Landtags-Acten

von den Jahren 18$\frac{42}{43}$.

Vierte Abtheilung,

die als Handschrift für die Mitglieder der Kammern gedruckten Schriften

enthaltend.

Dresden,

gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von C. C. Meinhold und Söhnen.

Inhalts-Verzeichniß der vierten Abtheilung.

Nummer.		Seite
I.	Decret an die Stände vom 22. November 1842, den größern deutschen Zollverband und die engeren Steuervereine betr.	3
II.	Protocoll der zweiten Kammer in geheimer Sitzung vom 9. December 1842	13
III.	Decret an die Stände vom 8. Februar 1843, die Eisenbahnangelegenheiten betr.	15
	Nebst Beilagen und tabellarischer Uebersicht der Längen- und Gefällsverhältnisse 2c.	bis 83
IV.	Bericht der zweiten Deputation der zweiten Kammer vom 22. Juli 1843 über das allerhöchste Decret vom 8. Februar 1843, die Eisenbahnangelegenheiten betr.	85
	Hierzu	
	Separatvotum unter A.	162
	Beilage unter B.	181
	Beilage „ C.	182
	„ „ D.	194
	#.	199
	E.	202
V.	Protocoll der zweiten Kammer in geheimer Sitzung vom 31. Juli 1843	213
VI.	Desgleichen vom 1. August 1843	219
VII.	„ „ 2. „ „	223
VIII.	„ von demselben Tage Nachmittags	226
IX.	„ vom 3. August	232
X.	Bericht der ersten und zweiten Deputation der ersten Kammer vom 6. August 1843, das allerhöchste Decret vom 8. Februar 1843, die Eisenbahnangelegenheiten betr.	241
	Hierzu ein Separatvotum	278
XI.	Decret an die Stände vom 1. August 1843, den mit der Königlich Preussischen Regierung wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden abgeschlossenen Staatsvertrag betr.	285
	Hierzu	
	Vertrag zwischen Sachsen und Preussen	287
	nebst Beilage unter A.	295

Nummer.		Seite
XII.	Protocoll der ersten Kammer in geheimer Sitzung vom 11. August 1843	303
XIII.	Desgleichen vom 12. August 1843	306
XIV.	„ von demselben Tage Nachmittags	309
XV.	Anderweiter Bericht der zweiten Deputation der zweiten Kammer vom 13. August 1843, das allerhöchste Decret vom 8. Februar 1843, die Eisenbahnangelegenheiten betr.	313
XVI.	Decret an die Stände vom 19. Januar 1843, die Verlängerung einiger Staatsverträge betr.	321
XVII.	Bericht der ersten und zweiten Deputation der zweiten Kammer vom 15. August 1843 über das allerhöchste Decret, den deutschen Zollverband betr.	323
XVIII.	Protocoll der zweiten Kammer in geheimer Sitzung vom 17. August 1843	332
XIX.	Bericht der zweiten Deputation der ersten Kammer vom 18. August 1843 über das allerhöchste Decret, den deutschen Zollverband betr.	337
XX.	Protocoll der ersten Kammer in geheimer Sitzung vom 18. August 1843	345
XXI.	Protocoll der zweiten Kammer in geheimer Sitzung vom 18. August 1843	349
XXII.	Desgleichen vom 19. August 1843	353
XXIII.	„ von demselben Tage	354
XXIV.	„ der ersten Kammer von demselben Tage	355
XXV.	Ständische Schrift vom 19. August 1843 auf das allerhöchste Decret vom 8. Februar 1843, die Eisenbahnangelegenheiten betr. . .	358
XXVI.	Dergleichen von demselben Tage auf das allerhöchste Decret vom 1. August 1843, den mit der Königlich Preussischen Regierung wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden abgeschlossenen Staatsvertrag betr.	365
XXVII.	Dergleichen von demselben Tage, die Erwiederung auf die allerhöchsten Decrete vom 22. November 1842 und 19. Januar 1843, den deutschen Zollverein betr.	367

Landtags-Acten

vom Jahre 1842.

Vierte Abtheilung,

die als Handschrift für die Mitglieder der Kammern gedruckten Schriften

enthaltend.

Dresden,

gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von C. C. Meinhold und Söhnen.

I.

Decret an die Stände.

Den grösseren deutschen Zollverband und die engeren Steuer-Vereine betreffend.

Eingegangen bei der II. Kammer am 8. December 1842.

Se. Königliche Majestät lassen den getreuen Ständen die wichtigeren Ereignisse, welche sich bezüglich des grösseren deutschen Zollverbandes und der mit demselben zusammenhängenden engeren Steuervereine seit dem vorigen Landtage zugetragen und die, sowohl auf die innere Befestigung und Entwickelung, als auch auf die weitere Ausdehnung dieser wichtigen Staatenverbindungen, so wie auf deren Handels- und Verkehrsverhältnisse zu fremden Staaten den entschiedensten Einfluß geäussert haben, nachstehende Eröffnungen, mit ausdrücklicher Hinweisung auf die ständische Schrift vom 19. Juni 1840, andurch zugehen.

Was zunächst

A.) den Zollverband

selbst betrifft, so ist den getreuen Ständen aus dem allerhöchsten Decret vom 21. April 1840 erinnerlich, daß derselbe, einer, von der Königl. Preussischen Regierung noch innerhalb der Kündigungsfrist abgegebenen Erklärung zufolge, sich mit dem Schluß des Jahres 1841 aufgelöst haben würde, wenn die eingeleiteten und stattgefundenen Verhandlungen über diejenigen Modificationen und Voraussetzungen, unter welchen gedachte Regierung in eine neue Periode des Vereins übertreten zu können glaubte, erfolglos geblieben wären.

Diese Verhandlungen haben jedoch zu dem erwünschten und allseitig befriedigenden Resultat geführt,

daß die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereines vorläufig auf anderweite zwölf Jahre vom 1. Januar 1842 anfangend, also bis zum letzten December 1853 unter gewissen (weiter unten zu erwähnenden) Modificationen einiger früheren Vertragsbestimmungen, festgesetzt worden ist, ingleichen daß der Vertrag, dafern er nicht mindestens zwei

Jahre vor gedachtem Endtermin gekündigt wird, auf weitere zwölf Jahre, und sofort von 12 zu 12 Jahren als verlängert angesehen werden soll.

Die, über die dießfällige Convention aufgenommene Urkunde, d. d. Berlin den 8. Mai 1841, aus welcher die näheren Verabredungen zu ersehen, ist bereits mittelst Verordnung vom 26. August 1841 (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 127 — 137) zu öffentlicher Kenntniß gebracht. Allerhöchst-Dieselben beschränken Sich daher gegenwärtig auf die Auseinandersetzung derjenigen Abweichungen, welche der Prolongationsvertrag in Ansehung einiger Bestimmungen der ursprünglichen Verträge darbietet.

Zunächst

I. hat das Princip, welches laut Art. 11 und 12 des Zollvereinigungsvertrags vom 30. März 1833, (gleichlautend mit Art. 11 und 12 der Verträge vom 22. März, 11. Mai 1833 und Art. 8 und 9 der Verträge vom 10. December 1835 und 2. Januar 1836) der Ausgleichungssteuer von inneren, aus einem in den anderen Vereinsstaat gehenden Erzeugnissen zum Grunde lag, insofern eine Aenderung erfahren, als

a.) nicht mehr die Differenz zwischen den auf gleichnamigen inneren Erzeugnissen ruhenden Steuersätzen zweier Vereinsstaaten, sondern vielmehr die in einem der letzteren stattfindende Besteuerung solcher innerer Erzeugnisse für sich allein den Eintritt und die Höhe der Abgabe auf dergleichen übergehende, gleichnamige Gegenstände bedingt; und als ferner

b.) jeder Vereinsstaat befugt ist, auf die in andere Vereinsstaaten übergehenden innern Erzeugnisse die für letztere bereits erhobenen Steuern ganz oder theilweise zu restituiren.

Es liegt am Tage, daß diese Bestimmungen weit angemessener und der Billigkeit entsprechender sind, als die früheren. Denn durch die alleinige Erhebung der Steuerdifferenz wurde der betroffene Vereinstaat für den Verlust der eigenen Steuer vorhin keineswegs genügend entschädigt, wohl aber ist dieß nunmehr der Fall, wo die Uebergangssteuer nach Höhe der eigenen inneren Abgabe bemessen werden kann, während die unter b. erwähnte Ausfuhrbonification nicht allein jede Besorgniß möglicher Erschwerung des gegenseitigen Verkehrs mit den hierbei in Frage kommenden Artikeln beseitigt, sondern auch durch den Umstand, daß der ausgeführte Gegenstand im eignen Lande nicht zur Consumtion gelangt, vollkommen gerechtfertigt erscheint. Hierbei darf nicht unerwähnt bleiben, daß rücksichtlich des Ueberganges innerer Erzeugnisse die zu den engeren Steuerver-

einen (s. w. u.) gehörenden Staaten zusammengenommen, den anderen des grösseren Verbandes gegenüber ebenso, wie unter sich selbst nur als ein Staat zu betrachten sind, daß folglich der Uebergang der in Rede stehenden Erzeugnisse innerhalb dieser Staaten weder besteuert ist, noch Ausfuhrbonificationen gestattet.

Hiervon allenthalben ausgehend haben sich sämmtliche Zollvereinstaaten über die, in den verschiedenen Fällen zu erhebenden Steuersätze, so wie über die sonst hierbei überall zu befolgenden Grundsätze geeinigt, und von Sr. Königlichen Majestät ist in weiterer Ausführung dieser Verabredungen die Verordnung vom 27. December 1841 (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 287—306) erlassen worden.

Eine ganz neue Abgabe ferner, deren Einführung in Folge der Vertragsverlängerung unabweislich zu bewirken war, bildet

II. die Rübenzucker-Steuer.

Durch den, in den Zollvereinstaaten sich bedeutend ausbreitenden Industriezweig der Zuckerverfertigung aus Runkelrüben, wurde das finanzielle Interesse der betheiligten Staaten eben sowohl, als das gewerbliche der bestehenden Raffinerien für indischen Zucker auf bedenkliche Weise gefährdet. War es daher, schon aus diesen Gesichtspuncten betrachtet, nothwendig und rathsam, vermöge einer Besteuerung des Rübenzuckers möglichen Ausfällen in den gemeinschaftlichen Zollrevenüen vorzubeugen und die so eben genannten Raffinerien indischen Zuckers gegen völlige Verdrängung einigermaasen sicher zu stellen, so lag es auch schon in einer consequenten Finanz- und Gewerbspolitik, so wie in der Billigkeit, die Rübenzuckerfabrikation nicht abgabenfrei zu lassen, während das mit derselben ganz nahe verwandte Gewerbe der auf indischen Zucker eingerichteten Raffinerien besteuert bleiben sollte. Aus diesen Gründen wurde die, früher schon mehrfach beantragte und — jedoch ohne Erfolg — in Verhandlung gezogene Rübenzuckerbesteuerung von mehreren Seiten als Bedingung der Vertragsprolongation aufgestellt. Es kam hierbei vorzugsweise darauf an, den Steuersatz so zu bemessen, daß der weiteren Ausbildung und dem Emporblühen dieses jungen Industriezweiges, wenigstens von dieser Seite, kein Hinderniß in den Weg gelegt werde, und dieser Aufgabe ist durch die dießfälligen Vereinbarungen (S. Uebereinkunft **B.** zum Prolongationsvertrag vom 8. Mai 1841) entsprochen worden.

In Gemäßheit der letzteren haben Allerhöchst-Dieselben das Gesetz, die Besteuerung des Runkelrübenzuckers betreffend, vom 12. Juli 1841, (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 70 flg.) erlassen, an welches sich die Ausführungs-Verordnung von demselben Tage (ebendaselbst S. 73 flg.) anschließt.

Durch die, zufolge dieser positiven Vorschriften in sämmtlichen Vereinsstaaten eingeführte Steuerregie wurde die Möglichkeit gegeben, den Umfang der Rübenzuckerfabrikation genauer kennen zu lernen, und es hat sich herausgestellt, daß in dem Betriebsjahre vom 1. September 1841 bis dahin 1842

253,214 Centner 35 Pfund Rohzucker

aus

5,064,287 Centner 16 Pfund Runkelrüben

gefertigt worden sind, ein Ergebniß, welches die Dringlichkeit der Besteuerungsmaasregel in jeder Beziehung bestätigen und rechtfertigen dürfte.

Endlich ist eine Abänderung, gegen früher, eingetreten, in Bezug auf

III. die Separation und Theilung der Durch- und Ausgangszölle.

Um nämlich die nordöstlichen Staaten und Theile des Zollvereins gegen die Verluste zu sichern, welche ihnen wegen der Verschiedenheit in den Consumtionsverhältnissen aus der früheren Theilungsmodalität erwachsen waren, werden die, in den östlichen Provinzen Preussens, im Königreiche Sachsen und in den thüringischen Staaten zur Erhebung kommenden Abgaben gedachter Kategorien ausschließlich den Regierungen dieser Staaten und Provinzen, zur Vertheilung unter sich nach dem Bevölkerungsmaasstabe, überlassen. Dagegen gelangen die in den übrigen Vereinsstaaten erhobenen Aus- und Durchgangszölle lediglich unter diesen zur Vertheilung, wobei Preussen wegen Westphalen und der Rheinprovinz seiner Seits ebenfalls wieder mit participirt.

Die übrigen Bestimmungen des Prolongations-Vertrags vom 8. Mai 1841 enthalten im Wesentlichen nur Bestätigungen bereits früher getroffener Vereinbarungen, und bedürfen deßhalb in vorliegendem Decret keiner besonderen Erklärung.

Nächst dem Zollverband sind aber auch mittelst anderweiter Uebereinkunft vom 8. Mai 1841 (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 140 — 142) die

B.) den engeren Verein

1. zwischen Sachsen, Preussen und Thüringen begründenden Verträge wegen gleicher Besteuerung innerer Erzeugnisse, **d. d.** Berlin den 30. März und 11. Mai 1833, dergestalt verlängert worden,

daß solche bis zum letzten December 1853 gültig seyn, und, wenn nicht spätestens achtzehn Monate vor diesem Zeitpunct gekündigt wird, als auf fernere zwölf Jahre, und so weiter von 12 zu 12 Jahren verlängert angesehen werden sollen.

Dem zufolge ist auch die Gemeinschaftlichkeit der Branntweinsteuer unter genannten Staaten beibehalten und in dieser Beziehung durch Art. 4 des Verlängerungsvertrags bestimmt worden, daß deren Vertheilung nach Maasgabe der deßhalb getroffenen besonderen Verabredung zu erfolgen habe.

Es konnte nämlich nach den früher gemachten Erfahrungen nicht in Abrede gestellt werden, daß Preussen bei der bis dahin angenommenen Theilungsmodalität insofern in beträchtlichem Nachtheil sich befunden hatte, als dessen Branntweinconsumtion diejenige von Sachsen und Thüringen bei weitem übertrifft. Der hieraus entspringende Verlust wurde von der Königl. Preussischen Regierung auf die Summe von 473,737 Thalern — — im Jahre 1839 berechnet, wobei die aus Preussen nach Sachsen und Thüringen übergehenden Branntweinmengen in Abzug gebracht waren.

Zu billiger Beseitigung dieser Disparität ist mittelst eines Separatartikels die Vereinbarung erfolgt,

> daß zwar die Bevölkerungsstände der contrahirenden Staaten auch fernerhin den Theilungsmaasstab bilden, zur Ausgleichung des für Preussen daraus hervorgehenden Verlustes aber achtzehn und ein halbes Procent der sächsischen und thüringischen Revenüenantheile von letzteren wiederum in Abzug gebracht und dem preussischen Antheil hinzugerechnet werden sollen, wobei jedoch in keinem Falle jener Abzug die Summe von 200,000 Thalern — — für ein Jahr übersteigen darf.

Hiernach würde der diesseitige Ausgleichungsbeitrag höchstens die Summe von circa 128,413 Thalern — — erreichen können, da sich die Bevölkerung Sachsens zu der von Thüringen verhält, wie 1,706,276 : 951,987.

Der engere Verein endlich

II. zwischen Sachsen, Preussen, Thüringen und Kurhessen, wegen des gegenseitigen freien Verkehrs mit Wein und Tabak und wegen der Gemeinschaftlichkeit der Uebergangssteuern von diesen Artikeln,

ist ohne wesentliche Veränderung durch besonderen Vertrag vom 8. Mai 1841 auf die nämliche Weise wie der vorstehend unter **B I**, gedachte Verein bis mit 1853 verlängert worden.

Hat sich nun solchergestalt die große Staatenverbindung bezüglich ihrer inneren gegenseitigen Verhältnisse formell und materiell mehr befestigt, so ist ihr fast gleichzeitig auch eine grössere Ausdehnung durch

C.) die Aufnahme mehrerer fremder Staaten und Provinzen in den Zollverband

verliehen worden. Es sind nämlich in denselben getreten:

I.) das Fürstenthum Lippe, vermöge Vertrags vom 18. October 1841;
II.) das Herzogthum Braunschweig (jedoch mit vorläufiger Ausnahme seiner Harz- und Weser-Districte) laut Vertrags vom 19. October 1841;
III.) die kurhessische Grafschaft Schaumburg, durch Vertrag vom 13. November 1841;
IV.) das Fürstenthum Pyrmont, vermöge Vertrags vom 11. December 1841, und
V.) das Großherzogthum Luxemburg, mittelst Vertrags vom 8. Februar 1842.

Endlich sind auch

VI.) die mit dem Hannover-Oldenburgischen Steuerverein (nachdem Braunschweig mit seinem Hauptlande aus solchem geschieden) abgeschlossenen Verträge
a.) wegen der steuerlichen Verhältnisse einiger Herzoglich Braunschweigischer Gebietstheile, und
b.) wegen Beförderung gegenseitiger Verkehrsverhältnisse

vermöge besonderer Conventionen vom resp. 16. und 17. December 1841 für die Dauer des Jahres 1842 erneuert worden, in Folge deren ein Theil des Königlich Hannöverischen Amtes Fallersleben dem Zollverein zugewiesen ist.

In die zwischen Sachsen, Preussen, Thüringen und beziehentlich Kurhessen bestehenden engeren Steuervereine sind durch Anschluß an Preussens Steuersystem mittelbar aufgenommen:

zu I. das Fürstenthum Lippe,
„ II. das Herzogthum Braunschweig (ausschließlich der Harz- und Weser-Districte),
„ III. die Grafschaft Schaumburg,
„ IV. das Fürstenthum Pyrmont und
„ VI. ausser mehreren, früher schon dabei befindlich gewesenen hannöverischen Gebietstheilen, der bereits oben erwähnte Theil des Amtes Fallersleben,

vermöge besonderer, mit Preussen getroffener, von den übrigen betheiligten Staaten genehmigter Uebereinkünfte.

Se. Königliche Majestät haben den Abschluß nebst Inhalt aller dieser Verträge, insoweit solche den Beitritt zum Zollverband überhaupt betreffen, durch die Verordnungen vom 28. December 1841 (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 309 ff.) und vom 29. März 1842 (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 64 ff.) öffentlich bekannt machen lassen.

Die getreuen Stände aber werden aus den bezüglichen Urkunden entnommen haben, daß hierbei überall von den Principien und Bestimmungen der Fundamentalverträge ausgegangen ist, und daß nur in minder wesentlichen Beziehungen Modificationen da eingetreten sind, wo solche von den eigenthümlichen Verhältnissen unabweislich geboten waren.

Was endlich die Beziehungen des deutschen Zollverbandes zu fremden Staaten rücksichtlich des gegenseitigen Verkehrs betrifft, so erinnern sich die getreuen Stände aus dem allerhöchsten Decret vom 16. November 1839 noch der Beweggründe, welche zu dem mit dem Königreich der Niederlande abgeschlossenen Handelsvertrag die erste Veranlassung gegeben haben. Dieselben führten auch zu

D.) der Convention mit der freien Stadt Hamburg vom $\frac{12}{17}$. December 1839,

so wie zu

E.) derjenigen mit der freien Stadt Bremen vom 4. Juli 1840,

welche beide gegenseitige Verkehrserleichterungen bezweckten und durch die Verordnungen vom 2. Februar 1840 (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 6 ff.) und vom 18. August 1840 (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 217 ff.) öffentlich bekannt gemacht worden sind. Sie hatten mit dem holländischen Vertrag conventionelle Basis und Dauer (bis mit Ende des Jahres 1841) gemein und waren daher gleichzeitig mit diesem entweder zu verlängern oder aufzukündigen. Da nun über die Frage, ob der holländische Vertrag über den festgesetzten Zeitpunct hinaus fortgesetzt werden solle, eine allseitige Vereinigung unter den Zollverbandstaaten nicht zu erzielen gewesen ist, derselbe vielmehr gekündigt werden mußte und sonach mit dem 31. December 1841 seine Endschaft erreichte, so war auch Hamburg und Bremen gegenüber der nämliche Schritt zu thun, in Folge dessen fragliche Conventionen mit demselben Zeitpunct wieder erloschen sind.

Dagegen sind durch

F.) die Handels- und Schiffahrts-Convention zwischen den Zollvereinsstaaten und Großbritannien d. d. London den 2. März 1841,

publicirt durch Verordnung vom 3. Juni 1841, (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 54 ff.) dem Schifffahrtsverkehr der Vereinsstaaten mit England insofern nicht unerhebliche Begünstigungen zu Theil geworden, als vereinländische Schiffe, nicht allein wenn sie sich der Seehäfen des eigenen Landes, sondern auch dann, wenn sie sich nicht im eigenen Gebiete liegender Häfen zwischen der

Elbe und der Maas, diese Flüsse eingeschlossen, als natürlicher Auswege für ihren Handel bedienen, ebenso, wie die aus Preussischen Seehäfen kommenden, in die Häfen des vereinigten Königreichs Britannien und dessen ausländischer Besitzungen zugelassen werden sollen; als ferner dergleichen vereinländische Schiffe ihre Ladungen, dafern diese aus solchen Gütern bestehen, die von gedachten Schiffen aus den Ländern, welchen sie angehören, in England und dessen ausländische Besitzungen gesetzlich eingeführt werden dürfen, dort einbringen können; und als endlich diese Schiffe, wenn sie sich von Großbritannien oder den Brittischen Colonialbesitzungen nach oben bezeichneten Häfen zurückbegeben, eben so behandelt werden sollen, als ob sie nach einem Preussischen Ostseehafen zurückkehrten.

Dafür ist der Königlich Großbritannischen Regierung zugesagt, daß der Handel und die Schiffahrt ihrer Unterthanen hinsichtlich der Einfuhr von Zukker und Reis in jeder Beziehung stets dem Handel und der Schifffahrt der meist begünstigten Nationen mit diesen Artikeln gleichgestellt werden sollen.

Da von der stipulirten sechsmonatlichen Kündigung kein Gebrauch gemacht worden ist, so läuft gegenwärtig der Vertrag über den ersten Endtermin, den 1. Januar 1842, hinaus bis zum 1. Januar 1848, und, dafern auch bis dahin nicht gekündigt werden sollte, noch weiter bis zum 1. Januar 1854. Erfolgt indeß von dieser oder jener Seite die Erklärung, den Vertrag aufheben zu wollen, so erlischt derselbe 12 Monate nach geschehener Abgabe dieser Erklärung und resp. nach dem letzten Verlängerungstermin, dem 1. Januar 1854.

Diese Convention, zu deren Abschluß die Großbritannische Regierung durch die Parlaments-Acte vom 10. August 1840 ermächtigt war, bildet eine Erweiterung und Bestätigung des zwischen Preussen und England bestehenden Reciprocitätsvertrags vom 2. April 1824 zu Gunsten des deutschen Zollvereines, als Ganzes betrachtet. Es versteht sich daher von selbst, daß die Stipulationen dieses letzteren Vertrags nunmehr auch für den deutschen Zollverband, England gegenüber, in Kraft getreten sind. Dieses Verhältniß kann und wird durch den weiteren Beitrittt anderer Staaten zu dem Zollverein — der hier als juristische Person erscheint — um so weniger Störung erleiden, als die übrigen, bis jetzt noch nicht in den Verein aufgenommenen, Seehandel treibenden, deutschen Staaten bereits in ähnlichen Reciprocitätsverträgen mit Großbritannien stehen.

Se. Königliche Majestät glaubten, die getreuen Stände auf vorstehende Puncte vorzugsweise aufmerksam machen zu müssen, weil in ihnen die vollständigste Widerlegung aller der Bedenken enthalten ist, die von einigen Seiten gegen den fraglichen Vertrag erhoben worden sind.

Endlich ist noch

G.) des zwischen den Zoll-Vereinstaaten und der Ottomanischen Pforte unterm $\frac{10}{22}$. October 1840 abgeschlossenen Handelsvertrags

zu gedenken, dessen Inhalt aus der, mittelst Verordnung vom 4. September 1841 (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 143 ff.) bekannt gemachten, darüber aufgenommenen Urkunde bereits zu allgemeiner Kenntniß gelangt ist und zu weiteren Erläuterungen keine Veranlassung darbietet.

Allerhöchst-Dieselben sprechen die Erwartung aus, daß die getreuen Stände sämmtlichen vorstehend von A. bis G. erwähnten Verträgen und resp. in Folge derselben erlassenen Gesetzen die nachträgliche Zustimmung, insoweit es das Königreich Sachsen betrifft, ertheilen werden, und geben ihnen gleichzeitig den Wunsch hiermit zu erkennen, daß aus den, bei ähnlichen Gelegenheiten bereits früher gewürdigten, Gründen nicht allein die dießfälligen Berathungen der Kammern in geheimen Sitzungen erfolgen, sondern auch vorliegendes Decret und die, über die hierauf bezüglichen Kammerverhandlungen aufzunehmenden Protocolle in den zur Veröffentlichung bestimmten Theil der Landtags-Acten nicht gebracht werden mögen.

Uebrigens bleiben Se. Königliche Majestät den getreuen Ständen in Huld und Gnade stets wohl beigethan.

Geschehen zu Dresden, den 22. November 1842.

Friedrich August.

(LS)

Heinrich Anton von Zeschau.

II.

Dresden, am 9. December 1842.

Anwesend waren:

die Herren Staatsminister von Zeschau und
von Nostitz-Wallwitz.

Nach Schluß der heutigen öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer ging der Herr Präsident noch zu einer Sitzung bei verschlossenen Tribünen über und wurden den 72 anwesenden Mitgliedern der Kammer zwei eingegangene allerhöchste Decrete angezeigt und vorgetragen.

Zuvörderst wurde nämlich verlesen

a.) das allerhöchste Decret vom 22. November 1842, den grösseren deutschen Zollverband und die engeren Steuervereine betreffend,

und ergriff darauf der Herr Staatsminister von Zeschau das Wort: rief der Kammer ins Gedächtniß zurück, daß beide Kammern beim letzten Landtage es der Regierung allein überlassen hätten, bei dem neuen Vertrage mit der preussischen Regierung in Betreff der Branntweinsteuer ein Abkommen ohne nähere Bezeichnung der zu gewährenden Ausgleichungssumme zu verhandeln.

Die Regierung habe sich zwar durch dieses Vertrauen geehrt gefühlt, allein diese uneingeschränkte Ermächtigung doch nicht ohne einiges Bedenken übernommen, endlich aber den Verhältnissen namentlich auch um deßwillen nachgeben müssen, weil es allerdings unmöglich gewesen eine Summe, auch nicht einmal als Maximum zu bezeichnen bis wie weit die Regierung hätte gehen sollen.

Davon, daß Preussen bei der früheren Einrichtung in Betreff der Branntweinsteuer im Nachtheil gestanden, habe sich die Regierung, bei genauer Prüfung der verschiedenen Verhältnisse zwischen Sachsen und Preussen hinsichtlich des Verbrauchs von Branntwein, überzeugen und eigentlich eine höhere Entschädigung für Preussen berechnen müssen, als späterhin mit der dortigen Regierung verglichen worden sey, woraus sich ergeben werde, daß der abgeschlossene Vergleich vortheilhaft für uns sey.

Uebrigens sey auch durch den Vertrag selbst eine grössere Sicherung für uns in dem Falle erlangt worden, wenn künftig einmal eine Veränderung mit der Branntweinsteuer vorgenommen werden sollte.

Der Deputation, welche mit der Berichtserstattung auf dieses Decret werde beauftragt werden, sollten übrigens noch speciellere Unterlagen zu Beurtheilung dieses Vertrages vorgelegt werden.

Hierauf beschloß die Kammer, das eingegangene hohe Decret der ersten Deputation mit der Anweisung zu übergeben, auch die zweite Deputation in Betreff der vorkommenden Finanzfragen zuzuziehen.

2c. 2c.

Hierüber ist das gegenwärtige Protocoll aufgenommen, vorgelesen, genehmigt und unterschriftlich vollzogen worden.

Geschehen wie oben und niedergeschrieben von

D. Haase, Präsident. D. Robert Schröder,
Frentzel. Secr. d. II. Kammer.
Tr. Leuner.

III.

Decret an die Stände.

Die Eisenbahnangelegenheit betreffend.

Eingegangen bei der II. Kammer am 26. März 1843.

Se. Königliche Majestät lassen den getreuen Ständen in der Beilage diejenigen Mittheilungen zugehen, die Sie denselben über den dermaligen Stand der inländischen Eisenbahnangelegenheiten, so wie über die in dieser Hinsicht weiter zu ergreifenden Maasregeln zu machen für nöthig finden, sehen auch wegen der letzteren der von den getreuen Ständen abzugebenden Erklärung entgegen, wobei Sie denselben in Huld und Gnaden jeder Zeit wohl beigethan bleiben.

Gegeben zu Dresden, den 8. Februar 1843.

Friedrich August.

(LS)

Eduard Gottlob Nostitz und Jänckendorf.

I.

Uebersicht der Verhandlungen, welche seit dem Landtage $18\frac{39}{40}$ in der Eisenbahnangelegenheit stattgefunden haben und des gegenwärtigen Standpunctes derselben.

Ueber den Stand der sächsischen Eisenbahnangelegenheiten zu Anfang des Jahres 1840 ist den ständischen Deputationen seiner Zeit eine Mittheilung gemacht worden. Um diese bis auf den gegenwärtigen Zeitpunct fortzuführen, und die neueste Sachlage nach Innen und Aussen im Zusammenhange übersehen zu lassen, muß auf die bezüglichen Verhandlungen des letzten Landtags zurückgegangen werden.

Die als Endresultat dieser Verhandlungen in der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 niedergelegten Anträge enthielten im Wesentlichen folgende Puncte:

1.) daß die Verbindung des Königreichs Sachsen mit dem Königreiche Baiern auf der einen und mit Schlesien und Böhmen auf der andern Seite durch, mit der leipzig-dresdner Eisenbahn in Verbindung zu setzende und so viel möglich das Innere des Landes durchschneidende Eisenbahnlinien zu bewerkstelligen, zu dem Ende auf den Abschluß von Verträgen mit den benachbarten, betheiligten Staaten Bedacht zu nehmen, insbesondere aber und unverzüglich die geeigneten Maasregeln zu ergreifen seyn, um zu verhindern, daß das Königreich Sachsen durch eine das nördliche und südliche Deutschland verbindende Eisenbahn umgangen werde;

2.) daß das Erzgebirge mit der zu erbauenden Eisenbahn nach Baiern, falls dasselbe nicht etwa ohnehin davon berührt werden sollte, durch eine Zweigeisenbahn in geeignete Verbindung gesetzt werden möge;

3.) daß die Ausführung dieser Eisenbahnen zwar Privatgesellschaften zu überlassen, jedoch dabei Seiten des Staats nach Befinden durch Uebernahme eines im voraus zu bestimmenden Antheils am Actienkapitale unter bedingter Verzichtleistung auf die Zinsen und unter den sonst für angemessen zu erachtenden Modalitäten mitzuwirken seyn werde;

4.) daß, falls die Ausführung einer der bezeichneten Bahnen durch Privatunternehmer zu schwierig werden und Gefahr im Verzuge obwalten sollte, der Bau einzelner Theile der Bahnstrecken auch ganz auf Staatskosten übernommen werden könne; daß aber endlich

5.) auf den Fall, daß die betreffenden benachbarten Regierungen den Anschluß überhaupt ablehnen würden, die obigen Ermächtigungen als nicht geschehen betrachtet werden sollten.

Da die Staatsregierung sich mit diesen Anträgen und Erklärungen in der Hauptsache einverstehen konnte, und sie darin die Ansichten und Grundsätze wiederfand, zu denen sie selbst hinsichtlich der Stellung des Staats zu den Eisenbahnen sich bekannte, so hat sie kein Bedenken getragen, ihre weiteren Vorschritte in dieser Angelegenheit im Allgemeinen nach denselben zu bemessen und nur insoweit einzelne Modificationen eintreten zu lassen, als die Erreichung des Zwecks dadurch bedingt erschien.

Der bessern Uebersicht halber werden die der Ständeversammlung hierüber zu machenden Mittheilungen nach den verschiedenen einzelnen Eisenbahnverbindungen zu sondern seyn, deren Beförderung durch die Beschlüsse des letzten Landtags der Fürsorge der Regierung anvertraut worden war.

A. Eisenbahnverbindung mit Baiern.

1.) Verhandlungen mit den Nachbarstaaten.

Die unverzügliche Ergreifung von Maasregeln, um zu verhindern, daß das Königreich Sachsen nicht von einer, das nördliche und südliche Deutschland verbindenden Eisenbahn umgangen werde, war in der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 als vorzugsweise dringlich besonders hervorgehoben worden. Die Regierung hatte diese Gefahr schon früher nicht verkannt und deßhalb mit der königl. baierschen Regierung über die Garantien, welche dem von Nürnberg und Leipzig aus gleichzeitig aufgefaßten, auch von den Regierungen genehmigten Plane einer directen Eisenbahnverbindung zwischen jenen beiden Städten von Staatswegen zu geben seyn möchten, seit längerer Zeit Unterhandlung gepflogen. Eine befriedigende Lösung dieser Aufgabe mußte jedoch schwierig seyn, so lange man von beiden Seiten davon ausging, die Eisenbahnunternehmungen als blose Privatangelegenheit der betheiligten Actiengesellschaften zu betrachten, auf welche die Regierung höchstens negativ und mittelbar influiren könne. Durch die Erklärungen der sächsischen Stände war nun aber die Stellung des Staats zu den Eisenbahnen eine wesentlich andre geworden, und die Regierung sah sich nunmehr, auf die ihr ertheilten Ermächtigungen gestützt, in der Lage, die Angelegenheit bei dem königl. baierschen Gouvernement mit erhöhtem Nachdruck zu betreiben und dem letztern mit bestimmten Propositionen hinsichtlich der Grundlagen eines zu Sicherung der fraglichen Eisenbahnverbindung abzuschliessenden Staatsvertrags entgegenzukommen. Es wurde der Weg einer besondern Mission gewählt, um diese Propositionen nach München zu überbringen und bei des Königs von Baiern Majestät durch eine ausführliche Darlegung der Gründe zu unterstützen, welche im Interesse der beiden Nachbarstaaten, wie in demjenigen des allgemeinen deutschen Handelsverkehrs die Verwirklichung der projectirten Eisenbahn zwischen Nürnberg und Leipzig nicht nur überhaupt zu einer Sache der Nothwendigkeit machten, sondern auch jede andere Richtung derselben, als die durch den altherkömmlichen Verkehrsweg aus Franken durch das Voigtland vorgezeichnete, unbedingt ausschliessen zu müssen schienen. Stellten sich einem schnellen Erfolge dieser Negotiation anfangs nicht geringe Schwierigkeiten entgegen, wie denn der ungewisse Stand der politischen Verhältnisse während des grössern Theils des Jahres 1840 der weiteren Entwickelung und festeren Begründung des deutschen Eisenbahnwesens überhaupt nicht günstig war, überdieß auch ein dem sächsischen Interesse mehr oder weniger direct entgegenstehender Plan einer nord-süddeutschen Eisenbahnverbindung von andern Seiten her gerade damals mit erneuter Thätigkeit betrieben wurde, so hatte man doch die Genugthuung, bei der königl. baierschen

Regierung im Allgemeinen einer erfreulichen Uebereinstimmung mit den diesseitigen Ansichten und Wünschen zu begegnen und sich zu überzeugen, daß Dieselbe fortwährend geneigt sey, an den früher mehrfach gegebenen beifälligen Erklärungen festzuhalten. Ein weiteres Hemmniß einer entsprechenden Verständigung wurde beseitigt, nachdem Se. Majestät der König von Baiern sich bewogen gefunden hatte, die der Actiengesellschaft zu Herstellung einer Eisenbahn von Nürnberg zur nördlichen Reichsgrenze ertheilte Concession, nach Ablauf einer derselben zur Erfüllung der ihr statutenmäßig obliegenden Verbindlichkeiten gestellten peremtorischen Frist, wiederum zurückzunehmen und zu beschliessen, daß die baierschen Eisenbahnen inskünftige als unmittelbare Staatsunternehmungen betrieben werden sollten. Noch waren jedoch bei längerer Dauer der Unterhandlung manche Wechselfälle möglich und man hatte es daher als ein sehr erwünschtes Ergebniß und zugleich als einen Beweis der aufrichtigen Willfährigkeit des königl. baierschen Gouvernements zu betrachten, daß bereits unter dem 14. Januar 1841 zur Unterzeichnung einer Uebereinkunft wegen Herstellung einer directen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Leipzig, und am 27. desselben Monats zur Auswechslung der Ratificationen derselben verschritten werden konnte.

Indem diese Uebereinkunft die contrahirenden Regierungen im Allgemeinen verpflichtet, dem Unternehmen einer Eisenbahn von Nürnberg nach Leipzig ihre thätige Fürsorge zu widmen, und dessen Zustandekommen durch alle im Bereiche ihrer Wirksamkeit liegende Mittel zu befördern, den Zug der Eisenbahn in der Art festsetzt, daß dieselbe von Nürnberg über Erlangen nach Bamberg und von da über Culmbach und Hof bis zur sächsischen Grenze zu führen sey, um sich hier an die von Leipzig aus über Altenburg und Plauen zu dirigirende Bahnlinie anzuschliessen; die Art und Weise der Ausführung zwar an sich dem Ermessen einer jeden der betheiligten Regierungen überläßt, den letzteren jedoch zugleich die subsidiarische Verbindlichkeit auferlegt, die Bahn innerhalb ihrer resp. Territorien erforderlichen Falls auf Staatskosten herzustellen; endlich durch die stipulirte Bedingung, daß die beiderseitigen Bahnzüge längstens nach 6 Jahren von dem ersten Beginnen der Bahnarbeiten an gerechnet sich an dem Anschlußpuncte begegnen müssen, ein äusserster Termin für die gänzliche Vollendung des Unternehmens vorgeschrieben ist, — erscheint das letztere auf eine Weise begründet und verbürgt, die, so weit menschliche Voraussicht reicht, jeden Zweifel an dessen wirklichem Zustandekommen ausschließt. Die Gefahr der Isolirung, von welcher das Vaterland nach dieser Seite hin eine Zeit lang bedroht schien, ist dadurch glücklich abgewendet, und jenem der Besitz einer seiner ältesten und wichtigsten Handelsstraßen bis in die fernste Zukunft gesichert worden.

Die im Vertrage vorbehaltenen Vollzugsverhandlungen haben noch im Laufe

des Monat Mai 1841 in München stattgefunden und zu mehrern wichtigen, die Ausführungsmodalität genauer normirenden Verabredungen geführt. Neben der Bestimmung, daß die Arbeiten auf den correspondirenden Bahnstrecken längstens bis zum 1. Juli 1841 ihren Anfang zu nehmen hätten, gelang es insbesondere, sich über das successive, streckenweise Fortschreiten des Baues innerhalb der einzelnen Baujahre, durch gegenseitige Mittheilung der entworfenen Bauoperationspläne im voraus auf eine Weise zu verständigen, welche die auf das Jahr 1843 hinausgesetzte fernerweite Vereinigung wegen dieses Punctes entbehrlich macht. Auch in Beziehung auf das Technische des Baues und des künftigen Betriebes wurden gewisse leitende Grundsätze verabredet, insoweit dieß von dem Gesichtspuncte aus, daß die beiden, dem baierschen und sächsischen Gebiete angehörigen Bahnstrecken als selbstständige Abtheilungen einer Gesammtbahn anzusehen und zu behandeln seyen, sich als nöthig darstellte.

Alle diese Verhandlungen sind übrigens im steten Einverständnisse und unter unmittelbarer Theilnahme der Herzoglich Altenburgischen Regierung gepflogen worden und es hat die hiesige Regierung die ihr im ganzen Verlaufe derselben von dieser Seite zu Theil gewordne eifrige und werkthätige Unterstützung besonders dankbar anzuerkennen.

2.) Begründung des Unternehmens auf Königlich Sächsischem und Herzoglich Sachsen-Altenburgischem Gebiete in technischer und finanzieller Hinsicht.

Nachdem der Eisenbahnanschluß zwischen Sachsen und Baiern vertragsmäßig sichergestellt war, mußten unverweilt die weiteren, die Ausführung des Unternehmens auf königlich und herzoglich sächsischem Gebiete bedingenden Vorbereitungen getroffen werden. Hierzu gehörte, nächst der Entwerfung der speciellen Baupläne und Kostenanschläge, insbesondere die Bildung einer Actiengesellschaft für die sächsisch-baiersche Eisenbahn und — was dieser vorangehen mußte — die Feststellung der Art und Weise, in welcher die Regierungen selbst bei dem Unternehmen mitzuwirken sich entschliessen wollten.

Zu Ermittelung der technischen Ausführbarkeit einer Eisenbahn von Leipzig über Altenburg und Plauen zur baierschen Grenze bei Hof hatten schon in den Jahren $18\frac{3}{3}\frac{6}{8}$ ausgedehnte Terrainuntersuchungen und geodätische Vermessungen stattgefunden und ein im Ganzen befriedigendes Ergebniß geliefert. Allein diese Vorarbeiten bedurften durchgängig einer sorgfältigen Revision, um sie der künftigen Bauführung selbst zu Grunde legen und die noch fehlenden speciellen Kostenanschläge darauf basiren zu können. Hiermit war von dem von der Re-

gierung dazu beauftragten Techniker, dem Wasserbaudirector, Major Kunz, bereits i. J. 1840 der Anfang gemacht worden, die Arbeit auch zu dem Zeitpuncte des Vertragsabschlusses mit Baiern so weit vorgeschritten, daß wenigstens für die Bahnstrecke von Leipzig über Altenburg bis Crimmitzschau eine vollständige Projectirung und ein genauer Kostenanschlag vorlag, den man als Unterlage benutzen konnte, um auch den Bedarf für die folgenden, im Detail noch nicht vermessenen und veranschlagten Bahnabschnitte annähernd abzuschätzen.

Zugleich überzeugte sich aber die Regierung von der Nothwendigkeit, den ursprünglichen Plan des sächsisch-baierschen Eisenbahnunternehmens dadurch zu erweitern, daß die Herstellung einer Zweigbahn von Werdau nach Zwickau als integrirender Bestandtheil in denselben aufgenommen würde. Einmal lag diese Seitenbahn ganz im eignen Interesse der sächsisch-baierschen Eisenbahn, welcher sie den unschätzbaren Vortheil eines erleichterten und wohlfeileren Steinkohlenbezugs sicherte, andrerseits wurde dadurch die in den ständischen Anträgen erwähnte und bevorwortete Verbindung des Erzgebirgs mit der nach Baiern gehenden Eisenbahn erzielt, die nach Befinden später bis Chemnitz fortgesetzt werden konnte und, selbst hiervon abgesehen, für den oberhalb Zwickau gelegnen, vorzüglich gewerbreichen und im lebhaftesten Wechselverkehre mit dem Niederlande stehenden Theil des Obergebirgs von den wohlthätigsten Folgen seyn mußte. Zur Erstreckung des Expropriationsgesetzes auf den fraglichen Tract hatten die Stände der Regierung bereits die nöthige Ermächtigung ertheilt.

Mit Einschluß dieser Flügelbahn ergaben die aufgestellten Berechnungen für die ganze, eine Strecke von gegen 20 geographischen Meilen umfassende Linie der sächsisch-baierschen Eisenbahn einen Kostenbetrag von — in runder Summe — 6 Millionen Thalern, der zwar zum Theil allerdings nur auf approximativen Ueberschlägen beruhte, jedoch eine allzu unverhältnißmäßige Ueberschreitung nicht befürchten ließ.

Anlangend nun die Betheiligung des Staats bei dem Unternehmen, so gingen beide Regierungen von der Ansicht aus, daß, solle der von ihnen im Einklange mit ihren Ständen gehegten Absicht, das Zustandekommen der fraglichen Eisenbahnverbindung auf eine wirksame und großartige Weise zu fördern, würdig entsprochen werden, der von den Staatskassen, unter eventueller Verzichtleistung auf den Dividenden-Anspruch zu übernehmende Antheil an dem erforderlichen Anlagekapitale auf nicht weniger als ein Drittheil des Betrags des letztern bestimmt werden dürfe. Dabei kam jedoch in Erwägung, daß bei einem Unternehmen, dessen Ausführung sich auf eine längere Reihe von Jahren vertheile, auf die Theilnahme der Kapitalisten nicht zu rechnen

seyn werde, wenn man ihnen nicht die Gewißheit eines Zinsengenusses für die während der Bauzeit zu leistenden Einschüsse bis zu dem Zeitpunete in Aussicht stelle, wo die Eisenbahn, nach Vollendung der ganzen Anlage, durch sich selbst rentabel zu werden verspreche, wie es denn in der That die Grundsätze einer richtigen Veranschlagung gewerblicher Unternehmungen schon an sich erheischen, daß die während der Ausführung auflaufenden Kapitalzinsen in Aufrechnung gebracht und als ein Bestandtheil des Anlagekapitals zu dem letztern hinzugeschlagen werden. Ließ sich nun mit einiger Wahrscheinlichkeit berechnen, daß zur Verzinsung des Anlagekapitals während der sechs Baujahre, mit Rücksicht auf dessen nur allmählig erfolgende Einzahlung und abgesehen von dem in den Händen der Regierungen befindlichen Antheile, für welchen Zinsen nicht in Ansatz zu bringen waren, so wie ungerechnet den ungewissen Reinertrag der Streckenfahrten, eine Summe von höchstens 600,000 Thlr. — — erforderlich seyn werde, so wäre, in Gemäßheit obiger Ansicht, das Anlagekapital eigentlich um diesen Betrag sofort zu erhöhen, dasselbe mithin in runder Summe auf 6,600,000 Thlr. — — festzustellen gewesen. — Theils die Rücksicht auf die Ungewißheit über die wirkliche Höhe des künftigen Zinsenbedarfs, theils andere Gründe ließen es jedoch angemessen erscheinen, eine hiervon abweichende, wiewohl im Wesentlichen auf das nämliche Resultat hinausführende Modalität zu wählen, welche darin bestand, daß die Regierungen sich anheischig machten, die zur Verzinsung der Einschüsse à 4 % während der 6 Baujahre erforderliche Summe, soweit sie durch den Reinertrag des Betriebes auf den dem Verkehre eröffneten Bahnstrecken nicht gedeckt werde, der zu bildenden Actiengesellschaft unverzinslich vorzustrecken, mit der Bedingung, daß nach vollendeter Herstellung der ganzen Bahn diese Vorschüsse zu kapitalisiren, zum Actienkapitale hinzuzuschlagen und die Regierungen für den Betrag derselben als Theilnehmer am Actienunternehmen zu betrachten seyn. Hieraus folgte aber zugleich, daß die Staatskassen nicht sofort mit dem dritten Theile des veranschlagten Anlagekapitals (6 Millionen Thaler) hinzutreten konnten, weil in diesem Falle mit Hinzurechnung der Zinsenvorschüsse ihre Betheiligung nicht $\frac{1}{3}$, sondern nahe an $\frac{2}{5}$ des künftigen, effectiven Actienkapitals betragen haben würde. Vielmehr kam man überein, den von den Regierungen gleich anfangs zu übernehmenden Antheil auf den vierten Theil des erforderlichen Anlagekapitals festzusetzen, wovon nach dem Längenverhältnisse der dem königlich und herzoglich sächsischen Gebiete angehörigen Bahnstrecken, das Königreich Sachsen vier Fünftheile, das Herzogthum Sachsen-Altenburg ein Fünftheil zu vertreten hätte.

Auf diese Grundlage hin wurden den zu Leipzig und Altenburg bestehenden Comités zu Vorbereitung des Unternehmens einer sächsisch-baierschen Ei-

senbahn die nöthigen Eröffnungen gemacht und schlüßlich die Bedingungen der Mitwirkung der Königlich Sächsischen und Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Regierung bei dem genannten Unternehmen in der Maase definitiv regulirt, und festgestellt, wie solches die unter **B.** beiliegende, Namens beider Regierungen unter dem 24. April 1841 an die Comités erlassene Erklärung des Nähern ersehen läßt.

Bei dem Inhalte der letztern sind die in der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 in Beziehung auf die Art und Weise der Betheiligung des Staats bei künftigen Eisenbahnunternehmungen ausgesprochenen Wünsche in allen wesentlichen Puncten berücksichtigt worden, und wenn darin vielleicht eine den dereinstigen unentgeldlichen Anfall der Eisenbahn an den Staat stipulirende Bestimmung vermißt werden sollte, so wird es einer besondern Rechtfertigung dieser Abweichung kaum bedürfen, da sich leicht ermessen läßt, daß ein Bestehen auf jener Bedingung den Hauptzweck selbst, insofern dieser auf die Bildung einer Actiengesellschaft gerichtet war; gefährdet und höchst wahrscheinlich vereitelt haben würde. Eine Stipulation, wodurch sich der Staat ohne alle vermittelnde Ausgleichung den Rückfall des Eigenthums an der Bahn etwa nach Ablauf eines bestimmten Zeitraums reservirt hätte, wäre offenbar ganz unthunlich und geeignet gewesen, die Kapitalisten von vorn herein von jeder Betheiligung abzuschrecken. Hätte man aber vielleicht das Princip einer aus den Erträgnissen der Bahn zu bewirkenden Amortisation des Anlagekapitals zu Gunsten des Staats adoptiren wollen, so würde das Amortisationsprocent doch immer in einer Weise haben bestimmt werden müssen, wobei die Anwartschaft der Actionairs auf einen angemessenen Dividendengenuß von nicht unter 5 % ungeschmälert geblieben, mithin blos dasjenige, was das Unternehmen über 5 % an Reinertrag abwerfen werde, dem Amortisationsfonds ganz oder theilweise überwiesen worden wäre. Die bisher gemachten Erfahrungen haben aber hinlänglich gelehrt, daß bei Eisenbahnen von grösserer Ausdehnung und einigermaasen schwierigen Constructions- und Betriebsverhältnissen auf einen nachhaltigen Ertrag von mehr als 5 % nicht zu rechnen ist. Eine Stipulation der gedachten Art würde daher eines Theils von keinem oder sehr geringen practischen Werthe gewesen seyn, andern Theils aber doch auf die Meinung des Publicums von dem Unternehmen nachtheilig zurückgewirkt und den Erfolg der Actienzeichnung möglicher Weise compromittirt haben. Von diesen Betrachtungen geleitet, haben die Regierungen es vorgezogen, bei den im Pct. 6. enthaltenen Bestimmungen stehen zu bleiben, wonach ihnen das Recht, das Eigenthum der Bahn für ihre resp. Staaten zu erwerben, von einem gewissen Zeitpuncte ab zwar vorbehalten, seine Ausübung aber nach dem Princip vollständiger Entschädigung

der Actieninhaber, wiewohl unter erleichternden Modalitäten für die Staatskassen, geregelt worden ist.

Im Uebrigen hat man durch die Bestimmungen über die Zusammensetzung des Gesellschafts-Directoriums (Pct. 11. a — c.) und über die Ernennung des Oberingenieurs (Pct. 11 d.) dafür Sorge getragen, den Staatsregierungen auf die technische Ausführung des Baues und die künftige Bahnverwaltung den gebührenden Einfluß zu sichern.

Die unter Bezugnahme auf diese Erklärung der Regierungen von den Comités erlassene Aufforderung zur Actienzeichnung war von einem raschen und entsprechenden Erfolge begleitet, so daß schon unter dem 22. Juni 1841 die Actiengesellschaft für die sächsisch-baiersche Eisenbahn sich constituiren und das Directorium noch vor dem für den Anfang des Bahnbaues bestimmten Zeitpuncte in Wirksamkeit treten konnte. Seitdem sind auch die Gesellschaftsstatuten entworfen und bestätigt worden und mit der neuerdings durch Decrete der Allerhöchsten und Höchsten Regenten erfolgten Feststellung der Concessionsbedingungen für das sächsisch-baiersche Eisenbahnunternehmen kann das Verhältniß des letztern zum Staate nach allen Seiten hin als geordnet und seine vertragsmäßige Durchführung als gesichert betrachtet werden.

3.) Stand der technischen Ausführung.

Die Bahnarbeiten wurden zu dem festgesetzten Zeitpuncte, am 1. Juli 1841 auf den beiden Bahnstrecken zwischen Leipzig und Altenburg und zwischen dort und Crimmitzschau gleichzeitig in Angriff genommen und sind mit solchem Nachdruck gefördert worden, daß bereits im Monat September des verflossenen Jahres der Betrieb auf der Section zwischen Leipzig und Altenburg hat eröffnet werden können. Der Bau der 2ten Abtheilung wird thätig betrieben und es ist gegründete Aussicht vorhanden, daß es möglich seyn werde, die Fahrten noch im Herbste d. J. bis Werdau auszudehnen, bis zur Mitte des nächsten Jahres aber auch die Zweigbahn nach Zwickau in Betrieb zu setzen. — Häufen sich auf der weiteren Bahnstrecke von Werdau bis zur baierschen Grenze die Terrainschwierigkeiten auf eine ungewöhnliche Weise, und haben eben deßhalb die technischen Vorarbeiten auf dieser Eisenbahn noch nicht beendigt werden können, so ist man doch dabei nicht nur auf keine Hindernisse gestoßen, die nicht schon vorhergesehen und berücksichtigt worden wären, sondern es ist auch an vielen Puncten möglich geworden, die Tracirung der Bahnlinie wesentlich zu verbessern und Steigungsverhältnisse zu ermitteln, die bei dem dermaligen Standpuncte des Locomotivenbaues einen durchgängigen Betrieb auch dieser Bahnabtheilung mittelst Dampfkraft nicht auszuschliessen scheinen.

Ist der Bau der Bahn auf baierschem Gebiete, wie nicht unbemerkt bleiben kann, noch nicht in entsprechender Weise vorgeschritten, indem, abgesehen von einigen vorbereitenden Veranstaltungen, die eigentlichen Erdarbeiten auf den Bahnstrecken von Nürnberg bis Bamberg und von da nach Culmbach erst in der zweiten Hälfte des verflossenen Jahres in Gang gekommen sind, so hat doch die Regierung die Besorgnisse, welche dieser Stand der Dinge über eine mögliche Gefährdung des Unternehmens selbst hier und da hervorgerufen hatte, niemals getheilt, da ihr über den ernsten Willen der Königlich Baierschen Regierung, die vertragsmäßig übernommenen Verbindlichkeiten gewissenhaft zu erfüllen und das in den ersten Baujahren Versäumte in den folgenden Bauperioden durch verdoppelte Anstrengungen nachzuholen, stets die beruhigendsten Zusicherungen zu Theil geworden sind, die eingetretene Verzögerung aber in dem Umstande genügende Erklärung fand, daß die aus den Händen der frühern Actiengesellschaft an die Staatsregierung übergegangnen technischen Vorarbeiten sich großentheils als unzulänglich erwiesen und erst durch neue und zeitraubende Terrainuntersuchungen verbessert und vervollständigt werden mußten. Auch hat der von Sr. Majestät dem Könige von Baiern aus eignem Antriebe gefaßte Beschluß, gleichzeitig mit der Bahn von Nürnberg über Hof zur sächsischen Grenze auch eine solche von Nürnberg nach Augsburg auszuführen, indem er die commercielle und nationale Bedeutung des sächsisch-baierschen Gesammtunternehmens ungemein erhöhte, doch auch die von der Baierschen Regierung zu lösende Aufgabe um so viel schwieriger und einen grösseren Zeitaufwand für die vorbereitenden Arbeiten erforderlich gemacht. Die Sächsische Regierung wird übrigens, wie sich von selbst versteht, kein in ihrem Bereiche liegendes Mittel verabsäumen, welches in Beziehung auf die Ausführung des Eisenbahnvertrags vom 14. Januar 1841 durch das Interesse des Landes geboten seyn könnte.

