

der königlich preussischen Regierung mindestens einigen Zweifel zuzulassen scheint.

Artikel 2 des Vertrages besagt, daß die königlich preussische Regierung, von der Ansicht ausgehend, daß das Unternehmen wesentlich als ein preussisches zu betrachten, bereit sei, mit der thüringischen Eisenbahngesellschaft, welche die Vorarbeiten bereits besorgt habe, die weiteren Verhandlungen wegen der Ausführung einzuleiten, dieser auch die Concession dazu zu ertheilen, wozu die sächsische Regierung sich ebenfalls verpflichtet.

In Artikel 3 verspricht die preussische Regierung die schließliche Erklärung der thüringischen Gesellschaft über die Ausführung sobald als möglich veranlassen und der sächsischen Regierung unverweilt und spätestens bis zum 1. October 1848 davon Mittheilung machen zu wollen. Falls aber jene Gesellschaft den Bau nicht übernehmen wolle, werde die preussische Regierung einer andern zusammentretenden, in ihrem Gebiete domicilirenden Gesellschaft die Concession ertheilen, was dann gleicherweise auf Seite Sachsens zu geschehen habe.

Sollte aber weder die thüringische Gesellschaft die Ausführung übernehmen, noch bis zum 1. April 1849 eine andere Gesellschaft zu diesem Zwecke sich gebildet haben,

„so wollen die hohen contrahirenden Regierungen alsdann darüber weiter in Berathung treten, auf welche Weise das Unternehmen baldmöglichst zur Ausführung zu bringen sei.“

Daß durch die hier angezogenen Bestimmungen dem ständischen Antrage vom 23. März 1847 unter 1, welcher besagt: „es sei die Entscheidung der Frage, ob die fragliche Eisenbahnverbindung vom Staate oder einer Privatgesellschaft auszuführen sei, der Vereinbarung mit der nächsten Ständeversammlung überlassen,“ nicht entsprochen wird, erscheint eben so zulässig als gerechtfertigt, da in dem weiteren Antrage sub 3 ausdrücklich hinzugefügt wird, daß „wenn es in Folge des mit der königlich preussischen Regierung abzuschließenden Staatsvertrages ganz unvermeidlich sein sollte, einer jenseitigen Gesellschaft Concession zuzugestehen, diese unter Vorbehalt des Rückkaufsrechts zu ertheilen sei,“ und da es nicht bezweifelt werden kann, daß eine solche Unvermeidlichkeit vorgelegen hat, während das Rückkaufsrecht in Artikel 20 vorbehalten worden ist. Zu bedauern ist aber sehr, daß, gegenüber diesem Zugeständniß an die preussische Regierung, von dieser nicht die Feststellung einer bestimmten Frist für die Ausführung der Bahn hat erlangt werden können, da von diesem Umstande die völlige Ungewißheit sich herschreibt, in welcher die ganze Angelegenheit sich jetzt befindet. Denn die ausweichenden Erklärungen preussischer Seite auf die von Sachsen aus gemachten Vorschläge, um die Sache zu einer endlichen Entscheidung und zum Abschlusse zu bringen, welche schließlich nur auf die Bereitwilligkeit, zu neuen Verhandlungen auf Grundlage Artikel 3 des Vertrags vom 6. März 1848 zurückzukehren, hinauslaufen, lassen, verbunden mit den eben so hinhaltenden Antworten und anderweiten Vorschlägen der thüringischen Eisenbahngesellschaft, nur zu deutlich erkennen, daß es an der vollen Aufrichtigkeit der Bereitwilligkeit mangelt, die bei dem Abschlusse des gedachten Vertrages zu wünschen gewesen wäre.

Unter diesen Verhältnissen kann nur beklagt werden, daß die sächsische Staatsregierung ein zu unbedingtes Vertrauen in die Intentionen der preussischen gesetzt und es deshalb für unnöthig gehalten zu haben scheint, von demjenigen Com-

pelle vollen Gebrauch zu machen, welches sie besaß, ehe die Concession an die Berlin-Anhaltische Gesellschaft zur Ausführung der Güterbogkessiesauer Eisenbahn auch auf sächsischem Gebiete ertheilt wurde. Da der Bau dieser Anschlußbahn auf dem preussischen Territorium in Angriff genommen und fast zur Vollendung gediehen war, so konnte eine Befürchtung, das allerdings auch im diesseitigen Interesse liegende Zustandekommen dieser Verbindung durch eine längere Verweigerung der Concession zu gefährden, gar nicht mehr Platz finden, und es lag jederzeit in der Hand der Regierung, durch die Concessionirung die Vollendung der Bahn herbeizuführen, die nicht liegen bleiben konnte, ohne dem preussischen Eisenbahninteresse den empfindlichsten Nachtheil zu verursachen. Ohne Zweifel würde daher auch bei längerem Festhalten dieses Compelle die preussische Regierung sich haben geneigter finden lassen, den Wünschen Sachsens in Bezug auf die Thüringer Verbindungsbahn Rechnung zu tragen, als es jetzt der Fall ist, nachdem sie das Interesse ihrer Angehörigen gesichert sieht.

Eine Beurtheilung dieses Verfahrens preussischerseits mag um so mehr dahingestellt bleiben, als, wie die Sachen jetzt liegen, nichts übrig ist, als auf dem einzig noch offenen Wege der Unterhandlungen und in der Hoffnung, daß Preussen zu billigeren Ansichten zurückkehren möge, das jetzt sehr in die Weite gerückte Ziel dennoch zu verfolgen. Die Vorschläge des Directoriums der Thüringer Eisenbahngesellschaft, deren die Vorlage S. 281 erwähnt, wegen Einrichtung durchgehender Züge für Personen und Güter zwischen Leipzig und Frankfurt, würden nur einen sehr unvollkommenen Ersatz für die Ermangelung einer unmittelbaren, directen Verbindung bieten, und die damit verknüpfte Bedingung, sächsischerseits von letzterer alsdann abzusehen, läßt den Zweck nur zu sehr durchscheitern, so daß die Weigerung der Regierung, darauf irgendwie einzugehen, wenn nicht eine sicherstellende Gegenbedingung angenommen werde, vollkommen sich rechtfertigt.

Die Staatsregierung spricht in der Vorlage die Absicht aus, den angedeuteten Weg der erneuerten Unterhandlungen zu betreten; um derselben dabei, in Betracht der Wichtigkeit des Zweckes, möglichst freie Hand zu gewähren, glaubt der Ausschuß der Kammer anrathen zu dürfen, zu beschließen:

eine Erklärung dahin abzugeben, daß sie erwarte, die Staatsregierung werde die Unterhandlungen in Betreff der thüringischen Verbindungsbahn baldigst wieder anknüpfen und mit möglichster Thätigkeit und Energie zu fördern bemüht sein;

daß sie ferner in der Ueberzeugung, das Interesse des Staates werde nach Möglichkeit wahrgenommen werden, die Regierung dabei an bestimmte Normen oder Bedingungen nicht binden wolle und über den Fortgang derselben baldigst anderweiten Mittheilungen entgegensehe.

Präsident Cuno: Verlangt Jemand über diese Angelegenheit das Wort?

Abg. Cramer: Ich muß mir bezüglich der thüringischen Verbindungsbahn eine Anfrage an den Ausschuß erlauben. Ich möchte nämlich wissen, was er meint, wer die thüringische Verbindungsbahn, wenn die preussische Regierung noch dazu geneigt sein sollte, übernehmen soll, ob der Staat oder eine Privatgesellschaft, vielleicht die Leipzig-Dresdner Eisenbahn?