

vorgehenden Verhältnisse festzustellen, und es dürfte hier genügen, nur die hauptsächlichsten Punkte derselben hervorzuheben.

Es gewährt

Artikel 1 der königlich sächsischen Regierung auch innerhalb der herzoglich sachsen-altenburgischen Lande ein Verbiethungsrecht gegen alle gleichartige, in Verbindung der nämlichen End- und beziehentlich Richtpunkte auf directem Wege zu bezweckende Unternehmungen, sowie eine Zusicherung, daß nicht beabsichtigt werde, die Anlegung von Eisenbahnen zu befördern, welche den Verkehr auf der sächsisch-bayerischen Eisenbahn gefährden oder empfindlich schmälern könnten, mithin eine völlig angemessene scheinende Sicherstellung gegen Concurrenz.

Es überweist

Artikel 2 der königlichen Regierung die ausschließliche Berechtigung, die Bahn zur Transportbeförderung zu benutzen, dagegen auch die Verpflichtung, dieselbe auf eine dem Bedürfnisse des Verkehrs entsprechende Weise einzurichten und zu unterhalten, dabei sachsen-altenburgische Unterthanen wie die eigenen zu behandeln, sowie bei Unterbrechung der Bahnverbindung für baldigste Wiederherstellung derselben und für anderweite Beförderung der bereits übernommenen Transporte zu sorgen.

Auch diese Bestimmungen sind als angemessen und in der Sache selbst liegend zu betrachten.

Gleiches gilt von den in

Artikel 3 enthaltenen Bestimmungen wegen der für die herzogliche Regierung etwa zu befördernden Militärpersonen und Effecten, wegen der dabei zu beobachtenden Modalität und des dafür zu entrichtenden Fahrgeldes. Da letzteres sich auf die jeweilig bestehenden allgemeinen Sätze gründet, die dabei bewilligte Ermäßigung nur der Billigkeit entspricht, welche selbst Privateisenbahnen in dieser Beziehung freiwillig haben eintreten lassen, zugleich auch der regelmäßige Bahnbetrieb vor willkürlichen Störungen gesichert wird, so dürfte auch hierbei etwas nicht zu erinnern sein.

Artikel 4 enthält bloß einige speciellere Bestimmungen in Bezug auf das, in Artikel 5 der Uebereinkunft A. der herzoglichen Regierung vorbehaltenes Recht der Landeshoheit über die in ihrem Gebiete gelegene Bahnstrecke, und ist völlig unbedenklich, ebensowie wenn

Artikel 5 besagt, daß Veränderungen in der Richtung oder Anlage der Bahn, sowie neue Bahnanlagen innerhalb der altenburgischen Lande, der Zustimmung der dortseitigen Regierung bedürfen. Wenn aber in dem zweiten Satze gesagt ist, daß einer gleichen Zustimmung „die Errichtung neuer Stationsplätze und sonstiger Annahme- oder Abgangspunkte, ingleichen eine veränderte Einrichtung des Bahnhofes zu Altenburg und des Anhaltepunktes zu Gößnitz bedürfe“, so läßt sich nicht verkennen, daß hierdurch dem in der ständischen Schrift vom 22. März 1847 enthaltenen Antrage:

„es wolle die hohe Staatsregierung in diesem Vertrage sich die Errichtung geeigneter Anhalteplätze bedingen“,

nicht in der ständischer Seite gewünschten Maße entsprochen worden ist, und es ist auch in der Vorlage (S. 258) der Schwierigkeiten gedacht, welche sich deshalb erhoben haben. Wie die letztere bemerkt, ist hierbei allerdings wohl zunächst

die beabsichtigte Anlage eines Anhaltepunktes bei dem altenburgischen Dorfe Münsa ins Auge zu fassen gewesen, und der Ausschuss muß zur Zeit die dort ausgesprochenen Zweifel theilen, ob es rathsam erscheine, die Errichtung eines Anhaltepunktes für einen so beschränkten Gebrauch, als die Aufnahme und Abladung lediglich von Productenfracht bedingt, vorzunehmen. Bei der Zweckmäßigkeit, welche unstreitig ein mit allen Befugnissen versehener Anhaltepunkt in der dortigen Lage für den Bahnbetrieb bieten würde, ist es sehr zu bedauern, daß der ständische Antrag nicht vollständiger erreicht worden. Allerdings ist aber einerseits unleugbar, daß der königlichen Regierung bei den diesfälligen Verhandlungen ein wirksames Compelle um so weniger zu Gebote stand, als es dringlich war, dieselben in Betreff der Uebernahme der Bahn überhaupt baldigst zum Schlusse zu bringen, und einem Umstande, der vergleichungsweise doch immer nur von geringerer Wichtigkeit erscheint, eine verzögernde Einwirkung dabei nicht gestattet werden konnte; andererseits aber ist auch wohl zu erwarten, daß die herzoglich altenburgische Regierung selbst sich der Ueberzeugung nicht werde verschließen können, daß den durch die Natur der Dinge gerechtfertigten und gebotenen Verhältnissen nicht dauernd widerstrebt werden könne, daß die Anlegung zweckmäßiger Anhaltepunkte ebenso für die Anwohner wie für die Eisenbahnunternehmung selbst von dem größten Interesse und die Betriebsverwaltung am Meisten in der Lage sei, das desfallsige Bedürfnis zu würdigen, und daß daher erneuerte Vorstellungen der königlich sächsischen Regierung dennoch zuletzt Eingang finden werden.

In dieser Erwartung glaubt der Ausschuss durch einen später zu stellenden Antrag dem zu genügen, was die Lage der Sachen erheischt oder zuläßt. Der diesseits durch

Artikel 6 zugestandene Anschluß anderer Eisenbahnen an die sächsisch-bayerische auf herzoglich altenburgischem Gebiete erscheint völlig gerechtfertigt, da durch Artikel 1 der Ausschluß von Concurrenzbahnen bereits ausgesprochen ist und der Anschluß nichtconcurrirender nur von erwünschten Folgen sein kann.

Artikel 7 überweist die aus der Expropriation für die Bahn auf sächsisch-altenburgischem Gebiete entspringenden Rechte und Verbindlichkeiten auf die königliche Regierung und trifft zugleich Bestimmung, wie es eventuell wegen mehr expropriirten, oder annoch etwa zu expropriirenden Grundes und Bodens gehalten werden solle, und es dürfte dagegen ein Einwand nicht zu erheben sein.

Zufolge

Artikel 8 verbleibt die Criminal- und Civilgerichtsbarkeit auf der im Altenburgischen gelegenen Bahnstrecke der dortigen Regierung; hierbei sowie bei den Feststellungen

Artikel 9 in Betreff derjenigen Behörden und Gesetze, von und nach welchen Ansprüche gegen den königlich sächsischen Staatsfiscus, als Eigenthümer der sächsisch-bayerischen Bahn innerhalb des Altenburgischen Gebietes, zu erheben sind, und in

Artikel 10 bezüglich der Gültigkeit der Gesetze und Verordnungen der königlich sächsischen Regierung in Eisenbahnangelegenheiten auch auf der jenseitigen Strecke der sächsisch-bayerischen Bahn, findet der Ausschuss keinerlei Bedenken.

Artikel 11 behält der königlichen Regierung die Bestim-