Auf das Actienkapital des sächsisch-baierschen Eisenbahnunternehmens sind überhaupt bis zum 1. Februar d. J. 35 pro Cent einzuzahlen gewesen, wozu die hiesige Staatskasse

420,000 Thaler — —

beizutragen gehabt hat. Hierzu kommen noch

36,000 Thaler — —

als antheiliger Vorschuß zu Verzinsung der Interimsactien, so daß der Gesammtbetrag der für Rechnung der sächsisch-baierschen Eisenbahn aus Staatsmitteln geleisteten Zahlungen sich bis jetzt auf

456,000 Thaler — —

beläuft.

Hiernach gestalten sich die pecuniären Verpflichtungen der Staatskasse gegen die gedachte Eisenbahn, soweit sie sich zur Zeit übersehen lassen, folgendermaasen:

Antheil der Königlich Sächsischen und der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Regierung am ursprünglichen Anlagekapitale nach $\frac{1}{4}$ des letztern . .	1,500,000 Thaler,
muthmaaslicher Betrag der Zinsenvorschüsse . .	600,000 =
Summe	2,100,000 Thaler.
Von dieser Summe fallen auf den von der Königlich Sächsischen Regierung zu vertretenden Antheil vier Fünftheile oder	1,680,000 Thaler.
Hiervon ab der Betrag der schon geleisteten Zahlungen mit	456,000 = *)
Rest	1,224,000 Thaler,

welcher während der noch übrigen vier Baujahre successiv einzuzahlen seyn wird.

Zu bemerken ist jedoch, daß man sich auf einen höhern, effectiven Bedarf um so mehr gefaßt zu halten haben werde, als, wenn auch die zu leistenden Zinsvorschüsse sich muthmaaslich etwas geringer, als oben angenommen, herausstellen dürften, andrerseits eine nicht unbeträchtliche Ueberschreitung des ursprünglich veranschlagten Baukapitals mit Wahrscheinlichkeit vorher zu sehen ist, zu Deckung dieses Mehrbedarfs aber eine entsprechende Mitwirkung der Staatskassen nicht zu versagen seyn wird.

B. Eisenbahnverbindung mit Böhmen.

1.) Verhandlungen mit dem Nachbarstaate.

Der Gang der Verhandlungen wegen einer Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Böhmen ist durch die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Oestreich bedingt gewesen und hat wie diese verschiedene Phasen durchlaufen.

---

*) Anmerkung. Diese Zahlungen sind bisher nur vorschußweise aus der Hauptstaatskasse bestritten worden und daher in der in dem Allerhöchsten Decrete wegen der Kassenbestände vom 21. November v. J. erwähnten Summe von 1,600,000 Thlr. mit begriffen.

Mehrere, seit dem Jahre 1835 von hier aus gemachte Versuche, sich der Zustimmung der Kaiserlich Oestreichischen Regierung zu jenem Unternehmen zu versichern, hatten, wo nicht ablehnende, doch ausweichende Erklärungen zur Folge gehabt, wie es denn überhaupt damals den Anschein gewann, als ob die genannte Regierung eine Eisenbahnverbindung ihrer Staaten in nördlicher Richtung weniger begünstigen wolle, sondern, im Interesse des Handels, von Triest und zu Beförderung einer innigeren Verbindung unter den verschiedenen Theilen der Monarchie selbst, das östreichische Eisenbahnsystem sich vorzugsweise in südlicher und östlicher Richtung entwickeln zu sehen wünsche.

Dieser Stand der Sache änderte sich zuerst, als im Laufe des Jahres 1840 in Prag das Interesse für eine Eisenbahnverbindung zwischen dieser Stadt und Dresden sich lebhafter zu regen anfing und ein Comité sich bildete, welcher die Ausführung jenes Unternehmens sich zur Aufgabe stellte und dazu, zuvörderst aber zur Vornahme der erforderlichen technischen Vorerörterungen, die Allerhöchste Genehmigung nachsuchte. Es fand hierüber eine vom Landesgubernium zu Prag veranlaßte diplomatische Eröffnung statt, welche zunächst den Zweck hatte, die Ansichten des Königlich Sächsischen Gouvernements über den Plan und dessen Ausführung kennen zu lernen, aus der aber zugleich so viel hervorging, daß östreichischer Seits das Project im Ganzen mit günstigen Augen betrachtet und dasselbe bei den dortigen Staatsbehörden, wenn auch nicht directe Unterstützung, doch keine Behinderung zu erfahren haben werde.

Der Eingang der gedachten Mittheilung fiel mit dem Zeitpuncte zusammen, wo die Eisenbahnfrage auf dem Landtage verhandelt worden und die darüber gefaßten ständischen Beschlüsse an die Regierung gelangt waren. In diesen fand die Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit Böhmen zwar nur im Allgemeinen, ohne nähere Bezeichnung ihrer Richtung, Erwähnung und Bevorwortung. Allein die Deputationen beider Kammern hatten, beziehendlich in ihrer Majorität, übereinstimmend die Ansicht ausgesprochen, daß es vorzugsweise im Interesse des Landes zu liegen scheine, die Verbindung mit Böhmen mittelst einer durch die Oberlausitz zu führenden Eisenbahn zu bewerkstelligen, dergestalt jedoch, daß, falls dieß nicht zu erreichen seyn sollte, auch der Anschluß in der Richtung längst der Elbe über Pirna nicht zurückzuweisen seyn werde. Auch bei der Berathung in den Kammern hatte diese Ansicht, obwohl nicht ohne Widerspruch von einigen Seiten, die Oberhand behalten.

Die Regierung konnte, bei näherer Erwägung, nicht umhin, sich derselben auch ihrerseits anzuschliessen. Zwar fehlte es nicht an Gründen, welche einer Fortsetzung der leipzig-dresdner Eisenbahn nach Süden in möglichst gerader Richtung das Wort redeten. Allein das Interesse der Oberlausitz und besonders

des südlichen, dicht bevölkerten und gewerbreichen Theils derselben an einer Verbindung mit der ihren ausländischen und überseeischen Verkehr vermittelnden leipzig-dresdner Eisenbahn, die Rücksicht, daß durch Annahme der lausitzer Richtung die fragliche Eisenbahn, unbeschadet ihrer Hauptbestimmung, zugleich dem innern Landesverkehr in viel ausgedehnterem Maase, als die andere Richtung zu Statten kommen, somit einen doppelten Zweck befördern, hierdurch aber die Nachtheile, die in der Verlängerung des Bahnzugs zwischen Prag und Dresden um beiläufig 10 Meilen gefunden werden könnten, ausgleichen würde; endlich die Erwägung, daß die Zusammenfassung zweier Hauptrouten, der schlesischen und der böhmischen, in eine einzige, beiden Richtungen, wenigstens für die grössere Länge ihres Laufs gemeinschaftliche Eisenbahn eine Ersparniß von mehreren Millionen an dem Anlagekapitale der sächsischen Eisenbahnen erwarten ließ: — diese Betrachtungen zusammengenommen, mußten die Ueberzeugung begründen, daß der Plan, den Anschluß an Böhmen durch eine, die Oberlausitz durchschneidende, jenseits Zittau ausmündende Eisenbahn zu vermitteln, sich vom sächsischen Standpuncte aus als der empfehlenswerthere darstelle, wie er denn auch, wenn man die Verhältnisse der wichtigen Fabrikstadt Reichenberg und des umliegenden Landestheils in Betracht zog, in welchem die böhmische Gewerbthätigkeit ihren hauptsächlichen Sitz hat, und für den daher eine Eisenbahnverbindung mit dem Innern der Monarchie, wie mit dem Auslande vorzugsweise Bedürfniß ist, im eignen Interesse des Nachbarlandes zu liegen schien.

Hieraus ergaben sich von selbst die leitenden Gesichtspuncte für das von der Regierung in dieser Angelegenheit zu befolgende Verfahren. Es lag ihr zunächst ob, die östreichischen Eröffnungen über eine herzustellende Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Böhmen bereitwilligst aufzunehmen und mit der Zusicherung der thätigsten Mitwirkung und Unterstützung des Unternehmens Seiten der hiesigen Staatsregierung zu erwidern. Demnächst hatte sie ihren Einfluß bei der k. k. östreichischen Regierung dahin zu verwenden, um den Gründen, welche für die Wahl der lausitzer Richtung im Gegensatze der directen Richtung geltend zu machen waren, auch dort Eingang und Anerkennung zu verschaffen. Andrerseits durfte jedoch diesem Wunsche nicht in so unbedingter und exclusiver Weise insistirt werden, daß dadurch der Eisenbahnanschluß an Böhmen selbst hätte compromittirt oder doch dessen schon in nahe Aussicht gestellte Verwirklichung wieder auf unbestimmte Zeit hätte hinausgerückt werden können. In diesem Sinne sind denn auch die Verhandlungen mit Oestreich unausgesetzt betrieben worden.

Befestigte sich im Fortgange derselben die Ueberzeugung, daß eine Eisenbahnverbindung mit dem nördlichen Deutschland und zwar durch Vermittlung von

Sachsen und der leipzig-dresdner Eisenbahn wirklich im Plane der östreichischen Regierung liege, so gestalteten sich dagegen die Aussichten für die Annahme der lausitzer Richtung von Anfang an ungünstig. Der Prager Comité gab gleich bei seinem ersten Auftreten die bestimmte Erklärung ab, daß von einer andern Eisenbahn zwischen Prag und Dresden, als von einer die beiden Städte in möglichst gerader Richtung verbindenden, in der Hauptsache durch den Lauf der Elbe bestimmten, seinerseits nicht die Rede und von der Innehaltung dieses Bahnzugs die Ausführung des Unternehmens hinsichtlich der dermaligen Interessenten dergestalt bedingt sey, daß das erstere entgegengesetzten Falls als aufgegeben betrachtet werden müsse. War nun auch dem Comité von der k. k. Regierung, in Folge der sächsischen Anträge, demohngeachtet zur Pflicht gemacht worden, die von ihm zu veranstaltenden technischen Vorarbeiten auch auf die Untersuchung des Terrains zwischen Prag und der lausitz-böhmischen Grenze und die Ausführbarkeit einer Eisenbahn in dieser Richtung zu erstrecken, so hatten doch die damit beauftragten Techniker ein entschieden abfälliges Gutachten abgegeben, und es wurde der Regierung bekannt, daß nicht nur die böhmische Landesbehörde, sondern auch die betreffende oberste Hofstelle dieser Ansicht beigetreten sey und in einem an Se. Majestät den Kaiser erstatteten Berichte die von Prag ab längs des Thales der Moldau und Elbe ermittelte Bahnlinie für die einzig ausführbare erklärt, auch in diesem Sinne die Ertheilung einer vorläufigen Concession an die Prager Gesellschaft beantragt habe.

Ehe jedoch die Allerhöchste Entschliessung auf diesen Antrag erfolgte, traten jene bekannten Beschlüsse dazwischen, durch welche die Ausführung der großen Eisenbahnlinien in Oestreich zur Staatssache erklärt und die Linie von Wien über Prag nach Dresden namentlich als eine der künftigen Staatsbahnen bezeichnet wurde. Unter den der Oeffentlichkeit übergebenen Motiven dieser großartigen Maasregel hatte die k. k. östreichische Regierung selbst die Rücksicht obenangestellt, daß, während Privatgesellschaften ihres pecuniären Nutzens willen genöthigt seyen, Linien und Richtungen zu wählen, von denen sie den nächsten Vortheil zu hoffen glaubten, mithin das Privatinteresse und die Verwirklichung des größtmöglichen Gewinns ihr leitendes Princip bilde, hingegen die Staatsverwaltung in dem Falle sey, die Bahnlinie mit Umgehung aller Nebenvortheile im Sinne der allgemeinen Interessen des Verkehrs und sonach unter Berücksichtigung aller Staatszwecke aufzufassen und zu bestimmen, so wie sie sich auch allein in der Lage befinde, sich über die Einmündung der inländischen in die Bahnen des Auslandes, mit den fremden Regierungen zu verständigen. — Diese Erklärung ließ mit Zuversicht erwarten, daß die kaiserliche Regierung, was insbesondere die Richtung der von Prag nach der sächsischen Grenze zu führenden

Eisenbahn anlange, von keiner vorgefaßten Ansicht ausgehen, sondern zu einer nochmaligen gründlichen Erörterung und unbefangenen Erwägung aller darauf bezüglichen Fragen und Verhältnisse die Hand bieten werde. Die hiesige Regierung beeilte sich daher, die eingetretene Wendung der Dinge zur angelegentlichen Erneuerung der früher gestellten Anträge zu benutzen und ihre Intercession, welche durch unmittelbare und dringende Gesuche der Stadt und des Fabrikstandes von Reichenberg bei Sr. Majestät dem Kaiser unterstützt wurde, hatte den gewünschten Erfolg, indem das k. k. Cabinet erwiderte, daß alle Erhebungen, welche bisher in Beziehung auf die Trace der Eisenbahn von Prag an die sächsische Grenze gepflogen worden, durch eine Privatgesellschaft eingeleitet worden seyen, daß es aber bei der veränderten Lage der Dinge nunmehr die Pflicht der Staatsverwaltung sey, diese Erhebungen zwar zu benutzen, denselben jedoch nicht blindlings zu vertrauen, sondern deren genaueste Prüfung zu veranlassen, und zu erforschen, ob die Trace, welche die Privatgesellschaft gewählt hätte, auch den öffentlichen Rücksichten und dem allgemeinen Interesse entspreche. Dieser Auskunft folgte die That auf dem Fuße, indem mit dem Eintritt des Frühjahrs 1842 östreichischer Seits nach den verschiedenen Richtungen hin, welche bei der Verbindung von Prag mit Dresden überhaupt in Frage kommen konnten, neue und umfassende Terrainuntersuchungen angeordnet wurden, deren Resultate die östreichische Regierung abwarten zu müssen erklärte, ehe über die definitive Wahl der Bahnlinie ein bestimmter Entschluß mitgetheilt werden könne. —

Höher nun, als die Frage über die Richtung, in welcher die böhmisch-sächsische Eisenbahn-Verbindung zu Stande kommen solle, und über die Landestheile, welche davon zunächst berührt werden würden, mußte der Regierung der Wunsch stehen, jene Verbindung an und für sich, ihrer Idee nach, möglichst bald und unerwartet des Ausgangs jener nothwendig zeitraubenden Erörterungen durch gegenseitig bindende Erklärungen der Regierungen sichergestellt und dem Einflusse wechselnder Ansichten und Zeitumstände entrückt zu sehen.

Hierzu schien der Abschluß einer ähnlichen Uebereinkunft, wie die mit Baiern bestehende, das geeignete Mittel; es fanden auch die hierauf gerichteten Eröffnungen in Wien geneigtes Gehör, so daß es bald gelang, sich über die Grundlagen einer deßfallsigen Vereinbarung zu verständigen und die letztere in der Form wechselseitiger Ministerialerklärungen schon im Monat August vorigen Jahres zur Vollziehung gelangen konnte. — Beide Regierungen verpflichteten sich darin gegenseitig, eine Eisenbahn beziehentlich von Wien über Prag bis zur sächsischen Grenze und von Dresden bis zur östreichischen Grenze zu führen, dergestalt jedoch, daß die Bestimmung der Richtung, in welcher die östreichische Staatseisenbahn die sächsische Grenze zu berühren und des Punctes, wo sie sich an die

diesseitige Eisenbahn anzuschliessen habe, nämlich, ob in der Richtung längs des Elbthals, oder in jener nach der Gegend von Reichenberg und Zittau, noch ausgesetzt und von dem Resultate der im Gange befindlichen technischen Erhebungen abhängig blieb. — Nicht minder wurde verbindlich festgesetzt, daß die vorerwähnten Eisenbahnen in ihrer ganzen Länge (von Wien bis Dresden) innerhalb eines Zeitraums von acht Jahren vom Tage der Auswechslung der Ministerialerklärungen an gerechnet (also längstens bis zum Monat August 1850) zu vollenden und dem Verkehr zu eröffnen seyn. Zugleich ertheilte die k. k. östreichische Regierung die Zusicherung, den Bau des von Prag bis zur sächsischen Landesgrenze reichenden Abschnitts der fraglichen Staatsbahn im Frühjahre 1845 zu beginnen, jedoch mit dem Vorbehalte, diesen Termin, falls die Umstände es erheischen sollten, auf das Frühjahr 1846 zu verlegen, wogegen man sächsischer Seits die Bahnarbeiten spätestens zu dem nämlichen Zeitpuncte, der für den Anfang derselben auf den prag-dresdner Abschnitt bestimmt werden würde, in Angriff zu nehmen sich anheischig machte. Die näheren Verabredungen in technischer Hinsicht wurden einer gemischten Commission vorbehalten, die noch im Laufe des Jahres 1843 in Dresden sich vereinigen soll. —

Immittelst hatten die Terrainuntersuchungen auf böhmischer Seite ihren Fortgang gehabt, und die Möglichkeit nachgewiesen, eine Eisenbahn von Prag ab, zwar nicht über Reichenberg, wohl aber über Gabel nach der sächsischen Grenze zu führen. Es trat aber eine neue Schwierigkeit insofern hervor, als von den mit dem Nivellement dieser Linie beauftragten östreichischen Technikern die Behauptung aufgestellt wurde, daß auf sächsischem Gebiete die Bahn von dem Uebergangspuncte aus wegen zu ungünstiger Terrainverhältnisse nicht fortgesetzt, in keinem Falle wenigstens mit Locomotivkraft werde betrieben werden können, wodurch das Project einer Bahnführung von Böhmen aus durch die Lausitz nach Dresden von selbst ausgeschlossen zu werden schien. Hatten nun auch diesseits in Beziehung auf den von den östreichischen Ingenieurs einseitig angenommenen Uebergangspunct specielle Erörterungen nicht stattgefunden, so stand doch jene Behauptung mit der von der Sächsischen Regierung auf Grund früherer Erörterungen zeither stets festgehaltenen Ansicht von der Ausführbarkeit eines Eisenbahnanschlusses an der lausitz-böhmischen Grenze im directen Widerspruche und es mußte daher daran gelegen seyn, diese Ansicht der kaiserl. östreichischen Regierung gegenüber als begründet und die behauptete technische Unmöglichkeit als nicht vorhanden nachzuweisen. Dieß führte zu dem von der hiesigen an die k. k. östreichische Regierung gerichteten Antrage, daß die Ausmittelung eines geeigneten Anschlußpunctes zwischen Gabel und Zittau und die Prüfung des Ergebnisses der in dieser Hinsicht vorliegenden technischen

Erhebungen zum Gegenstande einer gemeinschaftlichen Untersuchung an Ort und Stelle durch beiderseits zu beauftragende Techniker gemacht werden möchte. Daß die kaiserl. östreichische Regierung auf diesen Vorschlag nicht nur einging, sondern auch dem Generaldirector der Staatseisenbahnen, Hofrath Francesconi, in Person zur Theilnahme an der fraglichen Localerörterung abordnete, beurkundete das Gewicht, das sie auch ihrer Seits auf den Gegenstand der letztern und eine gründliche und völlig unpartheiische Erledigung desselben lege, so wie die Geneigtheit, den diesseitigen Wünschen sich möglichst willfährig zu bezeigen. Ueber die Resultate der hierauf am 11. — 13. September vorigen Jahres vorgenommenen gemeinschaftlichen Terrainuntersuchung, an welcher sächsischer Seits ausser dem Wasserbaudirector, Major Kunz, vermöge besondern Auftrags auch der bei den zeitherigen Erörterungen nicht betheiligt gewesene Kameral-Vermessungs-Inspector Preßler Theil nahmen, giebt das unter C. beiliegende Protocoll nähern Aufschluß. Sind hiernach die dabei anwesenden Techniker einstimmig in der Wahl eines Anschlußpunctes übereingekommen, der eine Ueberschreitung des Grenzgebirges und eine Vereinigung der von beiden Seiten dorthin zu führenden Eisenbahnen, wenn auch unter ungünstigen Steigungsverhältnissen, ermöglichen würde, und konnte hiernach die behauptete Unausführbarkeit eines Eisenbahnanschlusses in dieser Richtung für widerlegt erachtet werden, so stellen sich im Uebrigen aus der im Protocoll und dessen Beilage durchgeführten Vergleichung der beiden Tracen von Prag über Gabel nach Zittau und der andern im Moldau- und Elbthale hinsichtlich der dabei ermittelten Längen- und Gefällsverhältnisse, allerdings solche thatsächliche Ergebnisse heraus, welche vom technischen Standpuncte aus und mit Rücksicht auf einen künftigen vortheilhaften Betrieb die letztere Linie unbedingt als die vorzüglichere erscheinen lassen mußten.

Auf diese Unterlagen hatte die kaiserl. östreichische Regierung ihre Wahl zwischen den beiden rivalisirenden Richtungen zu basiren und es konnte daher nicht überraschen, daß sich dieselbe, wie der hiesigen Regierung seitdem officiell notificirt worden ist, definitiv für die Linie im Elbthale entschieden hat, wonach die beiderseitigen Eisenbahnen an einem noch zu bestimmenden Puncte bei Niedergrund zusammenzutreffen haben würden.

Hätte es sich, wie früher, blos um ein isolirtes Eisenbahnunternehmen zur Verbindung von Prag und Dresden gehandelt, so würden die Interessen der zwischenliegenden böhmischen und lausitzischen Fabrikgegenden mit ihrer dichten Bevölkerung und der daraus für die Frequenz und Rentabilität des Bahnverkehrs resultirenden Vortheilen ohne Zweifel ein bedeutendes Gewicht in die Waagschale gelegt haben. Allein bei der gegenwärtigen Sachlage kann die prag-dresdner Bahnstrecke nur noch als ein Bestandtheil einer von Triest bis

Hamburg reichenden, das mittelländische Meer mit der Nord- und Ostsee verbindenden Eisenbahnstraße in Betracht kommen, deren großartigen Zwecken gegenüber jene mehr localen Interessen nothwendig, als untergeordnet, in den Hintergrund treten müssen und nicht füglich verlangen können, daß zu ihren Gunsten der auf jener Bahnlinie sich bewegende europäische Verkehr zu einem 10 bis 11 Meilen betragenden Umwege genöthigt werde, dessen Effect in Beziehung auf Zeitverlust und Kostenaufwand durch das ungünstige Niveau einer prag-zittau-dresdner Bahnverbindung noch beträchtlich gesteigert werden würde.

Auch kann nicht unerwähnt bleiben, daß immittelst noch andere Umstände eingetreten waren, die es fraglich erscheinen ließen, ob es selbst im engeren, sächsischen Landesinteresse rathsam sey, den Anknüpfungspunct an das östreichische Eisenbahnsystem nahe an die äusserste östliche Landesspitze zu verlegen und der böhmisch-sächsischen Eisenbahnverbindung dadurch eine Richtung zu geben, welche vermittelst der künftigen, weitern Verzweigungen der erstern nach Osten dem Verkehr Oestreichs mit Norddeutschland früher oder später einen zweiten, das sächsische Gebiet nur auf eine kurze Strecke berührenden, parallelen Schienenweg nach der Ost- und Nordsee gebahnt haben würde, während er auf der nunmehr definitiv adoptirten Richtung mitten durch das Herz des Landes hindurch geführt wird.

In keinem Falle wird daher der endliche Ausgang der Eisenbahnverhandlungen mit Oestreich, wenn auch dadurch der von Sachsen dabei ursprünglich ins Auge gefaßte Nebenzweck nicht erreicht worden ist, als ein für letzteren Staat ungünstiger und unerwünschter zu betrachten seyn.

2.) Vorbereitungen für die Ausführung.

Zur Fortsetzung der leipzig-dresdner Eisenbahn bis zur Landesgrenze, auch in südlicher Richtung, ist die leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie bereits durch das Decret vom 5. Mai 1835 mit Concession versehen und das Expropriationsgesetz vom 3. Juli 1835 hat den Fall einer Verlängerung der genannten Eisenbahn bis zur Grenze ebenfalls in solcher Allgemeinheit berücksichtigt, daß es einer weiteren, legislativen Maasregel für diesen Zweck nicht bedarf.

Um die technische Ausführbarkeit einer Eisenbahn von Dresden über Pirna längst der Elbe nach Böhmen in Gewißheit zu setzen und den künftigen Angriff des Baues selbst vorzubereiten, sind mit Genehmigung der Regierung im Jahre $18\frac{40}{41}$ auf Veranstaltung des leipzig-dresdner Eisenbahndirectoriums, im Einklange mit dem damals bestehenden Prager Eisenbahncomité die nöthigen Terrainuntersuchungen und sonstigen technischen Vorarbeiten unternommen, auch soweit geführt worden, daß die Baupläne für die ganze Linie im Detail

ausgearbeitet sind, auch ein Kostenanschlag hat entworfen werden können. Nach diesen allerdings künftig einer nochmaligen Prüfung zu unterwerfenden Unterlagen würde die $7\frac{1}{3}$ neue sächsische Postmeilen lange und als technisch ausführbar erkannte Eisenbahn von Dresden über Pirna bis zur böhmischen Grenze bei Niedergrund einen Aufwand von 2,677,000 Thlr. — — erfordern, wobei die Verzinsung des Anlagekapitals während der Bauzeit noch nicht berücksichtigt, auch vorläufig angenommen ist, daß die Bahn bei Dresden auf dem linken Elbufer ausmünden werde. Sollten die allerdings erheblichen Vortheile einer unmittelbaren Einmündung der prag-dresdner in die leipzig-dresdner Bahn künftig dahin den Ausschlag geben, daß man sich entschlösse, die erstere mittelst einer Brücke über die Elbe zu führen, so würde in diesem Falle das obige Anlagekapital noch eine beträchtliche Erhöhung erfahren müssen.

Welche weitere Einleitungen zu treffen seyen, um die wirkliche Ausführung der Bahn in den mit der östreichischen Regierung verabredeten Fristen zu sichern, ist dermalen Gegenstand der Erwägung.

C. Eisenbahnverbindung mit Schlesien.

1.) Verhältniß zum Nachbarstaate.

Ist der Eisenbahnanschluß an Baiern und Böhmen vertragsmäßig sichergestellt, so hat sich die Verbindung mit Schlesien einer gleichen Garantie zwar noch nicht zu erfreuen; inzwischen sind auch hier diejenigen Vorschritte geschehen, welche nach den Umständen thunlich und den Zweck zu fördern geeignet waren.

In Breslau bestand zwar bereits seit dem Jahre 1837 ein Comité für eine schlesisch-sächsische Eisenbahn, ohne jedoch irgend eine, der Sache näher tretende Thätigkeit zu entwickeln, oder sich auch nur der Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung zu seinem Vorhaben versichert zu haben. Erst im December 1840 geschahen, auf wiederholte Anregungen von sächsischer Seite, die nöthigen Schritte, um die Königliche Genehmigung zu einem die Verbindung von Breslau und Dresden bezweckenden Eisenbahnunternehmen auszuwirken und es erfolgte diese mittelst Cabinetsordre vom 14. Mai 1841 dahin: daß der Gestattung einer Eisenbahnanlage von Breslau über Liegnitz und Görlitz nach der sächsischen Grenze zum Anschlusse an die projectirte Bahn von dort über Bautzen nach Dresden, vorausgesetzt, daß das Unternehmen in Gemäßheit der bestehenden allgemeinen Vorschriften begründet werde, keine Bedenken entgegenstehen würden.

War hierdurch zuerst eine einigermaasen gesicherte Grundlage für das weitere Vorschreiten in dieser Angelegenheit gewonnen, so kam es darauf an, dieselbe zu benutzen, um zunächst wenigstens zu näheren und bindenden Verabredungen mit den Breslauer Interessenten zu gelangen und wenn diese, nach Lage der Sache, nur zwischen den beiderseitigen Eisenbahncomités getroffen werden konnten, so schien es doch angemessen, zu einer solchen Verhandlung nicht nur von hier aus die Initiative zu ergreifen, sondern auch durch die Theilnahme eines Beauftragten der hiesigen Regierung an derselben dem Schritte grösseren Nachdruck zu geben. Die zu dem Ende veranstaltete Sendung eines höheren diesseitigen Beamten nach Breslau, in Begleitung von Abgeordneten des Oberlausitzer Eisenbahncomité, verfehlte auch insofern ihren Zweck nicht, als der Breslauer Comité, nachdem er von den Garantien in Kenntniß gesetzt worden war, welche die sächsische Regierung dem Unternehmen einer Eisenbahn von Dresden über Bautzen und Löbau zur preussischen Grenze zu gewähren entschlossen sey, seiner Seits die Verbindlichkeit übernahm, das Zustandekommen einer von Breslau aus über Görlitz entgegen zu führenden Eisenbahn nach allen Kräften zu fördern, namentlich aber und zunächst, unter Mitwirkung der Städte Bunzlau und Görlitz, die nöthigen technischen Vorarbeiten zu Ermittelung und Feststellung der Bahnlinie in Gang zu bringen. Mit diesen hat man sich auch im Laufe des Jahres 1841 thätig beschäftigt, und die Ergebnisse derselben sollen, was die zu überwindenden Terrainschwierigkeiten anlangt, im Ganzen sehr befriedigend ausgefallen seyn, so wie auch über den künftigen Anschlußpunct der Bahnen an der sächsisch-preussischen Grenze zwischen den beiderseitigen Ingenieurs eine vorläufige Vereinigung stattgefunden hat.

Die weitere Entwickelung der Sache wurde aber wieder auf eine unerwartete Weise gestört, als zu Anfang des Jahres 1842 zu Berlin eine neue Actiengesellschaft, unter dem Namen der Niederschlesischen sich bildete, welche von Sr. Majestät dem Könige von Preussen zu Anlegung einer Eisenbahn von Frankfurth an der Oder über Guben, Sorau, Bunzlau und Liegnitz nach Breslau Concession erhielt, womit die gleichzeitig dem Breslauer Eisenbahncomité ertheilte Weisung in Verbindung stand, daß er seine Thätigkeit auf den Bau der Bahn von Bunzlau zur sächsischen Grenze zu beschränken habe. Der letztere fand sich nämlich hierdurch zu dem Beschlusse bewogen, von dem Bau der von ihm beabsichtigten Bahn für jetzt ganz abzustehen und sich die Wiederaufnahme des Plans nur für den Fall vorzubehalten, daß die Niederschlesische Eisenbahngesellschaft ihr Project nicht zur Ausführung bringen sollte.

Trat nun auch das Project der Niederschlesischen Eisenbahngesellschaft dem Zustandekommen einer schlesisch-sächsischen Eisenbahnverbindung nicht direct ent-

gegen, sondern schien es im Gegentheile der letztern insofern eher förderlich werden zu müssen, als, wenn die Bahnstrecke von Breslau bis Bunzlau der Verbindung mit Berlin halber einmal hergestellt war, der Anschluß einer Seitenbahn über Görlitz nach der sächsischen Grenze um so weniger Schwierigkeit finden konnte, und sprach sich diese Ansicht auch in den eignen Mittheilungen der preussischen Regierung aus, so stand doch, seit der Erklärung des Breslauer Comité, das schlesisch-sächsische Eisenbahnunternehmen für den Augenblick ohne äusseren Stützpunct da und es mußte sich daher das Bedürfniß doppelt fühlbar machen, demselben in einer directen Verständigung zwischen den Regierungen eine von Zufälligkeiten unabhängige Bürgschaft zu verschaffen. Man proponirte daher der Königlich preussischen Regierung, gestützt auf die früheren Erklärungen derselben, worin sie die Wichtigkeit einer Breslau und Dresden verbindenden Eisenbahn wiederholt anerkannt hatte, eine vertragmäßige Vereinbarung, wie sie in den von Preussen mit einigen andern Nachbarstaaten wegen künftiger Eisenbahnverbindungen abgeschlossenen Conventionen einen entsprechenden Vorgang zu finden schien. Wurde nun auch dieser Vorschlag Preussischer Seits nicht abgelehnt, so ging doch die Erklärung auf denselben im Wesentlichen dahin, daß der schickliche Zeitpunct für eine solche Verständigung unter den Regierungen erst dann eingetreten seyn werde, wenn sich für den fraglichen Bahntract Unternehmer gefunden haben würden, was im Augenblicke noch nicht der Fall sey.

Die Erfüllung dieser Voraussetzung schien von einer bestimmteren Gestaltung der in mancher Hinsicht unklaren Verhältnisse der Niederschlesischen Eisenbahngesellschaft abhängig zu seyn und es war daher erwünscht, daß die Angelegenheiten dieser Gesellschaft von selbst eine Wendung nahmen, welche den in Breslau vorherrschenden, der Verbindung mit Sachsen vorzugsweise günstigen Ansichten einen bestimmenden Einfluß verschaffte und in einer zu Breslau am 17. October vorigen Jahres abgehaltenen Generalversammlung, bei welcher Abgeordnete des Oberlausitzer Eisenbahncomité Zutritt fanden, zu dem Beschlusse führte, daß nächst der Eisenbahnverbindung zwischen Frankfurth an der Oder und Breslau, auch die Herstellung einer solchen zwischen Breslau und der sächsischen Grenze über Görlitz als Zweck des Unternehmens aufgestellt und statutenmäßig anerkannt werden solle.

Immittelst nahte der für den Zusammentritt der provincialständischen Ausschüsse in Berlin bestimmte Zeitpunct heran, mit welchen unter andern auch wegen der Eisenbahnangelegenheiten des preussischen Staats verhandelt werden sollte. In einer der Oeffentlichkeit übergebnen Denkschrift entwickelte die Kö-

niglich Preussische Regierung die Grundsätze, nach denen sie ein alle Theile der Monarchie umfassendes Eisenbahnsystem mit Unterstützung aus Staatsmitteln in's Leben zu führen gedenke und bezeichnete zugleich die einzelnen Eisenbahnlinien, welche als Bestandtheile jenes Systems anzusehen und auszuführen seyn würden. In dem Verzeichnisse dieser Bahnlinien fand sich nun eine Eisenbahn von Breslau über Görlitz zur sächsischen Grenze nicht aufgeführt. Je mehr diese Uebergehung mit den in den officiellen Mittheilungen der Preussischen Regierung früher kund gegebnen Ansichten contrastirte, um so dringender mußte sich die hiesige Regierung aufgefordert finden, sich darüber Aufklärung zu verschaffen, ob die Königlich Preussische Regierung in der That gemeint sey, eine Eisenbahnverbindung, deren Wichtigkeit für den allgemeinen Verkehr sie früher selbst wiederholt anerkannt hatte, von der Unterstützung des Staats auszuschliessen. Die hierauf erlangte Auskunft ist insofern befriedigender Art, als daraus erhellt, daß, wenn in der den ständischen Ausschüssen zur Berathung überwiesenen Denkschrift nur die Hauptlinien des herzustellenden Eisenbahnsystems, wie es durch die Interessen der Gesammtheit bedingt wird, in den Grundzügen anzugeben gewesen sind, daraus nicht zu folgern ist, daß nicht auch den im besondern Interesse einzelner Provinzen und Landestheile sich als wünschenswerth darstellenden Verbindungen die Beihülfe des Staats zuzuwenden seyn würde, falls solche durch die Kräfte der Privatindustrie allein nicht sollten zu Stande gebracht werden können. Bestimmter Versicherung zu Folge hat insbesondere der Uebergehung der Bahn von Breslau über Görlitz nach Sachsen nicht die Absicht zum Grunde gelegen, deren Zustandekommen entgegen zu treten. Vielmehr hält man es Preussischer Seits noch immer für wünschenswerth, die Verbindung zwischen Breslau und Dresden zur Ausführung gebracht zu sehen und es wird bei den weiteren Verhandlungen über die Bahn von Breslau nach Frankfurth an der Oder Gegenstand der Erwägung bilden, ob jener Zweck dadurch zu erreichen stehe, daß, wie bereits in Frage gekommen ist, eine Bahn von Bunzlau über Görlitz an die sächsische Grenze als eine Abzweigung der Niederschlesischen Eisenbahn in dieses Unternehmen gleich mit eingeschlossen werde.

Diese letztere Modalität würde ohne Zweifel die den diesseitigen Interessen am meisten entsprechende seyn, und die Regierung wird nicht unterlassen, ihren Einfluß, soviel thunlich, für deren Realisirung zu verwenden. Ganz neuerdings eingetretne Veränderungen in den Verhältnissen der Niederschlesischen Eisenbahngesellschaft lassen überdieß hoffen, daß die Interessenten dieses Unternehmens, welche gegenwärtig dessen Vertretung der Regierung gegenüber zu führen haben, für jenen Plan ebenfalls günstig disponirt sind und denselben zu befördern beflissen seyn werden.

2.) Vorbereitungen für die Ausführung.

Das im Jahre 1837 begonnene Nivellement der Oberlausitzer Eisenbahn hatte zwar zu Ausmittelung einer, von den Technikern für ausführbar und zur Befahrung mit Dampfkraft geeignet erklärten Bahnlinie geführt und es waren die darüber aufgenommenen Pläne und Anschläge schon im Jahre 1839 von dem Eisenbahncomité der Regierung vorgelegt worden. Um sich jedoch von der Brauchbarkeit dieser Vorarbeiten zu überzeugen, war eine nochmalige, sorgfältige Revision derselben erforderlich, mit welcher von dem Seiten der Regierung dazu beauftragten Beamten im Jahre 1841 begonnen und die, schon wegen der damals noch vorwaltenden Ungewißheit über die Richtung der Eisenbahnverbindung mit Böhmen, nicht blos auf den Tract von Dresden über Bautzen und Löbau zur preussischen Grenze, sondern auch auf die Strecke von Löbau nach Zittau ausgedehnt wurde. Hierbei hat sich die Nothwendigkeit einer fast durchgängigen, wesentlichen Correction der projectirten Bahnlinie, ja, auf längere Strecken, der Aufsuchung eines ganz neuen Bahnzugs ergeben, wodurch, wie sich annehmen läßt, die Trace der Oberlausitzer Eisenbahn eine ungleich bessere, als früher, geworden ist, wenn sie schon noch immer, rücksichtlich der Steigungsverhältnisse, zu den schwierigeren gehören wird und namentlich die Strecke von Löbau nach Zittau, um ein einigermaasen günstiges Bahnprofil zu erzielen, auf eine Länge von $4\frac{1}{3}$ Postmeilen hat entwickelt werden müssen, während die directe Entfernung nicht über 2 Meilen beträgt.

Die Veranschlagung beider Tracte ist so weit vorgeschritten, daß sie zwar noch einer detaillirten Bearbeitung bedarf, daß sich jedoch der erforderliche Kostenaufwand mit annähernder Sicherheit übersehen läßt. Hiernach ist das Anlagekapital anzuschlagen:

1.) für den Tract von Dresden bis zur preussischen Grenze auf	4,000,000	Thlr.
2.) für den Tract von Löbau bis Zittau auf	2,500,000	=
zusammen	6,500,000	Thlr.

wobei auf eine Verzinsung während des Baues noch nicht Rücksicht genommen ist.

Dem Oberlausitzer Eisenbahncomité, welcher seine Thätigkeit fortwährend der Vorbereitung des Unternehmens gewidmet hat, ist schon im Jahre 1841 bei Gelegenheit und zum Behuf der damaligen Verhandlungen mit dem Breslauer Comité, die vorläufige Zusicherung ertheilt worden, daß die Königl. Sächsische Regierung sich bei einem, die Herstellung einer Eisenbahn von Dresden über Bautzen in der Richtung auf Löbau bis zur preussischen Grenze bei

Görlitz bezweckenden Actienunternehmen, in der Voraussetzung und unter der Bedingung der vollständig gesicherten Entgegenführung einer Eisenbahn von Breslau über Liegnitz und Görlitz bis zum Anschlußpuncte an der Grenze, in einer Weise zu betheiligen gemeint sey, welche der betreffenden Gesellschaft nicht geringere Begünstigungen gewähre, als solche dem sächsisch-baierschen Eisenbahnunternehmen zugestanden worden seyen.

Dagegen ist den mehrmals wiederholten Anträgen des Comité, daß ihm gestattet werde, alsbald zu Eröffnung der Actienzeichnung und zu Bildung einer Actiengesellschaft für die Oberlausitzer Eisenbahn zu verschreiten, nicht zu willfahren gewesen, weil die Regierung an dem Grundsatze festzuhalten hatte, daß der geeignete Zeitpunct dazu erst dann eingetreten seyn werde, wenn sich die Verhältnisse auf schlesischer Seite hinlänglich consolidirt haben würden, um auf die wirkliche Ausführung der dem preussischen Gebiete angehörigen Bahnstrecke mit Bestimmtheit rechnen zu können.

D. Erzgebirgische Eisenbahn.

Für die Erbauung einer von Chemnitz einer Seits nach Zwickau, anderer Seits nach Riesa zu führenden, mit dem Namen der erzgebirgischen belegten Eisenbahn besteht bekanntlich schon seit dem Jahre 1836 eine Actiengesellschaft in Chemnitz. Das von derselben ursprünglich gezeichnete, zur Zeit erst mit 3 % eingezahlte Actienkapital betrug drei Millionen Thaler.

Die unter Leitung des Directoriums der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft veranstalteten und bis in das Detail vollendeten Vorarbeiten wiesen aber, anstatt jener ursprünglich veranschlagten Summe, ein Anlagekapital von mindestens sechs Millionen als erforderlich nach. Die Gesellschaft beschied sich unter diesen Umständen, daß die Ausführung des Unternehmens durch ihre eignen Kräfte und ohne wesentliche Unterstützung des Staats unmöglich fallen werde, und diese Ueberzeugung gab die nächste Veranlassung zu den theils von dem Directorium der genannten Gesellschaft, theils von einer Anzahl städtischer Communen an die letzte Ständeversammlung gerichteten Petitionen, welche im Wesentlichen übereinstimmend den Antrag enthielten, „daß der Staatsregierung der Wunsch ausgesprochen und eventuell die Mittel bewilligt werden möchten, um aus Staatskassen ungesäumt eine Linie auszuführen, welche von der Lausitz ab an die Elbe und von da in möglichst gerader Linie durch das Erzgebirge und Voigtland an die baiersche Nordgrenze eine Verbindung eröffne.“ Diese Linie würde, wenn sie zur Ausführung gekommen wäre, von der Elbe ab im Wesent-

lichen mit der Richtung der projectirten erzgebirgischen Eisenbahn zusammen gefallen seyn.

Eine Bevorwortung dieses Antrags Seiten der Ständeversammlung erfolgte nicht; vielmehr wurde die Richtung der mit den Nachbarstaaten und namentlich mit Baiern herzustellenden Eisenbahnverbindungen im Allgemeinen in das Ermessen der Regierung gestellt, und der den Petitionen unterliegende Plan nur insofern berücksichtigt, als die Stände den Wunsch aussprachen: daß die einer Seits nach Baiern, andrer Seits nach Schlesien und Böhmen herzustellenden und mit der leipzig-dresdner Eisenbahn in Verbindung zu setzenden Eisenbahnlinien, soweit thunlich, das Innere des Landes durchschneiden möchten. — Daran knüpfte sich, im speciellen Interesse des Erzgebirgs, der Antrag:

„daß das Erzgebirge mit der zu erbauenden Eisenbahn nach Baiern, falls dasselbe ohnehin nicht etwa berührt werden sollte, durch eine Zweigeisenbahn, unter gleichen Voraussetzungen (hinsichtlich der Staatsbetheiligung) in geeignete Verbindung gesetzt werde."

Eine unmittelbare Berührung des Erzgebirgs durch die nach Baiern führende Eisenbahn, wie sie in den Petitionen beantragt und in der ständischen Schrift wenigstens angedeutet war, hat nun nicht stattfinden können, wovon die Gründe leicht nachzuweisen sind. Die damals schon weit vorgeschrittenen und in steter Gemeinschaft mit der Herzogl. Sachsen-Altenburgischen Regierung betriebenen Verhandlungen mit Baiern waren von Anfang an von beiden Seiten in der Voraussetzung betrieben worden, daß die herzustellende Bahn von Nürnberg nach Leipzig die gerade Richtung über Hof, Plauen und Altenburg verfolgen werde. Bei dem noch immer schwankenden und ungewissen Stande derselben würde jedes Abgehen von dieser Basis im hohen Grade bedenklich und geeignet gewesen seyn, den Hauptzweck der ganzen Unterhandlung zu compromittiren. Ueberdieß wäre dadurch der Grundgedanke des Unternehmens verrückt worden, der in der Verbindung der beiden Städte Nürnberg und Leipzig und in Erhaltung der uralten Handelsstraße aus dem Reich nach Norddeutschland bestand. Die Annahme der vorgeschlagenen Richtung auf Chemnitz und Riesa hätte dieselbe von ihrem naturgemäßen, geschichtlich begründeten Zuge abgelenkt und den Verkehr einen durch kein allgemeines Interesse gerechtfertigten Umweg von nicht weniger als 15 — 16 Meilen beschreiben lassen. Zwar vom blos sächsischen Standpuncte aus betrachtet konnte dieser Umweg als vortheilhaft erscheinen. Allein die sächsische Regierung hätte auf jeden ferneren Einfluß auf die Gestaltung des deutschen Eisenbahnwesens verzichten müssen, wenn sie die Bereitwilligkeit der Nachbarstaaten, sich mit ihr über die herzustellenden Eisenbahnlinien zu verständigen, zu Gunsten einseitiger, inländischer Verkehrs-

zwecke hätte ausbeuten wollen. Wie in andern Beziehungen, so wird Sachsen auch hier nur in einem engen Anschliessen an die allgemeinen deutschen Verkehrsinteressen das Mittel finden, eine einflußreiche Stellung unter den deutschen Staaten zu behaupten und zugleich den eignen Nutzen zu fördern. Uebrigens haben nahe liegende Erfahrungen gelehrt, daß durch das Bestreben, für die Eisenbahnanlagen neue und künstlich gewählte Richtungen aufzusuchen, in der Hoffnung, den Nutzen derselben so viel möglich dem eignen Lande zu Statten kommen zu lassen, nicht viel mehr bezweckt wird, als die früher oder später eintretende Nothwendigkeit, den begangnen Fehlgriff mit grösseren Opfern wieder gut zu machen.

Konnte sonach die Regierung keinen Augenblick in Zweifel seyn, daß für die sächsisch-baiersche Bahn die einmal bestimmte Richtung von Plauen über Altenburg nach Leipzig festzuhalten sey, so erschien dagegen der von den Ständen eventuell bevorwortete Anschluß des Erzgebirges an diese Bahn durch eine Zwischenverbindung von Chemnitz über Zwickau nach Werdau als ein naturgemäser, weiterer Schritt zur Vervollständigung des sächsischen Eisenbahnsystems und hauptsächlich um diesem vorzuarbeiten, mithin im Interesse des Erzgebirges nicht minder, als im eignen Interesse des sächsisch-baierschen Eisenbahnunternehmens wurde der für letztere sich bildenden Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung auferlegt, neben der Hauptbahn auch eine Zweigbahn von Werdau nach Zwickau herzustellen.

Als daher nach dem Bekanntwerden des Plans der sächsisch-baierschen Eisenbahn die öffentliche Meinung in Chemnitz und einem Theile des Erzgebirges wegen der anscheinend beabsichtigten Hintansetzung dieses Landestheils sich beunruhigt zeigte und insbesondere von dem Directorium der sächsisch-baierschen Eisenbahngesellschaft dringende Anträge wegen Berücksichtigung dieses Unternehmens an die Regierung gelangten, nahm dieselbe nicht Anstand, öffentlich zu erklären, daß, wenn die nächste und vorzüglichste Sorge darauf habe gerichtet werden müssen, dem Lande die großen zur Vermittelung des Weltverkehrs dienenden Verbindungslinien, und zwar vorzugsweise im Interesse der Fabrikgegenden, zu sichern, doch das inländische Eisenbahnsystem in Beziehung auf das Erzgebirge mit dem Unternehmen der sächsisch-baierschen Eisenbahn und deren Verzweigung bis Zwickau keineswegs als abgeschlossen zu betrachten sey, sondern daß es vielmehr im Bereiche der mit den Ständen vorläufig vereinbarten Maasregeln liege, auch dem westlicher gelegenen Theile dieser Provinz durch eine bis Chemnitz fortzusetzende Eisenbahn unter Mitwirkung des Staats mit der Zeit eine directe und zusammenhängende Eisenbahnverbindung mit dem Auslande zu eröffnen, daß jedoch die Regierung zu Ausführung so großer und kostspieliger Anlagen

nur unter der Voraussetzung die Hand bieten dürfe, daß die in Frage stehenden Unternehmungen nach Maasgabe ihrer mehreren oder minderen Dringlichkeit allmählig zur Ausführung gelangten, daher denn die vollständige Herstellung der erzgebirgischen Verbindungslinie in der nächsten Zukunft noch nicht zu ermöglichen seyn werde. In ähnlicher Weise wurde das Directorium der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft auf seine Anträge verständigt.

Diesen Erklärungen der Staatsregierung lag die, den ständischen Anträgen sich anschliessende Ansicht zum Grunde, daß es zweckmäßig seyn werde, die dem Erzgebirge zugedachte Verbindung mit den Hauptbahnen durch eine Eisenbahn von Chemnitz über Zwickau nach Werdau zum Anschluß an die sächsisch-baiersche Eisenbahn zu bewerkstelligen. In Chemnitz selbst und dem in dessen Bereiche liegenden Landestheile hat jedoch dieser Plan weniger Anklang gefunden; vielmehr haben sich die Wünsche mit Vorliebe der entgegengesetzten Richtung von Chemnitz nach Riesa zugewendet. Zunächst wurden in einer am 26. Juli 1841 abgehaltenen Generalversammlung der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft verschiedene Beschlüsse gefaßt, die im Wesentlichen dahin abzielten, daß zwar der ursprüngliche, auf Ausführung einer Eisenbahnlinie von Zwickau über Chemnitz nach Riesa gerichtete Gesellschaftszweck unausgesetzt im Auge behalten und verfolgt werden solle, jedoch für den Fall, wo die Ausführung der ganzen Linie gefährdet erschiene, vorläufige Einleitung wegen einer theilweisen Ausführung zu treffen, die Aufmerksamkeit des Directoriums aber vorzugsweise auf den Tract Chemnitz-Riesa zu richten seyn werde. — Die in diesen Beschlüssen sich darlegende Ansicht erhielt eine weitere Bekräftigung durch einen Schritt, welchen die städtischen Communen zu Annaberg, Chemnitz, Döbeln, Frankenberg, Hartha, Hohenstein, Marienberg, Mittweida, Stollberg, Wolkenstein und Zschopau, in Verbindung mit einigen gewerblichen Vereinen, bei Sr. Majestät dem Könige zu thun sich veranlaßt fanden, indem sie im Laufe des vorigen Sommers durch eine aus ihrer Mitte abgeordnete Deputation Allerhöchsten Orts eine Vorstellung überreichen ließen, welche im Allgemeinen den Zweck hatte, die Ausführung einer Eisenbahnverbindung von Riesa über Chemnitz nach Zwickau der Allerhöchsten Fürsorge zu empfehlen, zu Unterstützung dieses Gesuchs aber auf die Gründe und Ansichten Bezug nahm, die in einer gleichzeitig an die Regierung gelangten, seitdem auch den Mitgliedern der Ständeversammlung bekannt gewordenen Denkschrift über die Art und Weise, wie die Verbindung des Erzgebirges mit den ins Ausland gehenden sächsischen Eisenbahnen am zweckmäßigsten zu bewerkstelligen sey? entwickelt seyen. In dieser Denkschrift werden die auf die erzgebirgische Eisenbahn Bezug habenden technischen, politischen und staatswirthschaftlichen Fragen einer allseitigen Erörterung unter-

worfen, die Resultate der letztern aber am Schlusse in den beiden Sätzen zusammengefaßt:

daß die Verbindung des Erzgebirges mit den ins Ausland gehenden Bahnen am vollkommensten hergestellt werde, durch Erbauung einer Eisenbahn von der sächsisch-baierschen Linie über Zwickau und Chemnitz nach Riesa zum Anschluß an die leipzig-dresdner Eisenbahn;

daß aber, falls die sofortige Ausführung der obenerwähnten Linie in ihrer ganzen Ausdehnung nicht thunlich erscheine, vorzugsweise und zunächst die Abtheilung der Bahn von Chemnitz auf Riesa in Angriff zu nehmen sey,

wobei zugleich die Uebernahme des Baues durch den Staat als die vortheilhafteste Art und Weise der Ausführung des Unternehmens bezeichnet wird.

Der Allerhöchsten Entschliessung zufolge ist daher auf diese Anträge bei den weiteren Erwägungen der Regierung in der Eisenbahnangelegenheit die geeignete Rücksicht zu nehmen gewesen.

Anlangend die Vorbereitungen für die technische Ausführung, so ist die Linie der erzgebirgischen Eisenbahn unter Leitung des Directoriums der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft wiederholt untersucht, projectirt und veranschlagt worden, und obwohl eine Prüfung dieser Vorarbeiten im Auftrage der Regierung noch nicht stattgefunden hat, so dürften doch die Ergebnisse derselben ein brauchbares Material für die künftige practische Benutzung darbieten, und namentlich die Kostenanschläge, nachdem sie neuerlich einer nochmaligen Revision Seiten des Directoriums unterlegen haben, nicht zu niedrig gegriffen seyn. Nach denselben wird nämlich erfordert:

1.) für eine Bahn von Chemnitz nach Riesa,
   a.) bei einfachem Gleise . . 3,258,422 Thlr. 2 ngr. 6 pf.
   b.) bei doppeltem Gleise . . 4,001,738 „ 2 „ 6 „
   oder
   in runder Summe 4,000,000 Thaler;

2.) für eine Bahn von Chemnitz nach Zwickau,
   a.) bei einfachem Gleise . . 2,444,037 Thlr. 27 ngr. 5 pf.
   b.) bei doppeltem Gleise . . 2,924,721 „ 27 „ 5 „
   oder
   in runder Summe 3,000,000 Thaler.

Die ganze Linie Zwickau-Riesa würde daher zu stehen kommen:
   a.) bei einfachem Gleise auf 5,702,461 Thlr. — —
   b.) bei doppeltem Gleise auf 7,000,000 „ — —.

Endlich kann nicht unerwähnt bleiben, daß in Beziehung auf die erzgebirgische Eisenbahnverbindung der von Chemnitz aus empfohlnen Linie Chemnitz-Riesa gegenüber neuerdings ein zweites Project hervorgetreten ist, welches den Gegenstand zweier von einer Anzahl Privatpersonen in Freiberg an das Ministerium des Innern gerichteten Eingaben bildet und dahin abzweckt, daß, falls sich die Regierung überhaupt für Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Erzgebirge nach der Elbe zu entscheiden sollte, für diese Verbindung nicht die Richtung von Chemnitz nach Riesa, sondern vielmehr die über Freiberg und Tharand nach Dresden gewählt werden möchte. Die Bittsteller haben durch Einige ihres Mittels eine vorläufige Untersuchung der Terrain- und Niveauverhältnisse zwischen Tharand und dem Puncte, wo die Freiberg-Chemnitzer Bahn in den schon nivellirten Tract der Chemnitz-Risaer Bahn einmünden würde (bei Lichtenwalde), vornehmen lassen und glauben sich hiernach von der Ausführbarkeit einer mit Locomotiven zu befahrenden Eisenbahn in der von ihnen auf einer mit eingereichten Charte näher bezeichneten Richtung, so wie davon überzeugt halten zu dürfen, daß der Kostenaufwand kein unverhältnißmäßig hoher seyn werde. Ihr eventueller Antrag, welcher im Wesentlichen durch die Wichtigkeit der Stadt Freiberg und der dortigen Bergbauanstalten für den inneren Verkehr, so wie durch das Interesse des betreffenden Landestheils an der Erhaltung des alten Straßenzugs von Dresden ab ins Gebirge motivirt wird, ist dahin gerichtet, daß die Regierung diese Untersuchungen weiter verfolgen und vervollständigen und auf Grund derselben die Entwerfung eines Kostenanschlags veranstalten möge.

