

führung ein thätiges Entgegenkommen der Interessenten sich kundgibt“, wurde von der I. Kammer angenommen, von der II. Kammer aber wiederholt abgelehnt.

Wenn die Stände auch mit der Regierung darüber einverstanden waren, daß es sich nicht mehr um den Bau von Hauptbahnen, sondern nur von Secundärbahnen handeln könne, so wurden doch aus dem Schooße der II. Kammer Zweifel darüber laut, ob es sich empfehle, die Secundärbahnen nur schmalspurig und zwar mit einer Spurweite von 0,75 Meter zu erbauen. Die Königlich Sächsische Regierung trat entschieden für die Wahl der Schmalspur auf und erläuterte ihre Ansicht ausführlich.

Interessant ist noch der von beiden Kammern angenommene Antrag:

„Die Regierung soll ermächtigt werden, den Bau von bewilligten Eisenbahnen nur dann zu beginnen, wenn gegenüber den Vorschlägen von den Expropriaten keine unverhältnißmäßig erscheinenden Anforderungen für den Grund und Boden oder andere Entschädigungs-Objecte erhoben werden.“

Sachsen-Weimar.

Seitens der Großherzoglichen Regierung von Sachsen-Weimar wurde die Felda-Bahn ins Leben gerufen. Die Bahn wurde als schmalspurige Secundärbahn von 1 Meter Spurweite von der Locomotivfabrik Krauß und Co. in München gebaut und in Betrieb genommen. Dieselbe ist in Brochüren und Zeitschriften mehrfach beschrieben worden und hat sich den Ruf eines Modells für die Anlage und den Betrieb schmalspuriger Secundärbahnen erworben. — Die Bahn zweigt in der Station Salzungen der Werrabahn ab und führt einerseits über Dorndorf nach Wacha, andernseits von Dorndorf nach Kaltennordheim. Die Länge der Bahn beträgt 44,5 Kilometer; hiervon liegen 30 Kilometer auf den Straßen. — Alles, außer Chaussees und vorhandenen Stationen, zur Herstellung der Bahn und deren Zubehörenden erforderliche, der Expropriation unterworfenen Grundeigenthum, mußte durch die adjazirenden Gemeinden eigenthümlich für den Großherzoglichen Staatsfiscus erworben und alle Kultur- und Inconviens-Entschädigungen mußten von diesen Gemeinden getragen werden. — Der Bauunternehmer war hinsichtlich des zu erwerbenden Areals an ein Maximum von 2279,75 Ar gebunden und würde den Aufwand für ein Mehr auf eigene Rechnung zu übernehmen gehabt haben. — Der Bauunternehmer erhielt für die Erfüllung aller vertragmäßigen Verpflichtungen die Pauschsumme von 1 020 000 Mk. und hatte eine Caution von 100 000 Mark zu stellen. — Der Betrieb ist der Locomotivfabrik Krauß u. Co. für deren Rechnung vom Jahr 1879 an bis 1891 pachtweise übertragen. Die Transportmittel hat der Betriebsunternehmer auf die Dauer der Betriebsüberlassung selbst und auf eigene Kosten zu beschaffen und zu unterhalten; als Minimum wurden 3 Tenderlocomotiven (à 60 Pferdekkräfte und 295 Centner Dienstgewicht),