

mung der Transportpreise ausschließlich vor, jedoch unter der Bedingung, daß dieselben Grundsätze, wie auf diesseitigem Gebiete, so auch auf dem jenseitigen, und überhaupt völlige Parität zwischen den beiderseitigen Unterthanen beobachtet und daß der Tarif und der Fahrplan der herzoglichen Regierung zeitig mitgetheilt werden sollen, auch auf eine jedenfalls täglich dreimalige Fahrt zwischen Altenburg und Leipzig, resp. Zwicau Rücksicht zu nehmen sei.

Durch

Artikel 12 verspricht die herzogliche Regierung dem Betriebe der sächsisch-bayerischen Eisenbahn thunlichste Unterstützung und nachdrückliche Ahndung der Uebertretung der damit in Verbindung stehenden Vorschriften.

Artikel 13 reservirt den altenburgischen Behörden die Ausübung der Sicherheits- und Wohlfahrtspolizei, die Ueberlassung geeigneter Localitäten auf den Bahnhöfen zu Polizeibureaus und unentgeltliche Beförderung der im Dienste reisenden Polizeibeamten.

Der Ausschuß hat zu diesen Bestimmungen keine Bemerkung zu machen; eben so wenig zu

Artikel 14, welcher festsetzt, daß die herzogliche Regierung im Fall der Unterbrechung des Bahnbetriebes durch außerordentliche Ereignisse die geeigneten Anordnungen provisorisch zu verfügen habe,

und zu

Artikel 15, in welchem die Handhabung der Fremdenpolizei auf die abgeschlossenen und noch abzuschließenden Verträge verwiesen wird,

noch auch zu

Artikel 16 und der darin enthaltenen Bestimmung, daß die Bahnpolizei einstweilen nach dem gegenwärtig in Anwendung befindlichen provisorischen Regulativ gehandhabt, über eine definitive Erlassung eines solchen aber weitere Vereinbarung getroffen werden solle.

Der

Artikel 17 stipulirt für die Dauer des zwischen den Regierungen von Sachsen und Sachsen-Altenburg geschlossenen Postüberlassungsvertrages, vom 31. Juli 1847 an, eine der letztgenannten zu gewährende Entschädigung für den Ausfall der herzoglichen Postregaleinkünfte, von 400 Thalern pro Meile der bisherigen Postroute im altenburgischen Gebiete, oder von 1500 Thalern jährlich. Nach der vom königlichen Herrn Commissar gegebenen Erläuterung basirt sich diese Bestimmung auf die Postentschädigung, welche die frühere sächsisch-bayerische Eisenbahn-Compagnie zu zahlen hatte, von resp. 650, 780 oder 1000 Thaler pro Meile, je nach dem Ergebnis der Erträge der Bahn (Gesetz- und Verordnungsblatt vom Jahre 1843 pag. 36). Da es nicht zweckmäßig scheinen konnte, diese Leistung ferner von dem Ertrage der Bahn abhängig zu machen, da dann auch der altenburgischen Regierung eine Controle hierbei einzuräumen gewesen wäre, so wurde der Durchschnittsbetrag von 800 Thaler pro Meile festgestellt, der aber nach dem Postüberlassungsvertrage zwischen Sachsen und Altenburg wieder zu theilen ist, so daß also letzterem nur 400 Thaler jährlich für die Dauer jenes Vertrages zu entrichten sind. Der Ausschuß hält nicht dafür, eine Erinnerung hiergegen zu stellen.

Durch

Artikel 18 wird thunlichste Rücksichtnahme auf alten-

burgische Staatsangehörige bei den für die altenburgische Bahnstrecke erforderlichen Anstellungen zugesichert und hinsichtlich des persönlichen Gerichtsstandes der Beamten und ihrer Heimathsangehörigkeit das Nöthige angeordnet.

Artikel 19 spricht aus, daß die zur Eisenbahnverwaltung gehörigen und auf dem königlichen Staatsfiscus zustehendem Areal errichteten Gebäude von der Grundbesteuerung und Einquartirung frei bleiben, was als ein nicht unwesentliches Zugeständniß bezeichnet werden kann.

In dem

Artikel 20 wird festgesetzt, daß Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, sowie durch außerordentliche Ereignisse bedingte zeitweilige Unterbrechung des Bahnbetriebes, nur dann dem königlichen Staatsfiscus einen Anspruch auf Entschädigung gewähren, wenn den durch Krieg Beschädigten überhaupt ein solcher zugestanden werden sollte.

Artikel 21 besagt, daß eine besondere Verständigung unter den beiden Regierungen zu erfolgen habe, wenn die königlich sächsische beabsichtigen sollte, die Bahn oder den Bahnbetrieb zeitweilig an Andere zu überlassen;

Artikel 22 stellt eine weitere Verständigung in Aussicht, um den Geschäftsverkehr in Eisenbahnangelegenheiten zwischen den herzoglich altenburgischen Behörden und Unterthanen, und den königlichen Behörden zu erleichtern, während

Artikel 23. für den Fall von Meinungsverschiedenheiten über diese Uebereinkunft eine schiedsgerichtliche Entscheidung und endlich

Artikel 24. bestimmt, daß diese Uebereinkunft gleichzeitig mit der über die Abtretung des sachsen-altenburgischen Antheiles der sächsisch-bayerischen Eisenbahn in Wirksamkeit zu treten habe.


Bei allen diesen in Artikel 18 bis mit 24 angeführten Bestimmungen ist dem Ausschusse, wie auch bei den früher angezogenen irgend ein wesentliches Bedenken nicht beigegeben, und derselbe sieht daher im Falle, der Kammer vorzuschlagen, sie wolle beschließen:

den Seitens der Staatsregierung mit der herzoglich-sachsen-altenburgischen Regierung abgeschlossenen, unter A. und B. der Vorlage mitgetheilten Uebereinkünften die in der ständischen Schrift vom 22. März 1847 vorbehaltene nachträgliche Genehmigung zu ertheilen,

sodann aber:

die Staatsregierung zu veranlassen, mit allen ihr zu Gebote stehenden zulässigen Mitteln darauf ferner hinzuwirken, daß dem in der mehrgedachten ständischen Schrift enthaltenen Antrage, sich die Errichtung geeigneter Anhaltspunkte zu bedingen, in vollständigerer Weise als bisher Genüge geschehe.

3.

Den in der ständischen Schrift vom 22. März 1847 niedergelegten Anträgen wegen zweckmäßiger Organisation der Verwaltung der sächsisch-bayerischen Eisenbahn erklärte die Staatsregierung, Inhalts der Vorlage  (S. 253), soweit es Punkt

1 und 2 betrifft, entsprochen zu haben, und der Ausschuß