Bis jetzt ist diesem Antrage schon deßhalb keine Folge zu geben gewesen, weil die Präjudicialfrage, ob dem Erzgebirge nach der Elbe zu eine Eisenbahnverbindung eröffnet werden solle, zuvörderst der Erledigung bedarf.

II.

Allgemeine Erörterung der in der Eisenbahnangelegenheit zur Erledigung vorliegenden practischen Fragen und der dabei festzuhaltenden leitenden Grundsätze.

Die Fragen, welche sich hier zur Erwägung darbieten, werden sich auf drei Hauptgesichtspuncte zurückführen lassen:

A. welche Bahnen sind zu bauen?
B. mit welchen Mitteln?
C. in welcher Zeitfolge?

Zu A.

Stellt man sich hier als letzte Aufgabe die Ausführung eines auf die Verkehrsbedürfnisse des Landes berechneten vollständigen Eisenbahnnetzes für Sachsen und denkt man sich, wie es theils bereits factisch der Fall, theils den bestehenden topographischen und commerciellen Verhältnissen entsprechend ist, Leipzig als Mittelpunct desselben, so werden überhaupt zwei Hauptclassen sächsischer Eisenbahnen zu unterscheiden seyn:

a.) Bahnen zur Vermittelung des Verkehrs mit dem Auslande;

b.) innere Verbindungsbahnen.

Zu a.

Der Verkehr mit dem Auslande ist durch die in Leipzig ausmündenden großen Handelsstraßen bereits in bestimmte Richtungen gewiesen, die sich von selbst als Grundlagen für die anzuknüpfenden Eisenbahnverbindungen darbieten. Hiernach bedürfte es:

1.) einer Nordbahn, für den Verkehr mit Norddeutschland, den Nord- und Ostseeländern und zwar in zweifacher Richtung, einmal nach Nordwesten — Linie: Leipzig, Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Hamburg ꝛc. — sodann nach Nordosten — Linie: Leipzig, Berlin, Stettin, Frankfurth a. O. ꝛc.;

2.) einer Westbahn für den Verkehr mit Frankfurth a. M., den Rheinländern, Belgien, Frankreich;

3.) einer Südwestbahn für den Verkehr mit Süddeutschland, Baiern, Würtemberg, der Schweiz, Italien;

4.) einer Südbahn für den Verkehr mit Oestreich, Prag, Wien, Triest und Ungarn;

5.) einer Südostbahn für den Verkehr mit Schlesien, Polen, Rußland.

Wird mit diesen Anforderungen an das herzustellende Eisenbahnsystem der factische Stand der Dinge verglichen, so ist

zu 1.) die Nordbahn gegeben in der leipzig-magdeburger Bahn und ihren theils schon vorhandenen, theils noch zu hoffenden weitern Verzweigungen nach Nordwesten und Nordosten. Eine nähere Verbindung mit Berlin über Riesa und Jüterbogk, welche, obwohl nicht schlechthin nothwendig, doch fortwährend höchst wünschenswerth bleibt, ist in dem Expropriationsgesetze vom 3. Juli 1835 und der Concession der leipzig-dresdner Eisenbahngesellschaft vorgesehen und es läßt sich erwarten, daß der natürliche Zug der Verhältnisse über kurz oder lang ihre Verwirklichung herbeiführen werde.

Zu 2.) Die Westbahn ist nur denkbar in Verbindung mit der projectirten thüringischen Eisenbahn von Halle über Naumburg, Weimar ꝛc. nach Cassel und Frankfurt, wiewohl auch eine etwaige künftige Fortsetzung der Südwestbahn von Bamberg aus über Würzburg nach Frankfurt für Sachsen die Stelle der Westbahn würde ersetzen können. Jedenfalls wird, das Zustandekommen der thüringischen Bahn vorausgesetzt, eine directe Verbindung zwischen derselben und Leipzig durch eine in der Gegend von Dürrenberg anzuknüpfende Zweigbahn ebenso ausführbar als wünschenswerth seyn, ja eine Eisenbahn zwischen Leipzig und Dürrenberg dürfte selbst als blose Localbahn und abgesehen von der dadurch zu vermittelnden weitern Verbindung nach Westen bei der Beträchtlichkeit des in jener Richtung stattfindenden Productenverkehrs beachtenswerthe Vortheile darbieten. Es haben auch wegen eines solchen Unternehmens bereits mehrfach vorbereitende Verhandlungen stattgefunden. Um dieselben aber zu dem geeigneten Zeitpuncte wieder aufnehmen und nach Befinden an die Ausführung selbst Hand legen zu können, scheint es rathsam, daß die Ausdehnung des Expropriationsgesetzes auf den fraglichen, ohnehin nur kurzen Tract in Zeiten ausgesprochen werde.

Zu 3.) Die Südwestbahn bildet den Gegenstand des Vertrags mit Baiern und ihre Ausführung ist durch diese Acte und die weitern Beschlüsse Sr. Majestät des Königs von Baiern für die ganze Linie von Leipzig bis Augsburg, nach Befinden selbst von da bis Lindau, oder im Falle eines Anschlusses der baierschen Bahnen an das sich bildende würtembergische Eisenbahnsystem, über Ulm bis Friedrichshafen, in der Richtung über Altenburg, Hof, Bamberg und Nürnberg gesichert, der Bau auch auf Sächsischer Seite bereits bis Altenburg vollendet, jenseits Altenburg aber, so wie seit kurzem auf mehreren Puncten der baierschen Linie in Angriff genommen.

Zu 4.) und 5.) Die Südbahn und die Südostbahn fallen bis Dresden mit der leipzig-dresdner Eisenbahn zusammen. Ob sie von hier aus ihren Lauf über Bautzen bis Löbau gemeinschaftlich fortsetzen und erst hier sich trennen, oder schon von Dresden aus in südlicher und östlicher Richtung auseinandergehen würden, war bis vor kurzem zweifelhaft, so lange die Richtung der von Prag aus nach der sächsischen Grenze zu führenden östreichischen Staatseisenbahn noch nicht definitiv feststand. Nachdem jedoch diese Ungewißheit neuerdings zu Gunsten der Richtung längs der Moldau und Elbe entschieden worden ist, so sind von Dresden aus zwei Linien zu unterscheiden:

a.) die sächsisch-böhmische über Pirna bis zur Grenze bei Niedergrund;

b.) die sächsisch-schlesische (Oberlausitzer) über Bautzen, Löbau bis zur preussischen Grenze bei Orlisch.

Die Ausführung der erstern Linie ist durch den Staatsvertrag mit Oestreich gesichert. Dagegen entbehrt zwar die letztere noch zur Zeit einer gleichen Garantie. Wenn dieß aber insofern unerwünscht ist, als sich unter diesen Umständen nicht mit Bestimmtheit bemessen läßt, bis wenn die Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Schlesien hergestellt seyn wird, so kann doch die Ausführung dieses Unternehmens an und für sich, als einer von der planmäßigen Entwickelung des deutschen und preussischen Eisenbahnsystems unzertrennlichen Maasregel, theils nach den von der Königl. Preußischen Regierung selbst gegebenen Erklärungen, theils bei der zu Tage liegenden Unentbehrlichkeit jener Verbindung für die commerciellen Verhältnisse Schlesiens, in keiner Weise gefährdet erscheinen.

Zu b.

Zieht man blos den Umfang des Landes in Betracht, und erwägt man, daß es sich hiernach überall nur um minder beträchtliche Entfernungen handelt, so könnte zwar die Frage entstehen, ob Sachsen innerer Verbindungsbahnen überhaupt bedürfe und ob nicht für den Binnenverkehr von und nach den großen Eisenbahnlinien die bestehenden und soweit nöthig zu vervielfältigenden Straßen- und Postverbindungen als vollkommen ausreichend zu erachten seyen? Auch wird man hierbei unter allen Umständen nicht an ein vollständiges System inländischer Eisenbahncommunicationen zu denken haben, wie es für grössere Staaten Bedürfniß seyn mag, während die sächsischen Eisenbahnen ja selbst nur als Bruchstücke und Nebenzweige eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems zu betrachten sind. Inzwischen treten zwei eigenthümliche Momente hervor, welche für die Frage über die Nothwendigkeit von Binnenbahnen in Sachsen entscheidend zu seyn scheinen. Einmal hat der Umstand, daß der Brennpunct des sächsischen Eisenbahnnetzes an der äussersten Landesgrenze liegt, in Verbindung mit der für die leipzig-dresdner Eisenbahn gewählten Trace rechts der Elbe eine solche Richtung der Hauptlinien bedingt, vermöge welcher dieselben sich in geringer Entfernung von der westlichen und östlichen Landesgrenze hinziehen und den Hauptthei und eigentlichen Kern des Landes, der von ihnen wie von den beiden Seiten eines in einen spitzen Winkel auslaufenden Dreiecks eingeschlossen wird, aussen unmittelbarer Berührung lassen. Mag dieß von einem höhern Standpuncte aus und als das Product technischer und politischer Nothwendigkeit sich vollkommen rechtfertigen, so hat es doch zur Folge, daß die verschiedenen Landestheile an den unmittelbaren Vortheilen der Eisenbahnen und ihrer belebenden Rückwirkung auf die Gewerbs- und Verkehrsverhältnisse in einem sehr ungleichen Verhältniß Theil nehmen werden und der Wunsch, dieses Mißverhältniß durch Herstellung geeigneter Zwischen- oder Seitenverbindungen thunlichst ausgeglichen zu sehen

erscheint daher als ein sehr natürlicher, besonders nachdem die Eisenbahnen aus der Reihe der reinen Privatunternehmungen herausgetreten sind und die Staatskasse selbst bei ihrer Begründung in sehr bedeutender Maaße zur Mitleidenheit gezogen wird. — Dazu kommt aber ferner, daß jene Ausschliessung von dem unmittelbaren Bereiche des von Leipzig ausgehenden Eisenbahnnetzes gerade diejenigen Orte und Landestheile trifft, welche, als Mittelpuncte des inländischen Fabrikwesens, mit dem Auslande im regsten und ununterbrochenen Wechselverkehr stehen, nämlich einer Seits Chemnitz, anderer Seits Zittau, mit ihrer gewerbreichen Umgegend. Es ist wohl nicht zu verkennen, daß den Bestrebungen dieser Städte, eine eigne Eisenbahnverbindung zu erlangen, mehr als ein blos eingebildetes Bedürfniß zu Grunde liegt. Theils müssen sie befürchten, daß der industrielle Verkehr, dessen sie sich jetzt erfreuen, und auf dessen Fortdauer ihr Wohlstand beruht, sich nach und nach von ihnen hinweg und nach andern, durch die Lage an der Eisenbahn begünstigten Städten hinziehen werde, theils sehen sie sich jedenfalls der Aussichten auf gesteigerte Gewerbthätigkeit und erhöhten Wohlstand beraubt, die für Fabrikorte an den Besitz einer Eisenbahnverbindung sich knüpfen und somit zu einem mehr oder weniger stationairen Zustande verurtheilt. In einer Zeit aber, wo Alles rastlos fortschreitet, ist Stillstand relativer Rückschritt, mit diesem aber schon der Keim künftigen Verderbens gelegt. Der moralischen Entmuthigung, welche das Bewußtseyn der Isolirung, des Zurückbleibens hinter der allgemeinen Bewegung der Zeit in der Bevölkerung hervorruft, so wie des Umstandes nicht zu gedenken, daß es für die Concurrenz der inländischen Industrie mit der ausländischen auch von materieller Wichtigkeit ist, daß erstere hinsichtlich der fabrikökonomischen Vortheile, welche mit der Benutzung der Eisenbahnen für den Bezug des Fabrikmaterials und die Abfuhr der Fabrikate unleugbar verbunden sind, von letztern nicht überflügelt werde, was leicht der Fall seyn könnte, wenn bei Anlegung der sächsischen Eisenbahnen auf die industriellen Verhältnisse keine oder eine zu untergeordnete Rücksicht genommen werden sollte. — Wenn endlich mit Herstellung der prag-dresdner und der sächsisch-baierschen Bahn der Waaren- und Reiseverkehr aus Böhmen und Baiern nach Sachsen, der sich bisher auf die verschiednen von dort aus ins Land führenden Straßenzüge vertheilte und sich namentlich zum Theil über Zittau, zum Theil auf der Reitzenhainer Straße über Chemnitz bewegte, zum Theil endlich von Zwickau aus die letztere Richtung einschlug, sich künftig vorzugsweise jenen Eisenbahnen zuwenden wird, so erscheint auch von dieser Seite der Anspruch der betreffenden Landestheile auf eine, bis an sie heranreichende Eisenbahnverbindung, welche jene Verluste theilweise abzuwenden, oder doch anderweiten Ersatz dafür zu bieten geeignet wäre, als ein sehr begründeter.

Geht man nun von diesen Gesichtspuncten aus, so würde es zu Vervollständigung des sächsischen Eisenbahnsystems einer Verzweigung desselben nach dem Innern des Landes in zweifacher Richtung bedürfen:

einmal nach Chemnitz zur Verbindung der Hauptbahnen mit dem mittlern Erzgebirge (Erzgebirgische Verbindungsbahn)

sodann nach Zittau, als Fortsetzung der sächsisch-schlesischen Bahn nach dem Oberlausitzer Manufacturdistrict (Oberlausitzer Verbindungsbahn);

hierdurch aber auch allen billigen Wünschen und Ansprüchen, wie es scheint, hinlänglich genügt werden.

1.) Erzgebirgische Verbindungsbahn.

Die Frage, ob das Erzgebirge eine Eisenbahnverbindung erhalten solle? ist theils durch die in der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 niedergelegten Anträge, theils durch die darauf gegründeten Erklärungen der Staatsregierung, im Principe bereits als entschieden anzusehen.

Dagegen sind neuerdings über die Hauptrichtung, welche dieser Binnenbahn zu geben seyn werde, sehr verschiedenartige Ansichten und Wünsche laut geworden, welche um so mehr einer gründlichen Prüfung und gegenseitigen Abwägung bedürfen, als die Verhandlungen des letzten Landtags auf eine genauere Erörterung gerade dieser Frage nicht hingeführt haben, die folgereiche Wichtigkeit des Gegenstandes selbst aber ebenso sehr, als das lebendige Interesse, welches derselbe in der Mitte der betheiligten Bevölkerung hervorgerufen hat, es wünschenswerth machen, daß der entscheidende Beschluß nicht ohne die sorgfältigste und umsichtigste Erwägung aller Gründe für und wider gefaßt werde. Die nachfolgenden Bemerkungen sollen hierzu im Allgemeinen als Anleitung dienen, ohne dem Urtheile über die Vorzüglichkeit der einen Alternative vor der andern bestimmend vorzugreifen.

Die Verbindung des Erzgebirgs — Chemnitz als Anknüpfepunct gedacht, — mit den Hauptbahnen, läßt sich überhaupt auf dreifache Weise denken:

aa.) in der Richtung auf die sächsisch-baiersche Eisenbahn;
bb.) in der Richtung auf die leipzig-dresdner Eisenbahn;
cc.) in beiden vorgedachten Richtungen zugleich.

Zu aa.

Für eine Bahn von Chemnitz zum Anschluß an die sächsisch-baiersche Eisenbahn scheint die von der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft projectirte Linie von Chemnitz über Glauchau nach Zwickau, wo sie der Zweigbahn

von Werdau nach Zwickau begegnen würde, wenn auch nicht die allein mögliche, doch jedenfalls die beste und zweckmäßigste zu seyn. Zwar ließe sich — abgesehen von der Idee, die Bahn von Chemnitz ab sogleich in nördlicher Richtung nach Altenburg zu zu leiten und bei dieser Stadt in die sächsisch-baiersche Bahn einmünden zu lassen, — auch noch eine andere Verbindungslinie denken, welche von Glauchau ab, statt sich südlich nach Zwickau zu wenden, in westlicher oder nordwestlicher Richtung auf die sächsisch-baiersche Eisenbahn zu führen wäre, und die — wenn Crimmitzschau, der Terrainverhältnisse wegen, als Anschlußpunct ungeeignet erschiene — weiter abwärts jenseits Meerane in der Gegend der sächsisch-altenburgischen Grenze mit der sächsisch-baierschen Bahn sich vereinigen, hierdurch aber für die Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig, gegen die Richtung über Zwickau und Werdau, eine Abkürzung des Wegs um 5 — 6 Stunden gewähren würde. Erwägt man jedoch die Wichtigkeit einer möglichst erleichterten Communication zwischen den Städten Chemnitz und Zwickau, besonders wegen des Steinkohlentransports, bei welchem ein Umweg von 5 — 6 Stunden schon wesentlich in Betracht kommt, berücksichtigt man ferner, daß für die Verbindung von Chemnitz mit dem Obergebirge und dem Voigtlande die Richtung auf Zwickau ebenfalls als die naturgemäßeste sich darstellt, und zieht man endlich in Betracht, daß es auch für den künftigen Betrieb der verschiedenen Bahnen nur von entschiedenem Vortheile seyn kann, wenn das Zusammentreffen und der Wechsel der Züge auf dem bei Zwickau ohnehin anzulegenden Hauptbahnhofe sich concentrirt, so dürften diese Momente zusammengenommen den Vortheil eines nicht sehr beträchtlichen Zeitgewinnes für die Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig mindestens aufwiegen und die Festhaltung des ursprünglichen Plans, nach welchem Zwickau als südwestlicher Endpunct der erzgebirgischen Verbindungsbahn angenommen worden ist, als gerechtfertigt erscheinen lassen.

Zu bb.

Zur Verbindung von Chemnitz mit der leipzig-dresdner Eisenbahn bieten sich ebenfalls zwei verschiedene Richtungen dar:

1.) die im Expropriationsgesetze vom 10. August 1837 bezeichnete, auf Kosten der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft untersuchte, vermeßne und veranschlagte Linie von Chemnitz über Mittweida, Hartha und Döbeln nach Riesa;

2.) die von einem Privatvereine in Freiberg neuerdings in Anregung gebrachte von Chemnitz über Freiberg und Tharand nach Dresden, deren technische Ausführbarkeit von den Antragstellern auf Grund der von ihnen an-

gestellten vorläufigen Terrainuntersuchungen versichert wird, jedoch noch nicht als constatirt zu betrachten ist.

Zu cc.

Die dritte Richtung entsteht aus einer Combination der beiden vorhergehenden und stellt sich daher, je nachdem Riesa oder Dresden als östlicher Endpunct gedacht wird, dar als eine Linie

entweder von Zwickau über Chemnitz nach Riesa,

oder von Zwickau über Chemnitz und Freiberg nach Dresden.

Die Linie Zwickau-Riesa ist diejenige, zu deren Bevorwortung die bei der erzgebirgischen Eisenbahn betheiligten Städte im vorigen Sommer eine Deputation an Se. Majestät den König abgesendet haben und die auch in der dazu gehörigen Denkschrift als diejenige bezeichnet wird, durch welche dem Interesse des Erzgebirgs und den Verkehrsbedürfnissen der Provinz am besten und vollständigsten entsprochen werde.

Um nun zwischen diesen verschiedenen Hauptrichtungen eine definitive Wahl zu treffen, wird die erste Frage, welche zu beantworten ist, die seyn:

ob ausreichende Gründe vorliegen, welche Regierung und Stände bestimmen können, die unter cc. genannte Richtung oder die Linie Zwickau-Riesa (Dresden) in ein von Staatswegen aufzustellendes und unter Mitwirkung des Staats auszuführendes Eisenbahnsystem aufzunehmen?

Für die Bejahung dieser Frage läßt sich anführen:

1.) Jene Linie hat durch das Expropriationsgesetz vom 10. August 1837 bereits die Sanction des Staats erhalten und ihre nationelle Wichtigkeit ist bei dieser Gelegenheit von Regierung und Ständen ausdrücklich anerkannt worden.

2.) Sie erfüllt den Zweck, den Verkehr des Erzgebirgs mit dem Auslande zu vermitteln, am vollständigsten, indem sie dasselbe mit jeder der nach Nord, Südwest, Süd und Südosten sich verzweigenden Hauptbahnen auf directem Wege in Verbindung setzt.

3.) Das sächsische Eisenbahnsystem gewinnt dadurch erst innern Zusammenhang und eine gewissermaasen geometrische Regelmäßigkeit, die sich darin zeigt, daß mit der Linie Zwickau-Riesa oder noch besser Zwickau-Dresden, die Basis des durch die Hauptlinien gebildeten Dreiecks geschlossen und fast jeder Ort des

Landes in den Bereich einer Eisenbahnstraße gebracht wird. Die inländischen Entfernungen würden dann, was den Verkehr der Regierung mit den Behörden und der verschiedenen Landestheile unter sich, so wie mit den beiden Hauptorten des Landes anlangt, kaum noch in Betracht kommen können, während jede andere, in einseitiger Richtung herzustellende Verbindung die bestehenden Verhältnisse mehr oder weniger verrückt, entfernter liegende Orte nähert, geographisch näher gelegene von einander entfernt.

4.) Insofern die fragliche Linie eine Zwischenverbindung der sächsisch-baierschen Eisenbahn mit den nach Böhmen und Schlesien führenden Bahnen herstellt, erhält sie zugleich die Eigenschaft einer Hauptbahn für die Vermittelung des Verkehrs zwischen Süddeutschland und jenen Ländern mit Erspa-rung des Umwegs über Leipzig. Noch wichtiger, als Mittelglied einer directen Verbindungslinie zwischen Süddeutschland, Berlin und der Ostsee, würde sie aber werden, falls künftig die Eisenbahn von Riesa nach Jüterbogk zu Stande käme, worauf hinwiederum um so eher zu rechnen seyn wird, wenn eine Fortsetzung nach Südwesten hin schon besteht oder in Aussicht gestellt werden kann.

Als Gegengründe bieten sich dagegen folgende dar:

1.) Die Bahn Zwickau-Riesa erfordert ein Anlagekapital von nahe an 7 Millionen (Zwickau-Dresden leicht noch mehr), welches zur Hälfte und nach Befinden über die Hälfte erspart wird, wenn man sich auf die Ausführung einer der beiden Hauptabtheilungen beschränkt.

2.) Der Staat hat sich für die in Rede stehende Bahn zunächst nur insoweit zu interessiren, als sie innere Verbindungsbahn für das Erzgebirge seyn soll. Daß diese Verbindung nach zwei Richtungen hin zu Stande komme, mag in mancher Hinsicht wünschenswerth und nützlich seyn, ist aber nicht in dem Grade nothwendig, daß der Staat für diesen Zweck beträchtliche Opfer zu bringen sich veranlaßt finden könnte.

3.) Wenn es als ein Vortheil anzusehen ist, daß durch die fragliche Linie eine zweite, das Herz des Landes durchschneidende Hauptverbindung nach dem Auslande gewonnen werden würde, so wird nicht unbeachtet zu lassen seyn, daß derselbe nur auf Unkosten der vom Staate unterstützten sächsisch-baierschen Eisenbahn erzielt werden könnte, der gegenüber eine Bahn von Zwickau nach Riesa, besonders im Fall einer directen Fortsetzung derselben nach Jüterbogk und Berlin, als reine Concurrenzbahn sich darstellen würde. Es erscheint aber wenigstens vom finanziellen Standpuncte aus rathsamer, ja als eine Noth-

wendigkeit, den ausländischen Verkehr möglichst auf die schon bestehenden Bahnen zu concentriren, anstatt ihn unter mehrere, unter sich rivalisirende Linien zu zersplittern und von dem gemeinschaftlichen Centralpuncte — Leipzig — abzulenken.

Wenn diese Betrachtungen die Ansicht begründen dürften, daß der Ausbau der vollständigen Linie Zwickau-Riesa wenn auch nicht unbedingt abzuwerfen sey, doch recht füglich auf spätere Zeit vertagt werden könne, der Staat aber für jetzt der Ausführung dieses Plans seine Mitwirkung zu versagen habe, so bliebe übrig, zwischen den beiden Richtungen

Chemnitz-Zwickau
Chemnitz-Riesa (resp. Dresden)

zu entscheiden.

Als Gründe für die Wahl der Linie Chemnitz-Zwickau sind geltend zu machen:

1) Dieselbe ist die kürzere und wohlfeilere. Sie würde mit 2 bis 3 Millionen Thalern herzustellen seyn, während Chemnitz-Riesa 3 bis 4 Millionen erfordert.

2.) Die wichtigste ausländische Verbindungslinie für das Erzgebirge ist entschieden die nach den Nordseehäfen, über welche dasselbe den größten Theil seines Bedarfs an Fabrikmaterialien bezieht, und welche hinwiederum den überseeischen Absatz seiner Fabrikerzeugnisse vermitteln. In zweiter Linie steht die Verbindung mit den norddeutschen Meßstädten Leipzig, Braunschweig und Frankfurth a. O. als Hauptstapelplätzen für den binnenländischen Vertrieb der sächsischen Manufacturwaaren. In beiden Beziehungen wird aber dem Bedürfnisse durch eine Anschlußbahn an die sächsisch-baiersche Eisenbahn vollkommen genügt, da sie dem Erzgebirge auf der einen Seite die Verbindung mit Leipzig und den norddeutschen Eisenbahnen sichert, auf der andern Seite aber die wenn auch minder wesentliche, doch keineswegs gleichgültige Verbindung mit Süddeutschland eröffnet und eine solche, ungleich wichtigere über Bamberg und Würzburg nach Frankfurth a. M. in Aussicht stellt.

3.) Aus dem Gesichtspuncte des innern Verkehrs erscheint nächst den Vortheilen, welche dem dichtbevölkerten und vorzugsweise gewerbreichen Landestheile zwischen Chemnitz und Glauchau aus einer ihn unmittelbar berührenden Eisenbahn erwachsen werden, insbesondere der erleichterte Bezug der Steinkohlen aus dem Zwickauer Kohlendepot nach Chemnitz für diesen Ort als ein Gegenstand von großer Erheblichkeit, ja man könnte darin, bei der von Jahr zu Jahr sich

steigernden Unentbehrlichkeit dieses Brennmaterials für den Fabrikbetrieb, die Bedingung erblicken, ohne welche Chemnitz Gefahr liefe, in seiner industriellen Entwickelung gehemmt und von andern, durch ihre Lage in unmittelbare Nähe jener Steinkohlenlager begünstigten Orten überflügelt zu werden.

Dagegen empfiehlt sich die Linie Chemnitz-Riesa durch folgende Rücksichten:

1.) Angenommen, daß die Verbindung mit Leipzig und über Leipzig mit dem Norden für Chemnitz wirklich die überwiegende Wichtigkeit habe, welche man ihr beilegt, so stehen sich in dieser Hinsicht beide Linien hinsichtlich ihrer relativen Zweckmäßigkeit völlig gleich, da die Entfernung von Chemnitz bis Zwickau über Glauchau 6 Meilen, von Zwickau über Werdau und Altenburg nach Leipzig 12 Meilen, zusammen 18 Meilen; die Entfernung von Chemnitz bis Riesa $9\frac{1}{2}$ Meilen, von Riesa bis Leipzig 9 Meilen, zusammen $18\frac{1}{2}$ Meilen, die Differenz zu Gunsten der Linie Chemnitz-Zwickau-Leipzig mithin nur eine halbe Meile beträgt.

2.) Bei gleicher Zweckmäßigkeit für den Verkehr mit Leipzig und dem Norden zeichnet sich dagegen die Linie Chemnitz-Riesa vor der andern ganz entschieden dadurch aus, daß sie das Erzgebirge zugleich eines Theils mit der Elbe, andern Theils mit der Südost- und Südbahn, d. h. mit der Lausitz, Schlesien und Oestreich, in directe Verbindung bringt. Es ist hier insbesondere auf die hohe Wichtigkeit hinzuweisen, welche Triest, als Stapelplatz des Levantischen Handels, für den sächsischen Export- und Importhandel theils schon besitzt, theils im vorzüglichen Grade dann erhalten wird, wenn durch einen Seekrieg oder andere Ereignisse die Benutzung der Nordseeplätze für den auswärtigen Handel Sachsens dereinst verhindert oder erschwert würde, oder der Zug des letztern überhaupt in Folge eines Umschwunges der allgemeinen Verhältnisse sich mehr süd- und ostwärts wenden sollte. Zwar ist die Südbahn von Chemnitz aus auch über Leipzig erreichbar, aber nur vermittelst eines 18 Meilen betragenden Umwegs, welcher wenigstens den Waarentransport auf der Eisenbahn nach Osten und Süden wahrscheinlich unmöglich machen würde.

3.) Wird bei Entwerfung eines sächsischen Eisenbahnsystems die Rücksicht auf den innern Landesverkehr zwar nicht die entscheidende Rücksicht zu bilden haben, aber doch auch nicht gänzlich hintanzustellen seyn, so hat die Linie Chemnitz-Riesa vor der andern unleugbar folgende Vorzüge voraus:

a.) sie durchschneidet einen grössern und nicht viel weniger bevölkerten Landstrich und zwar einen solchen, dessen grösserer Theil jetzt von jeder Eisenbahnverbindung ausgeschlossen ist, während die zwischen Chemnitz und Zwickau gelegenen Ortschaften sich ohnehin schon mehr oder weniger im Bereiche der säch-

sisch-baierschen Eisenbahnlinie befinden und ohne besondere Erschwerung mittelst derselben verkehren können;

b.) sie verbindet den getreidereichsten Theil des Landes mit dem Erzgebirge und verspricht letzteres hinsichtlich seines Getreidebedarfs unabhängiger von ausländischer Zufuhr zu machen;

c.) sie erleichtert die Abfuhr der schwerern obergebirgischen Producte, welche, wie namentlich Eisen- und Blechwaaren und Breter, ihren Absatz zum größten Theile im Innern des Landes finden;

d.) sie nähert Chemnitz und das Erzgebirge der Hauptstadt des Landes bis auf die Entfernung weniger Stunden, während die andere Richtung den Verkehr dorthin zu einem unnatürlichen und kostspieligen Umwege von 17 — 18 Meilen nöthigt;

e.) sie gleicht bis zu einem gewissen Puncte die Nachtheile aus, welche aus der Verlegung der leipzig-dresdner Eisenbahn auf das rechte Elbufer für den innern Landesverkehr entstanden sind, und gewährt überhaupt den grösseren Theil der Vortheile, welche eine das ganze Land von einer Hauptbahn zur andern durchschneidenden Verbindungsbahn haben würde, ohne doch, wie diese, die sächsisch-baiersche Eisenbahn und die Stellung von Leipzig als Mittelpunct des sächsischen Eisenbahnnetzes durch ihre Concurrenz zu gefährden.

Wenn es nun auf eine gegenseitige Abwägung dieser Gründe ankommen wird, um die Frage zu beantworten:

> ob bei dem von der vorigen Ständeversammlung gefaßten Beschlusse, nach welchem eine Verbindung von Chemnitz nach der sächsisch-baierschen Bahn über Zwickau hergestellt werden sollte, stehen zu bleiben,
>
> oder von demselben wiederum abzugehen und für die erzgebirgische Verbindungsbahn vielmehr die Richtung nach der leipzig-dresdner Eisenbahn zu wählen sey?

so würde, falls sich die Wagschale zu Gunsten dieser letztern Richtung neigen sollte, weiter in Frage kommen:

> ob sich das obenerwähnte, von Freiberg ausgegangene Contreproject einer Eisenbahnverbindung von Chemnitz über Freiberg nach Dresden dazu eigne, einer nähern Aufmerksamkeit und Untersuchung gewürdigt zu werden?

Für dasselbe spricht jedenfalls ein sehr gewichtiges und bei Eisenbahnplänen vorzüglich hoch anzuschlagendes Moment: der Umstand nämlich, daß sich

jenes Project einem der von Alters her bestehenden Straßenzüge anschließt, und mit keiner Störung und gewaltsamen Umänderung herkömmlicher Verkehrsverhältnisse verbunden seyn würde. Demnächst die Rücksicht auf die wichtige Stadt Freiberg und die Abfuhr der Producte des dortigen Bergbaues, so wie auf das östliche Erzgebirge überhaupt, welches bei jeder der übrigen Combinationen allerdings einigermaasen hintangesetzt und benachtheiligt erscheint. Endlich kann nicht unbeachtet bleiben, daß der Weg über Freiberg für die Verbindung von Chemnitz mit Dresden, der Lausitz, der schlesischen und böhmischen Bahn der kürzeste und natürlichste ist.

Von der andern Seite kommt aber in Betracht, daß bei der Frage über die Richtung der erzgebirgischen Bahn die Rücksicht auf die Verbindung mit Leipzig und über Leipzig mit den norddeutschen Bahnen immer die entscheidende bleiben muß. Läge es nun im Plane, das erzgebirgische Eisenbahnproject in seiner ganzen Ausdehnung auszuführen, d. h. eine von Zwickau aus bis zur Elbe reichende Verbindungsbahn herzustellen, und wäre dadurch für die Verbindung von Chemnitz mit Leipzig durch Vermittelung der sächsisch-baierschen Eisenbahn gesorgt, so würde die Linie Chemnitz-Freiberg-Dresden — den Nachweis ihrer technischen Ausführbarkeit vorausgesetzt — der Linie Chemnitz-Riesa vielleicht mit Erfolg den Vorzug streitig machen können. Allein nach der obigen Bemerkung muß jener umfassende Plan als ausser Frage gestellt betrachtet werden.

Es würde demnach die Bahn über Freiberg auch den Verkehr zwischen Chemnitz und Leipzig zu vermitteln haben, und wenn man erwägt, daß derselbe in diesem Falle einen Weg von mindestens 24 — 25 Meilen zurückzulegen hätte, während beide Orte über Riesa nur $18\frac{1}{2}$ Meilen entfernt sind, so scheint dieser Umstand allein zu genügen, um den Ausschlag zu Gunsten der Linie Chemnitz-Riesa zu geben. In der That beruhen auch die Gründe, die von Freiberg aus für die Chemnitz-Freiberg-Dresdener Richtung geltend gemacht worden sind, wesentlich auf der Voraussetzung, daß eine Bahnverbindung zwischen Chemnitz und Zwickau jedenfalls zu Stande kommen werde und sie müssen daher, beim Wegfall dieser Voraussetzung einen großen Theil ihres Gewichts verlieren, ja es erscheint fraglich, ob das Project überhaupt aufgefaßt worden seyn würde, wenn man dasselbe von einem Gesichtspuncte einer Chemnitz-Leipziger Bahnverbindung aus zu betrachten Veranlassung gehabt hätte.

2.) Oberlausitzer Verbindungsbahn.

Kann die Oberlausitzer Verbindungsbahn hinsichtlich ihrer Wichtigkeit für den innern Landesverkehr auch der Erzgebirgischen nicht füglich an die Seite gestellt werden, da ihr unmittelbarer Nutzen sich auf einen verhältnißmäßig kleinen Theil des Landes beschränken wird, so sprechen für ihre Herstellung nichts desto weniger gewichtige Gründe. Daß eine bis an ihn heranreichende, zusammenhängende Eisenbahnverbindung mit den in das Ausland führenden Bahnlinien für den Oberlausitzer Manufacturdistrict bei dessen weitverzweigten commerciellen Beziehungen mit dem In- und Auslande nicht weniger, als für die erzgebirgischen Fabrikgegenden Bedürfniß und mehr oder minder als die Bedingung anzusehen sey, ohne deren Gewährung sich die dortigen Industrieverhältnisse in ihrer gesunden und zeitgemäßen Entwickelung bedroht sehen würden, ist schon oben bemerkt worden. Hierzu kommt aber noch der fernere Umstand, daß Zittau bei seiner weit vorgeschobenen Lage nach Böhmen zu und bei seinen schon jetzt zahlreichen und namentlich in der Richtung auf Reichenberg noch zu vervollständigenden Chausseeverbindungen mit diesem Lande ganz vorzüglich geeignet seyn wird, den Verkehr aus einem großen Theile des mittleren und östlichen Böhmens zu sammeln und ihn in das Land herein und mittelst einer Flügelbahn nach Löbau den übrigen sächsischen Eisenbahnen zuzuführen, während er sich ausserdem mehr oder weniger andern Richtungen und namentlich theils der prag-dresdner, theils den schlesischen Bahnen zuwenden würde. Ja es läßt sich mit Grund annehmen, daß aus dieser Stellung für die örtlichen Interessen von Zittau sogar grössere und wesentlichere Vortheile entspringen werden, als wenn es einen blosen Durchgangspunct der großen Triest-Hamburger Eisenbahnlinie gebildet hätte.

Bei alle dem mag nicht verkannt werden, daß die Bahn Löbau-Zittau den Charakter einer Localbahn nicht ganz verleugnen kann und es würde daher selbst fraglich gewesen seyn, ob derselben in dem unter Mitwirkung des Staats auszuführenden Eisenbahnsysteme eine Stelle einzuräumen sey, wenn nicht einmal in Betracht käme, daß das Oberlausitzer Eisenbahnunternehmen in der Provinz selbst einer um so regeren und allgemeineren Theilnahme begegnen wird, wenn auch der südliche Theil der letztern sein Interesse dabei berücksichtigt findet und wenn nicht ferner darauf zu rechnen wäre, daß die bei der Löbau-Zittauer Flügelbahn unmittelbar betheiligten Orte, namentlich Zittau und Herrnhut, sich nicht entbrechen werden, der Errichtung eines für sie so wünschenswerthen Entzwecks ein der Bedeutung des Gegenstandes und ihren örtlichen Hülfsmitteln entsprechendes Opfer zu bringen.

Zu B.

„Mit welchen Mitteln?"

Da die Voranschläge für die verschiedenen, in Frage stehenden Eisenbahnen noch nicht alle im Detail bearbeitet sind, so läßt sich der Geldbedarf, der zur Ausführung des im vorigen Abschnitte entwickelten Eisenbahnsystems erforderlich seyn wird, zwar noch nicht mit völliger Genauigkeit nachweisen. Inzwischen werden die folgenden Angaben als annähernd richtig angesehen werden können:

Länge in Postmeilen.		
$20\frac{1}{2}$.	1.) Sächsisch-Baiersche Eisenbahn. Anlagekapital: 6 Millionen, die sich jedoch durch die von den Regierungen während der 6 Baujahre zu leistenden Zinsvorschüsse, so wie durch die mit Wahrscheinlichkeit vorherzusehende Ueberschreitung des ursprünglichen Anschlags leicht auf 8 Millionen erhöhen dürften	8,000,000 Thlr.
$12\frac{1}{2}$.	2.) Sächsisch-Schlesische Eisenbahn	4,000,000 „
$4\frac{1}{3}$.	3.) Flügelbahn von Löbau nach Zittau	2,500,000 „
$7\frac{1}{3}$.	4.) Sächsisch-Böhmische Eisenbahn (in runder Summe)	2,700,000 „
	5.) Erzgebirgische Eisenbahn	
$9\frac{1}{2}$.	a.) Linie Chemnitz-Riesa . .	3,500,000 „
6.	b.) Linie Chemnitz-Zwickau .	2,500,000 „
	Anmerkung. Die Anlagekosten sind bei der erzgebirgischen, wie bei den übrigen Bahnen auf ein einfaches Gleis berechnet, jedoch mit Zuschlag einer entsprechenden Summe für die erforderlichen Ausweichungen ohngefährer Bedarf zur Verzinsung der Anlagekapitale der sub 2 — 5. genannten Eisenbahnen à 4 % während der Bauzeit	1,000,000 „
60 Meilen.	Totalbetrag	24,200,000 Thlr.

Dieser vermindert sich, sobald von der erzgebirgischen Eisenbahn nur eine der beiden Hauptabtheilungen (Chemnitz-Riesa oder Chemnitz-Zwickau) zur Ausführung kommt, auf resp.

21,700,000 Thaler oder
20,700,000 Thaler.

In runder Summe wird daher der Gesammtbedarf füglich auf

21 bis 22 Millionen Thaler

angenommen werden können, wobei jedoch die bereits eingezahlte Quote auf das Anlagekapital der sächsisch-baierschen Eisenbahn mit eingerechnet, andrer Seits aber auf die — übrigens jeden Falls nicht bedeutenden — Kosten einer Eisenbahn von Leipzig nach Dürrenberg noch nicht Rücksicht genommen worden ist.

Geht man nun davon aus, daß der Bedarf für die sächsisch-baiersche Eisenbahn durch das für dieses Unternehmen gezeichnete Actienkapital und die mit der betreffenden Gesellschaft getroffenen Stipulationen in der Hauptsache wenigstens gedeckt sey, so würde es sich noch um die Aufbringung eines Kapitals von

14 bis 15 Millionen

handeln, wenn das in Frage stehende Eisenbahnsystem vollständig ausgeführt werden soll.

Mußte man schon zur Zeit der letzten Ständeversammlung die Ueberzeugung hegen, daß die Zeit der Ausführung grösserer Eisenbahnanlagen durch blose Privatmittel unwiederbringlich vorüber und ohne eine Concurrenz des Staats bei diesen Unternehmungen auf deren Verwirklichung zu verzichten sey, so hat sich seitdem in dieser Lage der Dinge nichts geändert; im Gegentheil ist es Thatsache, daß die Verhältnisse der Verwendung von Privatkapitalien auf große gewerbliche Unternehmungen eher ungünstiger als günstiger geworden sind.

Unter diesen Umständen kann, wenn von den Mitteln zur Ausführung der sächsischen Eisenbahnen die Rede ist, nur die Alternative in Frage kommen:

1.) Bau auf Staatskosten;

2.) Bau durch Actiengesellschaften unter pecuniärer Mitwirkung des Staats.

Regierung und Stände sind bei dem letzten Landtage darüber einig gewesen, daß die erstere Alternative so viel thunlich zu vermeiden, die letztere vielmehr als die den Verhältnissen des Landes vorzugsweise entsprechende anzusehen sey. Auf dieser Ansicht beruht das bei Ausführung des sächsisch-baierschen Eisenbahnunternehmens eingeschlagene Verfahren und die bis jetzt hierbei gemachten Erfahrungen sind keineswegs von der Art, daß sie von der ferneren Befolgung dieses Wegs abrathen könnten.

Nichts desto weniger wird sich auf dem Standpuncte, auf welchen die Eisenbahnangelegenheit dermalen gediehen ist, die Aufforderung nicht von der Hand weisen lassen, die Gründe, welche bei der Entscheidung zwischen dem einen und

dem andern Systeme als maasgebend anzusehen seyn dürften, sich nochmals zu vergegenwärtigen, und es erscheint dieß um so nöthiger, als sich neuerdings nicht wenige Stimmen im In- und Auslande erhoben haben, welche dem Principe des Staatsbaus das Wort reden, ja darin die nothwendige Bedingung einer zeit- und zweckgemäßen Gestaltung des deutschen Eisenbahnwesens erkennen wollen.

Es mag auch nicht verkannt werden, daß dieser Ansicht mehrere, sehr erhebliche Gründe zur Seite stehen.

Vor allen Dingen gehört hierher die Thatsache, daß das System, die Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen, immer mehr Verbreitung gewinnt und wenigstens auf dem europäischen Continente das vorherrschende werden zu wollen scheint. Abgesehen von Frankreich, wo man den durch die Erfahrung noch nicht erprobten Mittelweg eingeschlagen hat, den Staat, die betheiligten Departements und Gemeinden und die Privatindustrie bei Ausführung der Eisenbahnen in eigenthümlicher Weise zusammenwirken zu lassen, so wie von Rußland, dessen Verhältnisse für andere Länder kaum den Maasstab abgeben können, bekennen sich dazu mehr oder weniger unbedingt folgende Staaten: Belgien, Oestreich, Baiern, Würtemberg, Baden, Hannover, Braunschweig, beide Hessen und auch die italienischen Staaten scheinen dazu übergehen zu wollen, so daß ausser England nur noch Preussen, Sachsen, die sächsischen Herzogthümer, Dänemark (wegen Holstein) und die Niederlande auf der andern Seite stehen.

Je mehr sich unter diesen Umständen die Verhältnisse der Bildung nicht blos eines deutschen, sondern eines europäischen Eisenbahnsystems zuneigen, und jemehr dadurch die Eisenbahnunternehmungen ihren ursprünglichen, mehr localen Charakter verlieren und internationale Beziehungen und Berührungen herbeiführen, um so mehr erscheint das Eisenbahnwesen als eine Angelegenheit, welche von Staat zu Staat, von Regierung zu Regierung verhandelt und geordnet werden muß. Es liegt aber am Tage, daß die Regierungen sich hierbei um so freier und selbstständiger bewegen, die Interessen des eigenen Landes mit um so mehr Erfolg dem Auslande gegenüber werden vertreten können, wenn die Eisenbahnen Eigenthum des Staats und die Betriebseinrichtungen und Betriebsgrundsätze ihrem unmittelbaren Einflusse untergeben sind, anstatt sich im entgegengesetzten Falle durch die nothwendige Rücksichtnahme auf im Hintergrunde stehende Privatinteressen und Privatansichten beengt und gehemmt zu sehen.

Ziemlich dieselben Rücksichten machen sich aber geltend, wenn man das Eisenbahnwesen von der Seite seiner Beziehung zu den innern Landesverhältnissen betrachtet. Noch befindet sich dasselbe auf dem ersten Stadium seiner Entwicke-

lung. Ist aber seine Rückwirkung auf Handel und Verkehr im Lande schon jetzt eine sehr bedeutende, so läßt sich mit Gewißheit vorhersehen, daß der Kreis seines Einflusses sich mehr und mehr erweitern, daß es immer mehr Verhältnisse des öffentlichen und bürgerlichen Lebens in den Bereich desselben ziehen werde. Es kann aber nicht ganz unbedenklich erscheinen, eine so wichtige Verkehrsanstalt, nicht minder wichtig als Straßen- und Postwesen, ein so mächtiges Beförderungsmittel mittelbarer und unmittelbarer Staatszwecke in den Händen von Unternehmern zu wissen, denen ihr pecuniäres Privatinteresse der Natur der Sache nach obenan stehen muß. Mag dieses bis zu einem gewissen Puncte mit dem allgemeinen Interesse Hand in Hand gehen, so ist doch weder eine Bürgschaft dafür vorhanden, daß dieß immer der Fall seyn und nicht früher oder später bedenkliche Collisionen sich herausstellen werden, noch kann es dem Staate gleichgültig seyn, ob er die Rücksichten, welche bei der Leitung des Eisenbahnwesens auf das gemeine Beste zu nehmen sind, selbst und unmittelbar zu wahren im Stande sey oder ob er sich dabei auf die zufällige Einsicht und die wechselnden Ansichten der gerade an der Spitze der einzelnen Unternehmungen stehenden Privatpersonen verlassen müsse.

Ferner bleibt zwar dem Staate das Concessionsbefugniß zu neuen Eisenbahnanlagen und das Oberaufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen überhaupt jeden Falls vorbehalten, so wie es ihm, besonders wenn er durch Darreichung von Geldmitteln oder durch Gewährung anderer pecuniärer Vortheile als Mitunternehmer auftritt, auch sonst nicht an Mitteln fehlen wird, auf die Ausführung und Verwaltung der Bahnen einen entsprechenden Einfluß zu üben. Allein jenes Aufsichtsrecht, den auf ihre Selbstständigkeit eifersüchtigen Eisenbahn-Verwaltungen gegenüber mit Erfolg zu handhaben, zwischen einer bevormundenden Einmischung in die innern Angelegenheiten der Unternehmung und einer das Gesammtwohl gefährdenden Passivität die richtige Mitte zu halten, endlich unter einer Mehrzahl unabhängig neben einander stehender Eisenbahngesellschaften und ihren, wie vorauszusehen, sich häufig durchkreuzenden Wünschen und Interessen das Gleichgewicht zu bewahren, und Collisionen zu verhüten, wird für die Staatsverwaltung eine äusserst schwierige, kaum immer mit Glück zu lösende Aufgabe bilden.

Liegt endlich das Hauptbedenken gegen den Bau der Eisenbahnen auf Staatsrechnung in der Größe der damit verbundenen finanziellen Opfer und Anstrengungen, so ist dieß an und für sich zwar zuzugeben. Inzwischen erheischt schon die gewöhnliche Vorsicht, daß die Regierungen keine Eisenbahnconcession mehr ertheilen werden, ohne dem Staate das Recht zu sichern, mit der Zeit das Eigenthum der Bahn für sich selbst zu erwerben. Geschieht dieß nun auch nicht

in der gewissen Absicht, von diesem Rechte zu bestimmter Zeit Gebrauch zu machen, so können doch früher oder später Umstände so gebieterischer Art eintreten, welche dem Staate hierbei nicht einmal die Möglichkeit einer Wahl übrig lassen. Ist nun der Fall nicht ausgeschlossen, daß sich diese Nothwendigkeit gerade zu einem Zeitpuncte geltend mache, wo die Finanzlage dergleichen Operationen mehr erschwert als erleichtert, so scheint auch hierin ein Grund zu liegen, um nicht vor einem Opfer zurückzuschrecken, dem der Staat auf die Dauer doch nicht entgehen kann, das sich aber jetzt nach seinem Umfange und seinen Folgen übersehen läßt, während es vielleicht künftig unter viel minder günstigen, für den Staatscredit bedenklicheren Verhältnissen wird gebracht werden müssen.

Soll nun auch diesen und ähnlichen Betrachtungen, die sich den obigen noch hinzufügen ließen, ihr Werth nicht abgesprochen werden, so sind sie doch theils zu allgemeiner Natur, um auf unmittelbare practische Geltung für Sachsen Anspruch machen zu können, theils stehen denselben andere Gründe specieller Art entgegen, welche aus den finanziellen Verhältnissen des Landes entlehnt sind, und die den Beschluß, die Eisenbahnen künftig auf Staatskosten zu bauen, widerrathen müssen.

Ungerechnet die sächsisch-baiersche Bahn, auf welche diese Frage nicht mehr Anwendung findet, erfordert das beabsichtigte Eisenbahnsystem ein Kapital von mindestens 14 bis 15 Millionen, das sich bei gleichzeitiger Ausführung der Linien Chemnitz-Zwickau und Chemnitz-Riesa sogar bis auf 16 bis 17 Millionen steigern und wenn, wie vorauszusehen, für die frequenteren Bahnstrecken die Legung des zweiten Gleises nicht lange zu entbehren seyn sollte, um weitere 2 — 3 Millionen sich erhöhen würde. Der mittlere Betrag kann daher nicht unter 17 Millionen angeschlagen werden, welche, da auf laufende Einnahme-Ueberschüsse von Erheblichkeit bei den anderweit vorliegenden Bedürfnissen nicht zu rechnen ist, ganz oder zum größten Theile durch Anleihen herbeigeschafft werden müßten.

Werden hierzu diejenigen 4 Millionen Staatsobligationen gerechnet, welche die Entschädigung der Steuerbefreiten erfordert, so würde dieß eine Schuldvermehrung von 21 Millionen ergeben und Sachsen dann, einschließlich der vorhandenen, auf circa $10\frac{1}{2}$ Millionen, excl. der 3 Millionen Kassenbillets anzuschlagenden Staatsschuld, mit $31\frac{1}{2}$ Millionen Thaler behaftet seyn, folglich mit Rücksicht auf seinen Umfang und seine Bevölkerung in die Reihe der sehr verschuldeten Staaten eintreten und wahrscheinlich seinen Credit gefährdet sehen. Denn müßte man zum Bau auf Staatskosten so bedeutende Summen aufnehmen, so würde es, um Gelder aus dem Auslande herbeizuziehen, unvermeidlich

seyn, hohe Zinsen und mindestens $3\frac{1}{2}$ Procent zuzugestehen. Dadurch aber würde die Nothwendigkeit herbeigeführt werden, den Plan, die Obligationen für die Entschädigung der Steuerbefreiten nur mit 3 Procent verzinsbar auszufertigen, aufzugeben; durch Herabgehen des Courses der alten 3 procent. Schuld und der Landrentenbriefe würden große Verlegenheiten entstehen; der vorliegende Plan der Errichtung von Creditvereinen würde gefährdet und die Schwierigkeiten für die Grundbesitzer, Gelder gegen mäßige Zinsen zu erhalten, würden vermehrt werden.

Ausser diesem, wie es scheint, allein schon genügendem Grunde lassen sich den behaupteten Vorzügen des Staatsbaues auch noch folgende Momente entgegen stellen:

1.) daß die Ausführung der Eisenbahnen als Staatsbauten wahrscheinlich kostbarer, als die durch Privaten seyn würde, da, was von allen Staatsbauten gilt und wenigstens bis jetzt vielfältig behauptet worden ist, auch auf die Eisenbahnen Anwendung leiden würde;

2.) daß demohngeachtet eine bessere Ausführung nicht zu erwarten stünde, da die mit der Verwaltung eines Actienunternehmens verbundene Publicität und der Einfluß, den die Stimme der betheiligten Actionäre ausübt, ein sehr wirksames Mittel abgiebt, die Bauführung unter scharfer Controle zu halten;

3.) daß für ein Unternehmen, bei welchem das Publicum pecuniär betheiligt ist, manche Kräfte und Talente benutzt werden können, welche bei Staatsunternehmungen nicht zu Gebote stehen;

4.) daß der Staat, wollte er auch die Ausführung auf alleinige Kosten übernehmen, sich doch den Ansprüchen auf Berücksichtigung von Local- und Sonderinteressen nicht immer, ja vielleicht noch weniger würde entziehen können, als eine Actiengesellschaft, daher denn der Staatsbau nicht einmal dafür Gewähr leistet, daß die der Gesammtheit aufzulegenden Opfer auch wirklich nun zum Besten des Gesammtwohls gebracht werden;

5.) daß an den Staat — wenn er baut und den Betrieb verwaltet — zu hohe Ansprüche gemacht werden, da er nicht, wie eine Compagnie, dem Publicum die Rücksichten auf die Rentabilität des Unternehmens entgegenhalten kann;

6.) daß an den Staat das schwerlich ganz zurückzuweisende Ansinnen gerichtet werden würde, einem Theile der bei dem Bau und der Unterhaltung anzustellenden Beamten die Staatsdiener-Eigenschaft beizulegen, wodurch für den Pensionsfonds neue Lasten entstehen würden;

7.) daß die Beispiele, welche Sachsen bisher von Eisenbahnunternehmungen mit Betheiligung von Privaten aufzuweisen hat, mehr für als wider diese Ausführungsmodalität sprechen;

8.) daß bei Uebernahme des Baues für Staatsrechnung jedenfalls ein viel längerer, als wünschenswerther Zeitraum zur Bauausführung erforderlich werden würde, da die durch Anleihen zu beschaffenden Mittel nur nach und nach erlangt werden könnten, sollte nicht das verderbliche Verfahren anderer Staaten, welche Anleihen mit einer höheren Kapitalverschreibung machen, nachgeahmt werden; und daß endlich

9.) die Staaten, wo Eisenbahnen als Staatsunternehmungen zur Ausführung kommen oder kommen sollen, wie Baden, Frankreich, — nur Belgien ausgenommen — bisher wenig geleistet und die Stimme ihrer eignen Bevölkerung oft gegen sich gehabt haben, die bisherige Erfahrung daher die vorher unter 8. aufgestellte Behauptung bestätigt.

Ergiebt sich nun aus diesen verschiedenen Gründen und Rücksichten die Folgerung:

daß Sachsen besser thue, den Bau der Eisenbahnen auf Staatskosten, so viel möglich, zu vermeiden und vielmehr die Ausführung eines seinen Bedürfnissen entsprechenden Eisenbahnsystems auf indirectem Wege durch Betheiligung des Staats bei den sich bildenden Privatunternehmungen zu vermitteln,

so bleibt die weitere Frage übrig:

welche Modalität zu wählen sey, um die Unterstützung des Staats den Eisenbahnunternehmungen auf die wirksamste und zweckmäßigste Weise zu Theil werden zu lassen?

