

ob ich mich eines Ueberhörens der Bemerkung schuldig gemacht hätte. Ich habe aber nachmals wahrgenommen und bestätigt gefunden, daß die Erste Kammer in dieser Sache nach dem Vereinigungsverfahren noch nicht Beschluß gefaßt hat. Meine Anfrage war also vollkommen gerechtfertigt und sollte dazu dienen, eine Lücke in dem Referate auszufüllen, welche ich darin erblickte, daß der Referent nicht angegeben hatte, welchen Beschluß die Erste Kammer nach dem Vereinigungsverfahren gefaßt hat. Nach dieser Bemerkung dürfte sich ergeben, daß der Beschluß unserer Kammer jedenfalls vorzeitig gefaßt ist, weil nach der Landtags-Ordnung in dieser Sache nach dem Vereinigungsverfahren zunächst in der Ersten Kammer Beschluß zu fassen gewesen wäre. Ein solcher Beschluß ist nicht gefaßt worden und ich dürfte dem Herrn Präsidenten anheimgeben, die Kammer zu fragen: ob sie nicht den Beschluß vom vorigen Sonnabend wieder aufheben und später, wenn in der Ersten Kammer Beschluß gefaßt sein wird, die Sache nochmals auf die Tagesordnung gebracht sehen will.

(Die Herren königl. Commissare Geh. Rath von Schimpff und Geh. Finanzrath Wilke treten ein.)

Präsident Haberkorn: Ich setze bei der damaligen Berathung voraus, daß ein Beschluß bereits in der Ersten Kammer gefaßt sei. Sollte sich ergeben, daß das Resultat der Abstimmung der Ersten Kammer ein anderes sein werde, als wir annahmen, so bleibt es nicht ausgeschlossen, noch einmal auf diese Angelegenheit später zurückzukommen.

Wir gehen zur Tagesordnung über, zum anderen Bericht der zweiten Deputation über die königl. Decrete Nr. 111 und 138, das Eisenbahnwesen und die damit in Verbindung stehenden Petitionen betreffend.*)

Referent Heinrich: Der anderweite Bericht der zweiten Deputation lautet:

Die Erste Kammer hat in ihren Sitzungen vom 14. und 15. d. M. die von der diesseitigen Kammer in der Eisenbahnangelegenheit gefaßten Beschlüsse, namentlich soweit sie Staatsbahnbau betreffen, der Hauptsache nach abgelehnt. Denn wenn dieselbe auch wirklich in Bezug auf einige von der Zweiten Kammer zur Erbauung aus Staatsmitteln vorgeschlagene Linien ganz oder theilweise zu gleichem Beschlusse gelangt ist, wenn sie auch einige Eisenbahnprojecte in Uebereinstimmung mit den diesseitigen Beschlüssen zur Concessionirung, andere zur Kenntnisknahme der königl. Staatsregierung empfohlen hat, so ist diese Uebereinstimmung doch der Gesamtheit der diesseits gefaßten Beschlüsse gegenüber von äußerst geringem Belange und auch um deswillen

von geringerem Werthe, weil die Erste Kammer sowohl die diesseits einzelnen, vorzugsweise wichtigen Linien eingeräumte Priorität, als auch die Bewilligung der zu den beschlossenen Bauten erforderlichen Mittel beanstandet hat.

Es ist dies in Berücksichtigung des Umstands, daß die jenseitige Deputation sich Seite 366 flg. des betreffenden Berichts so warm und ausführlich dafür ausspricht, daß in Sachsen der Eisenbahnbau, auch der Staatsbau, energisch fortgesetzt werden müsse, einigermaßen überraschend; die Deputation wird sich jedoch so viel immer möglich einer Polemik enthalten, zu welcher ihr allerdings Inhalt und Fassung des jenseitigen Deputationsberichts reichliches Material bieten würde. Nur zu zwei in dem letzteren enthaltenen Behauptungen darf sie nicht schweigen:

Es ist nämlich Seite 386 des gedachten Deputationsberichts und sonst behauptet worden, es sei auf vorigem Landtage zwischen der Regierung und den Kammern in Bezug auf Staatseisenbahnbau ein gewisses, dort näher entwickeltes Princip vereinbart worden. Diese Ansicht ist regierungseitig zur Genüge widerlegt, und es genügt daher, zu constatiren, daß sich die diesseitige Deputation mit den bezüglichlichen Erklärungen des Herrn Staatsministers in vollständiger Uebereinstimmung befindet.

Weiter ist an verschiedenen Orten des jenseitigen Berichts, am prägnantesten Seite 387 desselben, die Behauptung niedergelegt worden, die diesseitige Kammer habe den „Staatsbau à tout prix proclamirt.“ Diese Annahme entspricht den vorliegenden Thatsachen nicht. Der diesseitige Deputationsbericht hat sich klar und deutlich für Privatbahnbau ausgesprochen und die Zweite Kammer theils vor, theils nach Abfassung desselben eine ganze Reihe von Privateisenbahnprojecten zur Concessionirung und Ertheilung des werthvollen Expropriationsbefugnisses empfohlen, eine größere Zahl sogar, als die jenseitige Kammer. Hat die Zweite Kammer in Bezug auf zwei von Privaten begehrte Linien, Leipzig-Chemnitz und die südlaufiger, dies nicht gethan, so ist solches aus Gründen geschehen, die doch gewiß nicht ganz unbeachtlich sind. In Bezug auf die eine dieser Linien, die südlaufiger, hat übrigens die Erste Kammer ebenso gehandelt; für Ablehnung einiger anderer Privateisenbahnprojecte sind Gründe überhaupt nicht angegeben worden.

Dies vorausgeschickt, kann sich die Deputation zu den vorliegenden sachlichen Differenzen wenden. Sie wird dies im Anhalte an den von ihr erstatteten Hauptbericht thun, da sie keine Veranlassung hat, eine Reihenfolge zu verlassen, die aus sachlichen Gründen gewählt ist und Uebersichtlichkeit gewährt.

Zunächst ist

im Allgemeinen

kürzlich Folgendes zu bemerken.

Die diesseitige Kammer hat einer Anzahl der von ihr für den Staatsbahnbau empfohlenen Eisenbahnlinien Priorität eingeräumt, die Erste Kammer alle darauf bezüglichen diesseitigen Beschlüsse abgelehnt.

Da die Erste Kammer aus der ganzen Summe der von der Regierung und der Zweiten Kammer als für den Staatsbahnbau geeignet erachteten Linien nur eine sehr beschränkte Zahl ausgewählt hat und die von ihr herausgehobenen, wenn man von der jenseits hauptsächlich als Correcturbau bezeichneten und befürworteten

*) Vergl. I. R. S. 2917 flg., 3148 flg., 3233 flg., 3274 flg., 3318 flg., 3401 flg. — I. R. S. 1514 flg., 1840 flg., 1897 flg.