wird eine Actiengesellschaft gebildet für die sächsisch-schlesische Bahn, und dieser die Verpflichtung auferlegt, daß von ihr diese Flügelbahn von Zittau nach Löbau zu erbauen sein wird, zu dem Zeitpunkte, wo es die Regierung verlangt. Nun muß doch, wenn die Staatsregierung einen solchen Vertrag mit der Actiengesellschaft abschließen soll, sie ermächtigt sein, der Gesellschaft zu erklären, daß, wenn die Bauausführung verlangt wird, die Gesellschaft rücksichtlich der Flügelbahn dieselben Vortheile genießen soll, wie rücksichtlich der Hauptbahn. Ob nun die hohe Staatsregierung, wenn wir bei dem Deputationsgutachten stehen bleiben, zu einer solchen Zusicherung ermächtigt sein würde, gebe ich anheim.

Abg. von Thielau: In den nachfolgenden Erklärungen der Deputation über die Art und Weise, wie der Staat sich zu betheiligen hat, ist nirgends ein Unterschied gemacht worden, sondern es soll die Betheiligung des Staates bei allen Unternehmungen eintreten, welche unter Punct 1. bezeichnet sind, und ausdrücklich sind alle die Puncte ausgeschlossen, welche unter Punct 1. nicht begriffen sind. Also kann die hohe Staatsregierung, auch wenn sich heute eine Actiengesellschaft für das Unternehmen Chemnitz-Riesa bilden wollte, solche zu dem Bau autorisiren, aber auf keinen Fall eine Zeichnung der Actien eintreten oder die Ausführung beginnen lassen, ehe von der Ständeversammlung die Mittel bewilligt sind, oder sich über die Modalität des Baues ausgesprochen ist. Wenn der