Im Allgemeinen wird diese Frage nun dahin beantwortet werden können, daß diejenige Modalität sich am meisten empfehle, welche

1.) die geeignetste ist, die Theilnahme der Kapitalisten den Eisenbahnen zuzuführen;

2.) dem Staate nicht sowohl die geringsten Opfer, als vielmehr keine solchen auferlegt, die sich ihrem Umfange und ihrer finanziellen Consequenzen nach nicht schon im voraus mit annähernder Sicherheit übersehen lassen;

3.) für die Unternehmer selbst noch so viele Chancen von Gewinn und Verlust übrig läßt, als nöthig ist, um ihr Interesse an einer zweckmäßig geleiteten und ökonomischen Verwaltung des Bahnbetriebs ungeschwächt zu erhalten.

Von diesen Gesichtspuncten aus haben die verschiedenen, denkbaren Arten der Staatsbetheiligung bei den Eisenbahnen schon am letzten Landtage einer sorg-

fältigen Erwägung unterlegen. Ist man nun damals zu dem Resultate gelangt, daß der Hinzutritt des Staats zu den einzelnen Eisenbahnunternehmungen mit einer verhältnißmäßigen Quote des Anlagekapitals, unter Verzichtleistung auf den Dividendenanspruch zu Gunsten der übrigen Actionairs auf so lange, als nicht für die letztern ein Zinsengenuß von mindestens 4% sich ergeben werde, diejenige Unterstützungsweise sey, welche — namentlich im Gegensatze zur Uebernahme einer unbedingten Zinsengarantie — die wenigsten finanziellen Bedenken darbiete und den oben gestellten Anforderungen am vollständigsten entspreche, so kann es, auch nach den zeither gemachten practischen Erfahrungen, nur rathsam erscheinen, diese Ansicht ferner festzuhalten und die zur Unterstützung der Eisenbahnen von Staatswegen zu ergreifenden Maaßregeln im Allgemeinen nach derselben zu bemessen.

Hierbei wird jedoch, wenn der Zweck nicht gefährdet werden soll, eine Modification des bisherigen Verfahrens in zweifacher Hinsicht nicht ausgeschlossen bleiben dürfen.

Einmal kann man sich nicht verhehlen, daß die Bedingungen, auf deren Grundlage hin noch im Jahre 1841 die Bildung der sächsisch-baierschen Eisenbahngesellschaft gelungen ist, schon jetzt und noch mehr in den folgenden Jahren vielleicht nicht mehr hinreichen dürften, die Zeichnung der erforderlichen Kapitale zu sichern, da die durch die schon begonnenen oder projectirten Eisenbahnunternehmungen fast in allen Staaten gleichzeitig nöthig werdenden Finanzoperationen den Kapitalisten so mannigfache Gelegenheiten zu nutzbarer Anlegung ihrer Geldmittel eröffnen, daß ein Actienunternehmen nur bei sehr wesentlichen und möglichst gesicherten Vortheilen, die es den Actionairs in Aussicht stellt, auf entsprechende Betheiligung wird Rechnung machen können. Es wird daher bei den verschiedenen Begünstigungen, welche der Staat den Theilnehmern der sächsisch-baierschen Eisenbahn eingeräumt hat, nicht nur mindestens bewenden müssen, sondern höchst wahrscheinlich die Nothwendigkeit nicht zu vermeiden seyn, den Kreis derselben bei künftig zu bildenden Actienunternehmungen noch angemessen zu erweitern, um zu den schon vorhandnen, aber nicht mehr hinlänglich wirksamen Motiven der Betheiligung einen neuen Anreiz hinzuzufügen.

Sodann wird auch die hauptsächlichste Rücksicht bei den, den Eisenbahnen vom Staate zu gewährenden Unterstützungen nicht sowohl auf Festhaltung einer ein für allemal bestimmten Modalität der letztern, als vielmehr dahin gerichtet seyn müssen, daß dieselbe den jeweiligen Zeitumständen und den obwaltenden concreten Verhältnissen thunlichst angepaßt werde. Diese sind nun aber bei den einzelnen in Frage stehenden Eisenbahnen keineswegs identisch, und können sich wenigstens, je nach Umständen, so gestalten, daß diejenige Art der Staats-

betheiligung, für die man sich im Allgemeinen entscheiden zu müssen geglaubt hätte, sich doch im gegebnen Falle als unanwendbar oder unvortheilhaft darstellte, daß z. B. durch Gewährung eines Darlehns oder selbst durch Uebernahme einer bedingten Zinsengarantie der Zweck auf einfacherem Wege und sicherer zu erreichen stünde, als wenn sich der Staat, selbst unter oneröseren Bedingungen, mit Actien betheiligen wollte. Hieraus folgt daher, daß der aufzustellende Plan hinsichtlich der Art und Weise der Mitwirkung des Staats kein exclusiver und unbedingt bindender seyn dürfe, sondern dem Ermessen der Regierung hinsichtlich der Wahl der Mittel zum Zweck den nöthigen Spielraum gewähren müsse.

Werden nun diese Grundsätze bei den weiteren Maasregeln des Staats hinsichtlich der Eisenbahnen zur Richtschnur genommen, so ist wohl zu hoffen, daß es auf diesem Wege gelingen werde, das Land in nicht zu entfernter Zeit in den Besitz der gewünschten Eisenbahnverbindungen zu setzen, ohne der gegenwärtigen, wie den künftigen Generationen unverhältnißmäßige Kosten aufzubürden oder andere, nicht minder wichtige und dringende Staatszwecke den Eisenbahnen zum Opfer bringen zu müssen. — Angenommen, daß der Staat zu den herzustellenden Eisenbahnen durchschnittlich den 3ten Theil des Anlagekapitals contribuirte, und überdieß noch die Zinsen à 4% während des Baues vorschußweise gewährte, so ergäbe sich nach obiger Berechnung und mit Einschluß der Zuschüsse zur sächsisch-baierschen Eisenbahn ein Betrag von überhaupt 7 bis 8 Millionen Thalern, eine Summe, die, obschon bedeutend genug, doch bei der ohnehin durch die Umstände bedingten Vertheilung auf einen längern Zeitraum, zu den finanziellen Mitteln nicht ausser Verhältniß stehen und keine aussergewöhnlichen Anstrengungen erheischen würde. Denn da innerhalb der nächsten 10 Jahre, einschließlich der schon vorhandnen Summe ungefähr 3 Millionen aus den Ersparnissen und Ueberschüssen gedeckt werden dürften, eine halbe Million Thaler aber durch ein zinsloses Papier herbeigeschafft werden könnte, so blieben nun etwa 4 Millionen Thaler, die successiv anlehnsweise aufzubringen seyn würden, für deren Verzinsung und Tilgung aber die Mittel auch nur insoweit aus der Staatskasse gedeckt werden müßten, als sie nicht etwa durch auf die Staatsactien ausfallenden Dividenden ausgeglichen würden, wozu mindestens bei einigen Bahnen gegründete Aussicht vorhanden ist.

Kann endlich nicht geleugnet werden, daß es sich bei dem vorstehend empfohlnen Verfahren mehr oder weniger um einen Versuch handelt, bei welchem die Möglichkeit des Fehlschlagens nicht ausgeschlossen ist und liegt daher die Frage nahe, was dann zu geschehen haben werde, wenn dieser Fall überhaupt oder bei einzelnen Bahnen sich ereignen sollte? so läßt sich dieselbe nicht anders als dahin beantworten, daß zwar in alle Wege der Zweck höher stehen müsse,

als das Mittel, daß daher bei Ausführung eines für das Staatswohl einmal als nothwendig anerkannten Eisenbahnsystems nicht auf halbem Wege stehen geblieben und dessen Zustandekommen nicht von äusseren Zufälligkeiten abhängig gemacht werden dürfe, daß jedoch andrer Seits bei wesentlich veränderten Voraussetzungen allerdings ein anderer, der neuen Sachlage angepaßter Operationsplan zu entwerfen seyn würde, dessen Modalität eintretenden Falls den Gegenstand weiterer, zwischen Regierung und Ständen zu pflegender Erwägung bilden müßte.

Zu C.

„In welcher Zeitfolge?"

Bei Erwägung dieser Frage werden zuvörderst die rücksichtlich der einzelnen Bahnen bestehenden Verhältnisse nochmals in's Auge zu fassen seyn.

1.) Die sächsisch-baiersche Bahn muß zu Folge des Vertrags mit Baiern binnen 6 Jahren vom 1. Juli 1841 an gerechnet, also spätestens im Sommer 1847 bis zur Grenze vollendet und dem Betriebe übergeben seyn.

2.) Für die Ausführung der östreichischen Staatsbahn von Wien über Prag zur sächsischen Grenze und der diesseitigen Bahn von Dresden nach der böhmischen Grenze zum Anschluß an erstere ist in der Uebereinkunft mit Oestreich ein Zeitraum von acht Jahren vom Tage der Auswechslung der Ministerialerklärungen an gerechnet, festgesetzt und zwar sollen die Strecken von Prag nach der sächsischen und von Dresden nach der böhmischen Grenze im Frühjahr 1845, spätestens 1846 in Angriff genommen werden. Sachsen hätte daher seine Maasnahmen so zu treffen, daß es mit seiner Bahn längstens im Spätsommer 1850 die böhmische Grenze erreichen könne.

3.) Für die Bahn nach Schlesien bestehen bindende Verabredungen wegen der Ausführungsfristen noch nicht. Da es nach Lage der Sache zweifelhaft ist, ob zu dergleichen überhaupt zu gelangen seyn werde, so wird man sich darauf gefaßt zu halten haben, den Bau jeden Falls dann alsbald beginnen zu können, wenn schlesischer Seits in Beziehung auf die Ausführung der niederschlesischen Eisenbahn von Breslau über Bunzlau ꝛc. solche factische Vorschritte geschehen seyn werden, welche an dem wirklichen Zustandekommen des Unternehmens nicht zweifeln lassen. — Der Bau der Flügelbahn von Löbau nach Zittau würde sich an die, wiewohl vorzugsweise zu fördernde, Ausführung der sächsisch-schlesischen Linie unmittelbar anschliessen.

4.) Bei der erzgebirgischen Eisenbahn sind zwar keine Rücksichten auf das Ausland zu nehmen, durch welche der Anfang und die Beendigung des Bau's an bestimmte Termine gebunden oder sonst die Beschleunigung desselben geboten wäre. Wenn aber dem Erzgebirge eine Eisenbahnverbindung einmal zugesichert und dieselbe als nothwendig für seine industriellen Interessen anerkannt ist, so liegt es in der Natur der Sache, daß ihre Ausführung nicht auf unbestimmte Zeit vertagt werden dürfe, sondern, soviel thunlich, in eben dem Verhältniß zu fördern seyn werde, in welchem die Hauptbahnen, auf welche jene Seitenbahn influiren soll, sich ihrer Vollendung nähern.

Erwägt man nun diese Verhältnisse, so wie den Umfang, die Schwierigkeit und Kostspieligkeit der verschiednen Unternehmungen, so leuchtet ein, daß der Zeitraum, innerhalb dessen dieselben zur Ausführung kommen sollen, kein zu beschränkter seyn dürfe. Wollte man den an sich verzeihlichen, ungeduldigen Wünschen der betreffenden Landestheile nachgeben und die Herstellung sämmtlicher projectirter Eisenbahnen auf wenige Jahre zusammendrängen, so würde die Herbeischaffung der erforderlichen Geldmittel, sie geschehe nun durch Actienzeichnung oder andere Weise, höchst schwierig und jeden Falls nur unter sehr unvortheilhaften Bedingungen möglich werden und der Staat sich allen den finanziellen Verlegenheiten ausgesetzt sehen, die man durch das vorgeschlagene System eben zu vermeiden beabsichtigt. Uebrigens sind auch die intellectuellen und physischen Arbeitskräfte, welche der Bau der Eisenbahnen erfordert, da das Ausland die seinigen selbst in Anspruch nehmen wird, keineswegs in so reichlichem Maase vorhanden, um damit den Bedarf so großartiger Unternehmungen gleichzeitig bestreiten zu können, und namentlich liegt es im Interesse der Landwirthschaft, daß ihr nicht durch die Eisenbahnen zu viele arbeitende Hände auf einmal entzogen werden.

Auf der andern Seite ist aber nicht minder gewiß, daß den billigen Erwartungen des Landes nicht entsprochen werden würde, wenn man die Vollendung des vaterländischen Eisenbahnsystems auf einen zu entfernten Zeitpunct hinaus verlegen wollte. Einmal kann dasselbe nur als ein Ganzes seine wohlthätigen Folgen für das Land vollständig entwickeln und selbst die Rentabilität der einzelnen Unternehmungen ist durch ihr gegenseitiges Ineinandergreifen mehr oder minder bedingt; sodann wird Sachsen, auch wo es nicht durch Vertrag gebunden ist, hinter der Entwickelung des Eisenbahnwesens in den Nachbarländern niemals zurückbleiben dürfen noch wollen.

Allen diesen verschiedenen Rücksichten dürfte nun Genüge geschehen, wenn für die Ausführung sämmtlicher, unter Mitwirkung des Staats herzustellender

Eisenbahnen ein Zeitraum von zehn Jahren von jetzt an bestimmt wird, bis zu dessen Ablaufe dieselben wo irgend thunlich vollendet seyn müßten. Dabei wäre natürlich vorauszusetzen, einmal, daß der ruhige Fortgang des Werks nicht durch politische Ereignisse gestört und unterbrochen werde, sodann, daß sich der Staat bei der Ausführung wirklich nicht in anderer und unmittelbarer Weise zu betheiligen brauche, als oben angenommen worden ist.

Anlangend aber die Vertheilung der einzelnen Bahnen und Bahnstrecken auf die verschiedenen Jahre der 10jährigen Bauperiode, so ist es eben so wenig thunlich, als rathsam, dafür schon jetzt einen festbestimmten Plan zu entwerfen, da hierbei theils die Beziehungen zum Auslande, theils andere Rücksichten und Verhältnisse einschlagen, die sich nicht mit Sicherheit vorher sehen und berechnen lassen, woraus denn folgt, daß die speciellen Dispositionen in dieser Hinsicht nach den Umständen zu treffen und im Wesentlichen dem Ermessen der Regierung überlassen seyn werden.

Im Allgemeinen würde dabei der schon bisher befolgte Gesichtspunct festzuhalten seyn, daß man auf die Herstellung der Verbindungslinien nach dem Auslande zwar zunächst und vorzugsweise Bedacht zu nehmen, daß jedoch die Ausführung der inneren Verbindungsbahnen, soweit es ohne Hintansetzung und Gefährdung dieses Hauptzwecks geschehen kann, mit jenen möglichst gleichen Schritt zu halten habe.

Die obige Darstellung dürfte die Erwägungen, zu welchen die Eisenbahnfrage nach ihren verschiedenen Richtungen hin Anlaß giebt, im Wesentlichen erschöpft haben und wird zugleich zur Erläuterung und näheren Begründung der nachfolgenden Vorschläge dienen.

III.

Darlegung des Plans, welchen die Staatsregierung in der Eisenbahnangelegenheit ferner zu befolgen gedenkt und über welchen der Erklärung der Ständeversammlung entgegenzusehen ist.

1.

Das unter Mitwirkung des Staats auszuführende sächsische Eisenbahnsystem begreift, neben der schon bestehenden leipzig-dresdner Eisenbahn,

1.) eine Eisenbahn zur Verbindung von Leipzig mit der projectirten thüringischen Eisenbahn (leipzig-dürrenberger Bahn);

2.) eine Bahn von Leipzig über Altenburg, Werdau und Plauen nach der baierschen Grenze bei Hof, einschließlich einer Seitenbahn von Werdau nach Zwickau (sächsisch-baiersche Bahn);

3.) eine Bahn von Dresden über Pirna nach der böhmischen Grenze bei Niedergrund (sächsisch-böhmische Bahn);

4.) eine Bahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach der preussischen Grenze in der Richtung auf Görlitz (sächsisch-schlesische Bahn);

5.) eine Bahn zur Verbindung des mittleren Erzgebirges von Chemnitz ab mit einer der in das Ausland führenden Hauptbahnen, (erzgebirgische Bahn);

6.) eine Bahn zur Verbindung der südlichen Oberlausitz von Zittau ab mit der sächsisch-schlesischen Bahn; (Flügelbahn von Löbau nach Zittau).

2.

Soweit die vorstehend genannten Linien in den Gesetzen vom 3. Juli 1835 und 10. August 1837 nicht schon vorgesehen sind, ist die Regierung ermächtigt, das Expropriationsrecht nach Maasgabe des Gesetzes vom 3. Juli 1835 zu dem geeigneten Zeitpuncte auf dieselben auszudehnen.

3.

Die **ad 1.** unter 5. gedachte Verbindung des Erzgebirgs mit den Hauptbahnen ist zu bewerkstelligen in einer der beiden Richtungen

entweder von Chemnitz nach Riesa,

oder von Chemnitz nach Zwickau.

Welcher dieser beiden Richtungen der Vorzug zu geben und ob demnach von dem von der letzten Ständeversammlung wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung des Erzgebirgs mit der nach Baiern führenden Eisenbahn gefaßten Beschlusse nach Befinden wieder abzugehen sey? darüber hat die Regierung, unter Hinweisung auf das im Abschnitt **II.** darüber Bemerkte und die hiernach für die eine und die andere Richtung sprechenden eigenthümlichen Vortheile, die gutachtliche Erklärung der Ständeversammlung zu erwarten.

Diejenige der beiden Linien, welche durch den zu fassenden Beschluß beseitigt wird, bildet keinen Bestandtheil des von Staatswegen aufzustellenden Eisenbahnsystems und ihre Ausführung bleibt, wenn sie sich als wünschenswerth darstellen sollte, entweder allein den Privatkräften überlassen, oder einer späteren Zukunft vorbehalten.

4.

Die Mitwirkung des Staats zu Herstellung einer Flügelbahn von Löbau nach Zittau ist durch die Voraussetzung bedingt, daß die Stadtgemeinde zu Zit-

tau und die Gemeinde zu Herrnhut sich bei dem Gesammtunternehmen der oberlausitzer Eisenbahn auf eine verhältnißmäßige Weise mit Actien betheiligen, auch sich anheischig machen, diese Actien eine bestimmte Reihe von Jahren hindurch im Besitze zu behalten.

5.

Die Anlegung und der Betrieb der sämmtlichen unter 1. genannten Eisenbahnen wird Privatunternehmern überlassen, insoweit nöthig unter angemessener Unterstützung und Mitwirkung Seiten des Staats.

6.

Die Art und Weise der Mitwirkung des Staats bei den verschiedenen Eisenbahnunternehmungen bleibt im Allgemeinen die nämliche, wie die bei der sächsisch-baierschen Eisenbahn in Anwendung gekommene, unter nachfolgenden näheren Bestimmungen:

a.) der Staat betheiligt sich bei jedem Unternehmen bis zum dritten Theile des erforderlichen Anlagekapitals.

b.) Er schießt überdieß den Gesellschaften die Summe unverzinslich vor, welche, abzüglich des Gewinns durch Streckenfahrten, zur Verzinsung der Einzahlungen auf die Actien zu 4% während der Bauzeit erforderlich ist, unter der Bedingung, daß der Betrag dieser Vorschüsse nach Vollendung des Baues zum Anlagekapital geschlagen werde und dem Antheile des Staats an letzterem hinzuwachse.

c.) Der Staat leistet auf den Dividendengenuß jedes einzelnen Betriebsjahrs von seinem Antheile am Actienkapitale (a. und b.) zu Gunsten der übrigen Theilhaber am Unternehmen insoweit Verzicht, als der gesammte Reinertrag des letztern nicht eine Rente von 4 Procent für die im freien Verkehr befindlichen Actien abwirft.

d.) Er garantirt überdieß den Actionairs die Zinsen nach 4 Procent während eines Zeitraums von 5 Jahren nach Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Bahnlinie.

e.) Dagegen stipulirt sich derselbe das Recht, nach 15jährigem Bestehen der Bahn die Actien gegen Zahlung des Nennwerths ganz oder zum Theil, letztern Falls durch successive Ausloosung, an sich zu kaufen und dadurch alleiniger Eigenthümer der Bahn zu werden.

7.

Die vorstehend unter d. erwähnte, fünfjährige Zinsengarantie kann auch auf die Actien der sächsisch-baierschen Eisenbahn nachträglich ausgedehnt werden, vor-

ausgesetzt, daß sich die betreffende Gesellschaft hinsichtlich des Rückkaufs der Bahn durch den Staat der unter e. gedachten Bedingung unterwirft.

8.

Der Inhalt des Punct 6. bildet zwar im Allgemeinen die Norm für die den Unternehmern von Eisenbahnen vom Staate zu gewährenden Zugeständnisse und Begünstigungen, ohne jedoch Modificationen der letztern auszuschliessen, wenn die Erreichung des Zwecks dadurch bedingt seyn sollte.

Auch kann, unter derselben Voraussetzung, bei solchen Eisenbahnen, wo der Hinzutritt des Staats als Actionair mit einem Theile des Anlagekapitals nach den obwaltenden Verhältnissen als minder anwendbar erschiene, dieser Art der Mitwirkung eine andere Unterstützungsmodalität substituirt werden.

9.

Die Regierung ist überdieß ermächtigt, alle diejenigen Maasregeln zu ergreifen, welche zur pünctlichen Ausführung der mit den Nachbarstaaten wegen gewisser Bahnlinien abgeschlossenen oder noch abzuschliessenden Verträge und zur Erfüllung der darin von der Regierung übernommenen Verbindlichkeiten erforderlich seyn sollten.

Träten jedoch solche Umstände ein, welche die vollständige Ausführung des Punct 1. skizzirten Eisenbahnnetzes auf dem Punct 5 flg. bezeichneten Wege überhaupt gefährdet erscheinen liessen, so bleibt die Bestimmung der Mittel und Wege, um die ungeschmälerte Durchführung des Planes auch in diesem Falle zu sichern, der weiteren Erwägung und Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten.

10.

Die Punct 1. genannten Eisenbahnen sollen, sobald es die Umstände bei jeder einzelnen gestatten oder erheischen, in Angriff genommen und, wo irgend thunlich, innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren von jetzt an vollendet werden.

Die Bestimmung der Reihefolge der Bauführungen und die Vertheilung der verschiedenen Bahnen und Bahnstrecken auf die einzelnen Baujahre wird von dem Gesichtspuncte aus erfolgen, daß zwar auf die Sicherstellung der Verbindungen mit dem Auslande zunächst Bedacht zu nehmen sey, daß jedoch auch der Bau der inneren Verbindungsbahnen mit dem der Hauptbahnen, auf welche jene influiren sollen, möglichst gleichmäßig fortzuschreiten habe.

Anlangend insbesondere die sächsisch-schlesische Bahnlinie, so kann der Bau derselben, selbst ohne eine verbindliche Zusage Seiten der preussischen Regierung wegen Weiterführung der Bahn, schon dann begonnen werden, wenn der Bahnbau zwischen Breslau und Bunzlau kräftig in Angriff genommen worden ist und dessen Fortsetzung von letzterem Orte aus nach Görlitz nach den Umständen gesichert erscheint.

11.

Die in Folge der Bestimmungen unter 5, 6. und 8. für Eisenbahnzwecke erforderlichen Staatsmittel werden in folgender Weise beschafft:

a.) Rücksichtlich des Bedarfs für die sächsisch-baiersche Eisenbahn ist auf das allerhöchste Decret vom 21. November 1842, die Kassenbestände betreffend, Bezug zu nehmen und alles dasjenige, was von den darin gedachten Ueberschüssen nach Abzug der für andere Zwecke beantragten Bewilligungen verbleibt, mit Rücksicht auf die vorher erwähnte Ueberschreitung der Kostenanschläge, für die benannte Bahn zu überweisen.

b.) Die aus der Staatskasse zu den übrigen Bahnen zu leistenden Zuschüsse sind in runder Summe zu $5\frac{1}{2}$ Millionen Thaler anzuschlagen. Das dießfallsige Bedürfniß vertheilt sich, da das Jahr 1843 ausser Rechnung zu bleiben haben wird, auf 9 Jahre, so daß jährlich eine Summe von circa 600,000 Thlr. — — erforderlich ist. Zu dem Ende ermächtigen die Stände die Regierung, zunächst mit Rücksicht auf die laufende Finanzperiode

aa.) die etwa im Laufe derselben entstehenden Verwaltungsüberschüsse, die aber muthmaaslich nur gering seyn werden, zu den Eisenbahnen zu verwenden;

bb.) annoch eine halbe Million Thaler Kassenbillets — ausser den bereits bestimmten 3 Millionen — auszugeben, wenn die Regierung es, nach dem Stande der politischen, Verkehrs- und sonstigen Verhältnisse für angemessen und unbedenklich erachten sollte; oder

cc.) ein Handdarlehn von $\frac{1}{2}$ bis eine Million Thaler gegen unterpfändliche Einsetzung der vorhandenen Staatspapiere auf kurze Zeit, unter möglichst billigen Bedingungen, aufzunehmen; nicht minder wird es

dd.) rathsam seyn, der Regierung zu überlassen, auf baldige Abwickelung der noch vorhandenen Kammercreditkassenschuld, — jetzt noch etwa 450,000 Thlr. — hinzuwirken und deßhalb die geeigneten Mittel zu ergreifen, damit die dazu im Budjet stehenden, circa 60,000 Thlr. — — jährlich betragenden Zins- und Tilgungsmittel für eine etwa

erforderliche Anleihe soweit thunlich bis zum Eintritt der nächsten Finanzperiode verfügbar gemacht werden.

Darüber, wie dieser Vorschlag ohne Verletzung der Rechte der Staatsgläubiger in's Werk zu setzen sey, bleiben die geeigneten Anträge vorbehalten, falls darauf überhaupt näher eingegangen werden sollte.

c.) Bei der nächsten Ständeversammlung werden den Ständen über die während der Finanzperiode für Eisenbahnzwecke verwendeten Staatsmittel und die von der Regierung auf Grund obiger Ermächtigungen ausgeführten Operationen die speciellen Nachweisungen vorgelegt und wegen Deckung des Erfordernisses für die nächste Finanzperiode die weiteren Anträge gestellt werden.

12.

Das Ministerium des Innern ist ermächtigt, sowohl in sich selbst, als bei den von ihm ressortirenden Behörden diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche in Beziehung theils auf die aus der Bearbeitung der Eisenbahnangelegenheiten und aus dem Verhältnisse des Staats zu den verschiedenen Eisenbahngesellschaften entstehende beträchtliche Geschäftsvermehrung überhaupt, theils auf die Handhabung der Staatsaufsicht über das Eisenbahnwesen in technischer und polizeilicher Hinsicht, insbesondere durch das Bedürfniß geboten seyn werden.

Der hierdurch erwachsende Aufwand wird zunächst als ein transitorischer betrachtet und auf den Etat des Ministeriums des Innern cap. 26 b. verrechnet.

B.

Erklärung

der Königl. Sächsischen und der Herzogl. Sachsen-Altenburgischen Regierung über die Bedingungen ihrer Mitwirkung bei dem sächsisch-baierschen Eisenbahnunternehmen.

1.

Die Königl. Sächsische und die Herzogl. Sachsen-Altenburgische Regierung betheiligen sich bei dem Unternehmen der sächsisch-baierschen Eisenbahn gemeinschaftlich, mit dem vierten Theile des erforderlichen Anlagekapitals.

2.

Sie sichern überdieß zu dem Zwecke, damit den Actionairs eine Verzinsung von 4 Procent der während der sechs Baujahre auf die Actien successiv zu leistenden Einzahlungen gewährt werden könne, ihre Mitwirkung unter folgenden nähern Bestimmungen zu:

a.) die Verzinsung beginnt, sobald sich die Gesellschaft durch Beschluß der Generalversammlung definitiv constituirt haben wird;

b.) für den bei jedem Zinstermin erforderlichen Zinsenbedarf ist zunächst der etwaige Reinertrag des Betriebs der bis dahin vollendeten und dem Verkehre eröffneten Bahnstrecken zu verwenden;

c.) insoweit dieser zur Deckung des Bedarfs nicht ausreicht, ist das Fehlende von den Regierungen der Gesellschaft unverzinslich vorzustrecken;

d.) nach vollendeter Herstellung der Bahn werden die von den Regierungen der Gesellschaft Behufs der Zinszahlung geleisteten Vorschüsse zusammengerechnet und zu dem Actienkapitale hinzugeschlagen, so daß die Regierungen von da an rücksichtlich der sich ergebenden Summe als Theilnehmer am Actienunternehmen zu betrachten sind;

e.) die von den Regierungen auf ihren primitiven Antheil am Actienkapitale (Pct. 1.) zu leistenden Einzahlungen nehmen an der Zinsvergütung während des Baues keinen Antheil.

3.

In Beziehung auf den Antheil der Regierungen am Actienkapitale, der sich theils aus der von ihnen nach Pct. 1. von Haus aus zu übernehmenden Quote, theils aus den nach Pct. 2. c. zu leistenden Vorschüssen gebildet hat, haben dieselben zwar an und für sich mit den übrigen Actionairs gleiche Rechte und Pflichten auszuüben.

Sie werden jedoch auf den darauf ausfallenden Dividendenantheil jedes einzelnen Betriebsjahres zu Gunsten der im freien Verkehre befindlichen Actien insoweit Verzicht leisten, als der gesammte Reinertrag nicht eine Rente von 4 Procent für diese Actien deckt. Ist dieß geschehen, so fällt der übrige Theil des nach dem Jahresabschlusse disponiblen Reinertrags bis zum Belaufe von 4 Procent des Antheils der Regierungen am Actienkapitale zuvörderst den letzteren als Dividende zu, wogegen der auch dann noch sich etwa ergebende weitere Ueberschuß beziehentlich nach Abzug des statutenmäßigen Beitrags zum Reservefonds unter sämmtliche Theilnehmer verhältnißmäßig zu vertheilen ist.

4.

Vorstehende Erklärung ist für den Zeitraum von 25 Jahren nach Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Bahnlinie Seiten der Regierungen, mit alleiniger Ausnahme des unter 5. zu erwähnenden Falles, als unbedingt bindend zu betrachten. Von Ablauf dieses Zeitraums an steht es in der Wahl der Regierungen, ob sie das unter Nr. 3. bemerkte Verhältniß noch länger fortdauern lassen, oder entgegengesetzten Falls, die Bahn unter den weiter unten zu erwähnenden Bedingungen für eigne Rechnung käuflich übernehmen wollen.

5.

Die Verbindlichkeit der Regierungen, rücksichtlich des von ihnen zu vertretenden Theils des Anlagekapitals mit ihrem Dividendenanspruche zurückzustehen, ist überdieß und zwar sowohl vor als nach Ablauf des unter 3. gedachten 25jährigen Zeitraums dann als erloschen zu betrachten, wenn die Bahn während fünf, auf einander folgender, voller Betriebsjahre auf das ganze Anlagekapital, mithin einschließlich des von den Regierungen nach 1. und 2. zugeschossenen Antheils, nach Abrechnung aller Betriebs- und Unterhaltungskosten einen effectiven Reinertrag von mindestens 4 Procent im jährlichen Durchschnitte gewährt haben sollte.

6.

Die Regierungen behalten sich das Recht vor, das Eigenthum der Eisenbahn nebst Zubehör mittelst Kaufes für ihre resp. Staaten zu erwerben.

Die Ausübung dieses Ankaufsrechts unterliegt folgenden Bedingungen:

a) Dasselbe kann, insofern nicht die Bahn schon früher im Wege freier Vereinigung in den alleinigen Besitz der Regierungen übergegangen seyn sollte, nicht vor Ablauf des 25sten Betriebsjahres nach Eröffnung der ganzen Bahnlinie der Gesellschaft gegenüber geltend gemacht werden.

b) Bei Bestimmung der den Actionairs zu gewährenden Entschädigung wird der denselben im Durchschnitt der letzten zehn Jahre vor Realisirung des Kaufgeschäfts wirklich zu Gute gekommene Dividendengenuß in nachstehender Weise als Maasstab zu Grunde gelegt:

aa) Zum Behuf dieser Berechnung ist zuvörderst der höchste und der niedrigste der in dem zehnjährigen Zeitraum auf die einzelnen Actien ausgefallenen Jahreserträge auszuscheiden und die Summe der übrigen, mit acht getheilt, als Durchschnittsdividende zu betrachten.

bb) Hat hiernach die letztere 4 Procent oder weniger betragen, so erhalten die Actionairs den Nennwerth der Actien voll vergütet.

cc) Stellt sich die durchschnittliche Dividende zwar über 4 Procent, ohne jedoch 5 Procent zu übersteigen, so sind die Actionairs für diesen Mehrbetrag überdieß noch entweder durch Fortgewährung einer entsprechenden Rente oder durch Kapitalisirung derselben zum 25fachen Betrage besonders zu entschädigen.

dd) Letzteres hat zwar auch dann zu geschehen, wenn der Durchschnittsertrag 5 Procent überstiegen haben sollte. Da jedoch die von den Regierungen unter Punct 2. übernommene Verbindlichkeit, mit dem Dividendengenusse zum Besten der übrigen Actionairs zurückzustehen, bei längerer Dauer dieses Verhältnisses für die Staatskasse mit beträchtlichen Opfern verbunden seyn könnte, deren spätere Ausgleichung dann, wenn das Unternehmen den Actionairs einen höhern, den gewöhnlichen Zinsfuß sogar übersteigenden Gewinn abwirft, eben so thunlich als billig ist, so behalten sich die Regierungen für den Fall, daß sie sich länger als fünf Jahre — mit oder ohne Unterbrechungen — einer gänzlichen oder theilweisen Kürzung ihres Dividendenantheils zu Gunsten der übrigen Actionairs zu unterwerfen gehabt hätten, ausdrücklich das Recht vor, diese Einbußen mit der beim Ankauf der Bahn über 5 Procent ausfallenden zu Kapital erhobenen Durchschnittsrente insoweit zu compensiren, als erforderlich ist, um ihnen für erstere vollständigen Ersatz zu gewähren, als worüber, eintretenden Falls, mit der Gesellschaft besondere Abrechnung zu pflegen ist.

c) Es beruht in der Wahl der Regierungen, ob sie den Ankauf der Bahn auf einmal bewirken, oder auch nach und nach, mittelst successiver Ausloosung der Actien in den von ihnen beliebig zu bestimmenden Fristen und Raten realisiren wollen. Letztern Falls gilt von den bei jedem Termin zur Verloosung gelangenden Actien und der Entschädigung ihrer Inhaber nach dem Verhältnisse der denselben in den diesem Zeitpuncte vorangegangenen 10 Jahren zugeflossenen Dividendenbezüge analog das Nämliche, was vorstehend unter b. bestimmt worden ist.

d) Die Regierungen werden von dem, von ihnen beschlossenen Ankaufe der Bahn dem Gesellschaftsdirectorium 6 Monate zuvor amtliche Mittheilung machen, nicht minder in dem Falle sub c. jeden Ausloosungstermin und die Zahl der jedesmal zur Ausloosung bestimmten Actien demselben drei Monate zuvor zur weiteren Bekanntmachung ankündigen.

e) Mit dem Eigenthume der Bahn selbst gehen auch sämmtliche Zubehörungen derselben an Gebäuden, Grundstücken u. s. w., die Betriebsmittel und Materialvorräthe, nicht minder der etwa vorhandene baare Betriebs- und Reservefonds, so wie überhaupt alle Activen der Gesellschaft, nichts davon ausgenommen, an die Staatsregierungen über, welche hinwiederum auch die sämmtlichen Passiven der Gesellschaft zur alleinigen Vertretung zu übernehmen haben.

7.

Die Actiengesellschaft ist, den Regierungen gegenüber, verpflichtet, die sächsisch-baiersche Eisenbahn in der Richtung von Leipzig über Altenburg, Plauen bis an die baiersche Grenze bei Hof, einschließlich einer von Werdau aus nach Zwickau herzustellenden Zweigbahn, vollständig auszuführen und innerhalb sechs Jahren zu vollenden.

Der Zeitpunct für den Beginn der Bahnarbeiten wird von den Regierungen festgesetzt werden.

Der Bau hat auf den Strecken von Leipzig nach Altenburg und von Altenburg nach Plauen in der Richtung auf Crimmitzschau gleichzeitig zu beginnen und ist auf die sechs Baujahre dergestalt zu vertheilen, daß nach Verlauf von zwei Jahren mindestens der dritte Theil der ganzen Bahnstrecke vollendet und dem Betriebe übergeben seyn kann.

8.

Das nach erfolgter Constituirung der Actiengesellschaft auszufertigende Concessionsdecret wird derselben in Beziehung auf den Ausschluß jeder andern directen Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Baiern den nöthigen Schutz gewähren.

9.

Es bewendet bei der schon früher gegebenen Erklärung der Regierungen, die sämmtlichen Kosten für die technische und sonstige Vorbereitung des Unternehmens aus Staatskassen vorstrecken und die Zurückerstattung dieser Vorschüsse von den zu leistenden Einzahlungen, welche ausserdem den Theilnehmern unverkürzt zurückzuzahlen sind, nicht eher in Anspruch nehmen zu wollen, als bis die Actiengesellschaft sich definitiv constituirt haben werde.

10.

Obwohl den betheiligten Postanstalten der Anspruch auf Entschädigung für die sowohl ihnen, als den betreffenden Stationsinhabern aus dem Uebergange der Personenbeförderung auf die Eisenbahn entstehenden Einnahmeverluste auch der sächsisch-baierschen Eisenbahngesellschaft gegenüber vorzubehalten ist, so werden doch die Unternehmer wegen dieses Punctes um so mehr Beruhigung fassen können, als es nach der Stellung, in welcher sich die Regierungen zu dem fraglichen Unternehmen befinden, im eignen Interesse derselben liegt, daß die Regulirung jenes Verhältnisses nach den möglichst billigen Grundsätzen erfolge.

Die zu dem Ende eingeleiteten Erörterungen sind übrigens noch nicht vollendet und muß daher das Nähere hierüber einer spätern Eröffnung und Verhandlung mit der Actiengesellschaft vorbehalten werden.

11.

Die innere Organisation des Actienvereins ist Sache des vom Comité demnächst zu entwerfenden und vorzulegenden Gesellschaftsstatuts. Da jedoch die beiden Regierungen in Betracht der beträchtlichen pecuniären Opfer, die sie dem Zustandekommen des Unternehmens zu bringen entschlossen sind, und zugleich im Hinblick auf die der Königl. baierschen Regierung gegenüber bestehenden vertragsmäßigen Verhältnisse darauf Bedacht zu nehmen haben, sich den gebührenden Einfluß auf die Leitung und Ausführung des Unternehmens zu sichern, so wird in dieser Hinsicht im voraus Folgendes bestimmt:

a.) Die Leitung der Gesellschaftsangelegenheiten wird einem aus fünf Mitgliedern und (nach Befinden) einem Stellvertreter bestehenden Directorium übertragen.

b.) Die Königl. Sächsische und die Herzogl. Sächsische Regierung ernennen unabhängig von der Gesellschaft jede ein Mitglied des Directoriums. Die übrigen Mitglieder werden von dem Gesellschaftsausschusse statutenmäßig gewählt.

c.) Die Regierungscommissare haben, nächst ihrer statutenmäßigen Stellung, dem Gesellschaftsausschusse und der Generalversammlung gegenüber, insbe-

sondere auch das Recht, von den Verhandlungen des Directoriums fortwährende Kenntniß zu nehmen und die Ausführung solcher Beschlüsse, gegen die ihnen im Interesse der Staatsregierungen oder des Unternehmens überhaupt erhebliche Bedenken beigehen, beziehentlich bis auf Einholung höherer Entschliessung, durch ihren Einspruch zu verhindern.

d.) Die Regierungen behalten die Ernennung des mit der Ausführung und oberen technischen Leitung des Bahnbaues zu beauftragenden Oberingenieurs sich selbst vor und werden die demselben während der Dauer des Baues zu gewährende Remuneration auf die Staatskassen übernehmen, wogegen die bei seinen Dienstleistungen erwachsenden baaren Verläge und Auslösungen dem Gesellschaftsfonds zur Last fallen. Der Oberingenieur empfängt seine Instructionen durch das Directorium; die Anstellung der Abtheilungsingenieurs für die Bauführung erfolgt, auf Vorschlag des Oberingenieurs und unter einzuholender Zustimmung der Regierungscommissare durch das Directorium, welchem auch die Ernennung des Bevollmächtigten überlassen bleibt.

e.) Ueber die andern hierher gehörigen Puncte, namentlich über das von den Regierungen nach Verhältniß der von ihnen repräsentirten Quote des Actienkapitals in den Generalversammlungen auszuübende Stimmrecht ist im Statut Bestimmung zu treffen.

C.

Protocoll,

aufgenommen zu Dresden, am 13. September 1842 in der Gegenwart der Gefertigten.

Gegenstand

ist die Vornahme einer technischen gemeinschaftlichen Commission, durch die Abgeordneten der K. K. östreichischen und Königl. Sächsischen Regierungen zu dem Behufe einer genauen Untersuchung der Terrainverhältnisse für die Führung der K. K. Staatseisenbahn von Prag über Reichenberg und Zittau nach Dresden und bezüglich für einen Anschluß derselben an die beabsichtigte Oberlausitzer Bahn.

In Folge der erhaltenen Aufträge haben sich die Commissionsmitglieder, nämlich von Seiten Oestreichs der Hofrath Francesconi und von sächsischer Seite

der Major und Wasserbaudirector Kunz und der Kameralvermessungs-Inspector Preßler am 11ten dieses Monats in Gabel versammelt, und sofort das umliegende Terrain nach den vorhandenen Erhebungen und Nivellirungen einer genauen Prüfung unterzogen, um den niedrigsten und günstigsten Uebergangspunct des Gebirges zu finden und sich hauptsächlich über den Anschlußpunct an der Grenze zu vereinigen.

Die vorangegangenen Nivellements, welche sowohl östreichischer, als sächsischer Seits mit aller Genauigkeit und Ausdehnung vorgenommen wurden, haben gezeigt, daß der Paß bei Pankratz nächst Gabel der Einzige sey, welcher die Führung einer Eisenbahn nach Sachsen über das dortige Gebirge gestattet, daß daher alle übrigen Uebergangspuncte, wodurch Reichenberg in die unmittelbare Linie fiele, hierzu wegen ihrer großen Höhe gänzlich ungeeignet erscheinen, und namentlich von sächsischer Seite jede Entwickelung der Linie unmöglich machen würde.

Die Commission ist sofort nach geschehenem Ausspruch dieser ihrer einstimmigen Ansicht über die Wahl des zweckmäßigsten Uebergangspunctes bei Pankratz, zur Bestimmung des Anschlußpunctes an der Grenze bei Gersdorf ohnweit des Städtchens Grottau geschritten, und es hat sich hierbei der Umstand herausgestellt, daß nach der beiderseitigen Tracirung der sächsische Anbindungspunct um 8 Klafter tiefer fällt, als der hart anliegende östreichische, welcher Unterschied, nachdem sächsischer Seits dieser Punct mit einer anhaltenden Steigung von 1 : 170 und wenn an der Grenze ein Bahnhof angelegt werden sollte, mit 1 : 150 erreicht wird, nur dadurch aufgehoben werden kann, daß das östreichischer Seits ausgemittelte Gefälle von 1 : 200 bei 4250 Klftr. Länge in ein Gefälle von 1 : 150 reducirt wird.

Nach geschehener Mittheilung der beiderseitigen Längenprofile und Situationscharten, wurden nun weiters die ganze, auf sächsischem Territorium liegende, Eisenbahntrace von Zittau über Löbau, Bautzen und Bischoffswerda bis Dresden von der Commission bereißt.

Die Commission und hauptsächlich der sächsischer Seits zu dieser Revision beauftragte K. S. Kameralvermessungs-Inspector Herr Preßler erklärt diese von dem Commissionsmitgliede Herrn Major Kunz ausgemittelte Trace für die Beste und in dieser Richtung die einzig mögliche und bemerkt, daß zwar an den zwei Zwischenpuncten bei Langebrück und Bischoffswerda die Gefälle von 1:100 und 1:150 durch Verlängerung und Entwickelung der Linie auf 1:200 gebracht werden könnten, daß aber dagegen die bedeutenden Gefälle zunächst Dresden von 1:100 und 1:150, welche nur durch eine ohnehin schon

auf das Aeusserste gebrachte Entwickelung auf diese Größe reducirt worden sind, verbleiben müßten.

Zwischen Löbau und Zittau bestehen zwei alternative Linien, wovon die eine über Hirschfeld einen Umweg von 1956 Klaftern macht, die kürzere über Ninive dagegen einen bedeutenden Tunnel und bei Zittau eine ungünstige Tracirung bedingt.

Nach geschehener Localisirung wurde auf die Grundlage der Längenprofile zu der summarischen Zusammenstellung der bestehenden technischen Verhältnisse dieser Linie geschritten, und diese im Vergleich zu der vorgeschlagenen Moldau- und Elblinie entgegengehalten.

Die currente Länge der östreichischen Bahn von Prag über
Liboch, Nimäs, Gabel und Pankratz beträgt 66813 Klftrn.
Die Länge der sächsischen Bahn von Dresden über Bautzen
und Löbau bis an die Grenze bei Zittau 69624 =
zusammen daher 136437 Klftrn.
oder 454790 Ellen oder 34 Meilen 437 Klaftern.

Die Moldau- und Elblinie hat
östreichischer Seits . . . . . 65750 Klftrn.
sächsischer Seits . . . . . 28350 =
zusammen 94100 Klftrn.
oder 313666 Ellen oder 23 Meilen 2100 Klaftern, mithin würde der Umweg unter Beibehaltung der gegenwärtigen Gefälle, 10 Meilen 2337 Klaftern betragen. Sollten jedoch die ungünstigen sächsischen Gefälle, da wo es möglich ist, verbessert werden, so könnte dieß nur auf Kosten der Länge geschehen, und diese würde gerade um die Reductionsdistanze grösser, diesemnach
bei Langebrück 1:100 von 6000 Ellen auf 1:200 gebracht, wird . . . . . 12000 Ellen,
bei Bischoffswerda 1:150 von 7000 Ellen auf 1:200 gebracht, wird . . . . . 9300 =
zusammen daher 21300 Ellen;
mithin Differenz von 8300 Ellen oder 2490 Klaftern, und diese Mehrlänge zu der obigen Differenz zugeschlagen, giebt sofort einen wirklichen Umweg von 11 Meilen 827 Klaftern, der nur dadurch auf die Länge von 10 Meilen 2870 Klaftern zurückgebracht werden kann, wenn der Variant von Löbau nach Zittau über Ninive gewählt wird, der die Linie um 1957 Klaftern verkürzt.

In Betreff der Krümmungen wurde gefunden, daß der kleinste Krüm-

mungsradius in Sachsen 300 Klaftern, in Oestreich aber an sehr vielen Stellen 200 Klaftern betrage, und daß in beiden Ländern diese scharfen Krümmungen gerade in den größten Gefällsverhältnissen von 1:150 und 1:100 vorkommen.

Aus den beiderseitigen Längenprofilen wurden weiters die Gefällsverhältnisse summarisch entnommen; die hierauf basirten dem Protocoll beiliegenden Tafeln zeigen zur Genüge, daß die Bahn über Gabel und Zittau östreichischer Seits nicht ohne Anwendung des Neigungsverhältnisses von 1:150 und 1:200, sächsischer Seits jedoch größtentheils mit abwechselnden Gefällen von 1:100, 1:150 und 1:200 gebaut werden könne.

Hierbei verdient vorzüglich hervorgehoben zu werden, daß diese Bahnanlage vielfache und anhaltende Einschnitte erfordere, welche bei der hohen geographischen Lage, Schneeverwehungen unterworfen seyn würden.

Aus allen diesem geht hervor, daß in blos technischer Beziehung die Elblinie bedeutende Vortheile darbietet, daß jedoch die Linie über Gabel und Zittau unter den oben angegebenen Längen- Gefälls- und Krümmungsverhältnissen, als ausführbar erklärt werden kann.

So geschlossen und gefertigt.

Francesconi, k. k. Hofrath.

C. Th. Kunz, K. S. Major und Wasserbaudirector,

Friedrich Carl Preßler, Inspector der K. S. Kameral-Vermessung.

Uebersichtstabelle

der Längen- und Gefällsverhältnisse der zu einer Eisenbahnverbindung zwischen Oestreich und Sachsen in Vorschlag gebrachten zwei Linien.

Von Prag über Gabel und Zittau nach Dresden.			Von Prag im Moldau- und Elbthale nach Dresden.		
Länge in Klaftern.	Länge in Ellen.	Gefällsverhältniß.	Länge in Klaftern.	Länge in Ellen.	Gefällsverhältniß.
Von Prag bis an die böhmische Grenze:			Von Prag bis an die böhmische Grenze:		
9,800	32,666,7	horiz.			
8,000	26,666,7	fällt 1 : 4000.	8,450	28,166,7	horiz.
8,000	26,666,7	„ 1 : 2000.	8,900	29,666,7	fällt 1 : 4000.
7,300	24,333,3	„ 1 : 1500.	5,000	16,666,7	„ 1 : 2500.
5,950	19,833,3	„ 1 : 500.	16,000	53,333,3	„ 1 : 2000.
4,250	14,166,6	steigt 1 : 300.	4,500	15,000,0	„ 1 : 1500.
14,213	47,376,7	„ 1 : 200.	1,000	3,333,3	„ 1 : 1000.
5,050	16,833,4	„ 1 : 150.	2,600	8,666,6	„ 1 : 500.
4,250	14,166,7	fällt 1 : 150.	6,000	20,000,0	„ 1 : 300.
			5,500	18,333,4	steigt 1 : 300.
66,813	222,710,0	Summa per se.	5,800	19,333,3	fällt 1 : 280.
			2,000	6,666,5	steigt 1 : 200.
			65,750	219,166,6	Summa.

Von Prag über Gabel und Zittau nach Dresden.			Von Prag im Moldau- und Elbthale nach Dresden.		
Länge in Klaftern.	Länge in Ellen.	Gefällsverhältniß.	Länge in Klaftern.	Länge in Ellen.	Gefällsverhältniß.
I. Von der böhmischen Grenze über Zittau, Hirschfeld nach Löbau ꝛc.			Von der böhmischen Grenze über Königstein ꝛc. nach Dresden.		
18,770,7	62,569	horiz.			
3,067,5	10,225	fällt 1 : 250.	6,079,2	20,264	horiz.
2,479,5	8,265	„ 1 : 237.	603,0	2,010	fällt 1 : 4000.
7,732,2	25,774	„ 1 : 200.			
15,352,5	51,175	steigt 1 : 200.	4,350	14,500	„ 1 : 3000.
4,948,5	16,495	„ 1 : 170.	4,425	14,750	steigt 1 : 2400.
5,541,0	18,470	„ 1 : 150.			
2,100,0	7,000	fällt 1 : 150.	11,333,4	37,778	fällt 1 : 2000.
2,400,0	8,000	steigt 1 : 120.	1,200,0	4,000	„ 1 : 1000.
1,357,8	4,526	fällt 1 : 110.			
1,389,0	4,630	„ 1 : 100.	547,5	1,825	„ 1 : 250.
4,485,6	14,952	steigt 1 : 100.			
69,624,3	232,081	Summa per se.	28,538,1	95,127	Summa.
II. Von der böhmischen Grenze über Zittau und dem Tunnel bei Ninive nach Löbau ꝛc.			94,288	314,293,6	Ganze Länge von Prag längs der Elbe nach Dresden.
17,061	56,870	horiz.			
1,500	5,000	fällt 1 : 1500.			
16,140	53,800	„ 1 : 200.			
13,530	45,100	steigt 1 : 200.			
4,948,5	16,495	„ 1 : 170.			
5,542,8	18,476	„ 1 : 150.			
2,100,0	7,000	fällt 1 : 150.			
1,800,0	6,000	steigt 1 : 120.			
5,045,1	16,817	„ 1 : 100.			
67,667,4	225,558	Summa per se.			
136,437,3	454,791	I. Ganze Länge von Prag über Pankratz und Zittau nach Dresden.			
134,480,4	448,268	II. Desgl. mit dem Tunnel bei Ninive.			

Francesconi, k. k. Hofrath.

C. Th. Kunz, K. S. Major und W. B. D.

Friedrich Karl Preßler, Kameral-Vermessungs-Inspector.

IV.

Bericht

der zweiten Deputation der zweiten Kammer über das allerhöchste Decret vom 8. Februar 1843, die Eisenbahnangelegenheit betreffend.

Eingegangen am 23. Juli 1843.

(Landt. Act. IV. Abtheil. S. 15.)

Durch das in der Ueberschrift bezeichnete allerhöchste Decret wird den Kammern eine Uebersicht des dermaligen Standes der inländischen Eisenbahnangelegenheiten und zugleich eine Entwickelung der weiter in dieser Beziehung zu ergreifenden Maasregeln gewährt und rücksichtlich letzterer die ständische Erklärung erfordert.

Es ist von der hohen Kammer die Berichtserstattung hierüber der zweiten Deputation unter Zuziehung der ersten Deputation übertragen worden und die unterzeichnete Deputation, nach vorgängiger Vernehmung mit der ersten Deputation, legt in Nachstehendem das Ergebniß ihrer Berathungen über den fraglichen hochwichtigen Gegenstand vor. Die erste Deputation hat in mehreren der wichtigsten Puncte sofort ihr Einverständniß erklärt, rücksichtlich einiger anderer aber und beziehendlich der Schlußanträge sich die Erklärung bis zur Discussion vorbehalten.

In formeller Beziehung hat die unterzeichnete Deputation zunächst zu erwähnen, daß in der geheimen Sitzung der zweiten Kammer vom 20. März dieses Jahres der Beschluß gefaßt worden ist, den vorliegenden Berathungsgegenstand in zwei Theilen, wovon der eine für die Oeffentlichkeit, der andere für die geheime Berathung bestimmt seyn sollte, zu behandeln. Bei Angriffnahme des Berichts ergab sich aber deutlich die Schwierigkeit in der Ausführung dieses Beschlusses, da es in der That kaum möglich erschien, die Theile so zu sondern, daß jeder einzeln und namentlich der für die Oef-

fentlichkeit bestimmte, ein irgend verständliches Ganze bilden konnte. — War beschlossen worden, nur den Theil nicht für die Oeffentlichkeit zu bestimmen, der Beziehungen zu dem Auslande enthielt, für alles Uebrige aber die Oeffentlichkeit eintreten zu lassen, so schien es der Deputation, als wenn der Veröffentlichung mancher Rücksichtsnahme auf die Verbindung mit dem Auslande gar kein Bedenken entgegenstehe, während andererseits eine unbeschränkte Veröffentlichung der Ausdehnung der Ermächtigung der Staatsregierung für die Modalität der Aufbringung der Mittel manches Bedenkliche in sich trage. Die Deputation verkennt gewiß nicht das Gewicht der Gründe, welche für eine möglichst unbeschränkte Oeffentlichkeit in Landtagsverhandlungen überhaupt und insbesondere rücksichtlich einer Angelegenheit sprechen, welche so tief eingreift in die nächsten und unmittelbarsten Interessen des Volks und bei welcher nothwendig, wenigstens in der Zeit, manchen Wünschen und Hoffnungen nicht genügt werden kann; — allein noch über dieser Rücksicht, schien es ihr, müsse die auf die Sache selbst stehen und als deren Interesse fördernd kann die Deputation eine unbeschränkte Oeffentlichkeit in dieser Angelegenheit nicht halten.

Die Deputation ist überdem der Meinung, daß der Oeffentlichkeit mehr noch und Zusammenhängenderes werde übergeben werden können, wenn eine nachträgliche Veröffentlichung stattfindet, als wenn sofort nur ein Theil der Behandlung der Angelegenheit dazu bestimmt wird und jedenfalls wird der Bericht so gehalten werden können, daß nur Weniges davon als für die Veröffentlichung nicht geeignet, ausgeschieden zu werden braucht.

