

Ich ersuche den Herrn Präsidenten ergebenst, die Kammer zu fragen, ob sie vom Vorlesen der Beilage P R absehen wolle?

Präsident Haberkorn: Will die Kammer vom Vorlesen der Beilage \*) absehen? — Einstimmig Ja.

Ist auch der Herr Staatsminister damit einverstanden? (Derselbe erklärt sein Einverständnis.)

Referent Eichorius: Der Bericht der zweiten Deputation über dieses allerhöchste Decret lautet:

Nachdem das in der Ueberschrift bezeichnete königliche Decret in der 101. öffentlichen Sitzung der Zweiten Kammer zur Begutachtung an die zweite Deputation gewiesen worden war, so hat dieselbe den Inhalt sorgfältiger Erwägung unterzogen, sich mit den Herren Regierungskommissaren darüber vernommen und beehrt sich nunmehr, hierüber allenthalben folgenden Bericht zu erstatten.

Da jedoch die Deputation zu einer einstimmigen Beschlusfassung über die vorliegende Frage nicht zu gelangen vermocht hat, so vertritt dieser Bericht nur die Ansichten der Majorität (der Herren Abgg. Dr. Hertel, Vicepräsident Dehmichen, Seiler, Dr. Both und des Referenten), während die Minorität (die Herren Abgg. May und Gehe) auf das beifolgende Separatvotum Bezug nimmt. —

(Staatsminister Freiherr v. Beust tritt ein.)

Ich gestatte mir hier beizufügen, daß der Vorsitzende der Deputation, Herr Staatsminister Georgi, bei den Beratungen dieser Angelegenheit zwar gegenwärtig gewesen ist, nicht mehr aber bei der definitiven Beschlusfassung und der Genehmigung des Berichts, weshalb seiner im Berichte nicht gedacht ist. Im Berichte heißt es weiter:

Mit Recht ist in der Beilage P R zu dem königlichen Decrete hervorgehoben worden, daß eine Verbindung der westlichen Staatseisenbahnen über das Boigtland mit Böhmen schon seit geraumer Zeit die Aufmerksamkeit der Regierung, wie das lebhafteste Interesse der betroffenen Landestheile diesseits und jenseits der Grenze in Anspruch genommen habe.

Wie man aber der Regierung nur dankbar sein kann, wenn dieselbe bestrebt gewesen ist, die nöthigen Unterlagen für eine solche Schienenverbindung, beziehentlich unter Einvernehmen mit der k. k. österreichischen Regierung, schon zu einer Zeit zu beschaffen, in welcher die Möglichkeit der Ausführung noch in weiter Ferne zu liegen schien, so haben andererseits auch die betheiligten sächsischen Staatsangehörigen bereits seit einer Reihe von Jahren sich bemüht, die Nothwendigkeit einer solchen Bahnanlage klar zu machen und auf deren Wichtigkeit für die Interessen ihrer Heimath sowohl, als des gesammten Vaterlandes hinzuweisen. Zeugniß dafür geben die zahlreichen, bei gegenwärtigem Landtage eingegangenen Petitionen, welche sich für eine derartige Schienenverbindung aussprechen und welche in dem einen Ziele zusammentreffen, einen directen Eisenbahnverkehr zwischen dem Boigtlande und zunächst

Böhmen herbeizuführen. Freilich gehen die Petitionen darin weit auseinander, daß dieselben sehr verschiedene Richtungen der Bahn innerhalb der sächsischen Landesgrenzen bevormorten; es wird sich weiter unten die Nothwendigkeit herausstellen, über diese verschiedenen möglichen Bahnlinien sich eingehender zu verbreiten.

Im Allgemeinen ist vorauszuschicken, daß es sich gegenwärtig wieder um eine auf Staatskosten zu erbauende Eisenbahn handelt, womit auch die sämmtlichen Petitionen übereinstimmen. Zwar ist in einer derselben, in der

Petition des provisorischen Comité's zu Plauen, Schilbach, Delsnik, Adorf, Markneukirchen und Bad Elster, vom 26. Januar d. J.

eventuell auch auf die Unterstützung einer für den Bau sich etwa bildenden Privatactiengesellschaft, sei es durch eine Zinsengarantie zu 4 Procent, sei es durch Entnahme einer Anzahl von Actien, hingedeutet worden. Abgesehen aber davon, daß die Verwirklichung einer solchen Idee von keiner Seite angeregt worden ist, glaubt auch die Deputation allseitiger Zustimmung der geehrten Kammer zu begegnen, wenn sie sich jedes weitem Eingehens auf eine derartige Möglichkeit enthält. Denn bereits seit mehreren Landtagen haben sich Regierung und Stände in der Anschauung begegnet, daß, wenn einmal die Nothwendigkeit einer neuen Bahnlinie als zweifellos erkannt worden sei, dann eine Ausführung derselben auf Kosten des Staates vor der einer Privatgesellschaft für einen solchen Tract zu ertheilenden Zinsengarantie unbedingt den Vorzug verdiene. Mögen auch Einzelne theoretisch hierüber anderer Meinung sein, für die praktisch jetzt vorliegende Frage ist die Ansicht der beiden gesetzgeberischen Factoren als feststehend anzunehmen und es dürfte unthunlich erscheinen, gegenwärtig einen Principienstreit in dieser Richtung anzuregen.

Wenn es sich aber weiter fragt, ob überhaupt in jetziger Zeit und bei der Finanzlage des Landes die Erbauung einer neuen Staatseisenbahn und somit eine Vermehrung der Staatsschuld zu diesem Zwecke als thunlich erscheine, so hat die Deputation, um Wiederholungen zu vermeiden, lediglich auf ihren Bericht über das königliche Decret vom 7. December 1860, eine weitere Eisenbahnverbindung für das obere Erzgebirge betreffend, zu verweisen, in welchem diese Frage von der dortigen Majorität der Deputation bejahend beantwortet worden ist.

Herr Abg. Seiler erklärte in dieser Beziehung, daß er die vom Minoritätsgutachten über die Chemnitz-Anna-berger Bahn gegen die Erbauung neuer Staatsbahnen in gegenwärtiger Finanzperiode geltend gemachten Gründe, welche er dort mit vertrete, bei der Begutachtung des vorliegenden Decrets nicht für maßgebend erachte. Denn es handle sich gegenwärtig nicht um eine Binnenbahn zu Erweckung erhöhter Gewerbtätigkeit und Erleichterung des Verkehrs, deren Ausführung auch später mit gleichen Aussichten auf Erfolg bewirkt werden könne, sondern um eine wichtige Verbindung Sachsens mit dem Eisenbahnsystem Süddeutschlands, welche die Ertragsfähigkeit der Staatsbahnen sichern und erhöhen werde und bei deren Herstellung möglicherweise Gefahr im Verzuge liegen könne.

Indem also die Majorität der Deputation, wenn auch zum Theil von verschiedenen Gesichtspunkten aus, eine übereinstimmende Anschauung über die gegenwärtige Vorlage gewonnen hat, so hat man im Allgemeinen

\*) S. dieselben am Schluß dieser Nummer.