

bei Schönfeld in die Großenhain-Cottbuser Bahn einmünden und hier vorläufig ihren Abschluß finden könne.

„Pflichtet die Kammer bei?“

Einstimmig: Ja.

Ferner ist jenseits beschlossen worden:

2. durch diesen Beschluß die Petition des Eisenbahncomités und des landwirthschaftlichen Vereins zu Radeburg für erledigt zu erklären.

„Tritt die Kammer auch hier dem jenseitigen Beschlusse der Zweiten Kammer bei?“

Einstimmig: Ja.

Im Berichte heißt es weiter:

XXXV. Meissen = Lommahsch = Ostrau = Mügeln = Leipzig.

XLII. Meissen = Lommahsch = Großbothen = Weissenfels. Dresden = Wilsdruff = Mügeln = Leipzig.

(Ba. Seite 548 des Decrets.)

Eine dritte Bahnverbindung zwischen Leipzig und Dresden und für dieses Project verschiedene Concurrenten auf einmal? Ist das nöthig? Liegt hierfür irgendwelches Bedürfnis vor? So fragt wohl Jeder, der obige Ueberschriften liest, so muß die geehrte Kammer sich fragen, bevor sie ihr Botum abgibt, so hat auch die Deputation sich sehr ernstlich gefragt.

Doch bevor die wichtige und nicht eben leicht zu lösende Bedürfnisfrage erörtert wird, ist es nöthig, vorweg noch eine formelle Vorfrage zu erledigen.

Das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie hat in Bezug auf die beiden Projecte XXXV und XLII durch Eingaben vom 25. November und 12. December 1872 eine Rechtsverwahrung, beziehentlich einen Protest erhoben und ein Verbotungsrecht geltend zu machen versucht.

Die Finanzdeputation der Zweiten Kammer hat sich von der ersten Deputation der Zweiten Kammer ein Rechtsgutachten darüber erbeten, ob jene Rechtsverwahrung begründet erscheine und die Existenz eines solchen Verbotungsrechts anzunehmen sei.

Die jenseitige erste Deputation hat diesem Ersuchen entsprochen und unter dem 23. Januar ihr Gutachten abgegeben, welches dem jenseitigen Eisenbahnberichte Y vom 12. Februar als Beilage A angefügt und auf S. 485 bis 495 zu lesen ist.

Die unterzeichnete Deputation hatte sich nun zuerst die Vorfrage zu stellen, ob auch sie diesen Weg einschlagen solle. Sie hat diese Frage aber verneinen zu müssen geglaubt.

Zu dieser verneinenden Beantwortung ist die Deputation keineswegs aus der Ueberzeugung gelangt, daß ihr größere Rechtskenntniß beizubringen, als der jenseitigen Finanzdeputation, sondern weil sie von der Anschauung ausging, daß es sich hier nicht um eine staats-, sondern rein privatrechtliche Frage handelt, daß demnach eine Entscheidung weder durch ein Gutachten einer oder beider „ersten Deputationen“, noch durch das Botum einer oder

beider Kammern, ja selbst nicht einmal durch Uebereinstimmung der Staatsregierung mit der gesammten Ständeversammlung erfolgen könne, sondern daß ein Streit darüber, ob der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie ein Verbotungsrecht zusteht oder nicht, lediglich auf dem ordentlichen Rechtswege ausgefochten werden kann.

Die Deputation mußte sich sagen: die Staatsregierung hat ohne allen Zweifel in gutem Glauben gehandelt, als sie von der Voraussetzung ausging, es stehe der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie jetzt kein Verbotungsrecht mehr zu, und sie wird auch bei dem ferneren Vorgehen in dieser Angelegenheit jedenfalls nach bestem Wissen und Gewissen handeln und die Verantwortung dafür zu übernehmen haben.

In der 127. öffentlichen Sitzung der Zweiten Kammer hat der Herr Finanzminister infolge einer Anfrage des Herrn Abg. Jordan folgende Erklärung abgegeben:

„Wir können nur erklären:

daß wir nach unserer gewissenhaften Ueberzeugung und nach Prüfung aller einschlagenden Verhältnisse und auf Grund vorheriger Verhandlungen der Ansicht sind, daß der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie ein Verbotungsrecht gegen die jetzt projectirten Bahnen nicht zusteht und wir uns zur Unterstützung unserer Ansicht auch auf das Gutachten berufen, was die Majorität der ersten Deputation dieser Kammer abgegeben hat.“

Die unterzeichnete Deputation glaubte also bei dem von ihr zu erstattenden Gutachten auf das vermeintliche Verbotungsrecht der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft gar keine Rücksicht nehmen zu sollen. Steht ein solches der Gesellschaft zu, so muß sie den Rechtsweg betreten, um es geltend zu machen, und sollte sie diesen Proceß gewinnen, nun, dann wird die Regierung vielleicht genöthigt sein, den gegenwärtig vorliegenden Concessionsgesuchen gegenüber eine andere Entscheidung zu treffen, als sie gethan haben würde, wenn die Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie unterlegen wäre.

In jedem Falle berührt diese Frage die von der Ständeversammlung zu fassenden Beschlüsse gar nicht. Dieselben gehen selbstverständlich von der Voraussetzung aus, daß ein Verbotungsrecht nicht existirt.

Sollte es wider alles Erwarten der mehrgenannten Gesellschaft gelingen, dasselbe nachzuweisen, so kann selbstverständlich die königl. Staatsregierung an die von den Kammern gefaßten Beschlüsse nicht mehr gebunden sein.

So viel über diese Vorfrage.

Die Deputation wendet sich nun zur Erörterung der Bedürfnisfrage.

Nach Ansicht der Deputation muß auch hier jedenfalls unterschieden werden zwischen dem Bedürfnis nach einer dritten Verbindungslinie zwischen Dresden und Leipzig, und dem Bedürfnisse, welches die Gegend hat, durch welche diese Bahn führt.

Es kann wohl unbedenklich behauptet werden, daß zwei Schienenverbindungen zwischen Dresden und Leipzig für den großen allgemeinen Verkehr vollkommen ausreichen.

Es ist zwar im Verlauf der Debatte der Zweiten