Dennoch würde die Deputation in schuldiger Ausführung des gefaßten Kammerbeschlusses versucht haben, so gut als es gegangen wäre, den Bericht in zwei Theile zu trennen, wenn nicht die hohe Staatsregierung aus Rücksichten auf die gerade jetzt mit der Krone Preußen rücksichtlich der schlesischen Bahn stattfindenden Vertragsverhandlungen, auch der obwaltenden Verhältnisse in Betreff des Vertrags mit der Krone Baiern, mittelst Schreiben des hohen Gesammtministerii vom 31. Mai dieses Jahres an den Herrn Präsidenten der zweiten Kammer die Berathung der gesammten Eisenbahnangelegenheiten in geheimer Sitzung beantragt und die geehrte Kammer in Folge dessen von ihrem früher in dieser Beziehung gefaßten Entschlusse zurückgegangen wäre. — Die hohe Staatsregierung behält es künftiger Entschliessung vor, sowohl einen Theil der Regierungsvorlage, als die wesentlichen Ergebnisse der Kammerberathung nachträglich und zwar in so ausgedehnter Weise, als es ohne Gefährdung des allgemeinen Staatsinteresse nur irgend geschehen kann, durch die Aufnahme in die öffentlichen Landtags-Acten

und die Landtagsmittheilungen der Oeffentlichkeit zu übergeben, womit die geehrte Kammer einverstanden seyn wird.

Es hat die Deputation zu sicherer Erreichung dieses Zweckes die stenographische Niederschrift der Verhandlungen durch die besonders zu verpflichtenden Stenographen beantragt und im Einverständniß der hohen Staatsregierung ist dahin Veranstaltung getroffen worden.

Nach Erörterung dieser Formfrage wendet sich die Deputation zu der Angelegenheit selbst und hat dabei die gewiß auch Seiten der geehrten Kammer Anerkennung findende Bemerkung vorauszuschicken, daß die Klarheit und Uebersichtlichkeit, die erschöpfende Behandlung der einschlagenden Fragen in der Regierungsvorlage die Abkürzung der Berichtserstattung wesentlich gestatten, besonders da die Deputation in der Hauptsache sich mit den Ansichten der hohen Staatsregierung einverstanden zu erklären hatte.

Die Vorlage gewährt zunächst den Kammern eine Uebersicht der Verhandlungen, welche seit dem vorigen Landtage in der Eisenbahnangelegenheit, im Wesentlichen als Folge der von der vorigen Ständeversammlung gestellten Anträge und ertheilten Ermächtigungen, stattgefunden haben und des Standpunctes, auf welchem gegenwärtig diese Verhandlungen und die Angelegenheit im Allgemeinen und Besonderen sich befinden.

Die vorige Ständeversammlung hatte in ihren Verhandlungen und in der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 das Anerkenntniß der hohen Wichtigkeit des neuen Transport- und Verkehrsmittels für Sachsen und zugleich die Ansicht ausgesprochen, daß vor Allem es in dem Interesse des Landes liegen werde, sich durch Eisenbahnen die großen Handelsstraßen zu erhalten, Leipzig, so weit als möglich, zum Mittelpuncte des deutschen Eisenbahnsystems zu machen, und in Folge dessen den Anschluß sächsischer Eisenbahnen an Baiern, an Böhmen und an Schlesien möglichst zu befördern, während in nördlicher und nordöstlicher Richtung durch die damals bereits feststehende Verbindung mit Magdeburg und Berlin das Erforderliche oder Erreichbare gesichert war. Zugleich hatte die damalige Ständeversammlung die Nothwendigkeit der Verbindung des sächsischen Erzgebirges mit den sächsischen Eisenbahnen anerkannt, so wie ferner die Nothwendigkeit des Hinzutrittes des Staates zu Sicherung des Erforderlichen für die sächsischen Eisenbahnen sowohl in den Beziehungen zum Auslande, als in Beschaffung der Mittel bei der Ausführung.

Rücksichtlich dieser Ausführung hatte man sich für den Grundsatz ausgesprochen, daß dieselbe der Privatindustrie zu überlassen sey und der Staat nur durch Uebernahme eines bestimmten Theils des Actienkapitals unter Verzichtleistung auf eine Verzinsung dafür, so lange die Bahn nicht den Privat-

unternehmern für ihren Kapitalantheil eine Rente von 4 Procent gewähre, concurriren, dagegen aber, wo möglich, Bedingung eines späteren Heimfalles der Bahnen an den Staat zu stipuliren haben werde. Erweise sich aber die Ausführung einer der bezeichneten Eisenbahnen durch Privatunternehmer als zu schwierig und trete Gefahr im Verzuge ein, so sprachen die Stände den Antrag und zugleich die Ermächtigung aus, den Bau einzelner Bahnstrecken auch ganz auf Staatskosten zu übernehmen.

Dieß waren die Ansichten der vorigen Ständeversammlung über das Eisenbahnwesen in Sachsen und die hohe Staatsregierung giebt in der den jetzt versammelten Ständen ertheilten Unterlage über denselben Gegenstand die Erklärung, daß sie darin in der Hauptsache ihre eigenen Ansichten und Grundsätze wiedergefunden und deßhalb kein Bedenken getragen habe, ihre weiteren Vorschritte im Allgemeinen darnach zu bemessen.

Zu den einzelnen Bahnrichtungen übergehend, enthält die Vorlage zunächst ausführliche Mittheilung über die durch Staatsverträge mit der königlich baierschen und der sachsen-altenburgschen Regierung, so wie durch Uebereinkommen mit einer Actiengesellschaft — der sächsisch-baierschen Eisenbahncompagnie — gesicherte Ausführung einer Eisenbahn nach Baiern und dem südlichen Deutschland. Mußte zur Zeit der von der vorigen Ständeversammlung gepflogenen Berathungen und ertheilten Ermächtigungen nach Lage der Sache eine Umgehung des Königreichs Sachsen in dieser Richtung und ein durch Zustandekommen anderer Bahnrichtungen bedingtes Verlassen des uralten Handelsweges aus dem Reiche über das Voigtland nach Leipzig und dem nördlichen und nordöstlichen Deutschland als besonders und zunächst gefährdet erscheinen, so hat gewiß das Land es mit hohem Danke zu erkennen, daß es der thätigen und umsichtigen Fürsorge der hohen Staatsregierung gelungen ist, diese Gefahr vollständig zu beseitigen und das von den vorigen Ständen bevorwortete Unternehmen in einer allen billigen Erwartungen gewiß entsprechenden Weise in verhältnißmäßig kurzer Zeit zur Ausführung und unbezweifelt zur Vollendung zu führen.

Die von der Regierung gewährten Concessionsbedingungen sind nach Grundsatz und Ausdehnung in der Hauptsache den vorigem ständischen Erklärungen und Ermächtigungen gemäß. Wenn allerdings die vorige Ständeversammlung darauf angetragen hatte, daß bei einem Vertrage mit Privatunternehmern auf einen späteren unentgeldlichen Heimfall der Bahnen an den Staat Bedacht genommen werde, so hatte sie diesem Antrage doch sofort selbst die Beschränkung hinzugefügt, daß mit dieser Bedingung das Zustandekommen des Unternehmens selbst nicht gefährdet werde. Es erledigt sich deßhalb der Antrag

durch die Erklärung, daß möglicherweise durch das Stellen dieser Bedingung die Actiengesellschaft nicht zu Stande gekommen seyn würde, und die Deputation hat alle Ursache der Regierung in dieser Voraussetzung beizupflichten. Zudem hat doch überhaupt der Staat das Recht in den Händen behalten, nach 25 Jahren, falls er es seinem Interesse für angemessen erachtet, unter erleichternden Bedingungen sich in den eigenen Besitz der Bahn zu setzen und es dürfte dieß wohl als gnügend erscheinen.

Die technische Ausführung anlangend, so ist nicht zu verkennen, daß die Zögerung in dem Vorschreiten des Bahnbaues auf dem königlich baierschen Gebiete manche Besorgnisse erweckt hat und daß ein schnelleres Entgegenkommen von jener Seite im Interesse der Bahn höchst wünschenswerth gewesen seyn würde. In neuerer Zeit scheint indessen der Bahnbau auch in jenem Lande rascher vorzuschreiten und es ist wohl nicht zu bezweifeln, daß die jenseitige Regierung die vertragsmäßige Frist für die Vereinigung beider Bahnen — Juli 1847 — gewissenhaft einhalten werde. Von dem höchsten und erfreulichsten Interesse für diese Bahn in commerzieller und finanzieller Beziehung ist die seitdem kund gewordene Entschliessung der königlich baierschen Regierung, sie nicht allein von Nürnberg nach Augsburg, sondern auch von da bis Lindau auf Staatskosten fortzuführen. Hierdurch und durch die seitdem gefaßten wichtigen Entschliessungen der königlich würtembergischen Regierung erlangt diese Bahn, die eine Länge von beiläufig 190 Stunden von Leipzig bis Lindau erreichen wird, die volle Bedeutung einer deutschen Centralbahn, die, durch das Herz von Deutschland gehend, den Verkehr zwischen dessen Süden und Norden, zwischen den Hansestädten, der Nord- und Ostsee, und der Schweiz und Italien vermitteln wird. — Bahnen, die so wie diese die Arterien bilden in dem Blutumlaufe des Handels und Verkehrs, Haupthandelsstädte und schiffbare Ströme verbinden, den Verkehr nicht erst zu suchen brauchen, ihn vielmehr schon finden, bieten vor Allem sichere Aussicht dar auf einen günstigen Erfolg in engerem und allgemeinerem Sinne und darf nicht verkannt werden, daß die Begründung dieser Bahn auf sächsischem Gebiete wegen der nicht unerheblichen Terrainschwierigkeiten ansehnliche Opfer erheischt, so ist der Zweck der dadurch erreicht wird, ihrer doch sicherlich werth.

Sollte früher oder später noch eine Eisenbahnverbindung auf der 20 Meilen langen Strecke zwischen Bamberg und Frankfurt a. M. zu Stande kommen, so würde diese Bahn sicher eine der Allerwichtigsten Deutschlands werden.

Die hohe Staatsregierung giebt in der Vorlage eine Berechnung der pekuniären Verpflichtungen der Staatskasse für die sächsisch-baiersche Bahn,

nach welcher auf den königlich sächsischen Antheil

1,680,000 Thaler — —

fallen würden, von denen bis Ende Februar 456,000 Thaler — — bereits bezahlt waren. Es läßt sich aber darüber mit Sicherheit noch nichts feststellen, theils weil noch nicht zu übersehen ist, wieviel von den durch die Staatskasse zu leistenden Zinsenvorschüssen durch die Zwischenbenutzung der Bahn abgehen wird, theils weil das ursprünglich veranschlagte Baukapital, wie bereits jetzt übersehen werden kann, eine nicht unbeträchtliche Ueberschreitung erfahren wird. Diese Ueberschreitung der Voranschläge, obgleich sie erfahrungsmäßig beinahe bei allen Bahnbauten, die mit erheblichen Terrainschwierigkeiten zu kämpfen hatten, eingetreten ist, bleibt immer ein übler Vorgang, da sie mindestens die Unzulänglichkeit der Erfahrungen documentirt und nothwendig die Aufbringung der Mittel für alle fernern Bahnbauten erschweren muß. Es ist deßhalb dringend zu wünschen, daß bei ferneren Voranschlägen mit der erreichbaren äussersten Vorsicht verfahren und der Beweis geliefert werde, daß man über die Mittel zu Erreichung des gegebenen Zweckes sich nicht täusche.

Die Mitwirkung der Regierung zu Aufbringung des Mehrbedarfs für die sächsisch-baiersche Eisenbahn wird nach § 1. der Erklärung — sub B. S. 74 der Decretsbeilage — nach welcher die Regierungen sich verpflichten, mit dem vierten Theile des erforderlichen Anlagekapitals sich zu betheiligen, nicht zu versagen seyn.

Ist bis hierher die Deputation in ihrer Berichtserstattung der Vorlage gefolgt, da es sich in der Hauptsache um bereits Geschehenes handelte, so glaubt sie von hieran, bevor sie die Darlegung der Verhältnisse in Beziehung auf die einzelnen bis dahin in Frage gekommenen Bahnen, wie sie die Vorlage enthält, beleuchtet, sich sofort mit der allgemeinen Frage: welche Bahnen sind in Sachsen noch zu bauen? beschäftigen und daran jene Beleuchtung der bereits eingeleiteten oder erörterten Verhältnisse knüpfen zu müssen.

Die hohe Staatsregierung hat in der Vorlage von einer Erörterung der Vorfrage über den Werth, über die Vortheile und Nachtheile des Eisenbahnwesens im Allgemeinen und Besonderen ganz abgesehen, sie hat vorausgesetzt, daß die Ansichten in der Hauptsache darüber zwischen Regierung und Ständen feststehen, daß nach dem was in Sachsen für das Eisenbahnwesen bereits geschehen ist, nach dem was dafür in allen uns umgebenden Staaten geschieht, die Frage über den Werth der Eisenbahnen überhaupt eine müßige — eine entschiedene

geworden sey. Die Deputation kann hiermit nur einverstanden seyn, sie ist der Meinung, daß der Werth und Nutzen der Eisenbahnen relativ und in Beziehung auf einzelne Tracte wohl noch erörtert werden müsse, daß aber, nachdem im Allgemeinen Deutschland nicht allein, sondern beinahe alle gebildete Nationen die wichtige und wohlthätige Wirkung des großen Verkehrsmittels in geistiger, politischer, commerzieller, volkswirthschaftlicher Hinsicht anerkannt haben und in dem Streben nach ihrer Erlangung begriffen sind, — man in Sachsen sich nicht mehr mit der Frage zu beschäftigen habe, ob die Eisenbahnen das Glück der Völker überhaupt und im Verhältniß der dafür zu bringenden Opfer fördern, oder nicht.

Wer möchte verkennen, welche ausserordentliche Steigerung an productiver Kraft, welcher Gewinn an Zeit und Geld in dieser bewundernswerthen Erfindung liegt, welche Menschen und Verhältnisse in einer früher nie geahnten Weise einander näher rückt, Beziehungen schafft, denen Raum und Zeit bisher unüberwindlich entgegentraten, Gegensätze ausgleicht, die Entbehrungen auf der einen oder andern Seite in sich trugen und mit der gewonnenen Beherrschung des Raumes in materieller und geistiger Beziehung den Menschen unendlich Vieles zugänglich macht, was für sie zeither nicht in dieser Allgemeinheit existirte, weil es sich an den Raum knüpfte, auf dem es sich gerade vorfand?

Wer möchte mit andern Worten sich verbergen, daß durch den in so hohem Grade erleichterten Austausch der Güter des Lebens, der Genuß dieser Güter selbst unendlich vervielfältigt und das Wohlbefinden der Gesammtheit, der Kreis ihrer Lebensannehmlichkeiten erweitert werde?

Wer möchte ferner die in die Augen fallende Wirkung der Eisenbahnen in geistiger und politischer Beziehung, ihren wohlthätigen Einfluß auf Verallgemeinerung von Cultur, Kunst, Wissenschaft, Geschicklichkeit und Aufklärung im Allgemeinen ableugnen?

Wer möchte in Abrede stellen, daß mit der Erweiterung des Kreises der Wahrnehmungen, nothwendig diese selbst sich erweitern und das geistige Eigenthum Einzelner, wie ganzer Nationen, immer mehr der Allgemeinheit angehören werde, je leichter es dem Einzelnen möglich gemacht wird, an der Quelle zu schöpfen? —

Wer möchte verkennen, daß in dem lebhaften Verkehre, namentlich der deutschen Völker unter sich, in der immer engeren und unauflöslicheren Verknüpfung ihrer materiellen Interessen, auch immer enger das Band ihrer politischen Einheit sich knüpfe, wie denn so oft schon die materiellen Interessen die Träger der geistigen und politischen gewesen sind? Hat schon das Fallen der Zollschranken unter den deutschen Staaten jenes politische Band unverkennbar

fester geknüpft, um wie viel mehr läßt sich dieß hoffen von einem Zusammenrücken in Raum und Zeit, wie die Eisenbahnverbindungen es vermitteln?

Es ist dieser Gewinn im Großen und Ganzen am Eisenbahnwesen so in die Augen springend, daß sich das Gefühl davon immer wirksamer Bahn gebrochen hat durch die mancherlei Zweifel und Bedenken, die von dieser und jener Seite gegen die Eisenbahnbauten aufgestellt worden sind und die sicher in mancher Beziehung auch alle Beachtung verdienen. Es ist nicht zu verkennen, daß, wie es meist das Schicksal großartiger Erfindungen ist, die bestehenden Einrichtungen entgegentreten und diese aufheben, so auch die Eisenbahnen manches Einzelinteresse von Individuen, ja Städten und Provinzen schneidend verletzen, daß sie den Gewerben, die von der zeitherigen Verkehrsweise leben, eine tiefe Wunde schlagen, daß ferner sie, in der ersten Zeit wenigstens, erfahrungsmäßig den Verkehr und das rege Leben, was sie schaffen, in die grösseren Städte, an die Endpuncte drängen, daß sie endlich für den Augenblick einen Aufwand an Kapital erfordern, wie ihn wohl reichere Nationen, als die deutsche, mit Leichtigkeit machen können, der aber im Verhältniß zu unserem Kapitalreichthum sehr groß zu nennen ist. Allein theils steht diesen Einwendungen wohl eine zu ängstliche Besorgniß zur Seite, die von den bereits gemachten Erfahrungen nicht allenthalben gerechtfertigt wird, theils gehören die gerügten Nachtheile nur einer Uebergangsperiode an, die nach mancher Seite hin allemal schmerzlich ist, wo es gilt Kapitalien und Arbeitskräften eine andere Richtung zu geben, theils endlich und hauptsächlich werden die Nachtheile im Einzelnen und in der Gegenwart weit überwogen von den großen Vortheilen im Ganzen und Weiterem. Möge deßhalb auch die Beantwortung der Frage, ob die Erfindung und Einführung der Eisenbahnen für die lebende Generation als ein Glück zu betrachten sey, nicht allgemein und entschieden eine bejahende Beantwortung finden, weil eben diese Generation alle Nachtheile der Uebergangsperiode tragen muß, während der Nutzen in seiner ganzen großen Wirkung erst später vollständig eintreten wird, so kann doch sicher darüber kein Zweifel seyn, daß sich die Aneignung der Erfindung nicht von der Hand weisen läßt, so wenig man es mit mancher andern frühern gekonnt hat, deren wohlthätige Wirkungen wir jetzt geniessen, während zur Zeit ihrer Einführung sie vielfach verletzte.

Diese wenigen nur einige Grundzüge enthaltenden Worte über Eisenbahnen im Allgemeinen hat die Deputation geglaubt sich gestatten zu dürfen, ohngeachtet und unbeschadet ihrer oben ausgesprochenen Ansicht, daß eine tiefere Prüfung des Werthes des neuen Verkehrsmittels im Ganzen, nicht mehr an der Zeit sey, weil diese bereits darüber entschieden habe. Es wendet sich nun die Deputation mit Beziehung auf unsere sächsischen Interessen am Eisenbahnwesen zu den in der Vorlage aufgestellten drei Fragen:

A. Welche Bahnen sind zu bauen?
B. Mit welchen Mitteln?
C. In welcher Zeitfolge?

A.

Wenn das kleine Sachsen von den Stürmen des letzten großen Krieges erschüttert, wie wohl sonst kein deutsches Land, beinahe ruinirt, mit Schulden belastet und getheilt, dennoch in verhältnißmäßig kurzer Zeit sich erholt und seinen Wohlstand wieder errungen hat, so haben dazu sicher zwei Momente ganz wesentlich geholfen; zunächst, daß es sich seinen Antheil am Welthandel zu erhalten gestrebt und gewußt hat, und dann die rege nicht ermüdende gewerbliche Thätigkeit seiner Bewohner. Handel und Industrie mit ihrem wohlthätigen und belebenden Einflusse auf Ackerbau und Bodenrente haben dem Lande wieder aufgeholfen, direct und indirect; ihr Blühen und Gedeihen ist Grundbedingung seines Wohlstandes geworden.

Erkennt man die Wahrheit dieses Satzes an, ist man ferner geneigt anzuerkennen, und wo Erfahrung so laut spricht, darf wohl nicht gezweifelt werden, daß Erleichterung der Verkehrsmittel von dem wichtigsten und wohlthätigsten Einflusse auf den Betrieb des Handels und der Gewerbe nicht allein, sondern auch auf den Werth der Ackerbauproducte, des Viehes, des Holzes ꝛc. ist, so ist damit zugleich ausgesprochen, von wie großer Wichtigkeit vorzugsweise für unsere sächsischen Verhältnisse die Eisenbahnen seyn müssen, und wie unerläßlich nöthig es ist, ihren belebenden und erhaltenden Einfluß allen den Verhältnissen zuzuführen, die ausserdem in der Concurrenz gewiß mit der Zeit erliegen und verkümmern würden.

Wenn die Deputation das Eisenbahnwesen zunächst rücksichtlich seines Einflusses auf Handel und Gewerbe betrachtet, so thut sie dieß in der Ueberzeugung, daß Niemand verkennen werde, wie innig und unzertrennbar verwandt die Interessen des Grundbesitzes mit denen von Handel und Gewerbe sind und wie ein Wohlbefinden des einen ohne das des ersteren, namentlich nach der Gestaltung der Verhältnisse in Sachsen, ganz undenkbar ist.

Die Aufgabe ist in Beziehung auf Gewerbe eine doppelte: zu sorgen für die Interessen des Handels und die der Fabrikgewerbe, und wenn in vielen Beziehungen beide zusammentreffen, so ist doch eben sowohl, namentlich in Betracht der bei dieser Angelegenheit in Frage kommenden örtlichen Verhältnisse, nicht allemal Beides zu vereinigen.

Die Handelsverhältnisse verlangen vorzugsweise die Beförderung des wichtigen Verkehres des sächsischen Handelsplatzes nach dem Auslande, die Si-

cherung des Verhältnisses, welches Leipzig zum Mittelpuncte des deutschen Handels für den Austausch zwischen Ost und West, Süd und Nord erhoben hat.

Die Fabrikgewerbe werden indirect ihren Antheil zwar auch haben an der Sicherung dieses Verhältnisses, allein ihr specielles Bedürfniß verlangt dringend hierzu noch ihre Verbindung mit den ausländischen Bahnen, die Verbindung der wichtigsten Fabrikgegenden unter sich, rücksichtlich des Personenverkehres, die Verbindung mit der großen Wasserstraße des Landes — der Elbe — zu möglichst wohlfeilem Bezug der Fabrikmaterialien, und endlich die Verbindung mit den Theilen des Landes, aus welchem sie ihre Nahrungsmittel und ihre Steinkohlen beziehen. —

Es ergiebt sich hieraus von selbst die Doppelnatur der Aufgabe, wie sie die Vorlage ganz richtig aufstellt, zu sorgen:

a.) für Bahnen zur Vermittelung des Verkehres mit dem Auslande,
b.) für innere Verbindungsbahnen.

Zu a.

Die Deputation hat sich mit der hohen Staatsregierung dahin einzuverstehen, daß für den Verkehr Sachsens nach dem Auslande ansreichend durch Eisenbahnen gesorgt seyn wird, wenn die Verbindung

1.) mit Norddeutschland, in nordöstlicher und nordwestlicher Richtung, mit Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Hamburg ꝛc. einerseits, und Berlin, Stettin, Königsberg, Frankfurt an der Oder andererseits,
2.) mit Frankfurt am Main, beiden Hessen, den Rheinländern, Belgien, Frankreich,
3.) mit Süddeutschland, Baiern, Würtemberg, Baden, der Schweiz und Italien,
4.) mit Böhmen, Oestreich, Wien, Ungarn, Triest,
5.) mit Schlesien, Polen, Rußland,

gesichert seyn wird.

Zu 1. Die Bahn von Leipzig zur nördlichen Landesgrenze, nach Magdeburg und Berlin, sichert den Verkehr nach dieser Richtung und die in neuerer Zeit gefaßten Entschliessungen der königlich preußischen Regierung, rücksichtlich der von Berlin aus in verschiedenen Richtungen zu führenden Bahnen, erhöhen das Gewicht dieser Bahn, gleichwie die im Baue begriffenen Bahnen von Magdeburg nach Halberstadt und Braunschweig, von Braunschweig nach Hannover und von Hannover nach Bremen, so wie nach Minden und Hildesheim, Celle, Uelzen, Lüneburg, Harburg: Leipzig und Sachsen mit dem ge-

sammten nördlichen Deutschland in Verbindung setzen. Eine nähere Verbindung Sachsens mit Berlin und den ostpreußischen Bahnen von Riesa ab über Jüterbogk, deren Ausführung früher nahe war, ist für jetzt zwar nicht mehr in näherer Aussicht, dürfte aber allerdings in späterer Zeit, wenn dringendere Verbindungen hergestellt seyn werden, was jedoch ein Mitglied bezweifelt, nicht ausbleiben. Ein Anschluß an einen östlichen preußischen Eisenbahnzug in Riesa möchte jedenfalls von der Hand zu weisen seyn, bevor die Linie Breslau-Dresden gesichert ist, und dürfte selbst dann als Parallelbahn kaum von Nutzen seyn.

Nach von den Königlichen Commissarien der Deputation gewordenen Mittheilungen bedarf das Anführen in der Decretsbeilage: daß die leipzig-dresdner Eisenbahn-Compagnie zu dem Tracte Riesa-Jüterbogk bereits mit Concession versehen sey, einer Berichtigung. Es ist diese Concession, obgleich in Aussicht gestellt, doch noch nicht ertheilt worden, und die Angelegenheit hat sich durch Seiten der königlich preußischen Regierung erfolgte Zurücknahme der von ihr der berlin-sächsischen Eisenbahn für den Bau von Jüterbogk nach Riesa vorläufig ertheilt gewesenen Genehmigung, zur Zeit erledigt.

Zu 2. Für den Fall, daß Preußen und die thüringischen Staaten, die in der Eröffnung an die ständischen Ausschüsse in Preußen mit aufgenommene Eisenbahn von Halle nach Frankfurt am Main ausführen, wie — wenn dieser Tract wegen der sich auf ihm vorfindenden großen Terrainschwierigkeiten auch noch etwas zurückstehen sollte, — wohl zu erwarten ist, erlangt eine directere Verbindung dieser wichtigen Bahn, mit Leipzig, als über Halle große Bedeutung und wird dann zugleich unbezweifelt sehr einträglich seyn wegen des ansehnlichen Personen- und Güterverkehrs, der ihr zufallen muß. Es ist deßhalb nach Ansicht der Deputation dringend erforderlich, diesen kurzen, aber in vielfacher Beziehung wichtigen Tract fortwährend im Auge zu behalten und den günstigen Moment zu erfassen, ein Uebereinkommen darüber mit Preußen zu Stande zu bringen. Die bevorstehenden Verhandlungen mit diesem Staate wegen der schlesischen Bahn bieten vielleicht hierzu eine passende Gelegenheit dar, und wenn die Deputation es unterläßt, der Kammer einen Antrag hierauf anzurathen, so thut sie dieß, weil ihr Seiten der königlichen Commissarien erklärt worden ist, daß die Regierung, von der Wichtigkeit dieser Bahn überzeugt, sie fortwährend und auch bei den Verhandlungen mit dem Nachbarstaate im Auge behalten werde. Ein Kostenanschlag für eine mit Dampfkraft betriebene Bahn existirt noch nicht. Zu einer Pferdebahn hat im Jahre 1840 ein königlich preußischer Beamter einen Kostenanschlag entworfen, der für die ganze Bahn — die für Personen-

verkehr auch mit Locomotiven sollte befahren werden können — 400,000 Thaler betrug. Der jetzt in jener Richtung auf einer solchen Bahn zu erwartende Güterverkehr wurde von demselben Beamten auf 490,000 Centner, der Ertrag der Bahn abzüglich 1 Procent Amortisation zu $5\frac{1}{2}$ Procent abgeschätzt.

Zu 3. Dieser Bahnrichtung ist weiter oben im Berichte gedacht — sie ist entschieden nnd in der Ausführung begriffen, deßhalb hier nichts weiter dazu zu erinnern.

Nach der Mittheilung der königlichen Commissarien soll die Zweigbahn von Werdau nach Zwickau, welche einen Theil des Erzgebirges und die wichtigen zwickauer Steinkohlenlager in den Bereich der Hauptbahn bringt, demnächst begonnen werden.

Zu 4. Rücksichtlich dieser Bahnrichtuug ist zunächst der ausführlichen Mittheilungen zu gedenken, welche in der Vorlage sub B. S. 25 über die Verhandlungen mit der kaiserlich östreichischen Regierung enthalten sind.

Die großartigen, gewiß von ganz Deutschland mit Dank anzuerkennenden Entschliessungen dieser Regierung begreifen einen Anschluß des für diesen Staat beschlossenen Eisenbahnsystems an das Königreich Sachsen in sich, und mit großer Befriedignng sehen wir auf diese Weise den hochwichtigen Bahnzug, der von Hamburg bis Triest sich bilden und die unendlich zahlreichen Verkehrsinteressen auf dieser weiten Strecke in sich aufnehmen wird, seine Richtung mitten durch unser Vaterland nehmen. Die umsichtigen und erfolgreichen Bemühungen unserer Regierung, dem Lande diesen wichtigen Vortheil zu rechter Zeit durch gegenseitig bindenden Vertrag zu sichern, können gewiß nur dankbar anerkannt werden, nnd bereitwillig wird unbezweifelt die sächsische Ständeversammlung die erforderlichen Mittel zu Ausführung des Vertrages und Erfüllung der diesseits übernommenen Verpflichtungen bewilligen.

Wäre noch keine Entscheidung über die Bahnrichtung getroffen, so würde die Deputation sich für verpflichtet gehalten haben, die wichtige Frage, ob es im allgemeinen Landesinteresse zweckmäßiger sey, einer Bahn über Bautzen und Zittau, Reichenberg nach Prag, oder einer directen Eisenbahnverbindung mit letzterer Stadt durch das Elbthal den Vorzug zu geben, einer sorgsamen Erörterung zu unterwerfen. Da aber hierbei, nachdem die kaiserlich östreichische Regierung sich definitiv für die Linie im Elbthale entschieden hat und die diesseitige Regierung jedenfalls die Erreichung des Hauptzweckes — einen directen Anschluß an das östreichische Eisenbahnsystem — nicht durch das Beharren auf einem von der jenseitigen Regierung abgelehnten Bahntract gefährden konnte, auch, wie Vieles für die Richtung über die Lausitz sprechen möchte, doch unverkennbar, wie in der Vorlage angedeutet, im sächsischen Interesse gewichtige Gründe vorhanden wa-

ren, nicht einen Bahnzug aus Oestreich nach dem nordöstlichen Deutschland zu begünstigen, bei welchem Sachsen vielleicht später nur auf einem ganz kurzen Tract berührt worden seyn würde, so können alle dießfallsigen Erörterungen zu nichts weiter führen und die Deputation verzichtet darauf.

Der mit der kaiserlich östreichischen Regierung abgeschlossene Vertrag setzt fest, daß längstens bis zum Monat August 1850. die ganze Bahnstrecke von Wien über Prag bis Dresden fertig, dem Verkehr übergeben seyn und im Frühjahr 1845, spätestens im Frühjahr 1846, der Bau zwischen Prag und Dresden auf östreichischem und sächsischen Gebiete begonnen werden muß.

Der der Deputation vorgelegte Kostenanschlag des sächsischen Antheils der Bahn ergiebt eine Summe von

2,677,00 Thaler — —

bei einer Berechnung auf ein Gleis. Da aber für diese wichtige Bahn gewiß sehr bald das Bedürfniß eines doppelten Gleises sich herausstellen wird, so dürfte mit obiger Summe unter allen Umständen nicht auszukommen seyn. Von wichtigem Einfluß auf die Höhe der Kosten wird die Entscheidung der Frage seyn, ob die Bahn bei Dresden auf dem linken oder rechten Elbufer ausmünden soll. In dem Kostenanschlage, welcher obige Summe herausstellt, ist die Ausmündung auf dem linken Elbufer und demnach das Unterbleiben eines kostspieligen Brückenbaues angenommen; es wird die Entscheidung dieser, vielfache Gesichtspuncte darbietenden Frage gewiß noch sorgsamer Erörterung zu unterwerfen, diese Erörterung aber vertrauensvoll der hohen Staatsregierung zu überlassen seyn, da es zur Zeit noch an allen auf Terrainuntersuchungen und Kostenvoranschlägen beruhenden Unterlagen gebricht und deren Erlangung innerhalb der für die ständischen Berathungen übrig bleibenden Zeit nicht möglich seyn dürfte.

Zu 5. Auch rücksichtlich dieser Bahnrichtung hat die Deputation zuvörderst auf die Mittheilungen zu verweisen, welche darüber in der Decretsbeilage sub C. Seite 33 enthalten sind.

Die Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung über die Oberlausitz mit Schlesien ist bereits in der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 anerkannt und unverkennbar hat sich das Gewicht der Gründe, welche schon damals für das Zustandekommen dieses Bahnzuges sprachen, ganz wesentlich in mehr als einer Beziehung verstärkt.

War noch zu hoffen, daß der alte und lebhafte Verkehr zwischen Polen, Schlesien und Sachsen in der Richtung Breslau-Dresden-Leipzig sich erhalten werde, so lange er nicht durch eine nördlicher mit jener Richtung parallel gehende, Sachsen ganz oder zum großen Theil ausschliessende, Eisenbahn abgelenkt würde, so lag es auf der Hand, daß mit der grösseren Wahrscheinlichkeit des Zustan-

dekommens einer solchen Bahn die Gefahr für Sachsen, jenen wichtigen Verkehr einzubüßen, dringender werden mußte.

In der, den im October vorigen Jahres in Berlin versammelten ständischen Ausschüssen Seiten der königlich preußischen Regierung übergebenen Denkschrift war ausser den für Schlesien bereits gesicherten Bahnen von Breslau nach Freiburg und von Breslau nach Oppeln als mit Unterstützung des Staates fernerweit in Beziehung auf Schlesien zu erbauenden Bahnen, einer Bahn von Frankfurt an der Oder nach Breslau, von Oppeln nach der östreichischen Grenze und von Posen mit der durch Schlesien führenden Linie, keinesweges aber eines Tractes nach Sachsen gedacht. War hierdurch für den Verkehr der Provinz Schlesien nach Osten, Süden, Norden und Nordwesten gesorgt, so schien aus dem Umstande, daß eine Linie nach Sachsen nicht für erforderlich erachtet wurde, herauszugehen, daß die königlich preußische Regierung für den Verkehr nach Westen die Linie über Frankfurt an der Oder, Berlin, Halle, Magdeburg ꝛc. für ausreichend erachtete. Es läßt sich auch nicht bezweifeln, daß ein großer Theil des Personen- und Güterverkehrs, welcher jetzt in der Richtung Breslau-Dresden-Leipzig stattfindet, dann jener Eisenbahnlinie zugefallen seyn würde, zum großen Nachtheile Sachsens. Noch dringender erschien diese Gefahr, als in Preussen das Project auftauchte, eine Eisenbahn von Schlesien durch die Niederlausitz in der Richtung nach Halle hin zu bauen, da diese Bahn noch weit mehr in dem Verkehrsbereich der breslau-dresdner Straße lag und letztere bald verödet haben würde, ohngeachtet der grösseren Wichtigkeit, welche der Verkehr zwischen Schlesien und dem westlichen Deutschland durch die Bahnen, welche von Breslau aus südlich und nordöstlich geführt werden sollen, jedenfalls erlangen muß. War hiernach bei der grösseren Gefahr umgangen zu werden, und einen wichtigen Verkehr für Sachsen durch die Maasnahmen unsers nördlichen Nachbars einzubüßen, das Zustandekommen einer Eisenbahnlinie Breslau-Dresden schon in Rücksicht des Verkehrs nach Aussen ein dringenderes Bedürfniß geworden, so trat dieses rücksichtlich des innern Verkehrs und der Interessen der Oberlausitz, durch deren Ausschluß von der Linie Prag-Dresden, nicht minder ein.

Die Deputation wird hierauf weiter unten bei dem Abschnitte über die Binnenbahnen zurückkommen, es wird aber keines Beweises bedürfen, daß jedenfalls für Sachsen es von hohem Interesse seyn mußte, nachdem in der einen Richtung die Vereinigung des Nutzens einer Bahn nach dem Auslande mit dem einer wichtigen Binnenbahn an höheren Rücksichten gescheitert war, diese Vereinigung wenigstens nach einer andern Seite hin zu Stande kommen und sich der Nothwendigkeit überhoben zu sehen, für den innern Verkehr allein späterhin eine Bahn in jener Richtung zu bauen, eine Noth-

wendigkeit, die sich aus den wichtigen gewerblichen Interessen der Provinz und der Gerechtigkeit für Alle, unbezweifelt herausgestellt haben würde.

Schien nach oben berührten Vorgängen die Lage der Dinge in Beziehung auf eine Eisenbahnverbindung durch die Oberlausitz mit Schlesien nicht eben günstig, so mußte es um so erfreulicher seyn, daß in einem unter dem 3. Mai dieses Jahres von der königlich preussischen Regierung genehmigten Plane einer märkisch-niederschlesischen Eisenbahngesellschaft nicht allein dieser Gesellschaft für den Fall, daß sie nach Verständigung mit der königlich sächsischen Regierung ihr Unternehmen — eine Bahn von Frankfurt über Liegnitz nach Breslau — nach der sächsischen Grenze ausdehnen wolle, der Vorzug vor andern Unternehmungen gesichert, sondern auch dieser Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt wurde, diese Bahnstrecke zu bauen, Falls die königlich preussische Regierung es für angemessen erachte.

Ging schon hieraus hervor, daß es unserer Regierung gelungen war, das Interesse für eine schlesisch-sächsische Bahn mehr als es bis dahin schien, bei der königlich preussischen Regierung geltend zu machen, so sind nach der Deputation von den königlichen Commissarien eröffneten Mittheilungen in allerneuester Zeit in dieser Angelegenheit Vorschritte geschehen, welche jeden Zweifel an einer Geneigtheit der königlich preussischen Regierung den Anschluß einer Eisenbahn von Dresden über die Oberlausitz nach Breslau zu begünstigen, beseitigen müssen.

Es erscheint hiernach die Ausführung dieses für Sachsen gewiß sehr wichtigen Unternehmens als ziemlich gesichert und wird damit — mit Ausnahme der noch obschwebenden kleinen dürrenberger Bahn — der Schlußstein zur Erhaltung und Erweiterung des wichtigsten Verkehrs Sachsens nach dem Auslande durch Eisenbahnen gelegt, ein Ergebniß, welches jeden Freund des Vaterlandes gewiß mit großer Befriedigung erfüllen muß.

Ein Nivellement der Bahnlinie hat bereits im Jahre 1837 begonnen, und ist im Jahre 1841 von einem Seiten der Regierung beauftragten Beamten revidirt worden. Es theilt sich der Tract in zwei Theile — dem von Dresden über Bautzen und Löbau zur preussischen Grenze und, als Zweigbahn, dem von Löbau bis Zittau. Da letzterer wesentlich den Charakter einer Binnenbahn trägt, so gestattet sich die Deputation weiter unten darauf zurück zu kommen.

Der Kostenvoranschlag in der Decretsbeilage bedarf einer Berichtigung.

Nach Mittheilung der königlichen Commissare war, als das Decret erging, das Nivellement der Oberlausitzer Bahn noch nicht beendigt, und man mußte sich mit allgemeinen Ueberschlagszahlen begnügen. — Der später

vom Major Kunz eingereichte, allerdings bis zu einem gewissen Grade wegen der zur Zeit noch nicht beendigten ökonomischen Detailaufnahmen auch noch auf summarischen Berechnungen beruhende, nach der ertheilten Versicherung aber jedenfalls reichliche Voranschlag liefert folgendes Resultat:

Hauptbahn: Dresden - Löbau bis Nieder - Sohland $12\frac{1}{4}$ Meilen, Thlr. 4,921,250.

Zweigbahn: Löbau - Herrnhuth - Zittau $4\frac{1}{2}$ Meilen, Thlr. 1,942,900.

Ein Voranschlag rücksichtlich des Verkehres und der zu erwartenden Rentabilität der Bahn hat zwar im Jahre 1839 von dem oberlausitzer Eisenbahn-Comité stattgefunden und damals auf ein Anlagekapital von

5,553,706 Thaler — —,

abzüglich aller Kosten, eine Rente von $3\frac{8}{9}$ % herausgestellt. Es haben sich aber seitdem die Verhältnisse in mehrfacher Beziehung wesentlich geändert und wie überhaupt derartige Voranschläge bei der Unsicherheit der Abschätzung eines Verkehrs wie ihn eine Eisenbahn hervorruft, (die Deputation erinnert hierbei an die mehr als Verachtfachung der Personenfrequenz auf der leipzig-dresdner Eisenbahn gegen den Voranschlag) wenig praktischen Werth haben, so möchte ein solcher dem vorerwähnten auch nicht beizumessen seyn. Immerhin ist bei jedem der Deputation bekannten Verkehrsvoranschlage dieser gegen die Wirklichkeit zurückgeblieben und es läßt sich kaum bezweifeln, daß bei der Wichtigkeit des schlesisch-sächsischen Tractes für den grösseren Handels- und den Binnenverkehr und bei dem Umstande, daß diese Bahn auf dem Haupttracte sehr erhebliche Terrainschwierigkeiten nicht darbietet, die Kosten pr. Meile auf der Hauptbahn auch nicht höher sind, als der Durchschnittskostenvoranschlag für die sächsischen Bahnen, sie eine gut rentirende seyn werde.

Zu b.

Die Deputation hat weiter oben die Ansicht ausgesprochen, daß dem Bedürfnisse Sachsens durch Sicherung seines Handelsverkehres nach dem Auslande mittelst Eisenbahnen noch nicht vollständig genügt seyn werde, daß die sächsischen Fabrikgewerbe in ihrer Gesammtbedeutung für das Land gewiß nicht minder wichtig als dessen Handel, der belebenden und erhaltenden Wirkung jenes wichtigen Verkehrsmittels für ihr Fortgedeihen nicht weniger entbehren könnten, daß aber durch die gebauten und projectirten Bahnen nach dem Auslande diesem Bedürfnisse nur höchst unvollständig genügt werde.

Die Deputation hat sich zu Begründung dieser Ansicht zunächst auf die klare Entwickelung S. 46 der Decretsvorlage und flgd. zu beziehen und ihr Einverständniß mit dem darin Gesagten zu erklären. Während in allen grös-

seren und kleineren Staaten, wo man den Werth einer blühenden industriellen Thätigkeit für das Gesammtwohl des Landes zu schätzen weiß, sich bemüht, derselben die Vortheile von Eisenbahnverbindungen zu sichern, während z. B. England seine erste bedeutendere Eisenbahn nicht nach der Hauptstadt, sondern nach der wichtigsten Fabrikstadt des Landes gebaut hat, während in den bedeutendsten Staaten des Continents für industrielle Thätigkeit in Frankreich, Belgien, Preussen, Eisenbahnen die Fabrikdistricte bereits unter sich und mit den Wasserstraßen des Landes, den Bezugsplätzen für die Fabriksmaterialien und Lebensmittel und den Absatzplätzen für die Fabrikate verbinden, scheint es unmöglich, daß man in Sachsen entweder die Bedeutung der Fabrikthätigkeit für das Land, oder den Werth der Eisenbahnen für dieselbe so unterschätze, um dem laut angeregten Bedürfnisse nicht insoweit, als es mit den Kräften des Landes vereinbar ist, zu entsprechen. Ein Blick auf die Karte lehrt, daß, wie Vieles in Sachsen auch für Eisenbahnen bereits geschehen ist, der directe Nutzen davon für die, in industriellen Beziehungen wichtigsten Landestheile, das Erzgebirge und die Oberlausitz, ein höchst geringfügiger ist, ja daß in mancher Hinsicht diesen Landestheilen selbst Nachtheil aus den geführten Eisenbahnen erwachsen muß. Ein großer Theil des Verkehrs aus Böhmen, der zeither seine Richtung theils über die Lausitz, theils durch das Erzgebirge nach Leipzig nahm, muß nothwendig der Eisenbahn dahin zufallen und es wird dieß schon jetzt empfunden, obwohl die Bahn zwischen Leipzig und Dresden noch nicht bis zur Landesgrenze reicht. Der Nachtheil aber, der einem großen Theile des Landes daraus erwächst, daß es leider nothwendig gewesen ist, die zeither gebauten und im Bau begriffenen Eisenbahnen mehr an den Grenzen hin, als durch das eigentliche Herz des Landes gehen zu lassen, bezieht sich keineswegs auf die Fabrikgewerbe allein; — die für den Ackerbau reichste Pflege, die Gegend von Lommatzsch, Döbeln ꝛc. entbehrt nicht minder dieses, den Absatz ihrer Producte nach den Consumtionsplätzen des Erzgebirges befördernden und sichernden Communicationsmittels und wird diesen Mangel je weiter je mehr empfinden.

Zu den wichtigsten und nothwendigsten Bedingungen des Gedeihens einer irgend bedeutenden Fabriksthätigkeit in einer Zeit wo Alles fabriciren will und die Concurrenz um die, dadurch immer schwieriger zu erfassenden, Früchte industrieller Thätigkeit von Tage zu Tage grösser wird, gehört unbezweifelt zunächst ein leichter persönlicher Verkehr unter den Fabriksplätzen, der davon bedingte rege Austausch der Ideen und Geschicklichkeiten und die Füglichkeit zu schneller persönlicher Abwickelung der Geschäfte. Die Erfahrung lehrt im Allgemeinen, daß da, wo dieser Verkehr in den Verhältnissen nicht geboten ist, wo einzelne Fabriketablissements isolirt bestehen, wo die Reibung fehlt — leicht

Stillstand und Rückschritt eintreten. Fabrikherren und Fabrikarbeiter unterliegen diesem Einflusse und in dem Centralpuncte des Betriebes irgend eines Fabrikationszweiges wird man es damit in der Regel stets weiter bringen, als in davon abgeschnittenen einzelnen Etablissements. Es ist dieß eine Erfahrung, die jeder Geschäftskundige bestätigen kann und deren Gewicht steigt mit der wachsenden Concurrenz und dem kleineren Nutzen an der Fabrikation. Eine zweite nothwendige Bedingung ist die Füglichkeit eines möglichst wohlfeilen Bezuges der Rohstoffe, des Brenn- und Baumaterials und der Lebensmittel. Der wichtigste Industriezweig für das Erzgebirge ist noch immer die Baumwollenfabrikation; es ist aber bekannt, wie schwierig gerade in diesem Geschäftszweige die Concurrenz und wie nothwendig eine auf das Aeusserste berechnete Fabriksökonomie dabei geworden ist, um die großen Vortheile zu compensiren, welche der gefährlichste Concurrent auf diesem Felde — England — in seinem wohlfeilen Brennmaterial, seinen Canälen und Eisenbahnen, seiner Nähe des Weltmarktes für den Rohstoff, seiner wohlfeilen Kapitalien besitzt. Will man in Sachsen nicht vollends unterliegen in dem Kampfe der da geführt wird — und leider ist manches Opfer schon gefallen — so ist es gebieterische Nothwendigkeit die wichtigsten Fabriksdistricte unter sich, dann dem schiffbaren Strome, der Elbe, den Kohlenminen Sachsens auf der einen oder andern Seite, den getreidereichen Gegenden unsers Vaterlandes, den ersten Plätzen Sachsens, Leipzig und Dresden, dem deutschen Eisenbahnsysteme überhaupt durch eine Verbindungsbahn näher zu bringen. Es könnte allerdings scheinen und eingewendet werden, daß die Frachtsätze auf Eisenbahnen, vergleichsweise zu denen auf Kunststraßen so erhebliche Vortheile nicht darbieten, um deren Erlangung nothwendig erscheinen zu lassen.

Allein kann auch die Deputation diesen Einwurf durch die zeitherige Erfahrung wenigstens nicht gänzlich widerlegen, so muß sie doch dagegen einhalten, daß die vollständige Erreichung des Einen Zweckes, nämlich die Erleichterung des Personenverkehrs, schon den Aufwand rechtfertigen dürfte, wenn auch der andere Zweck nur theilweise erreicht werden sollte; dieser letztere wird aber sicher nicht minder vollständig erreicht werden, wenn die Eisenbahnlinien nicht mehr durch fehlende Tracte unterbrochen seyn werden und nicht mehr kostspielige Umladungen stattfinden müssen. Es wird kaum gute Rechnung geben zwischen Hamburg oder Wien und Chemnitz oder Zittau für Frachtgüter die nicht so kostbar sind, daß die Schnelligkeit des Transports und die Ersparnisse an Zinsen, wesentlich in Aufrechnung kommen, die Eisenbahnen zu benutzen, so lange noch ein mehrmaliges Umladen auf Frachtwagen unterwegs nothwendig ist. Ist aber der ganze Tract hergestellt, und sind die Frachtsätze — wie es im nationalökonomischen Interesse bei jeder Bahn der Fall seyn sollte — in einer

Weise regulirt, daß die allgemeinen Administrationskosten mehr dem Personen- als dem Güterverkehr zur Last gerechnet werden, so wird der Nutzeffekt der Eisenbahnen auch für den Güterverkehr ein sehr großer seyn, ja es wird erfahrungsmäßig erst durch die Eisenbahnen der Transport mehrer Güter — namentlich Naturprodukte — ermöglicht werden.

Auf der berlin-anhaltschen Bahn werden jetzt 72 Centner, auf der leipzig-dresdner 80 Centner für Thlr. 1 pro Meile befördert.

Dav. Hansemann in seiner neuesten Schrift über die preussischen Eisenbahnen nimmt an, daß unter obigen Voraussetzungen bei gut construirten Bahnen nach den bisherigen Betriebserfahrungen der niedrigste durchschnittliche Frachtsatz zu $2\frac{1}{2}$ bis 3 preussische Pfennige pro Centner und Meile festgestellt werden könne. Es ist dieß drei- bis viermal weniger als der gewöhnliche Frachtsatz auf Kunststraßen und das Resultat davon, die gegebene Möglichkeit Güter um so viel wohlfeiler, oder in drei- bis vierfach grösserer Quantität, oder aus drei- bis vierfach weiterer Entfernung durch die Eisenbahnen zu transportiren — alle großen Vortheile des schnellern Transports bei kostspieligen oder wechselnden Conjuncturen oder dem Verderben leicht unterworfenen Gegenständen gar noch nicht in Anschlag gebracht — spricht gewiß von selbst für die Wichtigkeit jenes Verkehrsmittels auch für den Gütertransport besonders nach Gegenden in und aus welchen große Gütermassen zu transportiren sind, wie dieß rücksichtlich unserer sächsischen Fabrikdistricte unbezweifelt der Fall ist.

Die unverkennbaren Vortheile der Eisenbahnen für den Verkehr haben — alle bis jetzt gemachten Erfahrungen bestätigen diese Wahrnehmung — ihn meist in den Bereich der Gegenden gezogen, die vorzugsweise davon begünstigt sind. Es tritt dieß nicht plötzlich und überraschend, aber nach und nach und sicher ein, so daß sich allerdings für unsere dichtbevölkerten, lediglich dem industriellen Verkehr ihren Wohlstand verdankenden Fabrikdistricte eine sehr trübe Aussicht darbietet, Falls ihnen auf die Dauer jenes belebende Verkehrsmittel versagt werden sollte. Nicht allein werden neue Fabriketablissements wie sie für die immer wachsende Bevölkerung nöthig sind, sich nicht nach Gegenden wenden, welche von dem allgemeinen deutschen Eisenbahnsysteme ausgeschlossen sind, auch die bestehenden werden mehr oder weniger diesen Ausschluß tief empfinden, die Nachtheile in der Concurrenz mit begünstigteren Gegenden werden von allen Classen der Bevölkerung getragen werden müssen.

Das Gefühl dieser Isolirung spricht schon jetzt in den betroffenen Gegenden sich laut und schmerzlich aus. Es wird und muß aber lebhafter und mit grösserem Recht noch hervortreten, mit der weiteren Verbreitung der Eisenbah-

nen in Deutschland, mit der hieraus zunehmenden nachtheiligen Wirkung der Isolirung und endlich mit dem Wachsen der Opfer aus Staatskassen für Eisenbahnzwecke. Mit der Zunahme des Nutzeffects für die von Eisenbahnen durchschnittenen Landestheile wird nothwendig der Nachtheil wachsen für die, welche ihrer entbehren, aus den weiter oben aufgeführten Gründen der Verkehrsübertragung und schwierigeren Concurrenz und mit der Verallgemeinerung der Vortheile muß der Nachtheil Einzelner deutlicher und drückender hervortreten.

Die Erwägung der unverkennbaren Vortheile, welche Eisenbahnen den davon berührten Gegenden gewähren und der Nachtheile, welche für die Gegenden erwachsen, denen dieses Verkehrsmittel überhaupt nicht oder nicht sofort gewährt werden kann, hat in mehreren Staaten, wo Opfer gebracht oder in Aussicht gestellt werden mußten, um die Eisenbahnunternehmungen zu Stande zu bringen, zu der Maxime geführt, diese Opfer nur zum Theil der Gesammtheit der Staatsbürger, zum Theil aber denen aufzuerlegen, welche den unmittelbaren Vortheil davon haben werden — den an den Eisenbahnen gelegenen.

Man hat namentlich in Frankreich diesen Grundsatz angenommen, und es läßt sich nicht verkennen, daß manche gewichtige Gründe für ihn sprechen, daß es wohl gerecht erscheinen möchte, nicht dem einen Theile des Landes auf Kosten des ganzen Landes etwas zu gewähren, was dem andern, neben seinem Kostenantheile noch manchen reellen Nachtheil bringt.

Kann nun auch die Deputation aus mehrfachen — weiter unten in Kürze zu berührenden — Gründen die Annahme dieser Maxime für Sachsen nicht bevorworten und glaubt sie dabei den Ansichten der Kammer zu begegnen, so liegt doch, wir ihr bedünkt, gerade hierin ein gewichtiger Grund mehr, die Vortheile des Eisenbahnwesens, insoweit es die Verhältnisse gestatten, dem ganzen Lande gleichmäßig zu gewähren und nicht hochwichtige, zu den Staatslasten in reichem Maase contribuirende Theile, davon ausschliessen zu lassen.

Glaubt hiermit die Deputation die Nothwendigkeit und Gerechtigkeit der Herstellung von Eisenbahnen für die wichtigeren inneren Verbindungslinien aus einander gesetzt zu haben, insoweit es die Grenzen eines solchen Gutachtens gestatten, so bleibt ihr nur noch übrig, der geehrten Kammer ihre Ansichten über die Wahl der Richtungen so wie über die Frage, ob dem Bedürfnisse zweckentsprechender durch Bahnen für Dampfkraft, oder durch Pferdebahnen zu entsprechen seyn werde, darzulegen.

Durch die leipzig-dresdner, die dresden-prager und die sächsisch-baierische Eisenbahn wird für die Bedürfnisse eines Theiles des meißner, des leipziger, des voigtländischen Kreises gesorgt und es bleiben demnach nur der große und

wichtige Theil des meißner Kreises, links der Elbe, der erzgebirgische Kreis und die Oberlausitz ausgeschlossen.

Die Absichten der Regierung in der Vorlage gehen dahin, diesen Landestheilen Eisenbahnverbindungen zu sichern und die Deputation hat sich hiermit einverstanden zu erklären.

Die erzgebirgische Bahn zunächst betreffend, so bezieht sich die Deputation vor Allem auf die Seite 38 u. flgde. der Decretsbeilage enthaltene Auseinandersetzung der geschichtlichen Verhältnisse, so wie auf die Seite 48 und flgd. derselben Beilage gegebene Beurtheilung der verschiedenen Richtungen, welche rücksichtlich der Verbindung des Erzgebirges überhaupt in Frage gekommen sind.

Ausser der kurzen Zweigbahn von Zwickau nach Werdau, die von der sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie und theilweise schon in diesem Jahre erbaut wird, ist ein weiterer Anschluß des Erzgebirges in Frage gewesen zunächst:

a) in der Richtung von Zwickau über Chemnitz bis Riesa,
b) in der Richtung von Zwickau über Glauchau nach Chemnitz,
c) in der Richtung von Riesa nach Chemnitz,
d) in der Richtung von Dresden über Freiberg nach Chemnitz.

Zu a.

Die Gründe und Gegengründe, welche sich für den Bau der ganzen Strecke Riesa-Chemnitz-Zwickau und die Aufnahme dieses vollständigen Tractes in das System der unter Mitwirkung des Staates zu führenden Eisenbahnen aufstellen lassen, sind in der Vorlage so bündig und treffend enthalten, daß die Deputation dem kaum etwas hinzuzufügen weiß. Es läßt sich gewiß nicht verkennen, daß aus dem Gesichtspuncte der Interessen des Landestheiles, um den es sich hierbei vorzugsweise handelt, ja selbst mancher Landesinteressen im weitesten Sinne, dieser ganze Tract, der den inneren Zusammenhang der verschiedenen Hauptbahnen Sachsens unter sich und die Verbindung des Erzgebirges mit den nach allen Weltgegenden führenden Bahnen vollständig sichern würde, sich vielfach empfiehlt.

Nur ein Mitglied ist hiermit und den nächstfolgenden Ansichten nicht einverstanden und wird die politischen, finanziellen und industriellen Gründe, welche nach seiner Meinung gegen die Bahn nach Riesa und für die Linie Zwickau-Dresden sprechen, in dem sub A. angefügten Separatvotum niederlegen.

Nach Ansicht der hohen Staatsregierung, welche die Deputation, mit theilweiser Ausnahme eines Mitgliedes, vollständig theilen muß, ist aber höheres

Gewicht noch auf die Erwägung zu legen, daß dem Bedürfnisse des Erzgebirges in der Hauptsache genügt zu seyn scheint, wenn seine Verbindung in einer der Hauptrichtungen vollständig gesichert ist, daß ferner der ganze Tract Zwickau-Riesa nicht ohne wesentliche Benachtheiligung Leipzigs und des Unternehmens der sächsisch-baierischen Bahn, an dessen Erfolg der Staat ansehnlich betheiligt ist, gebaut werden könnte und endlich, daß die nothwendige Rücksicht auf die Geldkräfte des Landes der Staatsverwaltung zur Pflicht machen, die zu bringenden Opfer auf das Nothwendige zu beschränken und nicht auf das Wünschenswerthe und mehr unter einem einseitigen Gesichtspuncte Nützliche auszudehnen.

Ist nun auch, mit Ausnahme eines Mitgliedes, die Deputation der Ansicht, daß in einer spätern Zukunft, besonders, wenn doch noch eine directe Bahn von Riesa nach Jüterbogk gebaut werden sollte, die Macht der Verhältnisse unabweisbar, wenn auch unter Verletzung mancher Interessen, eine ununterbrochene Bahn von Zwickau nach Riesa begründen wird, so liegt eine solche Aussicht zur Zeit doch noch sehr fern, und in dem nächsten Interesse der sächsischen Staatsregierung kann es gewiß nicht liegen, sie zu verwirklichen.

Die Deputation (der Separatvotant jedoch nur bedingt) theilt die von der hohen Staatsregierung ausgesprochene Ansicht, daß es nicht rathsam seyn werde, die Ausführung einer erzgebirgischen Eisenbahn in der ganzen Länge von Zwickau nach Riesa unter Beihülfe des Staates zu Stande zu bringen, ja die Deputation hält das Gewicht der angeführten Gründe gegen eine Bahn in dieser Ausdehnung und Richtung zur Zeit noch für so groß, daß sie unter der Voraussetzung, daß dem Bedürfnisse des Erzgebirges durch die Mitwirkung des Staates in der von der Deputation bevorworteten Hauptrichtung genügt werde, sich dafür verwenden muß, daß die Concession und das Expropriationsgesetz für die ganze Linie vorerst zurückgezogen werden, und somit deren Zustandekommen auch durch Privatmittel jedenfalls von dem weiteren Ermessen der Regierung und Stände abhängig bleibe. Es wird die Deputation auf einen dieß bezweckenden Antrag weiter unten zurückkommen.

Zu b. und c.

Die Regierung hat in der Vorlage die wesentlichsten Gründe, welche für eine Bahn Zwickau-Chemnitz und für eine solche Chemnitz-Riesa sprechen, auseinandergesetzt, selbst aber sich nicht für die eine oder andere Richtung erklärt und darüber zunächst die gutachtliche Aeusserung der Stände verlangt.

Die Linie Zwickau-Chemnitz geht von Zwickau über Glauchau, nahe

Hohenstein vorüber, über Lungwitz, Reichenbrand nach Chemnitz. Ihre Länge beträgt 6 Meilen, der Kostenvoranschlag dafür

bei einfachem Gleise 2,500,000 Thaler,
bei doppeltem „ 3,000,000 „

in runden Summen. Der Reinertrag ist abgeschätzt bei dem Anlagekapital von 3,000,000 Thalern auf 121,049 Thaler 7 ngr. 5 pf. oder $4\frac{1}{30}$ Procent pro anno.

Die Linie Riesa-Chemnitz geht von Riesa über Seerhausen, Stauchitz, in geringer Entfernung zwischen Lommatzsch und Mügeln, über Döbeln, Hartha, zwischen Geringswalda und Waldheim hindurch, über Mittweida nach Chemnitz. Die Länge beträgt $9\frac{1}{2}$ Meilen, die Anlagekosten sind berechnet

bei einfachem Gleise
zu 3,260,000 Thalern,
bei doppeltem Gleise
zu 4,000,000 Thalern,

in runden Summen. Der Reinertrag ist abgeschätzt bei dem Anlagekapital von 4,000,000 Thalern auf 204,716 Thlr. 15 ngr. oder $5\frac{1}{10}$ Procent pro anno.

Zu Berechnung der Anlagekosten sind durchgängig die Erfahrungen bei dem Baue der leipzig-dresdener Eisenbahn zum Grunde gelegt; die berechneten Netto-Erträge beruhen auf den Verkehrsermittelungen in den Jahren $18\frac{35}{36}$, und was den Personenverkehr anlangt, auf einen Zuwachs, wie er sich im Verhältnisse zu der Zahl der Adjacenten (nicht der Bewohner beider Hauptstädte) auf der leipzig-dresdener Bahn herausgestellt hat. Die Frachtsätze für den Gütertransport scheinen der Deputation jedoch zu hoch angenommen zu seyn. Rücksichtlich der Kostenvoranschläge ist zu bemerken: daß man seit der Zeit, zu welcher sie aufgestellt wurden, manche Erfahrungen im Eisenbahnbaue gemacht hat, welche Ersparnisse bezwecken und daß die Schienen seitdem wesentlich wohlfeiler geworden sind.

Die Linie Zwickau-Chemnitz begreift einen bedeutenden, mit einer Summe von 215,000 Thaler veranschlagten Tunnelbau in sich. Bei der Unzuverlässigkeit in Veranschlagung derartiger Arbeiten, scheint vergleichsweise der summarische Voranschlag für den Tract Chemnitz-Riesa zuverlässiger, als der für den Tract Chemnitz-Zwickau. Bei ersterem ist nächstdem eine Steinkohlenfracht noch gar nicht in Anschlag gebracht; es läßt sich aber annehmen, daß, wenn die Bahn Zwickau-Chemnitz nicht gebaut wird, das Erzgebirge einen großen Theil seines ansehnlichen Steinkohlenbedarfs auf der Linie Riesa-Chemnitz, aus den Steinkohlengruben bei Potschappel beziehen

werde, die nach eingezogenen Erkundigungen je nach dem Wasserstande der Elbe, den dresdener Scheffel für $1\frac{1}{2}$ bis 2 ngr. von den Gruben bis an den Riesaer Bahnhof liefern. Hiernach scheint auch rücksichtlich des pecuniären Nutzeffectes der Voranschlag Chemnitz-Riesa sicherer zu seyn, als der Chemnitz-Zwickau.

Die Deputation hat weiter oben auseinander zu setzen sich bemüht, welche Zwecke bei Erbauung von inneren Verbindungsbahnen zunächst in's Auge zu fassen sind. Bei der Wahl zwischen den hier in Frage kommenden Linien, muß demnach die Erörterung entscheiden, welche, im Verhältniß der dafür zu bringenden Opfer, jenen Zwecken am Meisten entspricht.

Die Linie Zwickau-Chemnitz sichert direct die Verbindung des Erzgebirges mit dem Voigtlande, Baiern und dem südwestlichen Deutschland, ferner, wenn auch auf einigem Umwege, die Verbindung mit Leipzig und dem nördlichen und nordöstlichen und nordwestlichen Deutschland, sie sichert ferner den inneren Verkehr des Erzgebirges mit dem Voigtlande und den dichtbevölkerten Schönburgschen Herrschaften, so wie dem Herzogthume Sachsen-Altenburg, sie bringt endlich das Erzgebirge in directe Verbindung mit den wichtigen zwickauer Steinkohlenlagern. Sie schließt dagegen aus die Verbindung mit der oberlausitz-schlesischen Bahn, mit dem östreichischen Eisenbahnsystem, mit Dresden, da, wie ein Blick auf die Karte lehrt, der Umweg dahin über Zwickau und Leipzig viel zu groß seyn würde; sie schließt endlich die wichtige Verbindung mit der Elbe aus.

Die Linie Riesa-Chemnitz gewährt für den ganzen wichtigen Verkehr mit Leipzig und dem nördlichen Deutschland beinahe genau dieselben Vortheile, als erstere Linie, da die Differenz in der Entfernung zwischen Chemnitz und Leipzig nur $\frac{1}{2}$ Meile beträgt, sie sichert aber ferner noch dem Erzgebirge die für den Bezug seiner Rohproducte so höchst wichtige directe Verbindung mit der Elbe, ferner die Verbindung mit Dresden, mit den östreichischen Staaten und Triest, mit der sächsisch-schlesischen Eisenbahn. Sie gewährt endlich dem Erzgebirge und der getreidereichsten Gegend Sachsens, eine für beide Theile hochwichtige Verbindung, indem sie dem ersteren leichteren Bezug seines Bedarfs an Cerealien, letzterem leichteren Abzug seiner Producte sichert. Sie gewährt dem Erzgebirge die Füglichkeit, Steinkohlen aus den Potschappler Gruben zu beziehen; sie befördert einen Binnenverkehr auf einer Linie, die ausgedehnter, als die Chemnitz-Zwickauer, gleichfalls sehr bevölkert, und von jeder Eisenbahnverbindung jetzt mehr oder weniger ausgeschlossen ist. Sie kostet 1 Million Thaler mehr, als die Linie Zwickau-Chemnitz, verspricht aber, nach einem Voranschlag, der der Deputation, wie

oben bemerkt, mehr Anspruch auf Sicherheit in sich zu tragen scheint, einen um mehr als 1 Procent, oder mehr als den vierten Theil höheren Ertrag.

Sie schließt dagegen aus: den Verkehr nach dem Voigtlande, nach Baiern und dem südlichen Deutschland und die Kohlenzufuhr aus den Zwickauer Gruben. Es beträgt inzwischen die Chausseeverbindung zwischen Chemnitz und Zwickau und der sächsisch-baierischen Bahn nur 4 Meilen.

Für die Wahl des Tractes Riesa-Chemnitz, falls die ganze Linie Zwickau-Riesa nicht gebaut werden könne, sind Petitionen theils an die zweite Kammer, theils an die Ständeversammlung eingegangen:

1.) von dem Directorium der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft;
2.) von dem Stadtrathe zu Frankenberg;
3.) von dem Stadtrathe und den Stadtverordneten zu Annaberg;
4.) von dem Stadtrathe zu Hartha;
5.) von sechs Fabrikhäusern, J. G. Backofen und Consorten zu Mittweida;
6.) von dem Stadtrathe zu Stollberg;
7.) von den Stadträthen und Stadtverordneten zu Marienberg und Wolkenstein;
8.) von dem Rathe und den Stadtverordneten zu Zschopau;
9.) von dem Stadtrathe und den Stadtverordneten zu Döbeln;
10.) von dem Stadtrathe zu Mittweida;
11.) von dem Rathe, den Stadtverordneten und grösseren Bürgerausschusse,
dem Vorstande des Industrievereines für das Königreich Sachsen,
dem Vorstande des Handwerkervereines,
dem Vorstande des Fabrik- und Handelsstandes,
} zu Chemnitz;

welche sämmtlich die ungleich grössere Wichtigkeit der Linie Riesa-Chemnitz vor der Zwickau-Chemnitz sowohl für die zunächst von ihnen vertretenen, als für die allgemeinen Landesinteressen auseinandersetzen und die Kammern bitten, vorzugsweise diese Linie bei der hohen Staatsregierung zu bevorworten.

In demselben Sinne hat sich eine am 30. Juni vorigen Jahres von Sr. Majestät dem Könige empfangene Deputation der städtischen Communen zu Annaberg, Chemnitz, Döbeln, Frankenberg, Hartha, Hohenstein, Marienberg, Mittweida, Stollberg, Wolkenstein und Zschopau, des Industrievereines für das Königreich Sachsen, des Fabrik- und Handelsstandes zu Chemnitz und des Handwerkervereines daselbst bei Ueberreichung einer Denkschrift verwendet, von

welcher letzteren die Mitglieder der jetzt versammelten Stände einen Abdruck empfangen haben.

Für die Linie Zwickau-Chemnitz ist keine Petition eingegangen. Die vorige Ständeversammlung hat in der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 den Wunsch ausgesprochen, daß die einerseits nach Baiern, andererseits nach Schlesien und Böhmen herzustellenden und mit den der leipzig-dresdner Eisenbahn in Verbindung zu setzenden Eisenbahnlinien, soweit thunlich, das Innere des Landes durchschneiden möchten und zugleich den Antrag gestellt,

> daß das Erzgebirge mit der zu erbauenden Eisenbahn nach Baiern, falls dasselbe ohnehin nicht etwa berührt werden sollte, durch eine Zweigeisenbahn, unter gleichen Voraussetzungen (hinsichtlich der Staatsbetheiligung) in geeignete Verbindung gesetzt werde.

Es spricht sich hierin das Anerkenntniß der Nothwendigkeit der Verbindung des Erzgebirges mit den nach dem Auslande führenden wichtigsten Bahnen aus und wenn diese damals zunächst in nördlicher und südwestlicher Richtung in Frage waren, so lag es in der Natur der Verhältnisse, daß die Stände sich vorzugsweise für eine Verbindung in dieser Richtung aussprachen. Es haben aber seitdem sich die Umstände ganz wesentlich verändert; das Zustandekommen eines östreichischen Eisenbahnsystems und dessen Verbindung mit der leipzig-dresdener Bahn, so wie die kaum noch zu bezweifelnde baldige Einmündung einer oberlausitz-schlesischen Bahn in die leipzig-dresdener Linie verstärken unverkennbar bei Weitem das Gewicht der schon damals aufgestellten Gründe für eine directe Verbindung des Erzgebirges mit derselben wichtigen Linie.

Die Deputation muß nach reiflichster Erwägung aller vorstehenden Gründe anerkennen, daß die Verbindung des Erzgebirges mit Leipzig und Dresden, mit der sächsisch-schlesischen Eisenbahn, mit dem östreichischen Eisenbahnsysteme, mit der großen Wasserstraße des Landes, der Elbe, mehr im Interesse des Landes liege, als die Verbindung mit Leipzig und der sächsisch-baierischen Linie und den zwickauer Kohlengruben allein.

Die Deputation glaubt hierbei noch eines Einwandes gedenken zu müssen, der gegen die Linie Riesa-Chemnitz oft erhoben worden ist. Man hat gesagt: wenn einmal dieser Tract gebaut sey, werde derjenige Chemnitz-Zwickau von selbst nachfolgen und damit aller der Nachtheil für Leipzig und die sächsisch-baierische Eisenbahn eintreten, dessen die Deputation weiter oben in Beziehung auf die Linie Zwickau-Riesa gedacht hat.

Die Mehrheit der Deputation hat die Ansicht, daß mit ganz gleichem, ja grösserem Rechte eine solche Befürchtung rücksichtlich des Tractes Zwickau-Chemnitz ausgesprochen werden könnte; denn sollten künftige Verhältnisse so mächtig auf

das Zustandekommen der ganzen Linie Zwickau-Riesa wirken, so würde, ist Chemnitz-Zwickau schon gebaut, die Linie Chemnitz-Riesa gewiß leichter noch nachgebaut werden, als, wenn diese schon besteht, die Linie Chemnitz-Zwickau. Die Million Thaler, welche dazu mehr erforderlich wäre, würde sicher kein Behinderungsgrund seyn, da unverkennbar von diesem Tracte ein im Verhältnisse des Anlagekapitales höherer Ertrag zu erwarten steht.

Die ganze Befürchtung läßt sich in den Satz zusammenfassen: wenn man die minder wichtige Bahnstrecke zunächst baue, werde die wichtigere von selbst nachfolgen. Da nun die Mehrheit der Deputation nach obigen Auseinandersetzungen die Linie Chemnitz-Riesa für die wichtigere halten muß, so folgt daraus, daß sie jene Besorgniß, wenn die letztere Linie zunächst gebaut wird, nicht theilen, sie vielmehr erst dann hegen könnte, wenn man mit dem Baue des Tractes Chemnitz-Zwickau begönne.

Uebrigens hat die Mehrheit der Deputation weiter oben schon einen Antrag sich vorbehalten, der jene Besorgniß wesentlich beseitigen würde, und wird sich gestatten, bei den Schlußanträgen darauf zurückzukommen.

Nach allem Vorstehenden giebt die Deputation unter ausdrücklicher Zustimmung der ersten Deputation ihr Gutachten dahin ab:

daß unter den vorgeschlagenen Bahnlinien
Zwickau-Chemnitz,
Riesa-Chemnitz,
der letzteren im Interesse des Landes der Vorzug zu geben sey.

Zu d.

Das von einer Anzahl Privatpersonen bei der hohen Staatsregierung bevorwortete Project einer Eisenbahnverbindung zwischen Chemnitz und Dresden über Freiberg, zu Erhaltung des alten Straßenzuges über Freiberg, zu Sicherung der Vortheile des wichtigen Verkehrsmittels für jene bedeutende Stadt mit ihren Bedürfnissen an Ab- und Zufuhr für den Bergbau und zu Wahrung der Interessen des östlichen Erzgebirges überhaupt, geht von der in dem betreffenden Memoriale ausdrücklich ausgesprochenen Voraussetzung aus, daß die Verbindung des Erzgebirges mit Leipzig und dem nördlichen Deutschland über Zwickau und mittelst der sächsisch-baierischen Eisenbahn werde hergestellt werden. Da die Mehrheit der Deputation aus den weiter oben entwickelten überwiegenden Gründen gegen die Richtung von Chemnitz nach Leipzig mittelst der sächsisch-baierischen Bahn sich hat erklären müssen, so folgt daraus schon, daß sie auch die Linie Chemnitz-Freiberg-Dresden nicht bevorworten kann, da der wichtigste Theil des Erzgebirges nicht von einer Eisenbahnverbindung mit Leipzig auszuschliessen seyn wird.

Das Interesse der Staatskasse, rücksichtlich eines ungleich grösseren Aufwandes, den eine Bahn in der ganzen Ausdehnung von Zwickau bis Dresden erfordern würde, ferner die unverkennbare Benachtheiligung der sächsisch-baierischen Bahn und Leipzigs, die den ganzen Verkehr vom südlichen Deutschland in der Richtung von Dresden, Schlesien ꝛc. entbehren müßten, die Erwägung, daß dem Interesse des bei Weitem grösseren Theiles des Erzgebirges durch die Linie Chemnitz-Riesa genügt wird, gestatten der Deputation nicht, sich für das freiberger Project zu verwenden.

Hierzu kommt, daß der Tract Dresden-Chemnitz bei Ersteigung des tharandter Waldplateaus und bei Ueberschreitung der Bobritzsch, der Mulde, der Striegis und der Zschopau kaum besiegbare Terrain-Schwierigkeiten darbieten und einen durchgängigen Betrieb durch Dampfkraft aller Wahrscheinlichkeit nach nicht gestatten, auch ausserordentlich kostbar seyn würde.

Die Deputation tritt ungern Wünschen entgegen, die manchen Anspruch auf Berücksichtigung in sich tragen; von dem Standpuncte aus, auf den sie bei Beurtheilung der ihr vorliegenden Fragen glaubte sich stellen zu müssen, kann die Majorität aber nicht anders, als ein den Wünschen Freibergs abfälliges Gutachten abgeben und muß es einer spätern Zukunft überlassen, ob nicht vielleicht wichtigeren von dem Rayon der Eisenbahnen ausgeschlossenen Landestheilen durch Pferdebahnen eine Verbindung mit den nächsten Bahnlinien verschafft werden könne. Es wird die Beantwortung dieser Frage zusammenfallen mit der über die weitere Entwickelung und Erprobung des Eisenbahnwesens in Deutschland überhaupt.

Eine von dem Gutachten sub d. abweichende Ansicht hat jedoch das Mitglied der zweiten Deputation, der Abgeordnete Sachße, in dem bereits angezogenen Separatvotum ausgeführt.

Oberlausitzer Eisenbahn.

Dieselben allgemeinen Gründe, welche die Deputation dem Abschnitte über die inneren Verbindungsbahnen vorausgeschickt hat, lassen sich, wenn auch unverkennbar in etwas minderem Grade rücksichtlich der numerischen Verhältnisse, anführen für eine Verbindung der Oberlausitz mit dem sächsischen Eisenbahnsysteme. Auch die Oberlausitz ist vorzugsweise gewerbtreibend: ihre beiden Hauptindustriezweige, Baumwollen- und Leinenweberei, empfinden wie irgend ein anderer die Folgen einer gesteigerten Concurrenz, bedürfen wie irgend ein anderer der belebenden Kraft eines erleichternden Verkehrsmittels. Es hat deßhalb schon die vorige Ständeversammlung das Wünschenswerthe einer Verbin-

dung der Oberlausitz mit den sächsischen Eisenbahnen in ihren Anträgen an die hohe Staatsregierung anerkannt und die Deputation, hiermit einverstanden, glaubt um so mehr auf eine detaillirte allgemeine Erörterung in dieser Beziehung verzichten zu dürfen, als nach dem neuesten Stande der Verhandlungen mit dem Königreiche Preußen eine Bahn von Dresden über Bautzen, Löbau nach Breslau in ziemlich sichere Aussicht gestellt ist und diese Bahn einen wichtigen Verkehr nach dem Auslande und die Herstellung der Verbindung der Oberlausitz mit den übrigen sächsischen Bahnen gleichmäßig sichern würde. Nachdem der frühere Plan, diese Verbindung durch eine Bahn von Dresden durch die Oberlausitz nach Prag herzustellen, an den Entschliessungen der kaiserlich östreichischen Regierung gescheitert ist, ist es um so mehr als ein vortheilhaftes Ereigniß zu bezeichnen, daß nach anderer Seite hin eine solche Füglichkeit sich darbietet und damit die ausserdem eintretende schlimme Alternative beseitigt wird, entweder einen wichtigen gewerbreichen Landestheil ohne alle Eisenbahnverbindung zu lassen oder für denselben eine Binnenbahn ausschließlich, die wohl in keinem Falle einen verhältnißmäßigen Ertrag liefern würde, zu bauen.

Der Bahnzug von Dresden über Bautzen, Löbau bis Nieder-Sohland zur preussisch-schlesischen Grenze scheint gesichert; — der Tract von Zittau über Herrnhuth nach Löbau hingegen, der in der früher beabsichtigten östreichisch-sächsischen Linie mit begriffen war, ist nun ausgeschlossen, und es fragt sich, ob er wichtig genug ist, um in das unter Mitwirkung des Staates herzustellende Eisenbahnsystem aufgenommen zu werden.

Die hohe Staatsregierung hat dieß aus den Seite 56 der Decretsbeilage entwickelten Gründen und unter der Voraussetzung gethan, daß die bei dieser Flügelbahn zunächst betheiligten Orte Zittau und Herrnhuth ein der Bedeutung des Gegenstandes und ihren örtlichen Hülfsmitteln entsprechendes Opfer dazu bringen werden. Es hat mit dieser Bedingung die hohe Staatsregierung indirect die Ansicht ausgesprochen, die sie bei keiner anderen Bahn geltend gemacht hat, daß sich aus allgemeinem Landesinteresse allein und selbst im Grundsatze der Gerechtigkeit gegen den betroffenen Landestheil diese Flügelbahn nicht ausreichend rechtfertigen lasse, daß zwar der Staat eine Beihülfe nicht werde versagen können, aber nicht in derselben Maase dazu verpflichtet sey, als bei den übrigen Bahnen. Das Verhältniß, in welchem der Staat und die betheiligten Städte zu dem Zustandekommen dieses Tractes beitragen sollen, ist in der Decretsbeilage nicht in Zahlen ausgedrückt und nur im Allgemeinen ausgesprochen, daß Zittau und Herrnhuth eine verhältnißmäßige Anzahl Actien nehmen und eine bestimmte Reihe von Jahren behal-

ten, also nur für Beschaffung des benöthigten Kapitales, nicht aber zu Deckung des etwaigen Ausfalles für den Staat mitwirken sollen.

Die Deputation bekennt, daß diese Sachlage ihr das Gutachten wegen der zittau-löbauer Verbindungsbahn wesentlich erschwert. Es ist nicht zu verkennen, daß Herrnhut einen wichtigen Antheil hat an dem Exporthandel der Oberlausitz, daß in der Gegend von Zittau die Provinz am Dichtesten bevölkert und dort vorzugsweise der Sitz einer höchst wichtigen Fabrication ist; es ist ferner in Anschlag zu bringen, daß Zittau, welches durch den Zollverband ohnehin wesentlich gelitten hat, eine Berücksichtigung wohl verdiene und endlich und hauptsächlich der zunächst an Zittau angrenzende Theil von Böhmen die Gegend von Reichenberg mit ihrer Bevölkerung von 12,000 Menschen per Quadratmeile in gewerblicher Beziehung hochwichtig ist und einen sehr großen Personen- und Güterverkehr hat, der auf den sechs Straßen, die fächerartig aus Böhmen nach Zittau ausmünden, für seine Richtung nach Norden sich jedenfalls ausschließlich nach Zittau wenden würde, falls von da aus eine Eisenbahnverbindung bestände, während ausserdem er zum Theil wenigstens den weiter östlich führenden preußischen Bahnen sicher anheim fallen würde. Läßt sich hieraus wohl annehmen, daß nicht allein der Gegend von und der Stadt Zittau, so wie Herrnhuth, sondern auch der schlesisch-sächsischen Eisenbahn wesentlicher Vortheil aus einer Flügelbahn von Löbau nach Zittau erwachsen müßte, so mangelt es doch zur Zeit gänzlich an einem Voranschlage über die Summe des Verkehres auf dieser Zweigbahn, demnach auch nur an einem entfernten Anhalte für das Verhältniß des Ertrages zu den Kosten und hiernach für die Höhe der aus Staatskassen dazu erforderlichen Opfer. Hat auch die Deputation weiter oben die Ansicht ausgesprochen, daß auf die Zuverlässigkeit derartiger Voranschläge kein hoher Werth zu legen sey, so kommt doch hier in Betracht, daß die Staatsregierung bei der in Frage stehenden Zweigbahn mehr als bei anderen die Rentabilität zu bezweifeln scheint und dann, daß dieselbe unverhältnißmäßig theuer seyn wird, falls sie zum Betrieb mittelst Locomotiven hergestellt werden soll.

Während die directe Entfernung von Zittau nach Löbau zufolge Decretsbeilage nicht über 2 Meilen beträgt, wird der Eisenbahn wegen der großen Terrainschwierigkeiten eine Ausdehnung von $4\frac{1}{2}$ Meilen gegeben werden müssen, und während die Durchschnittskosten für 1 Meile Eisenbahn in Sachsen auf $403{,}333\frac{1}{3}$ Thaler berechnet sind, wird von jenen $4\frac{1}{2}$ Meilen nach dem Voranschlage, obgleich derselbe nach der neuesten der Deputation übergebenen Berechnung auf im Ganzen 2,000,000 Thaler in runder Summe sich herunterstellt, die Meile 461,000 Thaler kosten. Dabei befindet sich ein mit

200,000 Thaler veranschlagter, 700 Ellen langer Tunnel bei Ninive, wenn nicht ein noch weiterer Umweg von 1956 Klaftern oder ziemlich $\frac{1}{2}$ Meile über Hirschfeld gemacht werden soll und die Erfahrung spricht dafür, daß bei derartigen Arbeiten rücksichtlich der Unzuverlässigkeit der gegebenen Verhältnisse für den Voranschlag, meist eine Täuschung stattfindet.

Während deßhalb einestheils die Kosten für diese Zweigbahn sehr groß seyn werden, während nicht zu verkennen ist, daß dieselbe, wie auch in der Decretsbeilage ausgedrückt ist, mehr oder weniger den Character einer Localbahn trägt, wird der Nutzeffect in Beziehung auf Schnelligkeit des Personenverkehres und Wohlfeilheit des Gütertransportes, sollen in Beziehung auf letzteren nicht große Opfer aus anderen Mitteln als denen des Bahnertrages gebracht werden, ein weit kleinerer seyn als auf anderen Bahnlinien, weil die doppelte Entfernung, welche durchschnitten werden muß, einen sehr großen Theil jenes Nutzeffectes paralisirt. Nimmt man an, daß für Beförderung durch Locomotiven nur $\frac{1}{4}$tel der Zeit erforderlich ist, als mittelst guten Pferden auf Kunststraßen, so reducirt sich auf jener Flügelbahn der Vortheil auf die Hälfte, weil die Entfernung auf der Eisenbahn die doppelte ist und ein ähnliches Verhältniß tritt rücksichtlich des Gütertransportes ein.

Aus allen diesen Gründen und in Ermangelung weiterer Unterlagen über die Größe des zu erwartenden Verkehres zwischen Zittau und Löbau, kann die Deputation der verehrten Kammer nicht rathen, zur Zeit eine mittelst Dampfkraft in Betrieb zu setzende Eisenbahn zwischen Zittau und Löbau in das System der unter Mitwirkung des Staates in Sachsen herzustellenden Eisenbahnen aufzunehmen. Die Deputation wird sich aber gestatten, weiter unten einen anderen Vorschlag in Beziehung auf diesen Tract zu machen.

Von diesem abfälligen Gutachten hat sich die Deputation durch den ihr bekannt gewordenen Umstand nicht abhalten lassen können, daß die Orte Herrnhuth und Zittau sich erboten haben, ersterer mit 13,000 Thaler, letzterer mit 300,000 Thaler in Actien bei dem fraglichen Unternehmen sich zu betheiligen und die Actien vor Beendigung aller sächsischen Eisenbahnen nicht in den Verkehr zu bringen. Denn, abgesehen davon, daß es der Deputation überhaupt zweifelhaft schien, ob es räthlich sey, rücksichtlich einer einzelnen Bahnstrecke eine von den angenommenen Grundsätzen völlig abweichende Maxime zu adoptiren, so erscheint auch der aus jener Offerte für die Staatskasse erwachsende Vortheil von sehr geringem Belange. Will die Regierung die fragliche Bahn im Verein mit Privaten zu Stande bringen, so wird sie solche Bedingungen stellen müssen, daß die Actien leichte und bereitwillige Abnahme finden, und dann wird wenig darauf ankommen, ob

circa 300,000 Thaler mehr gebraucht werden oder nicht; ja es könnte möglicherweise selbst bei den Privatunterzeichnern Bedenklichkeit erregen, wenn die Regierung rücksichtlich des Zusammenkommens des benöthigten Kapitales eine gewisse Besorgniß dadurch zu erkennen gäbe, daß sie die betreffenden Communen verpflichtete, einen Theil davon zuzuschiessen. Ganz anders würde sich die Frage stellen, wenn der Staat allein bauete oder wenn Zittau und Herrnhuth rücksichtlich des Kapitales, für das sie sich betheiligen wollen, auf Zinsen und Dividende verzichteten, so lange für die im Verkehre befindlichen Actien nicht eine Rente von einer gewissen Höhe ausfiele; davon ist aber nirgends die Rede gewesen, es kann mithin die Deputation auf jene Offerte einen besondern Werth nicht legen.

Die Deputation hat in Beziehung auf die oberlausitzer Eisenbahn noch vier eingegangener Petitionen zu gedenken:

1.) von dem oberlausitzer Eisenbahn-Comité mit dem Gesuche:
es wolle die hohe Ständeversammlung geneigtest dahin wirken, daß unverlängt und unabhängig von den Vorschritten in dem Nachbarstaate, mit der Bildung der Actiengesellschaft für die oberlausitzer Eisenbahn, unter gleicher Betheiligung des Staates, wie bei der sächsisch-baierschen Bahn vorgegangen werden könne;

2.) von dem Stadtrathe zu Löbau mit dem Gesuche:
um Verwendung der zweiten Kammer bei der hohen Staatsregierung für die unverlängte Genehmigung der oberlausitzer Eisenbahn und unerwartet der Erkärung von preußischer Seite über den Anschluß;

3.) von dem Stadtrathe und den Stadtverordneten zu Budissin mit dem Gesuche:
um Verwendung der hohen Kammern bei der hohen Staatsregierung für den ungesäumten Angriff der von Dresden durch die Oberlausitz bis zur preußischen Grenze hinführenden Eisenbahn;

4.) von der Commun Obercunnersdorf und 25 anderen Communen der Oberlausitz mit dem Petitum:
die hohe Ständeversammlung wolle die hohe Staatsregierung dahin zu vermögen suchen, daß der von Dresden in dem Elbthale herauf nach Böhmen projectirte Eisenbahnbau aufgegeben und derselbe dagegen durch Verlegung desselben durch die Oberlausitz im Baue begriffen werde.

Die Deputation hat in weiterer Folge ihres Gutachtens sich mit der Frage zu beschäftigen gehabt: ob für Sachsen, namentlich für die inneren Verbindungslinien, Pferdebahnen den Verhältnissen und Bedürfnissen entsprechen würden, oder nicht?

Die wesentlichsten Vortheile der Pferdebahnen sind folgende:

1.) Terrainschwierigkeiten sind leichter zu überwinden, weil grössere Steigungen und Curven mit kürzeren Halbmessern zulässig sind. Auf der Budweis-Linzer Bahn sind bei einer Länge von 67,940 Klafter nur 885 Klafter horizontale Flächen, während z. B. auf 4,612 Klafter eine Steigung von 1:46 vorkommt.

2.) In Folge dessen uud wegen der einfacheren Construction der Bahnen sind die Anlagekosten wesentlich wohlfeiler, als die der Dampfbahnen. Auf der 34 Stunden langen Linz-Budweiser Bahn kostete die Stunde circa 35,400 Thaler, in Würtemberg wurde das Anlagekapital für 1 Stunde Pferdebahn zu etwas über 57,000 Thaler geschätzt.

3.) Es genügt erfahrungsmäßig die Hälfte der für Dampfbahnen erforderlichen Bahnenwärter.

4.) Es kann überall angehalten werden, ohne an der Zugkraft zu verlieren, weßhalb eine Pferdebahn für augenblickliche Bedürfnisse geeigneter ist.

5.) Das Brennmaterial wird erspart, was da von Wichtigkeit ist, wo dasselbe in hohem Preise steht.

6.) Bahn und Material werden wegen der sanfteren Bewegung mehr geschont.

Diesen Vortheilen stehen im Vergleiche zu den mit Dampf bedienten Bahnen folgende wichtige Nachtheile entgegen:

1.) Die Bewegung ist um etwas mehr als die Hälfte langsamer, weßhalb vorzugsweise rücksichtlich des Personenverkehres eine Pferdebahn nie mit einer Dampfbahn mit Erfolg wird concurriren können. Bei der Linz-Budweiser Bahn beträgt die Geschwindigkeit beim schweren Transport 4 Fuß in der Secunde oder 1 östreichische Meile in 1 Stunde 40 Minuten; beim Personentransport 12 Fuß in der Secunde oder 1 östreichische Meile in $33\frac{2}{3}$ Minuten.

2.) Ein zwischen den Schienen zu erhaltender Ziehpfad ist ein Aufwand, der bei Dampfbahnen nicht erforderlich ist.

3.) Der Betrieb durch Dampfkraft wird überall da, wo die Preise des Brennmateriales nicht unverhältnißmäßig theuer sind, und irgend be-

langreiche Personen- und Gütertransporte zu bewegen sind, ansehnlich wohlfeiler seyn, als durch Pferdekraft. Berechnungen in dieser Beziehung werden sehr verschieden ausfallen, weil hierbei Alles auf die Größe der Transporte, die Preise des Brennmateriales und die des Futters ankommen wird (wie denn auch auf der Budweiser Bahn der Frachtpreis nach den Budweiser Haferpreisen regulirt wird). Sicher ist aber, daß Locomotiven die Kraft vieler Pferde besitzen und bei stärkerem Verkehre deßhalb dem Betriebe durch Pferde entschieden vorzuziehen seyn werden, wie denn auch auf allen Hauptbahnen Europa's an einen Betrieb durch Pferde nicht gedacht wird.

Aus Vorstehendem folgt nach Ansicht der Deputation, daß Pferdebahnen nur da mit Vortheil anzulegen seyn werden:

1.) wo das Terrain sehr schwierig ist und deßhalb die Anlagekosten für Bahnen zum Dampfbetriebe unverhältnißmäßig theuer seyn würden;
2.) wo die geringere Schnelligkeit durch Abkürzung der Bahn ganz oder zum Theil ausgeglichen wird;
3.) wo es sich weniger um den Transport großer Massen, als um einen immer bereiten Dienst im Kleinen handelt — Zweigbahnen;
4.) wo sehr theuere Brennmaterialpreise bestehen;
5.) überhaupt bei Bahnen von minderer politischer und commercieller Bedeutung.

In Anwendung auf unsere sächsischen Eisenbahnunternehmungen muß hiernach die Deputation sich gegen die Anlegung von Pferdebahnen zunächst auf den Linien aussprechen, die zu Vermittelung des großen Handelsverkehres mit dem Auslande bestimmt sind und bei denen jene Beschränkung in keiner Weise gerechtfertigt, auch theilweise den mit den auswärtigen Regierungen abgeschlossenen Verträgen zuwider laufen würde. Die Deputation kann aber auch ferner nach obiger Auseinandersetzung die Anwendung des Betriebes durch Pferde auf die erzgebirgische Eisenbahn in keiner Weise als den Verhältnissen und Bedürfnissen entsprechend betrachten. Nach den der Deputation vorgelegten Unterlagen und Voranschlägen wird auf dem Tracte Chemnitz-Riesa auf einen Verkehr von

400,000 Personen,
943,280 Centner Güter aller Art,
30,000 Scheffel Salz,
4,000 Schock Breter,
80,000 Scheffel Getreide,

Kohlen noch gar nicht in Anschlag gebracht, gerechnet werden dürfen. Es

ist hiernach bei dem Voranschlage der Transportmittel auf einen täglichen Verkehr von 3 — 4,000 Centner gerechnet worden und es bedarf sicher eines Beweises nicht, daß für die Förderung einer so großen Personenzahl und solcher Gütermassen, und bei dem Umstande, daß das Brennmaterial aus den Kohlengruben zu Wasser bis an den Bahnhof Riesa gebracht werden kann, die Beförderung durch Pferde höchst ungenügend und ganz wesentlich theuerer seyn würde, als durch Dampfkraft. Hierzu kommt, daß das Terrain für diesen Tract keinesweges zu den schwierigeren zu rechnen ist, da der Voranschlag hinter dem Durchschnittskostenbetrage für die sächsischen Eisenbahnen zurückbleibt.

Den Hoffnungen und Wünschen des wichtigen Landestheiles, um den es sich hierbei handelt, würde sicher in einer höchst ungenügenden Weise entsprochen werden, wenn ihm die Aussicht eröffnet würde, nach langem Harren seinen Bedürfnissen in nur ganz unvollständiger Weise entsprochen zu sehen und die Deputation kann sich dafür nicht verwenden. Es wäre eine halbe Maasregel, und sicher würde man sie schon nach wenig Jahren bereuen.

Anders stellen sich die Verhältnisse heraus, rücksichtlich einer Flügelbahn von Löbau nach Zittau: denn rücksichtlich dieses Tractes erfüllen sich beinahe alle Voraussetzungen, unter denen die Deputation die Zweckmäßigkeit der Anwendung von Pferdebahnen überhaupt anzuerkennen vermochte. Das Terrain ist so schwierig, daß ungeachtet eines Umweges von dem Doppelten der directen Entfernung, die Kosten dennoch um **circa 15 pro Cent** höher seyn würden, als der Durchschnittsanschlag für die sächsischen Eisenbahnen; es würden hiernach voraussichtlich die Anlagekosten für eine Bahn zum Dampfbetriebe ausser Verhältniß seyn zu dem Ertrage. Die Schnelligkeit der Dampfbahnen kommt nicht in Betracht, denn wenn eine Pferdebahn auf diesem Tracte nur ungefähr halb so lang seyn würde, als eine Bahn zum Dampfbetriebe, so folgt daraus, daß durch letztere für Schnelligkeit der Beförderung wenig oder gar nichts gewonnen würde. Man würde auf der beinahe um die Hälfte kürzeren Pferdebahn ziemlich in derselben Zeit von einem Orte zum anderen kommen, als auf der doppelt langen Bahn mit Locomotiven.

Hierzu kommt, daß sich kaum erwarten läßt, es werde auf diesem Tracte eine Personen- und Güterfrequenz stattfinden, welche die Beförderung durch Locomotiven nothwendig oder rathsam erscheinen ließe. Die Deputation glaubt zwar, es werde aus Herrnhuth und Zittau und besonders aus den angrenzenden wichtigen böhmischen Fabrikdistricten ein lebhafter Verkehr nach der oberlausitzer Hauptbahn stattfinden, es werde derselbe aber nicht von der Ausdehnung seyn, daß ihm nicht durch eine Pferdebahn vollständig genügt werden könnte.

Einerseits aus diesen und andererseits aus den weiter oben für eine Eisenbahnverbindung des wichtigen südlichen Theiles der Oberlausitz mit der Hauptbahn überhaupt angeführten Gründen und in Betracht, daß auf Eisenbahnen bei dem Betriebe durch Pferde immer noch das Sechs- bis Achtfache von dem geleistet werden kann, was auf Kunststraßen mit derselben Kraft zu transportiren ist, so wie daß auch noch immer eine doppelte Schnelligkeit erreicht wird, giebt die Deputation ihr Gutachten dahin ab, daß rücksichtlich der Verbindung zwischen Zittau, Herrnhuth und Löbau die Anlegung einer Eisenbahn zum Betriebe mittelst Pferden bei der hohen Staatsregierung zu beantragen seyn wird.

Zu B.

Mit welchen Mitteln?

Nach dem veränderten Anschlage für die sächsisch-schlesische Eisenbahn und dem Gutachten der Deputation rücksichtlich der Flügelbahn von Löbau nach Zittau, so wie der erzgebirgischen Linie, würde sich, falls solches Annahme findet, der Gesammtbedarf, wie folgt, herausstellen:

Länge in Postmeilen.		
1.) $20\frac{1}{2}$	sächsisch-baierische Eisenbahn, incl. der Zinsvorschüsse während der Baujahre und der vorherzusehenden Ueberschreitung,	8,000,000 Thaler,
2.) $12\frac{1}{4}$	sächsisch-schlesische Eisenbahn . . .	5,000,000 „
3.) $7\frac{1}{3}$	sächsisch-böhmische Eisenbahn, . . .	2,700,000 „
4.) $9\frac{1}{2}$	chemnitz-riesaer Eisenbahn.	3,500,000 „
$49\frac{7}{12}$	Meilen.	19,200,000 Thaler,
	Zinsenbedarf für die Bahnen 2. bis 4. während der Bauzeit, ...	800,000 „
		20,000,000 Thaler,

mit Ausschluß der Pferdebahn von Löbau nach Zittau, welche die Deputation bevorwortet hat, für welche aber noch kein Anschlag existirt, so wie des kleinen Kapitales, welches eintretendenfalls eine Eisenbahn von Leipzig nach Dürrenberg kosten würde.

Nach Abzug der in der Hauptsache beschafften Mittel für die sächsisch-baiersche Bahn würde demnach mit Ausschluß jener beiden Bahnen (Zittau-

Löbau und Leipzig-Dürrenberg), noch ein Bedarf von 12 Millionen Thaler und mit Berücksichtigung dieser Bahnen von etwas über 13 Millionen zu decken übrig bleiben.

Was zunächst die Höhe der Summen anlangt, so betragen die Durchschnittskosten der neuen Postmeile Eisenbahn etwas über 400,000 Thaler.

Es hat gekostet die Meile

der Leipzig-Dresdner Bahn	circa	370,000	Thaler,
der Berlin-Potsdamer Bahn	=	400,000	=
der Magdeburg-Leipziger Bahn	=	288,000	=
der Berlin-Anhalt'schen Bahn	=	220,000	=
der Düsseldorf-Elberfelder Bahn	=	679,000	=
der Rheinischen Bahn	=	825,000	=

einschließlich der Transportmittel und Zinsen des Anlagekapitales während der Bauzeit. Die belgischen Staatsbahnen werden, zu $\frac{2}{3}$ mit doppeltem, zu $\frac{1}{3}$ mit einfachem Gleise versehen pro Meile 587,000 Thaler kosten. Die Königlich preussische Denkschrift über die Eisenbahnen berechnet den Durchschnittssatz für zehn darin angegebene, theils ausgeführte, theils im Baue begriffene Bahnen auf 290,000 Thaler pro Meile, und veranschlagt die weiter projectirten 220 Meilen zu 55 Millionen Thaler oder 250,000 Thaler pro Meile. Von den oben angeführten Bahnen hatten die zwei theuersten mit Schwierigkeiten zu kämpfen, wie sie in dieser Zahl in Sachsen nicht vorkommen dürften. Man darf mithin wohl annehmen, daß unter Berücksichtigung der mehrfachen Ersparnisse, welche die erweiterten Erfahrungen im Eisenbahnbaue an die Hand geben, der Satz von über 400,000 Thaler pro Meile (in Preussen beträgt der Voranschlag, wie bereits erwähnt, 250,000 Thaler) nicht zu niedrig gegriffen sey. Es ist dagegen vorauszusehen, daß bei einem großen Theile der in Sachsen projectirten Eisenbahnen die Nothwendigkeit eines Doppelgleises sehr bald eintreten und damit der Gesammtaufwand sich noch um ein Paar Millionen Thaler höher stellen werde. Wichtig und nothwendig ist es, sich über die Höhe der erforderlichen Mittel nicht zu täuschen und deßhalb reichliche Voranschläge zu nehmen. Die bei den meisten Bahnen eingetretene, oft höchst ansehnliche Ueberschreitung der Voranschläge hat wesentlich beigetragen, die Aufbringung der Mittel zu neuen Eisenbahnunternehmungen zu erschweren.

Die Unmöglichkeit der Aufbringung dieser Mittel zu den in Sachsen projectirten Eisenbahnen ohne Mitwirkung des Staates liegt so deutlich vor, daß die Deputation darüber allseitiges Einverständniß voraussetzen darf. Es bleibt hiernach zur Erwägung übrig:

1.) Bau auf Staatskosten;
2.) Bau auf Staatskosten unter Mitwirkung der von den Eisenbahnen zunächst begünstigten Landestheile;
3.) Bau durch Privatkräfte unter pecuniairer Mitwirkung des Staates.

Zu 1.

Die Frage, ob es dem allgemeinen Landesinteresse entsprechender sey, Eisenbahnen auf Staatskosten oder durch Privatunternehmer unter Beihülfe des Staates zu bauen, ist vielfach und gründlich erörtert worden, und hat eine verschiedene Beantwortung erfahren, je nach dem Gesichtspuncte, von dem man dabei besonders ausging, oder den specielleren Rücksichten, die in Beziehung auf den Staat, um den es sich im concreten Falle handelte, zu nehmen waren.

Es sind Eisenbahnen auf die eine und die andere Weise zu Stande gekommen, Erfahrungen sprechen für und gegen jedes der beiden Systeme und noch scheint die wichtige Frage einer entscheidenden Beantwortung im Allgemeinen kaum näher gerückt zu seyn, kann diese vielleicht auch nie erfahren, weil eben die Verhältnisse, die dabei hauptsächlich mit in Betracht kommen, hier oder dort wesentlich verschieden sind.

Zu einer Zeit, wo Privatunternehmer noch nach der Ausführung von Eisenbahnunternehmungen trachteten, Kapitalien dazu mit Leichtigkeit sich fanden und die Staatsregierungen bei der Concession nicht allein keine Opfer aus Staatskassen zu bringen oder zu versprechen hatten, vielmehr noch Bedingungen im Interesse des Staates stellen konnten, hatte die Frage viel weniger Gewicht, als jetzt, wo aus bekannten und hier nicht weiter zu erörternden Gründen die Verhältnisse so wesentlich sich geändert haben, daß ohne ansehnliche Beihülfe des Staates in der Regel Eisenbahnen nicht mehr zu Stande kommen werden.

Im Allgemeinen scheint, wie bekannt und in der Decretsbeilage auseinander gesetzt ist, in neuerer Zeit das System des Staatsbaues die Oberhand zu gewinnen, und es läßt sich gewiß nicht verkennen, daß jede durch die Verhältnisse gebotene Steigerung der aus Staatskassen erforderlichen Opfer für das Zustandekommen von Eisenbahnen, das Gewicht der Gründe, welche für den Staatsbau überhaupt sprechen, verstärken. Denn in jedem weiteren Opfer, das die Staatskasse bringen muß, liegt ein Anerkenntniß, daß bei dem Unternehmen, für das es gebracht wird, es sich um so viel mehr um die Erreichung von Staatszwecken handeln müsse, weil es ausserdem weder verlangt, noch gebracht werden würde, und Staatszwecke werden unbezweifelt am directesten erreicht, wenn der Staat auch direct die Fürsorge dafür übernimmt; sie collidiren dann nicht mit anderen, mit Privatzwecken.

Die hohe Staatsregierung ist bei vorigem Landtage mit den Ständen darüber einig gewesen, daß das System des Staatsbaues in Sachsen möglichst zu vermeiden, und nur dann anzunehmen sey, wenn die Erreichung des Zweckes es unbedingt erfordere. In der Vorlage für die jetzt versammelten Stände hält die Regierung, nach einer Erörterung der Gründe für und wider, an dieser Ansicht fest, und spricht den Satz aus:

> daß Sachsen besser thue, den Bau der Eisenbahnen auf Staatskosten, so viel als möglich zu vermeiden und vielmehr die Ausführung eines seinen Bedürfnissen entsprechenden Eisenbahnsystemes auf indirectem Wege durch Betheiligung des Staates bei den sich bildenden Privatunternehmungen zu vermitteln.

Die Majorität der Deputation ist aus den in der Vorlage enthaltenen, weiter unten in Kürze noch einmal zusammengestellten Gründen mit diesem Satze einverstanden.

Die Minorität, obwohl sie das Gewicht mancher Bedenken gegen den Staatsbau und mancher Gründe für den Bau durch Privatunternehmer nicht verkennen mag, kann sich dennoch von der Ansicht nicht trennen, daß nach dem gegenwärtigen Stande der Verhältnisse und der Höhe der Opfer, welche der Staat werde bringen müssen, um die Ausführung der für nothwendig erkannten Bahnlinien zu sichern, diese Ausführung durch den Staat selbst, die Bewahrung des alleinigen Eigenthumes der Bahnen und der Freiheit in deren Benutzung, aus staatswirthschaftlichen und politischen Gründen vorzugsweise im Interesse des Landes liege.

Da indessen die Minorität für diese Frage von zunächst höchster finanzieller Wichtigkeit in der unterzeichneten Finanzdeputation nur aus zwei Mitgliedern besteht; da ferner nach den mit Bestimmtheit auch bei den Deputationsberathungen ausgesprochenen Intentionen der hohen Staatsregierung in keinem Falle zu erwarten ist, es werde Dieselbe von ihren gegen die Räthlichkeit des Staatsbaues gerichteten Ansichten abgehen, somit das Zustandekommen der Eisenbahnen selbst in Frage kommen könnte: so verzichtet die Minorität auf einen Separatantrag und selbst auf eine weitere Darlegung ihrer Ansichten, die unter diesen Umständen zu nichts führen könnte.

Die Majorität der Deputation erklärt sich gegen den Staatsbau und für die Ausführung der Eisenbahnen durch Privatunternehmer, weil ihr die Belastung des Staates mit einer Gesammtschuldenmasse **excl.** der Kassenbilletschuld, von gegen 30 Millionen Thalern, in Betracht der Größe des Landes und seiner Hülfsmittel als bedenklich und gefährlich, jedenfalls aber als den Credit, den Cours und den Zinsfuß der sächsischen Staatspapiere wesentlich

alterirend erscheinen würde; weil ferner die Bauausführung durch den Staat ihr weniger Bürgschaft der Wohlfeilheit, Zweckmäßigkeit und Schnelligkeit darzubieten scheint, als die durch ihr unmittelbares Interesse stets vor Augen habende Privatunternehmer; weil ferner der Staat vielen und weitgreifenden Local- und Personalansprüchen rücksichtlich der Wahl der Linien und der anzustellenden Individuen entgehe, wenn er nicht unmittelbar selbst baue; weil ferner die Privatindustrie in der Leichtigkeit und Wohlfeilheit der Formen bei der Leitung des Betriebes von Unternehmungen, wie die hier in Frage stehenden in der Regel geschickter sey, als die ihrer Natur nach etwas schwerfälliger sich bewegende Verwaltung durch den Staat; weil, wenn der Staat direct alle Mittel beschaffen solle für die als nothwendig erkannten Eisenbahnen, dieß entweder nur sehr langsam oder nur unter Bewilligung eines unverhältnißmäßig hohen Zinsfußes werde geschehen, mithin die Ausführung der Eisenbahnen selbst werde verzögert werden; weil ferner durch die ansehnliche Betheiligung des Staates bei den Eisenbahnen er sich den vom Landesinteresse gebotenen Einfluß bei deren Anlage und Verwaltung sichern könne, ohne doch den Vortheilen zu entsagen, die eine Vereinigung von Privatkräften darbiete; weil endlich der Staat überhaupt der Privatindustrie, dem Associationsgeist und der fortschreitenden Gewerbsamkeit die Anwendung ihrer Kräfte nur dann entziehen sollte, wenn es die dringende Rücksicht auf Staatszwecke erfordert, eine solche Rücksicht nach Ansicht der Majorität der Deputation aber hier nicht vorliegt.

Zu 2.

Bau auf Staatskosten unter Mitwirkung der zunächst dabei betheiligten Landestheile, wie man in Frankreich gesetzlich eingeführt hat, vermag die Deputation ebensowenig zu empfehlen.

Kann auch, wie bereits weiter oben angeführt, gewiß nicht verkannt werden, daß der Nutzeffect der Eisenbahnen keinesweges ein für alle Steuerpflichtige und für alle Landestheile gleichmäßiger sey, daß vielmehr vorzugsweise die Gegenden ihn empfinden, welche von den Eisenbahnen durchschnitten werden, und möchte hieraus wohl consequent eine ausserordentliche Beitragspflicht für diese letzteren Landestheile gefolgert werden, so liegt doch die praktische Unausführbarkeit für diese Modalität in Beziehung auf unsere Verhältnisse zu sehr am Tage, als daß es einer besondern Ausführung deßhalb bedürfte.

Wer vermöchte den Nutzen der Eisenbahnen für einzelne Kreise oder Städte, oder Gemeinden, oder vollends Steuerpflichtige so nach arithmetischen

Verhältnissen zu bestimmen, daß sich darauf hin ohne die verletzendste Ungerechtigkeit eine ausserordentliche Beitragspflicht aussprechen ließe? In demselben Kreise wird der eine Ort, in derselben Stadt der eine Stadttheil wesentlich gewinnen, der andere ansehnlich verlieren, und mit den verschiedenen Classen der Bewohner wird das noch mehr der Fall seyn: — wie läßt sich da eine nur annähernd richtige Ausgleichung ermitteln? Diejenige, welche allein möglich und von der Gerechtigkeit geboten seyn wird, ist, daß den wichtigeren Theilen des Landes durch Verbindungsbahnen, den minder wichtigen durch gute Verbindungsstraßen, nach und nach ihr Antheil an der Nutzwirkung der Eisenbahnen und demnach die Vergütung für ihren Antheil an den Leistungen der Staatskasse für diesen Zweck, soweit als möglich, gesichert werde.

Zu 3.

Hat nach Vorstehendem die Deputation mit den Regierungsansichten dahin sich einzuverstehen, daß für unsere sächsischen Verhältnisse die Ausführung von Eisenbahnunternehmungen durch Privatvereine unter pecuniärer Beihülfe des Staates am Rathsamsten erscheine, so bleibt die Erörterung der Frage übrig, in welcher Weise diese Unterstützung am Wirksamsten und Zweckmäßigsten zu gewähren seyn werde?

Die hohe Staatsregierung beantwortet diese Frage im Allgemeinen dahin, daß diejenige Modalität sich am meisten empfehle, welche

1.) die geeigneteste ist, die Theilnahme der Kapitalisten den Eisenbahnen zuzuführen;
2.) dem Staate nicht sowohl die geringsten Opfer, als vielmehr keine solchen auferlegt, die sich ihrem Umfange und ihrer finanziellen Consequenzen nach nicht schon im Voraus mit annähernder Sicherheit übersehen lassen;
3.) für die Unternehmer selbst noch so viele Chancen von Gewinn und Verlust übrig läßt, als nöthig ist, um ihr Interesse an einer zweckmäßig geleiteten und ökonomischen Verwaltung des Bahnbetriebes ungeschwächt zu erhalten.

Es kann sich die Deputation mit diesen drei Vordersätzen — den einen immer zu dem anderen genommen — im Allgemeinen einverstehen, und möchte als vierten nur noch hinzufügen:

4.) welche dem Staate zugleich in geeigneter Weise den ihm gebührenden und nothwendigen Einfluß auf die Verwaltung der Eisenbahnen sichert, ohne doch deren Selbstständigkeit zu vernichten.

Möge der letztere Punct auch mehr oder weniger zu den Concessionsbedingungen gehören, so kommt er doch bei der Modalität der Beihülfe des Staates ganz wesentlich mit in Frage.

Zwei Wege sind von den Staatsverwaltungen zu Unterstützung von Eisenbahnunternehmungen zeither vorzugsweise eingeschlagen worden, beide darauf berechnet, die Unternehmer vor unverhältnißmäßigen Verlusten sicher zu stellen und demnach Kapitalien herbeizuziehen:

Zinsengarantie bis zu einer gewissen Höhe,

oder

Betheiligung des Staates bis zu einer bestimmten Höhe des Actienkapitales unter Verzichtleistung auf einen Zinsen- oder Dividendengenuß für seinen Antheil in so lange den Unternehmern nicht ein Zinsengenuß bis zu einer gewissen Höhe verbliebe.

Die Regierung hat sich für die letztere Modalität nach Maasgabe des Antrags der Stände bei vorigem Landtage entschieden und das sächsisch-baiersche Eisenbahnunternehmen ist darauf begründet worden. In der Decretsbeilage erklärt sich die hohe Staatsregierung für die Beibehaltung dieser Modalität unter mehreren Modificationen.

Es läßt sich nicht verkennen, daß eine Zinsengarantie Seiten des Staates, indem sie die Unternehmer von Eisenbahnen gegen alle Unsicherheit und alle Wechselfälle sicher stellt, ohne ihnen die Aussicht auf grösseren Gewinn zu benehmen, vor Allem geeignet seyn wird, die Kapitalien herbeizuführen; eben so wenig aber auch, daß diese Modalität in vielfacher Beziehung für den Staat sehr nachtheilig seyn muß, wenn auch sie ihn aller Nothwendigkeit einer Aufbringung von Kapital überhebt.

Es wird sich nie mit Gewißheit voraussehen lassen, bis zu welcher Höhe die Verpflichtung des Staates in Wirklichkeit eintreten wird, man wird bei den Voranschlägen zur Sicherheit stets den schlimmsten Fall bedenken, sich gegen diesen rüsten und dadurch die Steuerpflichtigen mehr, als vielleicht nöthig, in Anspruch nehmen, jedenfalls aber auch dann am meisten zuschiessen müssen, wenn wegen stockendem Verkehr es der Staatskasse am Unbequemsten seyn wird. Ferner wird bei den einträglicheren Linien der Nutzen den Actionairs zu gute gehen, bei den schlechter rentirenden den Schaden dagegen der Staat haben; eben so in guten Jahren die Actionairs allen, oder wenn auch sichernde Bestimmungen in dieser Beziehung getroffen werden, doch einen starken Theil des Ertrages, in schlechten Jahren der Staat dagegen den ganzen Nachtheil haben. Weiter wird ganz natürlich, wenn die Gesellschaft rücksichtlich eines angemes-

senen Zinsengenusses sicher gestellt ist, deren Interesse an einer zweckmäßigen und guten Verwaltung ein wesentlich minderes seyn und den Hauptnachtheil davon immer wieder die Staatskasse empfinden. Es würde ferner bei der Zinsengarantie so sehr im Interesse der Eisenbahnverwaltung liegen, den Reinertrag der Bahn ungleich sich gestalten zu lassen, in dem einen Jahre einen guten Ertrag der Gesellschaft zu sichern, in dem anderen die Staatskasse in Anspruch zu nehmen, daß ohne die sorgsamste Aufmerksamkeit und einen hinreichenden Einfluß der Regierung auf die Verwaltung daraus hinsichtlich Verwendungen und Verbesserungen auf der Bahn, sehr leicht fortwährender Nachtheil für die Staatskasse erwachsen könnte. Allerdings hat in Preussen für den Fall, daß längere Zeit hintereinander überhaupt, oder in einem Jahre ein bedeutender Zuschuß vom Staate erfordert würde, dieser sich das Recht der Uebernahme der Bahnverwaltung vindicirt; allein abgesehen davon, daß ein solcher Vorbehalt wenig geeignet seyn wird, Actionaire herbeizuziehen, so wird sicher ein längerer heimlicher Krieg zwischen den Interessen der Gesellschaft und der Staatskasse vorhergehen, bis Gebrauch davon zu machen seyn wird.

Aus allen diesen Gründen pflichtet die Deputation der hohen Staatsregierung bei, daß von einer unbedingten Garantie der Zinsen überhaupt und von einer bedingten möglichst abzusehen seyn wird.

Betheiligung des Staates bis zu einer gewissen Höhe des Anlagekapitals unter Verzichtleistung auf Zinsen oder Dividende auf seinen Antheil, in so lange den Unternehmern für den ihrigen nicht eine gewisse Höhe des Zinsgenusses bleibe, ist von der vorigen Ständeversammlung als eine weit zweckmäßigere Beihülfe anerkannt worden und die Deputation bekennt sich um so mehr zu derselben Ansicht, als die Regierung dieselbe ebenfalls adoptirt hat.

Bei dem sächsisch-baierschen Eisenbahnunternehmen betheiligten sich laut Erklärung sub **B.**, Decretsbeilage Seite 74, die Staaten Königreich Sachsen und Herzogthum Sachsen-Altenburg zusammen mit einem Viertel des erforderlichen Anlagekapitals und nächstdem mit den von ihnen während den Baujahren, abzüglich des Reinertrages für die Streckenfahrten, vorzuschiessenden Zinsen à 4 Procent für die im Verkehr befindlichen Actien und verzichteten ganz oder so weit als nöthig auf Zinsen und Dividende für ihren Antheil, so lange den im Verkehr befindlichen Actien nicht 4 Procent Reinertrag verbleiben. Angenommen, der Kapitalantheil der betreffenden Regierungen betrüge ein Drittheil des Anlagekapitals, so würden den Actionairen 4 Procent bleiben, wenn sich auf die Gesammtkosten der Bahn nur ein Ertrag von $2\frac{2}{3}$ Procent jährlich herausstellte.

Die Verbindlichkeiten der Regierungen zum Rücktritt wegen Zinsen und Dividende für ihren Kapitalantheil erlöschen, Falls die Bahn während fünf auf einander fallender volle Betriebsjahre einen durchschnittlichen Reinertrag von mindestens 4 Procent auf das ganze Actienkapital gewährt hat.

Nach 25 Jahren steht es in der Wahl der Regierungen, das Verhältniß fortbestehen zu lassen oder die Bahn gegen vollständige Entschädigung der Actionairs zu übernehmen. Die Berechnungsweise dabei geht aus § 6. der Erklärung **sub B.** hervor und es nehmen hiernach die Staatskassen nur dann eine Wiedervergütung der möglicherweise im Anfange von ihnen gebrachten Opfer in Anspruch, wenn der Durchschnittsertrag, welcher der Entschädigung und Kapitalisirung zum Grunde zu legen ist, über 5 Procent beträgt. — Die § **11.** der Erklärung enthält die Sicherung des den Regierungen gebührenden Einflusses auf die Verwaltung.

Darf nun nicht verkannt werden, daß in dieser Art der Betheiligung manche der Nachtheile auch liegen, die in der einfachen Zinsengarantie für den Staat enthalten sind, so ist dieß doch unbestreitbar in einem viel mindern Grade der Fall, und die wesentlichsten Vortheile dieser Modalität vor der der Zinsengarantie dürften folgende seyn.

Zunächst ist das Maas der Opfer, welche der Staat im ungünstigen Falle zu bringen hat, weit kleiner und weit leichter zu übersehen, deßhalb aber auch in viel minderem Grade störend für den Voranschlag des Staatshaushaltes. — Während aus einer Zinsengarantie von z. B. 20 Millionen Thalern à $3\frac{1}{2}$ Procent eine Ungewißheit für das **Budjet** von 700,000 Thalern erwächst, so wird diese Ungewißheit bei einer Betheiligung für den dritten Theil auf 233,000 Thaler — und Falls der Staat seinen Kapitalantheil unter $3\frac{1}{2}$ Procent Zinsen beschaffen kann, auf einen noch kleineren Betrag reducirt.

Ferner bleibt die Gesellschaft an dem Erfolge des Unternehmens und an dessen zweckmäßiger und ökonomischer Leitung in weit höherem Grade interessirt, wenn nicht der Staat ihr durch Garantie angemessener Zinsen gleichsam ein bequemes Ruhekissen bereitet, sondern sich darauf beschränkt, sie vor unverhältnißmäßigem Verlust sicher zu stellen. — Es wird damit bis zu einem bestimmten Grade das mit einer Zinsengarantie verknüpfte höchst nachtheilige Verhältniß beseitigt, daß die Verwaltung des Unternehmens nicht in der Hand ist, die das nächste Interesse an deren Erfolg hat, und daß die Gesellschaft gesichert ist, — es möge das Unternehmen gut oder schlecht geleitet werden. — Das Fortbestehen eines hinreichenden Impulses zu einer zweck-

mäßigen Verwaltung wird dem Staate, den Unternehmern und dem Publikum zu Gute kommen.

Ferner ist der Einfluß des Staates auf die Verwaltung durch seine Stellung als Hauptactionair ein weit geregelterer, gesicherterer und geordneterer, als wenn er denselben lediglich den gestellten Concessionsbedingungen verdanken soll. — Während er dort statutengemäs und als Actionair seine Stimme abzugeben hat, wie jeder andere Betheiligte, wird man hier immer nur die lästige Controle des Staates den Actionairen gegenüber erblicken und das Verhältniß leicht ein getrübtes und unhaltbares werden.

Ein fernerer wichtiger Vortheil der in Rede stehenden Betheiligung des Staates ist, daß während in schlechten Jahren seine Opfer nicht so groß seyn werden, als bei der Zinsengarantie für das Kapital, er in guten Jahren die Dividende mit bezieht, die auf seinen Antheil fällt. —

So steht die Betheiligung des Staates mit einer bestimmten Quote des Actienkapitals unter Verzichtleistung von Zinsen ꝛc. dafür bis zu einer gewissen Höhe des Bahnertrages in aller Weise in der Mitte zwischen den Systemen des Staatsbaues einerseits und der Zinsengarantie andererseits und allen Vortheilen und Nachtheilen, die man für und gegen diese Systeme anführen mag.

Eine hier zu beantwortende sehr wichtige Frage ist aber die, ob mit einer Höhe der Betheiligung und der Opfer, wie sie der Staat bei Begründung der sächsisch-baierschen Bahn gewährt hat, das Zustandekommen der übrigen für nöthig erkannten sächsischen Eisenbahnen zu erreichen seyn wird?

Ein Hauptimpuls bei der schnellen Zeichnung der sächsisch-baierschen Actien war zweifelsohne der des Börsenspieles und der Hoffnung, mit einer kleinen Einlage große Gewinnste zu machen; es hat sich diese Hoffnung nicht realisirt, es sind bei dieser Bahn für die ersten Unterzeichner, anstatt der Gewinnste, Verluste gefolgt, und wenn gleich noch immer die Aussicht, mittelst einer kleinen Anzahlung einen verhältnißmäßig ansehnlichen Gewinn zu machen, ein Hebel bleiben muß für das Zustandekommen von Actiengesellschaften, so ist davon nach den gewonnenen Erfahrungen sicher in Zukunft doch nicht mehr so viel zu hoffen als früher, ohngeachtet des in neuerer Zeit ausserordentlich hohen Coursstandes vieler, ja der meisten deutschen Eisenbahnactien.

Weniger also die Darbietung einer Gelegenheit, mittelst kleiner Anzahlungen Actien zu erwerben und Gewinnste damit zu realisiren, wird, nach Ansicht der Deputation, für die Folge die Begründung der beabsichtigten Unternehmungen sichern, nicht auf Börsenspeculanten dabei vorzugsweise das Ab-

sehen zu richten seyn, als vielmehr auf Kapitalisten, die geneigt seyn möchten, ihre Fonds zu angemessenen Zinsen möglichst sicher anzulegen.

Man muß sich dabei vor Illusionen hüten und wohl erwägen, daß die Summe der müssig liegenden, nur auf eine Verwendung wartenden Kapitalien klein seyn, es demnach wesentlich darauf ankommen wird, Bedingungen zu stellen, welche Kapitalisten veranlassen können, die zeitherige Benutzung ihrer Kapitalien aufzugeben und die Dargebotene in Eisenbahnactien an deren Stelle zu setzen. — Ohngeachtet der Zinsfuß für die sächsischen Staatspapiere und Landrentenbriefe 3 — $3\frac{1}{3}$ Procent ist, so darf man durchaus sich nicht schmeicheln, große Summen zu Eisenbahnzwecken zu bekommen, wenn den Kapitalisten nicht eine sichere Aussicht auf einen höheren Zinsfuß gewährt wird. Auf das Ausland ist wenig zu rechnen, weil dort überall große Kapitalien zu Eisenbahnzwecken unter vortheilhaften Bedingungen für die Darleiher verlangt werden. In Sachsen aber sind noch viele Kapitalien mit 4 Procent und mindestens $3\frac{1}{2}$ Procent angelegt, und wenn nicht so viel oder mehr geboten wird, werden sie in der zeitherigen Verwendung bleiben.

Es läßt sich nicht verkennen, daß aus diesem Gesichtspuncte die einfache Garantie der Zinsen manches für sich hat und eben weil sie beinahe alle Gefahr einfach und bindend von den Kapitalisten auf den Staat überträgt, sehr geeignet ist, erstere für sich zu gewinnen. Hat man aber aus höheren Rücksichten sich gegen diese Modalität erklärt, so wird andererseits der Staat den Kapitalisten Bedingungen stellen müssen, welche in anderer Weise die Unsicherheit auf einen Zinsertrag von gewisser Höhe voraussichtlich möglichst beseitigen und für das, was von Gefahr noch bleibt, begründete Aussicht auf höhere Gewinne gewähren.

Läßt sich aber nach den gemachten Erfahrungen und dem großen Bedarf für Eisenbahnzwecke in allen Ländern nicht erwarten, daß für alle die in Sachsen noch zu erbauenden Eisenbahnen mit dem dem sächsisch-baierschen Unternehmen gewährten Maase der Begünstigungen jetzt noch auszukommen seyn wird, so liegt darin, falls man den Zweck will, zugleich die Nothwendigkeit, der Regierung Ermächtigung zu Erweiterung jener Begünstigungen zu ertheilen.

Die Deputation kann nach Lage der Sachen nicht umhin, diese Nothwendigkeit im Allgemeinen anzuerkennen, ohne damit die Ansicht aussprechen zu wollen, daß sie bei allen Bahnen und daß sie überall in gleichem Maase eintreten werde. — Anlangend namentlich die unbezweifelt zunächst in Frage kommende sächsisch-böhmische Bahn, so läßt sich wohl erwarten, daß bei der für diesen Tract in Aussicht stehenden großen Frequenz und dem guten Ertrag der mit ziemlicher Sicherheit für denselben vorausgesehen werden darf, nicht einmal die Höhe

der Begünstigungen erforderlich seyn werde, welche der sächsisch-baierschen Bahn gewährt worden sind, um Unternehmer dafür zu finden. — Sollte aber die hohe Staatsregierung rücksichtlich dieser Bahnstrecke in ein Vertragsverhältniß zu der leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie treten, so wäre sehr zu wünschen, daß diese Veranlassung benutzt würde, um die jener Compagnie durch das Decret vom 6. Mai 1835 für die leipzig-dresdner Bahn gewährten Concessionsbedingungen einer Revision zu unterwerfen und wo möglich rücksichtlich dieser Bahn ein Rückkaufsrecht für den Staat unter billigen Bedingungen vertragsmäßig festzustellen. Unter solcher Voraussetzung möchten nach Ansicht der Deputation dann jener Compagnie für den Tract von Dresden nach der böhmischen Grenze, falls sie ihn übernimmt, Begünstigungen zu gewähren seyn, wie sie für diese Bahnstrecke allein wohl weder nothwendig noch rathsam erscheinen dürften.

Wenn die Deputation sich enthält, der geehrten Kammer einen hierauf bezüglichen Antrag zu empfehlen, so geschieht dieß nach der Erklärung der Königlichen Herren Commissare, daß die Regierung mit dieser Ansicht einverstanden, sie bei den mit der leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie zu eröffnenden Verhandlungen fortwährend im Auge behalten werde. —

Rücksichtlich der übrigen in Sachsen unter Beihülfe des Staates noch zu begründenden Bahnunternehmungen, so läßt sich eine möglicherweise erforderliche Ausdehnung dieser Beihülfe in sehr verschiedener Weise denken; — es wird aber dabei vor Allem in Frage kommen:

a.) eine Betheiligung des Staates mit mehr als ein Viertheil oder resp. ein Drittheil des Anlagekapitals, unter Verzichtleistung auf eine Rente dafür bis zu einer gewissen Höhe des Gesammtertrages der Bahn;

b.) eine Verzichtleistung auf eine solche Rente zu Gunsten der übrigen Actionairs, in so lange für diese aus dem Bahnertrage nicht noch mehr als 4 Procent, z. B. $4\frac{1}{2}$ Procent für ihren Antheil erwachsen;

c.) eine Verzichtleistung auf ganzen oder theilweisen Wiederersatz der in schlechten Jahren Seiten des Staats gebrachten Opfer bei dem Zurückkauf der Bahnen durch den Staat;

d.) Zinsengarantie für eine gewisse Zeit, neben den zeither schon gewährten Begünstigungen;

e.) Darlehen mit oder ohne Zinsen.

Die hohe Staatsregierung spricht die Nothwendigkeit aus, daß sie Seiten der Stände, weder an eine bestimmte Art, noch eine bestimmte Höhe

der Staatsbetheiligung gebunden, vielmehr ihr die Ermächtigung ertheilt werde, je nach der Verschiedenheit der Verhältnisse in Beziehung auf die verschiedenen Bahnen und der Zeit, zu welcher sie gerade ins Leben treten sollen, die ihnen zu gewährenden Begünstigungen zu stipuliren.

Hat die Deputation im Allgemeinen anerkennen müssen, daß die Verhältnisse in Beziehung auf die einzelnen Bahnrichtungen verschieden seyn werden und in Beziehung auf die Gunst oder Ungunst des Publikums, für Eisenbahnunternehmungen gerade zur Zeit ihrer Begründung verschieden seyn können, daß ferner für Sachsen die Nothwendigkeit einmal feststeht, die verzeichneten Bahnen zu begründen, so liegt hierin, wie bereits bemerkt, zugleich das Anerkenntniß der Nothwendigkeit der Regierung für Maas und Modalität der Unterstützung nicht eine zu beschränkte, den Zweck zu sehr gefährdende Ermächtigung zu ertheilen. — Wäre die Deputation mit der hohen Staatsregierung rücksichtlich der relativen Zweckmäßigkeit der einen oder andern Staatsunterstützung des Eisenbahnwesens überhaupt verschiedener Meinung, so würde sie sich veranlaßt sehen müssen, ihrer geehrten Kammer eine strenge Begrenzung der auszusprechenden Ermächtigungen anzuempfehlen; — da aber dieß nicht der Fall ist, da die Deputation dieselben Ansichten über die vorzugsweise in's Auge zu fassende Art der Unterstützung hegt, als die Regierung und da Letztere nur dann theilweise davon abgehen, oder die Unterstützung erweitern will, wenn es zur Erreichung des Zweckes unumgänglich erforderlich ist, da ferner es sich zunächst nur um Vollziehung der mit auswärtigen Regierungen abgeschlossenen und abzuschliessenden Verträge handelt, und da endlich die Deputation bei der hohen Kammer wohl dasselbe Vertrauen zu der Umsicht der hohen Staatsregierung in Begründung dieser wichtigen Angelegenheit voraussetzen darf, welches sie selbst fühlt, so spricht sich die Deputation dahin aus, daß

1.) für die Vollziehung der mit auswärtigen Regierungen abgeschlossenen Verträge, die Regierung unter allen Umständen zu ermächtigen seyn werde,
2.) wenn dabei mit einer Betheiligung des Staats in weiter unten bezeichneter äusserster Grenze, Privatunternehmer nicht zu finden wären, die Regierung das System des exclusiven Staatsbaues in erneuerte sorgsame Erwägung ziehen möge,
3.) wegen der erst später zu bauenden Binnenbahnen die Bestimmung der Art der Ausführung künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorzubehalten sey. —

Die Deputation geht hierbei von den, auch von den königlichen Herren

Commissarien anerkannten Voraussetzung aus, daß immer zuerst und vorzugsweise diejenige Modalität der Staatsunterstützung in Frage kommen wird und soll, welche dem sächsisch-baierischen Unternehmen gewährt worden ist, daß, wenn voraussichtlich damit nicht auszukommen, dann zunächst das Maas dieser Unterstützung etwas zu erweitern, nicht aber die Modalität zu verändern seyn und daß erst dann, wenn auch damit das Unternehmen nicht begründet werden könnte, eine Aenderung in der Unterstützungsmodalität überhaupt eintreten würde.

Die Deputation setzt hierbei ferner voraus, daß bei der Wahl einer anderen Unterstützungsmodalität auf eine klare Uebersicht der Größe und Dauer der aus Staatskassen zu bringenden Opfer vorzugsweise Rücksicht genommen werden müsse, um so wenig als möglich Störung und Ungewißheit in die Voranschlagung des Staatshaushalts zu bringen.

Ueber die Grenze, innerhalb welcher überhaupt Bau durch Privaten unter Beihülfe des Staates höchstens noch zweckmäßig seyn möchte, giebt die Deputation ihr Gutachten dahin ab, daß, sollten die Umstände sich so gestalten, daß wider alle Erwartung äusserst mit einer Betheiligung des Staats bis zur Hälfte des Anlagekapitals incl. der Zinsen für die Bauzeit unter Verzichtleistung von Zinsen dafür, in so lange für die übrigen Actionairs nicht 4 Procent ausfallen und eine Zinsengarantie von 4 Procent für die ersten zehn Jahre die Unternehmung nicht in's Leben zu rufen wäre, dann jedenfalls der Bau auf Staatskosten, oder ein anderer Operationsplan überhaupt ganz wesentlich wieder in Frage kommen müsse.

Die Deputation hegt die Hoffnung, daß die Regierung gewiß nicht in den Fall kommen wird, diese Ausdehnung der Begünstigungen auszusprechen und ist der Ansicht, daß rücksichtlich der Bahnen nach dem Auslande der Regierung unter vorstehenden Voraussetzungen Ermächtigung zu ertheilen, diese aber nicht auf die Binnenbahnen auszudehnen seyn werde, welche in dieser Finanzperiode ohnehin nicht in Ausführung gelangen können, rücksichtlich welcher mithin keine Nothwendigkeit besteht, künftigen Erfahrungen und Entschliessungen vorzugreifen. —

Lassen sich, wie mit der hohen Staatsregierung die Deputation es hofft, mit Betheiligung von einem Drittel und zuzüglich der Zwischenzinsen bis $\frac{5}{12}$tel des Anlagekapitals Seiten des Staates die für nothwendig erachteten sächsischen Bahnen ins Leben rufen, so wird die Summe der aus Staatsmitteln erforderlichen Opfer nicht ausser Verhältniß zu den Kräften und dem Credite des Landes seyn. — Betrüge nach der Annahme weiter oben die Summe der erforderlichen Anlage-

kapitalien 20 — 22 Millionen Thaler, so würden davon auf den Staat **circa** 7 — 9 Millionen fallen, auf eine Reihe von 10 Jahren repartirt.

Die Summe der noch disponiblen Kassenüberschüsse aus der Finanzperiode $18\frac{36}{39}$ und der vorhergesehenen auf die Finanzperiode $18\frac{40}{42}$ beträgt **circa** 2 Millionen Thaler. Bei dem System der sächsischen Staatsregierung, einen mäßigen Voranschlag der Einnahmen und einen reichlichen der Ausgaben aufzustellen, dürften innerhalb der nächsten 10 Jahre mindestens 2 Millionen abermals aus den Kassenüberschüssen verfügbar werden; hierzu, nach dem weiter unten motivirten Vorschlage der Deputation, eine weitere Creirung von 1 Million Kassenbillets — betrüge in Summe **circa** 5 Millionen Thaler. — Hiernach würden, Falls die künftigen Stände sich für Verwendung etwaiger Kassenüberschüsse zu Eisenbahnen erklären, durch Anlehen nur noch 2, höchstens 4 Millionen Thaler aufzubringen seyn, was bei dem begründeten Credit des sächsischen Staats ohne alle Schwierigkeit und zu sehr mäßigen Zinsen successive zu bewirken seyn wird, selbst wenn unter Berücksichtigung der etwas weiter gestellten Ermächtigung eine noch etwas grössere Summe erforderlich würde. Da hiernach nur der Zinsen- und Tilgungsbedarf für die zinsbar aufzunehmenden Kapitale und eventuell eine zu leistende Zahlung auf die bedingt und auf einige Zeit auszusprechende Zinsengarantie auf das Ausgabe-**Budjet**, einwirken kann, dagegen wohl zu hoffen ist, es werde letzterer Fall sich nicht verwirklichen, vielmehr dem Staate eine Rente für seinen Antheil an dem Anlagekapitale der Eisenbahnen erwachsen, so kann die Deputation eine Besorgniß, als könnten die in Sachsen projectirten Unternehmungen den Staatshaushalt irgend erschüttern, durchaus nicht hegen.

Die Summe, welche höchstens in Frage gestellt werden kann, ergiebt sich, ohne daß es einer weiteren Berechnung bedürfte, aus obigen Zahlenverhältnissen von selbst.

In nicht sehr ferner Zukunft wird sicher das Land die Früchte productiv angelegter Kapitalien sammeln können, und selbst gänzlich abgesehen von allem indirecten Nutzen für die Staatskassen durch vermehrten Verkehr, das Eisenbahnwesen sich nicht auf dem Ausgabe- sondern dem Einnahme-**Budjet** eine Position bilden, besonders je nachdem die Finanzlage des Landes es gestatten wird, mit verhältnißmäßig kleinen Anleihen seinen Antheil an den für nothwendig erkannten Bauten zu bestreiten. —

C.

In welcher Zeitfolge?

Die mit auswärtigen Regierungen theils schon abgeschlossenen, theils in

nahe Aussicht gestellten Verträge und die dabei festgesetzten Fristen für die Ausführung der Bahnen nach dem Auslande geben die Zeitfolge für die Baue zunächst und von selbst an die Hand.

1.) Die sächsisch-baiersche Bahn ist in der Ausführung begriffen und muß bis 1. Juli 1847 vollendet und dem Betriebe übergeben seyn.
2.) Die sächsisch-östreichische Bahn muß vertragsmäßig im Frühjahr 1845, spätestens im Frühjahr 1846 in Angriff genommen und längstens am 1. August 1850 dem Betriebe übergeben seyn.
3.) Für die Bahn nach Schlesien werden die Ausführungsfristen unbezweifelt in der mit der Königlich Preussischen Regierung zu treffenden und in Verhandlung begriffenen Uebereinkunft festgestellt werden.

In dieser Reihefolge werden demnach die betreffenden Unternehmungen mit Unterstützung des Staates ins Leben zu rufen seyn. — Es bleiben dann noch übrig

4.) die Bahn von Leipzig nach Dürrenberg unter der in dem vorstehenden Bericht ausgesprochenen Voraussetzung;
5.) die Flügelbahn von Löbau nach Zittau für den Betrieb durch Pferdekraft;
6.) die Bahn von Riesa nach Chemnitz, (nach dem Gutachten eines Mitglieds von Chemnitz nach Zwickau, im Erwarten der Fortsetzung nach Dresden).

Der Zeitpunct für Ausführung der Dürrenberger Bahn ist ganz wesentlich bedingt von dem des Zustandekommens der großen thüringer Bahn und es wird aus den weiter oben entwickelten Gründen dieser wichtige kleine Tract sofort und unabhängig von anderen Bauten in Angriff genommen werden müssen, sobald der Anschluß an eine thüringer Bahn gesichert ist.

Die Pferdebahn von Löbau über Herrnhuth nach Zittau wird sich dem Baue der Hauptbahn anschliessen und derselben Compagnie überlassen werden müssen, mit welcher der Staat über den Bau der Hauptbahn in ein Vertragsverhältniß tritt. Es kann der Deputation nicht zweckmäßig erscheinen, diese kleine Flügelbahn, wenn auch der Zeitpunct ihrer Ausführung weitere Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten bleiben muß, von dem der Hauptbahn zu trennen, denn der Betrieb auf Haupt- und Flügelbahn werden so ineinander greifen müssen, und sind in dem Grade von einander abhängig, daß sie nothwendig in einer Hand bleiben müssen. Wollte aber der Staat nicht gleich von vorn herein die Ausführung der Flügelbahn in den Vertrag begreifen, den er mit einer Compagnie rücksichtlich der Hauptbahn abschliessen wird, so hätte diese es dann in der Hand, willkührliche und onerose Bedingungen deßhalb zu stellen.

Auch wird der baldige Nachbau der Flügelbahn aus dem Grunde zu wünschen seyn, weil sie den Nutzen der Hauptbahn sicher wesentlich erhöhen wird.

Die Deputation ist hiernach der Ansicht, daß der Gesellschaft für Erbauung der schlesischen Bahn der Bau einer Pferdebahn von Löbau nach Zittau, zu dem Zeitpunct, zu welchem die Regierung es verlangen werde, zur Bedingung zu machen sey.

Es bliebe nun die Riesa-Chemnitzer Bahn übrig. — Die Deputation mag nicht verkennen, daß es für die Landestheile, deren Interessen sich wesentlich an diese Bahn knüpfen und die ihre baldigste Ausführung dringend wünschen müssen, nachtheilig und schmerzlich sey, sich damit noch für einige Zeit zur Geduld gewiesen zu sehen und doch gestattet die nothwendige Rücksichtsnahme auf die Kräfte des Landes, nach Ansicht der Deputation, die sofortige, oder auch nur in dem Bereiche der laufenden Finanzperiode liegende Ausführung nicht.

Wie sehr auch die Deputation von dem Gefühle der Nothwendigkeit durchdrungen ist, die Eisenbahnanlagen mit Energie und nicht mit Lauigkeit anzufassen, so kann sie doch das Bauen und Experimentiren an zu vielen Orten zugleich, nicht bevorworten. Abgesehen von dem wichtigen Grunde, daß die Aufbringung der pecuniären Mittel — welchen Weg man auch wählen möge — ungleich schwieriger und kostspieliger seyn würde bei zu großem gleichzeitigen Bedarf, so ist zu berücksichtigen, daß bei der verhältnißmäßigen Neuheit des Eisenbahnwesens ein Ueberfluß an dazu verwendbaren technischen Personal keineswegs vorhanden ist, daß selbst die mit Vortheil zu verwendenden physischen Arbeitskräfte ihre nicht gar zu weite Grenze haben, daß ferner im Eisenbahnbau täglich noch Erfahrungen gemacht werden, die späteren Bauten zu Gute gehen, und endlich, daß es gewiß vortheilhafter ist, durch Vollendung einiger Hauptlinien deren volkswirthschaftlichen und finanziellen Nutzeffect vollständig zu sichern, als diese Vollendung durch den Bau an zu vielen Orten zugleich weiter hinauszuschieben und möglichenfalls gar zu gefährden.

Man würde dabei in den Fehler fallen, den man in Frankreich, gedrängt von Localansprüchen, begeht und schon nachtheilig empfindet.

Aus diesem Gesichtspuncte muß die Deputation die jedenfalls in die laufende Finanzperiode fallende von der nothwendigen Rücksicht auf die Verträge mit dem Auslande zunächst gebotene Begründung und Angriffnahme zweier neuer Hauptlinien — der östreichischen und der schlesischen — neben der im Baue begriffenen baierischen für in der Zeit vollständig genügend halten und kann sich für etwas Weiteres rücksichtlich der nächsten Zukunft nicht verwenden.

Andererseits dürfen die Landestheile, rücksichtlich welcher die Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung einmal anerkannt ist, gewiß die gerechte Erwartung hegen, daß man sie damit nicht auf eine ganz unbestimmte Zukunft hinaus vertrösten werde. Es müßte eine solche Unsicherheit von dem entmuthigendsten und nachtheiligsten Einfluß seyn, und wenn die Deputation entschieden der Ansicht ist, daß das von ihr begutachtete Eisenbahnsystem überhaupt nur als Ganzes aufgefaßt und gerechterweise kein Glied davon getrennt werden dürfe, so muß sie eine Bestimmung in der Zeit der Ausführung auch für erforderlich halten, wenn jenes Anerkenntniß nicht den hauptsächlichsten Werth verlieren soll.

Es ließe sich hierbei die Frage aufstellen und sie ist in der Deputation erörtert worden, ob Erklärungen in dieser Beziehung über die Dauer der laufenden Finanzperiode hinaus zweckmäßig seyen und überhaupt abgegeben werden könnten.

Wollte man diese Frage verneinen, so würde man damit zugleich die Möglichkeit beseitigen, irgend ein über die Dauer einer Finanzperiode hinausgehendes Unternehmen zwischen Regierung und Ständen zu vereinbaren; man würde nicht den Bau eines tiefen Stollns, nicht einen Tilgungsplan für eine Anleihe haben aussprechen dürfen, weil möglicherweise eine künftige Ständeversammlung andere Ansichten darüber haben könnte. Es sind die bezüglichen Bestimmungen der Verfassungs-Urkunde zeither weder so verstanden, noch praktisch so vollzogen worden, und die Deputation hat geglaubt ohne dem Bewilligungsrecht einer künftigen Ständeversammlung rücksichtlich der Höhe und Modalität der Aufbringung der Mittel, das ihr jedenfalls bleiben muß, zu nahe treten zu wollen, doch das für Sachsen aufgestellte Eisenbahnsystem im Ganzen ihrer Begutachtung unterwerfen zu dürfen, wenn gleich sie eine Wirkung über die Dauer der laufenden Finanzperiode hinaus umfaßt. In der That würde auch ausserdem die Deputation im Gefühle der Gerechtigkeit für alle Landestheile sich behindert gesehen haben, für eine Unterstützung des Staats für Eisenbahnen nach irgend einer Richtung hin sich zu verwenden, wenn sie es nicht gleichzeitig für alle thun sollte, rücksichtlich welcher sie die Nothwendigkeit des Baues anerkannt hat, wenn sie auch nicht alle gleichzeitig gebaut werden können.

Die hohe Staatsregierung spricht in der Vorlage (Seite 68) die Ansicht aus, daß, vorausgesetzt die Ausführung der sächsischen Eisenbahnen werde nicht durch politische Ereignisse gestört und der Staat brauche sich nicht in anderer und unmittelbarerer Weise dabei zu betheiligen als jetzt in seiner Absicht liege, diese Ausführung innerhalb zehn Jahren, wenn irgend thunlich, vollendet seyn müsse. —

Die Gesammtlänge der mit Unterstützung des Staates zu bauenden Eisenbahnen beträgt in runder Zahl 50 Meilen und da bereits seit 2 Jahren der Bau begonnen hat, so würde, wenn für die Vollendung 10 Jahre von jetzt an festgesetzt werden, ein Gesammtzeitraum von 12 Jahren dazu bestimmt seyn. — Belgien hat für seine 75 Meilen Staatsbahnen 10 Jahre gebraucht, Preußen nimmt sich vor 220 bis 250 Meilen in 15 Jahren auszuführen.

Hiernach erscheint — wenn auch die Verhältnisse der genannten Länder von denen des unsrigen sehr verschieden sind — doch eine Ausführung von etwas über 4 Meilen jährlich (ohngefähr das was vertragsmäßig auf der sächsisch-baierischen Linie geleistet werden muß) nicht als zu hoch. Andererseits würde aber die Deputation für die Feststellung eines kürzeren Zeitraums sich ebenfalls nicht verwenden können, weil immerhin für die Ausführung von 4 Meilen durchschnittlich mehr als $1\frac{1}{2}$ Millionen jährlich, wenn auch nicht aus Staatskassen doch überhaupt erforderlich seyn werden und weil jedenfalls es vorzuziehen ist, einen etwas weiteren, möglicherweise in Wirklichkeit abzukürzenden Zeitraum festzustellen, als einen kürzeren, unsichere Hoffnungen erweckenden und leicht nicht einzuhaltenden.

Nach allem Vorstehenden giebt die Deputation ihr Gutachten dahin ab, daß im Einverständniß mit der hohen Staatsregierung die Ausführung der mit Unterstützung des Staates zu erbauenden Eisenbahnen in der vorstehend bezeichneten Reihenfolge vorzunehmen und unter den in der Vorlage ausgesprochenen Voraussetzungen, so wie anlangend die nicht auf Verträgen beruhenden Bahnen, vorbehaltlich der Bewilligung der Mittel durch die künftigen Ständeversammlungen binnen zehn Jahren von jetzt an zu beendigen seyn werde.

Die Deputation wendet sich nun nach Maasgabe der Vorlage Seite 68 zu dem eigentlichen Plane der hohen Staatsregierung und zu den Seiten der Ständeversammlung abzugebenden Erklärungen. —

Zu 1.

Unter Berücksichtigung alles Vorstehenden beantragt die Deputation, ohne daß es einer weiteren Motivirung deßhalb bedürfte, die Erklärung rücksichtlich des aufzustellenden Eisenbahnsystems wie folgt, abzugeben:

Das unter Mitwirkung des Staats auszuführende sächsische Eisenbahnsystem begreift, neben der schon bestehenden leipzig-dresdener Eisenbahn:

a.) für den Betrieb durch Dampfkraft.

1.) eine Bahn von Leipzig über Altenburg, Werdau und Plauen nach der baierischen Grenze bis Hof, einschließlich einer Seitenbahn von Werdau nach Zwickau, (sächsisch-baierische Bahn);

2.) eine Bahn von Dresden über Pirna nach der böhmischen Grenze bei Niedergrund, (sächsisch-böhmische Bahn);

3.) eine Bahn von Dresden über Bautzen und Löbau, nach der preussischen Grenze in der Richtung auf Görlitz, (sächsisch-schlesische Bahn);

4.) eine Bahn zur Verbindung von Leipzig mit der projectirten thüringischen Eisenbahn, (leipzig-dürrenberger Eisenbahn);

5.) eine Bahn von Chemnitz nach Riesa;

b.) für den Betrieb durch Pferdekraft.

6.) eine Bahn zur Verbindung der südlichen Oberlausitz von Zittau ab, mit der sächsisch-schlesischen Bahn; (Flügelbahn von Löbau nach Zittau).

Von dieser Erklärung weicht jedoch der Separatvotant bei 5. ab, indem er die Bahn von Zwickau nach Dresden, statt von Chemnitz nach Riesa beantragt.

Zu 2.

Die Nothwendigkeit der Ausdehnung des Expropriationsrechtes auf sämmtliche vorstehend genannte Linien, insoweit es dafür nicht besteht, ergiebt sich von selbst und die Deputation beantragt, die Ermächtigung dazu für die Regierung in der von ihr selbst vorgeschlagenen Fassung sub 2. Seite 69 auszusprechen.

Zu 3.

Die gutachtliche Erklärung über die für die Eisenbahnverbindung des Erzgebirges zu wählende Richtung ist in Vorstehendem und durch die Aufnahme der Linie Chemnitz-Riesa in das sächsische Eisenbahnsystem bereits enthalten.

Die Mehrheit der Deputation rathet aber hier den von ihr weiter oben vorgeschlagenen und motivirten Antrag einzuschalten:

„Das, durch Gesetz vom 10. August 1837 ausgesprochene Expropriationsrecht auf der Linie Zwickau-Chemnitz ist aufzuheben."

Zu 4.

Die Deputation hat weiter oben entwickelt, aus welchen Gründen sie keinen großen Werth auf eine Bestimmung legen könne, welche die Orte Zittau und Herrnhuth verpflichtet einen Actienantheil an der Flügelbahn Zittau-Löbau

mit allen Rechten der übrigen Actionairs, ausser dem des Verkaufs der Actien innerhalb einer gewissen Zeit, zu übernehmen. Zudem ändern sich die Verhältnisse und der Geldbedarf für diese Flügelbahn so wesentlich, Falls, nach dem Gutachten der Deputation, sie nur für den Betrieb durch Pferdekraft hergestellt wird, daß die fernere Geneigtheit der genannten Orte zu einem solchen Beitrag wohl zweifelhaft erscheint. Die Deputation kann aber auch nicht der Ansicht seyn, daß die Erfüllung eines anerkannten Bedürfnisses für den betreffenden Landestheil von der, vielleicht von localen Verhältnissen bedingten Geneigtheit oder Nichtgeneigtheit der genannten beiden Orte zu Uebernahme einer Actiensumme abhängig gemacht werde, und rathet deßhalb ihrer verehrten Kammer die sub 4. von der hohen Staatsregierung vorgeschlagene Bedingung nicht auszusprechen.

Zu 5.

In Uebereinstimmung mit ihrem vorstehenden Gutachten rathet die Deputation, über den hier ausgesprochenen Grundsatz, rücksichtlich der auf Staatsverträgen beruhenden Bahnen, sich in der von der hohen Staatsregierung vorgeschlagenen Fassung zu erklären, rücksichtlich der Binnenbahnen aber spätere Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorzubehalten.

Hiernach würde Punct 5. wie folgt lauten:

„Die Anlegung und der Betrieb der unter 1. genannten Eisenbahnen, rücksichtlich welcher Verträge mit auswärtigen Regierungen bestehen oder im Laufe der jetzigen Finanzperiode abgeschlossen werden, wird Privatunternehmern überlassen, insoweit nöthig, unter angemessener Unterstützung und Mitwirkung Seiten des Staats. Die Modalität der Ausführung der nicht auf Staatsverträgen beruhenden Bahnen bleibt künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten."

Zu 6.

Die hier ausgesprochene Beihülfe des Staates zu den Eisenbahnunternehmungen ist in einigen Bestimmungen wesentlich grösser, als die der sächsisch-baierischen zugestandene, in einer anderen dagegen beschränkter. —

Grösser ist sie, insofern:

1.) der Staat unter Verzichtleistung auf Dividende für seinen Antheil, so lange die übrigen Theilnehmer nicht einer Rente von 4 Procent für ihren Antheil geniessen, sich anstatt wie bei der sächsisch-baierschen Eisenbahn, mit dem vierten, hier mit dem dritten Theile des erforderlichen Anlage-

kapitales — ausser dem bei beiden Bahnen abzüglich des Gewinnstes der Streckenfahrten zugestandenen Zinsenvorschusses während der Bauzeit — betheiligen will;

2.) der Staat hier nicht, wie bei der sächsisch-baierischen Bahn, die Beschränkung ausspricht, daß seine Verbindlichkeit des vorerwähnten bedingten Zurückstehens von einem Dividendengenuß für seinen Antheil erlöschen soll, Falls die Bahn während fünf auf einander folgender vollen Betriebsjahre auf das ganze Anlagekapital, abzüglich aller Betriebs- und Unterhaltungskosten, einen durchschnittlichen Reinertrag von 4 Procent jährlich gewährt habe;

3.) der Staat hier für die Actionairs eine Zinsengarantie von 4 Procent auf 5 Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnlinie ausspricht, während eine solche Garantie für die sächsisch-baierische Bahn gar nicht stattfindet. —

Beschränkter ist sie dagegen, insofern der Staat sich das Recht stipulirt, schon nach 15jährigem Bestehen der Bahn die Actien gegen Zahlung des Nennwerthes ganz oder theilweise zurückzukaufen, während bei der sächsisch-baierischen Bahn der Staat erst nach deren 25jährigen vollen Betrieb ein solches Recht geltend machen darf und dann die Actionaire jedenfalls nach dem Nennwerthe zu entschädigen hat, Falls die Bahn 4 Procent oder weniger Reinertrag gewährt hat, ihnen aber eine höhere Entschädigung gewähren muß, Falls der Bahnertrag in zehnjährigem Betrieb, von welchem der höchste und niedrigste Jahresertrag auszuscheiden ist, 4 Procent überstiegen hat. (Siehe die näheren Bestimmungen hierüber Seite 76 der Decretsbeilage.) —

Nach den von der Deputation in vorliegendem Bericht niedergelegten Ansichten über die zweckmäßigste Beihülfe des Staates bei Eisenbahnunternehmungen, nach dem von ihr ausgesprochenen Anerkenntniß, daß mit der Höhe der bisherigen Beihülfe nicht allenthalben mehr auszukommen seyn werde, ist sie mit den Bestimmungen Punct 6. a. b. c. und d. einverstanden. Dagegen glaubt die Deputation die Bestimmung sub 6. e. nicht in der vorgeschlagenen Weise bevorworten zu dürfen. So gern sie anerkennt, daß es für den Staat von Werth seyn müsse, sich ein Rückkaufsrecht der Bahnen in nicht zu entfernter Zukunft vorzubehalten, so muß es ihr doch scheinen, als gehe er zu weit und gefährde den Zweck, wenn er die Actionaire bedrohe, schon nach 15jährigem Bestehen ein solches Recht geltend zu machen und ihnen zwar den Nennwerth der Actien, aber in keinem Falle, auch bei sehr guter Rentabilität der Bahn, irgend etwas mehr zu gewähren. Die Deputation fürchtet, es werde eine solche Bestimmung vorzugsweise von der Ac-

tienbetheiligung abhalten, da jeder Actionair die Besorgniß hegen müßte, daß der Staat, Falls die betreffende Bahn schlechte Rechnung gebe, sie in den Händen der Actionairs lassen, Falls sie aber gut rentire, sich beeilen werde, lediglich unter Vergütung des Nennwerthes, sie selbst zu übernehmen. Die Perspective auf Gewinn für die Actionaire, als Gegensatz für übernommenes Risico, würde nach Ansicht der Deputation in Zeit und Umfang — besonders, da erfahrungsmäßig die Eisenbahnen meist erst mit längerer Ausbildung der Verkehrsverhältnisse an Ertrag zunehmen, in der That zu beschränkt seyn, um einen ausreichenden Anreitz zur Betheiligung übrig zu lassen. Auch kann die Deputation, welche in dem Rückkaufsrecht für den Staat hauptsächlich nur die gegebene Möglichkeit finden kann, Veranstaltungen, die er jetzt aus guten Gründen trifft, wieder rückgängig zu machen, kaum annehmen, daß nach 15 Jahren schon das Gewicht jener Gründe sich so vermindert haben sollte, um diese Möglichkeit nach so kurzer Zeit in so hohem Grade wünschenswerth erscheinen zu lassen, daß sich namhafte Opfer in der Gegenwart, die in der einen oder andern Weise dafür dargeboten werden müßten, rechtfertigen ließen.

Aus diesen Gründen hält die Deputation die der sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie gestellten Rückkaufsbedingungen für angemessener und für den gegebenen Zweck wesentlich förderlicher. Ohne deßhalb einige Modificationen im Interesse des Staats hierbei ausschliessen zu wollen, für welche die Regierung, falls sie selbige für ausführbar hält, ja immer freie Hand behält, glaubt sie ihrer geehrten Kammer die unveränderte Annahme von Punct 6. a. b. c. und d., für den Punct 6. e. aber folgende Fassung vorschlagen zu müssen:

> „Dagegen stipulirt sich derselbe das Recht des Rückkaufs der Bahn nach den für die sächsisch-baierische Bahn in der Erklärung vom 24. April 1841. Punct 6. festgestellten Grundsätzen."

Für im Interesse des Staats bei der Art seiner Mitwirkung bei den Eisenbahnen wesentlich erforderlich hält die Deputation, daß den Gesellschaften die successive Bildung eines angemessenen Reservefonds für ausserordentliche Zwecke, aus den Erträgnissen über 4 Procent des Anlagekapitals, zur Pflicht gemacht werde, wie es bei dem sächsisch-baierischen Unternehmen geschehen ist, und die Deputation wird sich weiter unten einen bezüglichen Antrag gestatten.

Zu 7.

Nach vorstehender Entwickelung muß sich die Deputation gegen Annahme dieses Punctes erklären, in der festen Ueberzeugung, daß das, für Ausdehnung

des Rückkaufsrechts des Staates, auf einen um 10 Jahre kürzeren Zeitraum und auf den Nennwerth der Actien gebotene Compelle einer fünfjährigen Zinsengarantie von 4 Procent, gewiß nicht ausreichend seyn würde, um die sächsisch-baierische Eisenbahncompagnie zu bestimmen, auf einen derartigen Vorschlag einzugehen. Die Deputation ist der Ansicht, daß es bei den ursprünglichen Bestimmungen wohl bewenden könne, und hat dazu auch noch den Grund, daß sie selbst den Schein entfernen möchte, als könne die Regierung den ihr gesicherten Einfluß auf die Entschliessungen und Maasnahmen der Actiengesellschaften je zu deren Annahme einer spätern Restriction der ihnen ursprünglich zugestandenen Begünstigungen benutzen wollen.

Die Deputation beantragt deßhalb die Ablehnung des Punct 7. aufgestellten Princips.

Zu 8. und 9.

Unter Bezugnahme auf das weiter oben enthaltene Gutachten der Deputation beantragt dieselbe: „die in diesen beiden Puncten erlangte Ermächtigung in folgender Begränzung und Fassung auszusprechen:

„Der Inhalt des Punct 6. der Decretsbeilage bildet zwar im Allgemeinen die Norm für die den Unternehmern von Eisenbahnen vom Staate zu gewährende Zugeständnisse und Begünstigungen, ohne jedoch Modificationen der Letzteren auszuschliessen, wenn die Erreichung des Zweckes dadurch bedingt seyn sollte.

Jedenfalls ist die Regierung ermächtigt, alle diejenigen Maasregeln zu ergreifen, welche zur pünctlichen Ausführung der mit den Nachbarstaaten wegen der **sub 1.** bezeichneten Bahnlinien abgeschlossenen oder noch abzuschliessenden Verträge und zur Erfüllung der darin von der Regierung übernommenen Verbindlichkeiten erforderlich seyn werden.

Wenn aber die Ständeversammlung der Ansicht ist, daß das System des Staatsbaues in erneuerte sorgsame Erwägung zu ziehen seyn werde, Falls in äusserster Gränze mit einer Betheiligung des Staates bis zur Hälfte des Anlagekapitals **incl.** der Zinsen für die Bauzeit unter Verzichtung von Dividende dafür in so lange für die übrigen Actionairs nicht 4 Procent ausfallen, und nächstdem einer Zinsengarantie von 4 Procent für die ersten zehn Jahre die Begründung der Bahnen durch Privatunternehmer nicht zu erreichen seyn sollte, so überläßt sie rücksichtlich der Bahnlinien, wegen welcher Verträge mit dem Auslande abgeschlossen seyn werden, diese Erwägung und die darnach zu treffenden Entschliessungen vertrauensvoll der hohen Staatsregierung, während nach Punct 4. die Bestimmung der Mittel und Wege zu Ausführung

der nicht auf Staatsverträgen beruhenden Bahnen, künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten bleibt."

Zu 10.

Nach dem in vorstehenden Bericht abgegebenen Gutachten würde dieser Punct, wie folgt, abzufassen seyn:

„Die Punct 1. genannten Eisenbahnen sollen, sobald es die Umstände bei jeder einzelnen gestatten oder erheischen, in Angriff genommen und, wo irgend thunlich, bis zu Ende des Jahres 1852 vollendet werden.

Die Bestimmung der Reihefolge der Bauführungen und die Vertheilung der verschiedenen Bahnen und Bahnstrecken auf die einzelnen Baujahre wird von dem Gesichtspuncte aus erfolgen, daß auf Erfüllung der mit den Nachbarstaaten rücksichtlich gewisser Bahnlinien abgeschlossenen Verträge zunächst Bedacht zu nehmen sey, und der Bau der inneren Verbindungsbahnen erst nach Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel durch die künftigen Ständeversammlungen, so wie nach vollständiger Sicherung der Ausführung der Bahnen nach dem Auslande zu erfolgen habe."

Die Deputation glaubt, daß nach der gegenwärtigen Sachlage der weitere Zusatz Seite 72 der Decretsbeilage:

„Anlangend insbesondere ——— nach den Umständen gesichert erscheint"

wegbleiben könne. — Es ist mit Sicherheit zu hoffen, daß rücksichtlich der schlesischen Bahn demnächst ein Vertrag mit der Königlich preussischen Regierung abgeschlossen werden wird; — kommt er aber wider alles Erwarten nicht zu Stande, so müßten sich wohl kaum zu beseitigende Hindernisse gefunden haben und in diesem Falle würde sich die Deputation nicht für einen Bau bis an die preussische Grenze verwenden können. Es würde vielmehr dann die oberlausitzer Bahn in die Kategorie einer Binnenbahn zurückfallen und rücksichtlich ihrer wirklichen Ausführung weiterer Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten bleiben müssen.

Zu 11.

Nach der in vorstehendem Berichte enthaltenen Berechnung der Deputation, beträgt der Gesammtvoranschlag für die sächsischen Eisenbahnen 20 — 22

Millionen Thaler einschließlich der Zinsen während der Bauzeit. — Die Deputation nimmt zur Sicherheit letztere Summe an

	22,000,000 Thaler.
Hiervon ab die sächsisch-baierische Bahn, für welche weiter unten separate Rechnung folgt . .	8,000,000 "
	14,000,000 Thaler.
Die Zinsen während der Bauzeit	800,000 "
	13,200,000 Thaler.

Angenommen, der Staat betheilige sich hierbei mit einem Drittheil, so

betrüge dieß	4,400,000 Thaler.
Die Zinsen während der Bauzeit	800,000 "
	5,200,000 Thaler.

Die Regierung veranschlagt den Bedarf zu $5\frac{1}{2}$ Millionen Thaler und die Differenz beruht auf dem von der Deputation abgegebenen Gutachten wegen der erzgebirgischen und der zittau-löbauer Bahn. In Berücksichtigung der unbezweifelt bald eintretenden Nothwendigkeit, manche Tracte mit Doppelgleisen zu versehen, nimmt indessen die Deputation den Voranschlag zu 5,500,000 Thaler an.

Die Gesammtkosten der sächsisch-baierischen Bahn werden präsumtiv laut Decretsbeilage betragen

	8,000,000 Thlr.	— —
ab muthmaaslicher Bedarf der Zinsenvorschüsse	600,000 "	— —
	7,400,000 Thlr.	— —
Hiervon Antheil der Regierung	1,850,000 "	— —
Hierzu gedachte Zinsenvorschüsse	600,000 "	— —
	2,450,000 Thlr.	— —
Hiervon ab das von der Herzoglich Sächsisch Altenburgischen Regierung beizutragende ein Fünftheil	490,000 "	— —
	1,960,000 Thlr.	— —

präsumtiver Bedarf für die sächsisch-baierische Bahn.

Gesammtbedarf für die sächsischen Eisenbahnen hiernach

7,460,000 Thlr. — —

oder in runder Summe $7\frac{1}{2}$ Millionen Thaler, falls die Betheiligung des

Staates auf ein Drittel des Anlagekapitales und der Zinsenvorschüsse während der Bauzeit beschränkt bleibt.

Hierzu sind vorhanden: Rest der verfügbaren Kassenüberschüsse aus den Finanzperioden $18\frac{37}{39}$ und $18\frac{40}{42}$ laut allerhöchsten Decretes vom 21. November vorigen Jahres und der unter **B.** hier beigefügten Uebersicht

	1,933,229 Thlr.	18 ngr.	4 pf.
oder in runder Summe	2,000,000 „	— „	— „
Hierzu nach den bisherigen Erfahrungen muthmaasliche Ersparnisse und Mehreinkommen in den drei Finanzperioden $18\frac{43}{52}$, vorbehältlich, daß die künftigen Ständeversammlungen sich für deren Verwendung zu Eisenbahnzwecken erklären, ...	2,000,000 „	— „	— „
Nach dem weiter unten folgenden Gutachten der Deputation Vermehrung der Kassenbilletschuld um	1,000,000 „	— „	— „
	5,000,000 Thlr.	— ngr.	— pf.

so daß unter Voraussetzung der Richtigkeit der von der Deputation supponirten ferneren Verwaltungsüberschüsse eine Vermehrung der verzinslichen Landesschuld lediglich um $2\frac{1}{2}$ Millionen Thaler erforderlich werden würde.

Der muthmaasliche Bedarf für die laufende Finanzperiode stellt sich wie folgt:

Für die sächsisch-baierische Eisenbahn nach obiger Berechnung in **Summa**	1,960,000 Thlr.	— —
ab:		
muthmaaslich hiervon auf das Jahr 1846 fallend	300,000 „	— —
	1,660,000 Thlr.	— —

Der muthmaasliche Bedarf von $5\frac{1}{2}$ Millionen Thaler für die übrigen Bahnen auf die neun Jahre 1844 — 1852 vertheilt, würde jährlich 600,000 Thaler betragen. Es treffen davon auf die Jahre 1844 und 1845

	1,200,000 Thlr.	— —
	2,860,000 Thlr.	— —

Uebertrag: 2,860,000 Thlr. — —
mindestens zu Verfügung der Regierung zu stellen;

ab:

Disponible Kassenbestände laut obiger Angabe, 1,933,229 » — —

bleiben 926,771 Thlr. — —

zu beschaffen.

Zu Deckung des hier berechneten Bedarfes beantragt die hohe Staatsregierung die sub 11. der Decretsvorlage aufgeführten Ueberweisungen und Ermächtigungen; die Deputation beehrt sich in Folgendem ihr Gutachten über jeden einzelnen Punct abzugeben.

a.) die Verwaltungsüberschüsse aus der Finanzperiode $18\frac{37}{39}$ und $18\frac{40}{42}$ betreffend.

Die hohe Staatsregierung beantragt sämmtliche nach Abzug der für andere Zwecke ausgesprochenen Bewilligungen verbleibende Ueberschüsse zu Eisenbahnzwecken zu bestimmen. Die Summe beträgt, wie oben berechnet,

1,933,229 Thlr. 18 ngr. 4 pf.

Es läßt sich nicht verkennen, daß durch die Verwendung currenter Einnahmen — der Kassenüberschüsse — für Eisenbahnzwecke die Gegenwart große Opfer für die Zukunft bringt, ja daß manche Rücksichten wohl dafür sprechen könnten, Kassenüberschüsse durch Abgabenerlasse den Steuerpflichtigen zurückzugeben, die Opfer für die Eisenbahnen aber mittelst Anleihen der Zukunft aufzubürden, die auch, mehr noch als die Gegenwart, die Früchte davon sammeln wird.

Die Deputation hat aber schon bei einer anderen Veranlassung, ohne Widerspruch in ihrer geehrten Kammer zu finden, sich gegen eine so strenge Abrechnung zwischen Gegenwart und Zukunft ausgesprochen und sie muß es auch bei der vorliegenden Angelegenheit thun. In dem Genusse, welchen die Gegenwart aus so unendlich vielen Schöpfungen der Vergangenheit zieht, liegt gewiß die Verpflichtung für sie, auch für die nachfolgenden Generationen zu arbeiten, zumal in einer Zeit, über welche die Segnungen des Friedens verbreitet sind. Und in welcher wichtigeren, nützlicheren und nothwendigeren Angelegenheit könnte sie es thun, als in der des Eisenbahnwesens, welche dem Vaterlande die Fortdauer seiner Handels- und Fabrikthätigkeit mit allen ihren wohlthätigen Folgen für Ackerbau und Grundbesitz sichern und gewiß schon der allernächsten Zukunft gedeihliche Früchte bringen wird? Wenn es sich bei alledem darum handelte, Steuern auszuschreiben, um Eisenbah-

nen daraus zu bauen, so möchte das Ergebniß einer dießfallsigen Erwägung wohl ein anderes seyn, als da nur die Verwendung verfügbarer Kassenüberschüsse in Frage und die Wahl gegeben ist, sie für einen naheliegenden und nothwendigen Staatszweck zu bestimmen, oder sie den Steuerpflichtigen zurückzugeben und für jenen Zweck neue Schulden zu machen. In Baiern, Würtemberg, Hannover, hat man die Ueberschüsse aus früheren Finanzperioden zu Eisenbahnzwecken bestimmt. Die unterzeichnete Deputation hat geglaubt, aus diesen Ueberschüssen zunächst einige Erleichterung für die Steuerpflichtigen bevorworten zu müssen, und aus dieser Ansicht ist der in dem Steuer-**Provisorio** ausgesprochene Abgabenerlaß hervorgegangen. Wie wünschenswerth aber auch rücksichtlich der vielfach im Lande herrschenden Geschäftsstockung und Noth eine grössere Erleichterung der Steuerpflichtigen seyn würde, so glaubt die Deputation doch hierbei aus den weiter oben ausgesprochenen Gründen und bei den vorliegenden dringenden Finanzbedürfnissen, nicht weiter gehen zu dürfen. Werden weitere Bewilligungen für andere Zwecke auf die Kassenüberschüsse nicht ausgesprochen, so bleibt die obenangeführte Summe von 1,933,229 Thlr. 18 ngr. 4 pf. aus den Kassenüberschüssen verfügbar und die Deputation muß deren Verwendung zu den als nothwendig anerkannten Eisenbahnbauten bevorworten. Die Deputation glaubt hierbei der geehrten Kammer eine ihr von dem hohen Finanzministerio gewährte Uebersicht der Entstehung und Verwendung der verfügbaren Kassenbestände seit 1834 nicht vorenthalten zu dürfen und fügt sie **sub C.** bei.

b.) Die etwa im Laufe der Finanzperiode $18\frac{43}{45}$ entstehenden Verwaltungsüberschüsse betreffend.

Hat auch die Deputation sich für Verwendung der vorhandenen Kassenüberschüsse aus früheren Finanzperioden zu Eisenbahnzwecken ausgesprochen, so glaubt sie doch eine gleiche definitive Bestimmung der in der laufenden Finanzperiode sich bildenden Verwaltungsüberschüsse ablehnen zu müssen. Es läßt sich mit großer Wahrscheinlichkeit voraussehen, daß — falls die Kammern sich für die weiter unten beantragte Vermehrung der Kassenbillets erklären, die Regierung weitere Mittel in der laufenden Finanzperiode nicht bedürfen werde, mithin die bewilligten neueren Kassenüberschüsse zu Eisenbahnzwecken erst wirkliche Verwendung in einer künftigen Finanzperiode finden würden, rücksichtlich welcher die Frage für Beschaffung von Mitteln wohl künftiger Vereinbarung überlassen bleiben kann. Es läßt sich aber ferner die Höhe der in laufender Finanzperiode etwa sich bildenden Kassenüberschüsse nicht übersehen und bei der in Voraus auszusprechenden Ver-

willigung würde die Ständeversammlung über eine Summe verfügen, die sie gar nicht kennt. Es ist ferner im Augenblick noch nicht zu übersehen, ob rücksichtlich der nächsten Finanzperiode nicht andere ausserordentliche, nicht minder dringende Staatsbedürfnisse sich ergeben möchten, die dann durch Steuern aufgebracht werden müßten, falls über alle Kassenüberschüsse bereits im Voraus verfügt ist, und endlich möchte die Deputation, anscheinend ohne Nothwendigkeit, den Ansichten der künftigen Ständeversammlung über die Räthlichkeit überhaupt, Verwaltungsüberschüsse zu Eisenbahnzwecken zu verwenden, nicht vorgreifen.

Andererseits könnte allerdings die Regierung, möglicher Weise wenigstens, in den Fall kommen, auch in laufender Finanzperiode noch Mittel für Eisenbahnzwecke zu brauchen, und es würde nach Ansicht der Deputation nicht gerathen seyn, sie durch Verweigerung der Ermächtigung, die in dieser Finanzperiode etwa sich bildenden Ueberschüsse wenigstens vorläufig dazu zu verwenden, in die Nothwendigkeit zu bringen, Geld auf Zinsen aufzunehmen, während es doch in der Staatskasse läge.

Aus diesen Erwägungen wird die Deputation beantragen:

> die hohe Staatsregierung zwar zu ermächtigen, erforderlichen Falls die in der laufenden Finanzperiode etwa sich bildenden Verwaltungsüberschüsse vorläufig theilweise oder ganz zu Eisenbahnzwecken zu verwenden, deren definitive Bestimmung für diesen Zweck aber der Vereinbarung zwischen der hohen Staatsregierung und der nächsten Ständeversammlung vorzubehalten.

c.) Die Vermehrung der Kassenbillets betreffend.

Die hohe Staatsregierung beantragt die bereits bestimmten 3 Millionen Thaler Kassenbillets noch um eine halbe Million Thaler zu vermehren, falls sie es nach dem Stande der politischen Verkehrs- und sonstigen Verhältnisse für angemessen erachte.

Die Deputation hat sich um so mehr für verpflichtet erachtet, die Frage über Vermehrung der unverzinslichen Staatsschuld — der Kassenbillets — einer sorgsamen Erwägung zu unterwerfen, als — während einerseits die Regierung unverkennbar mit Widerstreben das Papiergeld vermehrt, von mancher anderen Seite diese Vermehrung eifrig bevorwortet, ja die Ansicht ausgesprochen wird, es sey ausführbar und zweckmäßig die sämmtlichen für Eisenbahnzwecke in Sachsen erforderlichen Mittel durch ein unverzinsliches auf den Inhaber lautendes Papier — Kassenbillets — zu beschaffen.

Es ist nicht zu leugnen, daß eine solche Beschaffung für den Augenblick sehr ansprechend und vortheilhaft seyn würde, insofern sie den Staat aller pe-

cuniären Opfer — in Steuern oder Aufnahme verzinslicher Darlehne — überhöbe. Allein muß schon die Deputation die Ausführbarkeit einer solchen Maasregel in Abrede stellen, so hat sie es eben so wohl rücksichtlich der Räthlichkeit zu thun.

Papiergeld ist nichts anderes, als eine, jeden Augenblick zahlbare Anweisung des Staates auf eine gewisse Summe von Metallgeld. So lange derartige Anweisungen, die in der bei weitem grösseren Zahl nur für den Verkehr im Inlande, nicht aber für den nach dem Auslande anwendbar sind, nicht in einer Ausdehnung bestehen, welche ausser Verhältniß ist zu der Summe dieses Verkehrs selbst, so lange ferner für die Inhaber die Möglichkeit und Ueberzeugung besteht, sie jederzeit ohne Zögerung, Beschwerde oder Verlust in Metallgeld umsetzen zu können, werden sie ein, weil sehr bequemes, sehr willkommenes und begehrtes Circulationsmittel seyn.

Die leichte unbehinderte Circulation des Papiergeldes beruht hiernach auf der Ueberzeugung des Publikums, daß der Staat nicht über eine Macht verfügen werde, die er nicht besitzt, oder sich nicht demnächst verschaffen könne, und wenn es unverkennbar ist, daß in Zeiten des Friedens, der politischen Ruhe eine solche Macht in höherem Grade besteht, als in Zeiten des Krieges, wo die Hülfsmittel des Staates und vielleicht dieser selbst in Frage gestellt sind, so folgt daraus doch nicht, daß der Staat wohl daran thue, über diese ganze Macht in solcher Zeit zu verfügen. Es kann nicht fehlen, daß wenn durch irgend eine Störung, eine Unterbrechung der politischen Ruhe sich Zweifel erhöben über das wirkliche Bestehen der Macht des Staates, über die er im Voraus verfügt hat, die augenblickliche Wirkung davon eine Erprobung, ein Andrang des Publikums nach Umtausch des Papiergeldes in Metallgeld seyn würde. Die hieraus bei einer unverhältnißmäßigen Circulation von Papiergeld für den Staat erwachsende augenblickliche Verlegenheit und die dann unvermeidlichen Verluste des Publikums würden den Vortheil überwiegen, den dieses Papiergeld vorher gebracht hätte. Die mehr oder minder trüben Erfahrungen, die man in dieser Beziehung beinahe in allen Ländern gemacht hat, in welchen Papiergeld circulirt, müssen eine Warnung bleiben in der Versuchung nach zu starker Benutzung des ansprechenden und vortheilhaften Hülfsmittels, welches dasselbe unverkennbar darbietet. Wie kein vorsichtiger Geschäftsmann, sey er auch noch so solvent, Verbindlichkeiten übernehmen wird, die alle an einem Tage eintreten und ihm eine, wenn auch vorübergehende Verlegenheit bereiten, seinen Credit auf lange Zeit gefährden können, darf dieß gewiß auch der Staat nicht thun. Jedes vorsichtige Creditinstitut — wie gern auch seine Noten im

Publikum genommen werden, — wird bei deren Ausgabe sorgsam auf das Verhältniß der ihm zu deren Einlösung augenblicklich zu Gebote stehenden Mittel achten und gewiß hat der Staat dieselbe Verpflichtung. Auch ist nicht zu verkennen, daß durch eine künstliche allzugroße Vermehrung der Circulationsmittel eine Verminderung des Geldwerthes überhaupt und damit eine scheinbare Erhöhung des Werthes der Dinge hervorgerufen wird, die, weil sie auf unsicherer Grundlage beruht, bedenklich, ja wegen später eintretender Reaction gefährlich ist. Die vereinigten Staaten von Nordamerika bieten ein trauriges Exempel in dieser Beziehung dar.

Alle diese Erwägungen sprechen gegen eine zu starke Ausgabe von Papiergeld, gegen eine Ausgabe, wie sie selbst in ruhiger Zeit recht wohl ausführbar seyn würde.

Schwierig bleibt es aber in dieser Beziehung, eine Grenze in Zahlen auszusprechen, weil die Summe des Verkehrsbedürfnisses einerseits und die grössere oder mindere Wahrscheinlichkeit des ungetrübten Fortbestehens des Friedens und der politischen Ruhe, so wie die Ansichten über die Geldmacht des Staates dabei in Frage kommen und nicht leicht zu bestimmen sind.

Von denen, welche eine weitere ansehnliche Ausgabe von Papiergelde bevorworten, ist fortwährend auf die große Summe preussischen Papiergeldes hingewiesen worden, welche allerdings in Sachsen circulirt. Die Deputation kann aber diesem Umstande ein wesentliches Gewicht für die Maasregeln in Beziehung auf unser sächsisches Papiergeld nicht beimessen. Er würde höchstens bei Erwägung eines Motivs, des Verkehrsbedürfnisses, sich geltend machen können, aber auch da nicht vollständig, weil bei diesem Bedürfnisse die Verhältnisse zwischen sächsischem und preussischem Papiergelde nicht gleich sind. Die Anwendbarkeit des letzteren, das für unseren ganzen großen Verkehr nach Preussen dient, ist unverkennbar eine viel weitere als die des sächsischen, und jeder Sachkundige wird bestätigen, daß preussische Kassenanweisungen weit öfter mit Aufgeld gesucht sind, als sächsische Kassenbillets, für die ein viel engeres Feld besteht. Man darf sich deßhalb auch durchaus nicht der Erwartung hingeben, daß mit Vermehrung unseres Papiergeldes, das preussische aus dem Lande verschwinden würde; so lange man das Letztere überhaupt für sicher hält, wird es für den Austausch in dem regen Verkehr von und nach Preussen dienen, den Weg zu uns finden und bei uns benutzt werden.

Es ist keineswegs die Absicht der Deputation, mit vorstehenden Erwägungen überhaupt in Abrede stellen zu wollen, daß eine Vermehrung des Papiergeldes in Sachsen, ja selbst eine etwas weitere noch, als die hohe Staats-

regierung beantragt hat, ausführbar und zweckmäßig sey. Es gelten die aufgestellten Bedenken nur Denen, die, nach Ansicht der Deputation, hierin zu weit gehen möchten.

Die Deputation kann nicht verkennen, daß für den regen Verkehr, welcher gegenwärtig im Lande stattfindet, eine etwas weitere Vermehrung der Circulationsmittel wohl förderlich und willkommen seyn würde, daß ferner die früher nur scheinbare, jetzt wirkliche Uebereinstimmung der Kassenbillets mit der Landeswährung, die neue gefällige Form dieser Papiere, der Friede, dessen wir uns erfreuen, und der wohlbegründete Credit des sächsischen Staates, den Begehr nach Kassenbillets unterhalten, so daß die davon circulirenden 3 Millionen Thaler dem Bedürfnisse allerdings bei Weitem nicht zu entsprechen scheinen. Nach Versicherung der königlichen Herren Commissare, findet ein Andrang zur Hauptauswechselungskasse durchaus nicht statt, es ist vielmehr bei derselben oft Begehr nach Papiergeld und in dem grösseren Verkehr zeigt sich oft Mangel daran.

Nach dem Verhältniß der Emittirung von Papiergeld in Preussen zu der Bevölkerung jenes Staates, würde sich für Sachsen ungefähr die Ausgabe von 4 Millionen Thaler Kassenbillets rechtfertigen lassen. Ist nun auch dieser Vergleich nicht anwendbar, da die Verhältnisse jenes Staates zu dem unsrigen große Verschiedenheit darbieten, so hat die Deputation doch geglaubt, daß die Summe einer Kassenbilletscirculation von

4 Millionen Thaler,

demnach die Vermehrung dieses Papiergeldes um 1 Million Thaler, anstatt der von der hohen Staatsregierung beantragten $\frac{1}{2}$ Million in Betracht unserer sächsischen Verkehrsverhältnisse, der immer verfügbaren Mittel und des Credites des Staates nicht zu hoch sey.

Die königlichen Herren Commissare haben sich hiermit, unter der in der Vorlage ausgesprochenen Voraussetzung, daß die Vermehrung nur dann stattzufinden habe, wenn die Regierung es nach dem Stande der politischen Verkehrs- und sonstigen Verhältnisse für angemessen und unbedenklich halten sollte, einverstanden erklärt.

Zu einem solchen Vorbehalt glaubt aber die Deputation die Zustimmung der Kammer anrathen zu müssen, da in jenen Verhältnissen unvermuthet und schnell eine Aenderung eintreten kann, die eine Vermehrung, wie sie jetzt als rathsam und ausführbar erscheint, auch von der hohen Staatsregierung beabsichtigt wird, widerrathen würde. Die Deputation wird deshalb beantragen,

die betreffende Ermächtigung auf 1 Million Thaler auszudehnen.

Es möchte hier die Stelle seyn, einer Petition zu gedenken, die von Ernst Wilhelm Friedrich Just in Zittau an die zweite Kammer gerichtet, der unterzeichneten Deputation übergeben worden ist und Vorschläge wegen der Ausführung der sächsischen Eisenbahnen, so wie der Aufbringung der dazu erforderlichen Mittel enthält.

Petent verwendet sich zunächst für den Bau auf Staatskosten unter Anführung nicht gerade neuer Gründe dafür. Die Deputation hat weiter oben diese Frage erörtert und es wird hier nicht weiter darauf zurückzukommen seyn.

Petent wünscht ferner die erforderlichen Mittel, die er zu 20 Millionen Thaler veranschlagt, ganz, oder wenn man dieß für bedenklich finden sollte, zur Hälfte durch Eisenbahnscheine **au porteur**, zur anderen Hälfte durch ein dreiprocentiges Anlehen aufgebracht und die Bahnerträge zur Verzinsung und Tilgung zunächst des verzinslichen Darlehens und dann der Eisenbahnscheine verwendet zu sehen.

Da die Deputation sich nicht für den Staatsbau verwendet hat, so erledigen sich damit von selbst, zum grösseren Theil, die auf Beschaffung der Mittel bezüglichen Vorschläge des Petenten. Die Deputation glaubt aber auch weiter oben auseinandergesetzt zu haben, weshalb sie sich nicht für eine Vermehrung des Papiergeldes, wie Petent sie wünscht, erklären konnte. Sein Vorschlag, die Bahnerträge zu Tilgung dieses Papiergeldes zu verwenden, kann hierinnen nichts ändern. Er würde höchstens die nachtheiligen und bedenklichen Folgen einer solchen Papierausgabe etwas früher wieder beseitigen, aber die Möglichkeit, vorher dem Staate damit große Verlegenheiten zu bereiten, nicht ausschliessen. Ja, die Deputation muß die Ansicht hegen, daß die Vorschläge des Petenten gar nicht auszuführen seyn würden. Der Verkehr in Sachsen würde nimmermehr die Ausgabe von 20 oder auch nur 10 Millionen Thaler Eisenbahnscheine vertragen und die Regierung in der Nothwendigkeit seyn, sie fort und fort bei den zu bestimmenden Auswechselungskassen gegen klingende Münze umzutauschen. Ohne die gegebene Möglichkeit eines solchen Umtausches aber würde das neue Papiergeld schon bei seinem Entstehen nicht zu dem vollen Nennwerthe anzubringen seyn.

Die Deputation rathet hiernach,

die erwähnte Petition auf sich beruhen zu lassen.

d.) Die Aufnahme eines Handdarlehns betreffend.

Die Regierung beantragt die Ermächtigung, ein Handdarlehn von einer halben bis einer Million Thaler gegen unterpfändliche Einsetzung der vor-

handenen Staatspapiere auf kurze Zeit unter möglichst billigen Bedingungen aufzunehmen.

Nach vorstehender Berechnung würden für die laufende Finanzperiode nach Abzug der disponiblen Kassenüberschüsse ungefähr noch 1 Million Thaler zu beschaffen seyn, ein Bedarf, der jedoch nach Umständen sich etwas vergrössern oder vermindern kann. Durch die Ermächtigung der hohen Staatsregierung, noch eine Million Thaler Kassenbilleis auszugeben, so wie vorläufig etwaige Kassenüberschüsse der laufenden Finanzperiode für Eisenbahnzwecke zu verwenden, ist allerdings für jenen Bedarf gesorgt; allein da, wie erwähnt, eines Theils derselbe sich noch nicht genau übersehen läßt, anderen Theils die Ausgabe der Million Thaler Kassenbillets sich an gewisse Voraussetzungen knüpft, auch sich noch nicht übersehen läßt, ob und in welcher Höhe sich in der Finanzperiode $18\frac{43}{45}$ Verwaltungsüberschüsse bilden werden: so sind allerdings eventuell weitere Mittel zur Verfügung der Regierung zu stellen. Letztere, unbezweifelt von der Ansicht ausgehend, daß falls die Verhältnisse für Emittirung der Kassenbilletverstärkung ungünstig seyn sollten, sie es nicht minder für den Abschluß einer Anleihe auf längere Zeit seyn würden, beabsichtigt in einem solchen Falle lediglich ein Handdarlehn auf kurze Zeit gegen unterpfändliche Einsetzung der im Besitze der Hauptstaatskasse befindlichen Staatspapiere aufzunehmen.

Die Deputation theilt die Ansichten, von denen die Regierung hierbei ausgeht; es muß allerdings auch ihr zweckmäßig erscheinen, daß in der laufenden Finanzperiode der Abschluß einer Eisenbahnanleihe möglichst vermieden werde, weil in der nächsten Zukunft die Summe der sächsischen Staatsschuld durch Entschädigung des steuerfreien Grundeigenthumes sich ohnehin ansehnlich vermehren wird und auch aus diesem Grunde der Zeitpunct für neue Anleihen nicht günstig seyn möchte. Eine Anleihe für Eisenbahnzwecke würde jedenfalls den Cours der sächsischen Staatspapiere herabdrücken, was, wie überhaupt, so namentlich rücksichtlich jener Steuerentschädigung nicht erwünscht seyn kann.

Die im Besitze der Hauptstaatskasse befindlichen Staatspapiere bieten die Füglichkeit dar, gegen deren unterpfändliche Einsetzung unter billigen Bedingungen Handdarlehen zu bekommen, und wenn nach Vorstehendem die Deputation diese Beschaffungsmodalität eintretenden Falls rücksichtlich der nächsten Zukunft allerdings für die zweckmäßigste halten muß, so wird sie der geehrten Kammer rathen, die Ermächtigung dazu für die hohe Staatsregierung in der beantragten Maase auszusprechen.

e.) Die Ermächtigung zu baldiger Abwickelung der Kammercreditkassenschuld.

Die Summe der noch übrigen, lediglich zweiprocentigen Kammercreditkassenschuld beträgt im Augenblicke noch

417,350 Thlr. — — im Zwanzigguldenfuße,

wovon 147,150 Thlr. — — im Besitze der Hauptstaatskasse sich befinden. Für 12,000 Thlr. — — müssen Zinsen und Kapital ausschließlich in Sorten des Zwanzigguldenfußes gewährt werden. Laut Tilgungsplan muß diese ganze Schuld bis Michaelis 1850 — ausschließlich eines kleinen Restbetrages von 1500 Thlr. — —, der Ostern 1851 zur Abtragung kommt, — heimbezahlt seyn. Die Mittel für Zinsen und Tilgung dieser Schuld sind mit 61,565 Thlr. 15 ngr. — jährlich in dem cap. 2 a. und b. in dem Ausgabe-Budjet enthalten.

Die Gründe, aus welchen die hohe Staatsregierung eine frühere, als die in dem zeitherigen Tilgungsplane festgestellte Heimzahlung dieses Theiles der Staatsschuld für wünschenswerth hält, sind in dem sub D. hier angefügten, der Deputation von dem königlichen Herrn Commissar übergebenen Aufsatze enthalten. Sie lassen sich in der Hauptsache auf zwei zurückführen:

1.) um Fonds, die für Eisenbahnzwecke verfügbar gehalten werden müssen, bevor der Moment des Bedarfs dafür eintritt, nutzbar anzulegen;

2.) um ein Postulat von 60,000 Thlr. — — auf dem Budjet zu Dotirung einer künftigen Anleihe in Zinsen und Tilgung bei Zeiten frei zu bekommen.

Den ersteren Grund anlangend, so muß die Deputation allerdings den Fall für möglich halten, daß, nachdem alle Verwaltungsüberschüsse der früheren und jetzigen Finanzperiode wegen des voraussichtlichen Bedarfs für Eisenbahnzwecke verfügbar in der Staatskasse gehalten werden müssen, hierdurch und durch die weiter zu Verfügung der Regierung gestellte 1 Million Thaler Kassenbillets, bei nicht im Voraus in Zeit und Umfang ganz genau zu bemessenden Bedarf, die Bestände der Staatskasse in einer Weise sich ansammeln können, welche deren nutzbare Anlegung für einige Zeit rathsam erscheinen lassen möchte. In solchem Falle würde eine etwas frühere Tilgung des Restes der Kammercreditkassenschuld ein angemessenes Auskunftsmittel darbieten. Das Geld würde zu einer Ausgabe verwendet, die ohnehin in den nächsten Jahren eintreten wird, und brächte auf diese Weise der Staatskasse

doch einigen Gewinn, während es ausserdem nutzlos daliegen müßte. Allerdings ließe sich einwenden, daß der Staat eintretendenfalls wohl besser thue, Effecten zu kaufen, die einen höheren Zinsertrag als 2 Procent gewähren, allein er müßte sich dann auf Kauf und Verkauf einlassen, eine Operation, die, wenn der Staat nicht von ihm abhängige Geldinstitute hat, immer bedenklich und nicht gut ausführbar bleibt, ihn Chancen am Cours der Papiere unterwirft, und in dem, dem Vermittler zu gewährenden Gewinn an solchem Geschäft, leicht die kleine Zinsendifferenz wieder aufwiegen würde.

Sollte aber auch in dieser Beziehung vielleicht ein kleines Opfer an Zinsengewinn gebracht werden, so wird dasselbe jedenfalls von sehr kleinem Belang seyn und nicht in Betracht kommen gegen den Vortheil aus dem zweiten Grunde, dem nämlich, des Freiwerdens einer Summe von 60,000 Thlr. — — auf dem **Budjet** für Eisenbahnzwecke. Kommt die Regierung in weiterer Ausführung des sächsischen Eisenbahnsystems in den Fall, eine Anleihe für diesen Zweck zu machen, so müssen Zinsen- und Tilgungsbedarf dafür auf das **Budjet** kommen; in solchem Falle wird es allerdings erwünscht seyn, eine so ansehnliche Summe jährlich dazu frei zu haben und sich der anderweiten Ermittelung und Aufbringung der behufigen Mittel überhoben zu sehen. Es ist eine bekannte Finanzoperation, eine Anleihe, die in der Tilgung schon weit vorgeschritten ist, vollends abzutragen, um damit die Tilgungsmittel für einen weit grösseren Anleihebetrag frei zu bekommen. Im Jahre 1848 wird z. B. bei der Kammercreditkassenschuld der Tilgungsfonds nahe an 14 Procent, Michaelis 1849 schon über 32 Procent des Kapitalrestes betragen. Da aber einer neuen Anleihe höchstens 1 Procent Tilgungsfonds zugewiesen werden wird, so liegt auf der Hand, daß man mit denselben Mitteln einen weit grösseren Geldbedarf wird anschaffen können.

Aus diesen Gründen, zu welchen der allerdings mindere hinzukommt, daß es erwünscht ist, die Staatskasse von Verbindlichkeiten, zahlbar ausschließlich in Sorten des Zwanzigguldenfußes, nun bald befreit zu sehen, glaubt die Deputation,

> eine Ermächtigung für die hohe Staatsregierung zu, unter verfassungsmäßiger Mitwirkung des ständischen Ausschusses zu bewirkender, früherer Tilgung des Restes der Kammercreditkassenschuld, unter der auszusprechenden doppelten Voraussetzung,

anrathen zu dürfen, daß

a.) disponible Kassenbestände vorhanden sind, welche eine zweckmäßigere augenblickliche Anlage bis zu voraussichtlicher Verwendung nicht finden, und

b.) die Verhältnisse der Staatskasse sich so gestalten, daß es rathsam erscheint, die für die Kammercreditkassenschuld ausgesetzten Tilgungsmittel zu Dotirung fernerer Kapitalaufnahmen zu Eisenbahnzwecken frei zu bekommen.

Die Deputation hat hierzu noch des Umstandes zu gedenken, daß, wenn gleich in dem Avertissement, die fernere Rückzahlung der Kammercreditkassenscheine betreffend, vom 11. April 1821, (Ges. Samml. v. 1821, S. 55) ein Vorbehalt rücksichtlich schnellerer Tilgung nicht enthalten ist, doch die vorige Ständeversammlung rücksichtlich des dreiprocentigen Theiles dieser Schuld eine frühere Abzahlung für unbedenklich erachtet hat und diese auch eingetreten ist. Rücksichtlich der zweiprocentigen Schuld gereicht aber eine frühere Abzahlung so offenbar zum Vortheil der Gläubiger, daß die Bedenken, welche man allenfalls der früheren Abtragung der dreiprocentigen Schuld entgegensetzen konnte, hier gar nicht stattfinden können.

Mit der weiter

sub e.

ertheilten Zusage der hohen Staatsregierung hat die Deputation sich einverstanden zu erklären und beantragt nur, sie in einem besonderen Puncte anzuführen.

Die Fassung des Punctes 11. würde nach obigen Vorschlägen der Deputation vollständig nun lauten:

„Die in Folge der Bestimmungen unter 5. 6. und 8., so wie des Vertrages mit der sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie, für Eisenbahnzwecke erforderlichen Staatsmittel werden in folgender Weise beschafft:

a.) durch Bewilligung der laut allerhöchsten Decretes vom 21. November 1842, die Kassenbestände betreffend, nach Abzug der für andere Zwecke im Betrage von 496,500 Thlr. — — ausgesprochenen Bewilligungen noch verbleibenden Kassenüberschüsse aus den Finanzperioden $18\frac{37}{39}$ und $18\frac{40}{42}$ an, nach vorläufiger Uebersicht, zusammen

1,933,229 Thlr. 18 ngr. 4 pf.;

ferner durch Ermächtigung der hohen Staatsregierung:

b.) die im Laufe der Finanzperiode $18\frac{43}{45}$ entstehenden Verwaltungsüberschüsse zu den Eisenbahnen vorläufig zu bestimmen, vorbehältlich jedoch der Zustimmung der nächsten Ständeversammlung, diese Bestimmung zu einer definitiven und bleibenden zu machen;

c.) annoch eine Million Thaler Kassenbillets zu creiren und auszuge-

ben, wenn es nach dem Stande der politischen Verkehrs- und sonstigen Verhältnisse angemessen und unbedenklich erscheinen sollte;

d.) erforderlichenfalls ein Handdarlehn von einer halben bis einer Million Thaler gegen unterpfändliche Einsetzung im Besitze der Hauptstaatskasse befindlicher Staatspapiere auf kurze Zeit unter möglichst billigen Bedingungen aufzunehmen.

Hiernächst wird unter der Voraussetzung, daß disponibele Kassenbestände vorhanden sind, welche eine zweckmäßigere augenblickliche Anlage bis zu voraussichtlicher Verwendung nicht finden, so wie ferner, daß die Verhältnisse der Staatskasse sich so gestalten, daß es rathsam erscheint, die für die Kammercreditkassenschuld ausgesetzten Tilgungsmittel zu Dotirung fernerer Kapitalaufnahmen für Eisenbahnzwecke frei zu bekommen, die hohe Staatsregierung ermächtigt, auf baldige Abwickelung der noch vorhandenen Kammercreditkassenschuld hinzuwirken und deßhalb unter verfassungsmäßiger Mitwirkung des ständischen Ausschusses zu Verwaltung der Staatsschulden die erforderlichen Maasregeln zu treffen.

Hierauf hätte nun der Punct **11 e.** der Decretsbeilage Seite 73

„Bei der nächsten Ständeversammlung ——— die weiteren Anträge gestellt werden."

zu folgen.

Zu 12.

Die für das Ministerium des Innern verlangte Ermächtigung,

diejenigen Einrichtungen und Anordnungen zu treffen, welche

a.) die aus der Bearbeitung der Eisenbahnangelegenheiten und aus dem Verhältnisse des Staates zu den verschiedenen Eisenbahngesellschaften entstehende beträchtliche Geschäftsvermehrung bei ihm selbst und den von ihm ressortirenden Behörden;

b.) die Handhabung der Staatsaufsicht über das Eisenbahnwesen in technischer und polizeilicher Hinsicht

erfordern und durch das Bedürfniß geboten seyn werden,

wird nach Ansicht der Deputation zu ertheilen und noch auf

c.) Feststellung der Concessionsbedingungen für die verschiedenen Eisenbahngesellschaften

zu richten seyn.

Den Punct **a.** zunächst anlangend, so darf nicht verkannt werden, daß aus den darin berührten Verhältnissen eine wesentliche Geschäftsvermehrung für die bezüglichen Behörden erwachsen werde. In denen Staaten, welche sich für

den Bau auf Staatskosten entschieden haben, sind Eisenbahnbehörden aus technischem und Verwaltungs-Personale gebildet worden, eine Einrichtung, die bei uns in Berücksichtigung des bei Weitem minderen Geschäftsumfanges nicht erforderlich seyn dürfte. Wohl aber dürfte hier und da einige, noch nicht genau zu übersehende Vermehrung der Arbeitskräfte eintreten müssen und die Deputation beantragt hierzu, der hohen Staatsregierung ein Vertrauensvotum zu ertheilen und den bezüglichen transitorischen Aufwand aus den auf dem Etat des Ministeriums des Innern Kap. 26. b. verwilligten 5,000 Thlr. — — zu bestreiten, vorbehältlich späteren Nachweises.

Zu b. und c. Allgemeine gesetzliche Bestimmungen über das Eisenbahnwesen sind, mit Ausnahme des Expropriationsgesetzes vom 3. Juli 1835, in Sachsen zur Zeit nicht erlassen worden, und nach Ansicht der Deputation, nicht ohne guten Grund. Die verhältnißmäßige Neuheit der Erfindung, die Unzulänglichkeit und fortwährende weitere Ausbildung der Erfahrungen, die Verschiedenheit der Verhältnisse in Beziehung auf einzelne Bahnen und der Zeit ihrer Begründung, die erst nach und nach aus den gemachten Erfahrungen und Wahrnehmungen sich bildenden und läuternden Ansichten über das Verhältniß des Staates zu den Eisenbahnen überhaupt, erheischen große Vorsicht in der Gesetzgebung auf diesem Gebiete. Die in anderen Staaten erlassenen Fundamentalbestimmungen und Gesetze — z. B. das der königlich baierischen Regierung vom 28. September 1836, das der königlich preussischen Regierung vom 3. November 1838 sind unverkennbar in vielen Beziehungen bereits antiquirt und den Bedürfnissen und Ansprüchen der Gegenwart nicht mehr entsprechend. In Sachsen hat man vorgezogen, nicht allgemeine gesetzliche — Fundamental- — Bestimmungen zu erlassen, vielmehr sie nach Zeit und Umständen für die einzelnen Gesellschaften in den Concessionsbedingungen und Statuten festzustellen. Die Concessionsbedingungen für die leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie gehören einer Zeit an, wo die Ansichten über das Eisenbahnwesen sich noch wenig ausgebildet hatten und dürfen nicht zum Muster genommen werden. Die Concessionsbedingungen für die sächsisch-baierische Eisenbahngesellschaft sind der Deputation Seiten der hohen Staatsregierung mitgetheilt worden, und die Deputation muß deren Abdruck für die geehrte Kammer für erforderlich halten. Sie liegen sub E. hier bei. Ohne diese Bedingungen hier einer speciellen Begutachtung unterwerfen zu wollen, hat die Deputation im Allgemeinen ihr Einverständniß damit zu erklären. Sie ist der Ansicht, daß in der Hauptsache auf solcher Grundlage auch die weiteren Eisenbahnunternehmungen ins Leben zu treten haben werden.

Der wichtige Einfluß der Statuten und Concessionsbedingungen für die neuen Eisenbahnunternehmungen auf die vielseitigen Interessen des Staates, die Ansicht der Deputation, daß vielfache Verhältnisse dabei nothwendig in die Gesetzgebung einschlagen, könnten wohl den Antrag auf Erlassung eines unter Mitwirkung der Stände zu erlassenden Gesetzes rechtfertigen, welches Fundamentalbestimmungen für die Bedingungen der Concession und der Statutengenehmigung enthielte.

Die Deputation kann sich jedoch vorerst nicht für ein solches Gesetz verwenden, zunächst weil die Nähe des Schlusses des Landtages die verfassungsmäßige Berathung desselben unmöglich machen würde, dann aber auch, weil es ihr erforderlich scheint, noch weitere Erfahrungen abzuwarten, weil ferner die Verhältnisse in Beziehung auf alle Bahnen nicht gleich sind, und endlich weil sie gegen die Concessionsbedingungen für die sächsisch-baierische Bahn, die den neueren Concessionen in der Hauptsache zum Grunde zu legen seyn werden, etwas Wesentliches nicht zu erinnern gefunden hat.

Die Deputation ist deßhalb der Ansicht, daß der hohen Staatsregierung die Feststellung der Concessionsbedingungen, so wie die aus polizeilicher und technischer Beaufsichtigung der Bahnen erforderlichen Anordnungen vorerst zwar vertrauensvoll zu überlassen seyn, jedoch, in Berücksichtigung des weiter oben Gesagten, dabei zu beantragen seyn werde:

a.) daß die bei Concessionirung der sächsisch-baierischen Eisenbahn-Compagnie angenommenen Grundsätze in der Hauptsache auch bei neuen Concessionirungen festgehalten werden möchten;

b.) daß die Bildung eines angemessenen Reservefonds für aussergewöhnliche Bedürfnisse, namentlich Hauptreparaturen, wie er bei der sächsisch-baierischen Bahn stipulirt worden ist, aus den Bahnerträgen über 4 Procent den Gesellschaften zur Pflicht gemacht werden möge;

c.) daß die hohe Staatsregierung der nächsten Ständeversammlung die ertheilten Concessionen, so wie die erlassenen, auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Verordnungen vorlege.

Von der nächsten Ständeversammlung wird es dann abhängen, ein Gesetz zu beantragen oder nicht.

Nach Vorstehendem würde der Punct 12., wie folgt, zu fassen seyn:

Das Ministerium des Innern ist ermächtigt,

1.) sowohl in sich selbst, als bei den von ihm ressortirenden Behörden, diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche in Beziehung auf die aus der Bearbeitung der Eisenbahnangelegenheiten und aus dem Verhältnisse des Staates zu den verschiedenen Eisenbahngesellschaften entstehende Geschäftsvermehrung geboten seyn werden;

2.) den hierdurch erwachsenden transitorischen Aufwand aus dem Postulat für den Etat des Ministeriums des Innern Kap. 26. b., vorbehältlich seiner Zeit darüber zu ertheilenden Nachweises, zu bestreiten;

3.) die aus polizeilicher und technischer Beaufsichtigung der Eisenbahnen erforderlichen Anordnungen zu treffen;

4.) die Concessionsbedingungen für die bis zu nächster Ständeversammlung zu concessionirenden Eisenbahngesellschaften festzustellen.

Es beantragt jedoch die Ständeversammlung hierbei:

a.) daß die bei Concessionirung der sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie angenommenen Grundsätze in der Hauptsache auch bei neuen Concessionirungen festgehalten werden möchten;

b.) daß die Bildung eines angemessenen Reservefonds für aussergewöhnliche Zwecke, namentlich Hauptreparaturen, aus den Bahnerträgen über vier Procent, wie bei der sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie geschehen, auch künftigen Gesellschaften zur Pflicht gemacht werde;

c.) daß der nächsten Ständeversammlung die ertheilten Concessionen, so wie in Beziehung auf das Eisenbahnwesen erlassenen Verordnungen vorgelegt werden.

Die Deputation hat hiernächst noch zu beantragen:

daß die verehrte Kammer durch ihre in Beziehung auf das Eisenbahnwesen gefaßten Beschlüsse alle darauf bezügliche eingegangene, in vorstehendem Berichte bezeichnete Petitionen für erledigt erkläre, ohne daß es einer besonderen Bescheidung der Petenten bedürfe, so wie daß sie beschliesse, diese sämmtlichen Petitionen zur hohen ersten Kammer ab-

zugeben, theils weil mehrere derselben an diese mit gerichtet sind, theils weil sie mehr oder weniger wohl auch für die jenseitige Berichtserstattung interessante Notizen enthalten.

Dresden, den 22. Juli 1843.

Die zweite Deputation der zweiten Kammer.

von Thielau.
Poppe.
Püschel.
Georgi, Referent.
von der Planitz.
Sachße.
Römer.

A.

Separatvotum.

Die vorige Ständeversammlung beschloß die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung von Chemnitz mit der sächsisch-baierischen Eisenbahn und sprach überhaupt den Wunsch aus, daß die nach Baiern, nach Schlesien und nach Böhmen herzustellenden Eisenbahnlinien das Innere des Landes durchschneiden (s. Seite 38, 39 der dem allerhöchsten Decrete angefügten Mittheilungen), nachdem das Directorium der seit 1836 in Chemnitz für eine sogenannte erzgebirgische Eisenbahn von Zwickau über Chemnitz nach Riesa bestehenden Actiengesellschaft und einer Anzahl städtischer Communen übereinstimmend den Antrag gestellt hatten:

„daß der Staatsregierung der Wunsch ausgesprochen und eventuell die Mittel bewilligt werden möchten, um aus Staatskassen ungesäumt eine Linie auszuführen, welche von der Lausitz ab an die Elbe und von da in möglichst gerader Linie durch das Erzgebirge und Voigtland an die baierische Nordgrenze eine Eisenbahnverbindung eröffne."

Jene chemnitzer Actiengesellschaft hatte einer, ihrem Zwecke entsprechenden, der damaligen Ständeversammlung zugekommenen Schrift vom Jahre 1835, eine scizzirte Karte der bereits vorhandenen und der projectirten Eisenbahnverbindungen in Sachsen beigefügt, auf welcher, nächst der schon ausgeführten Linie von Dresden nach Leipzig, die Linien von Leipzig über Altenburg, Werdau, Plauen, an die baierische Grenze, und von Dresden nach Löbau an die schlesische Grenze, und hauptsächlich in fabrikindustriellem Sinne die Linie von Werdau nach Chemnitz, Zwickau und Riesa, auch zugleich im Interesse der Lausitz die äusserst schwierige Linie von Löbau nach Zittau, als die allein ausführbaren, die obigem Antrag im vollsten Maas entsprechende natürliche gerade, die die alte Reichsstraße aus dem südlichen Deutschland nach Schlesien und Polen innehaltende Linie von Chemnitz über Oederan und Freiberg nach Dresden hingegen als unausführbar bezeichnete. Genaue Untersuchung dieser Linie hatte jedoch nicht stattgefunden; sie ward aber inzwischen ohne weiteres als unausführbar angenommen, obschon die Fortschritte, welche Wissenschaft und Erfahrung dem Gebrauche der Dampfkraft seitdem mit jedem Jahre bereiteten, jene Annahme nicht ferner für ausgemacht zu halten erlaubten. Jene Annahme ist es, welche, wenn man künftig eine nahe Eisenbahnverbindung für gewerbliche Gegenden als Bedingung ihres Wohlstandes betrachten muß, mehr als dem überdieß nicht von der Natur begünstigten vierten Theil des Landes diese Wohlthat vorenthält, welche der, Sr. Majestät dem König, von Chemnitz und einigen anderen auch Gebirgsstädten im vorigen Jahre überreichten, die Linie Chemnitz-Riesa bevorwortenden Denkschrift zum Grunde liegt, da man ausserdem rationell unmöglich sich für eine mit 8 bis 10 Meilen Umweg nach Dresden und Leipzig und fälschlich mit dem gleißenden Namen des Erzgebirges, wie mit einem Bißthum in partibus infidelium verbundene Linie verwenden konnte. Daß aber diese Voraussetzung, wo nicht überhaupt, doch jedenfalls zur Zeit noch ungegründet sey, ist in einer von mehreren Personen in Freiberg, dem hohen Ministerio des Innern unterm 12. September 1842 überreichten, von den Professoren Reich und Weisbach und dem Techniker Schwanenkrug zu Freiberg unterzeichneten, auf vorläufige örtliche Untersuchungen beruhenden Schrift überzeugend dargethan worden. Diese Schrift hat zwar, so wie eine frühere allgemeiner gehaltene desselben Zweckes, der Finanzdeputation vorgelegen, selbige hat sich aber dennoch in der Mehrheit für die Linie Chemnitz-Riesa entschieden, hauptsächlich weil solche, nächst ihrer bereits feststehenden Ausführbarkeit, die Linie Chemnitz-Zwickau womöglich für immer beseitigen soll.

Das unterzeichnete, mit dem übrigen Inhalt des Berichtes einverstandene,

Mitglied hat sich jedoch von dieser Ansicht trennen müssen und stellt den Antrag:

die zweite Kammer wolle in Verein mit der ersten Kammer vor endlicher Beschlußfassung über die Linie einer mit der Elbe und der sächsisch-baierischen Eisenbahn verbindenden Binnenbahn in den Erblanden die hohe Staatsregierung ersuchen, die Ausführbarkeit der Linie von Chemnitz in der Richtung über Oederan und Freiberg nach Dresden untersuchen, im Falle der Ausführbarkeit einen Kostenanschlag fertigen und das Resultat der nächsten Ständeversammlung vorlegen lassen.

Die Gründe dieses Antrags und meiner Trennung von der entgegengesetzten Meinung der Deputation sind folgende:

1.) Da den, das Verkehrsleben mit dem Auslande sichernden Bahnen nach Baiern, Oestreich, Preussen mit Recht der Vorzug vor den Binnenbahnen in der Maase zu geben, daß an Bauangriff bei einer der beiden, Chemnitz und Zittau hauptsächlich berücksichtigenden, Binnenbahnen vor Ablauf der jetzigen Finanzperiode nicht gedacht werden kann, so ist, wenn die inwährende genaue Untersuchung der geraden Linie von Chemnitz nach Dresden deren Unausführbarkeit zeigen sollte, für die Linie Chemnitz-Riesa keine Zeit verloren.

2.) Ist sie aber ausführbar — und sie wird es jedenfalls mit theilweiser Anwendung von Pferdekraft seyn, — dann gewinnt durch ihre Ausführung nicht blos ein ausserdem schmerzlich vernachlässigtes Drittheil des Königreichs, nämlich die ganze von Zwickau bis Tharant südlich, in der Länge von 13, in der Breite von 4 bis 8 Meilen gelegene, mit ungefähr 500,000 Seelen bevölkerte Landesstrecke mit dem was jenseits nördlich dieser Linie ihr im meißner und leipziger Kreis sich näher als den schon gangbaren Eisenbahnen befindet, sondern auch insbesondere Chemnitz und Umgegend, da es, wie Seite 53 unter 1. der Mittheilung des höchsten Decretes gezeigt, zwar über Zwickau, Werdau und Altenburg nach Leipzig nur eine halbe Meile näher als über Riesa nach Leipzig hat, hingegen an Nähe nach Dresden durch die zu neun Meilen bis dahin angenommene Linie in Vergleich mit der $9\frac{1}{2}$ Meilen langen Linie nach Riesa bei der $6\frac{1}{2}$meiligen Bahntour von da bis Dresden, um 7 Meilen näher gerückt wird, da es sich nun mit der sächsisch-baierischen Eisenbahn, mit Zwickau und seinen Kohlenwerken in unmittelbare Verbindung gesetzt sieht. Auf dieser geraden Bahnlinie gewinnt ferner alles, was vom meißner Kreis dies- und jenseit der Elbe, vom erzgebirgischen jenseits Chemnitz gelegen ist, das Voigtland und die Lausitz, durch Ersparung des 7 Meilen langen Umwegs von Dresden über Riesa nach Chemnitz und

umgekehrt. Dabei ist aber allenthalben vorausgesetzt, daß von Chemnitz nach Zwickau eine Eisenbahn gebaut werde. Da jedoch dieß wenigstens für lange Jahre hinaus nicht in der Absicht der hohen Staatsregierung zu liegen scheint, die Mehrheit der Finanzdeputation aber, um für andere Bahnen Zeit und Mittel zu erhalten, auf das Entschiedenste durch den mit ihrer Beantragung der von jedem bekannten Straßenzuge abweichenden künstlich gewählten Linie Chemnitz-Riesa verbundenen Vorschlag, für die von selbst gebotene Linie Chemnitz-Zwickau das Expropriationsgesetz zu verweigern, entgegengetreten ist, so stellen sich, wenn dieß Genehmigung fände, die Verhältnisse für alle diese Landestheile, ja für das ganze Königreich, mit alleiniger Ausnahme Leipzigs und der leipzig-dresdner Eisenbahngesellschaft, um so nachtheiliger heraus, denn man kann dann von Dresden über Zwickau in das Voigtland und in das südliche Deutschland und umgekehrt von da nach Dresden auf Eisenbahn — statt auf der nur 14 Meilen langen Tour von Werdau über Chemnitz, Freiberg — nur auf der 30 Meilen langen Bahnstrecke Werdau-Leipzig-Dresden mit dem, Geld- und Zeitaufwand mehr als verdoppelnden Umweg von 16 Meilen gelangen.

3.) In der in den Eisenbahnmittheilungen erwähnten Denkschrift, welche eine Deputation von Chemnitz und anderen Städten Seiner Majestät in einer Audienz vom 30. Juni 1842 überreicht hat, und von welcher Abdrücke in der Ständeversammlung vertheilt worden, ist ausdrücklich bemerkt, daß die Bahnlinie über Freiberg nach Zwickau die Zwecke der Verkehrserleichterung, wie sie die Denkschrift entwickelt, am Vollkommensten erreichen würde, wenn sie ausführbar wäre. Und diese vermeintliche Unausführbarkeit ist es allein, welche die dort unterzeichneten Städte des Erzgebirgs, Annaberg, Frankenberg, Hohenstein, Marienberg, Stollberg, Wolkenstein und Zschopau vernünftiger Weise hat bestimmen können, sich für eine Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa zu verwenden. Denn z. B. die entfernteste Stadt Annaberg, 5 Meilen von Chemnitz, 6 Meilen von Freiberg, hat über Chemnitz-Riesa nach Dresden 21 Meilen, über Freiberg nach Dresden aber nur 10 Meilen, die auf dem Eilwagen in 10 Stunden zurückgelegt werden, wird also schwerlich mit Zeit- und Kostenersparung, wenn nicht zugleich Geschäfte nach Chemnitz nöthigen, von jener künstlichen Linie Gebrauch machen, und dasselbe gilt mehr und weniger von allen den südlich und südöstlich von Chemnitz gelegenen Städten des Erzgebirgs, so daß, wenn man hinzunimmt, wie die $9\frac{1}{2}$ Meilen lange Linie Chemnitz-Riesa schon nach 3 Stunden von Mitweida das Erzgebirge verläßt, die gegen die Regel, von der Minderheit entlehnte Benennung dieser Bahn „erzgebirgische Eisenbahn", wie wenn Chemnitz das Erzgebirge repräsentire, als Täuschung

der hintangesetzten Landestheile erscheint. Um die Linie nicht die leipzig-meißner Eisenbahn — denn beide Landestheile würde sie in fast gleicher Länge durchschneiden — zu nennen, was sich besonders die Stadt Meißen verbitten würde, — müßte man sie die niederländische nennen, denn ins Erzgebirge würde sie eigentlich nur für Chemnitz eingeschoben, wo sie, wie in eine Sackgasse ausliefe. Der meißner und besonders der leipziger Kreis sind schon reichlich mit Eisenbahnen in einer Strecke von 20 Meilen versehen, der Meißner erhält eine zweite in der nach der Lausitz und Schlesien, als daß diese Kreise etwa darum, weil die leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie in ihrem eigenen Interesse, wie es zu gehen pflegt, wenn Privatgesellschaften dergleichen Unternehmungen ohne weiteres überlassen werden, es zu sehr mit der Grenze gehalten hat, Anspruch auf die Linie Chemnitz-Riesa hätte. Und der, ein Drittheil des Königreichs und der Bevölkerung und wohl mehr als zwei Drittheile der so einträglichen Staatswaldungen enthaltende, erzgebirgische Kreis sollte dagegen mit dem zweistündigen Eisenbahnschößling von Werdau nach Zwickau und jener Sackgasse von der meißner Grenze bis Chemnitz abgefunden werden, sollte, was andere unter seinem geborgten Namen wirklich haben, nur im Schilde führen?

Gewiß würden die genannten Gebirgsstädte und alle übrigen lediglich für die Linie über Oederan, Freiberg, wenn man sie ihnen nicht für unausführbar angegeben hätte, und nicht für die nach Riesa petirt, sie würden die in jener Adresse für die Verbindung des Auslandes mit dem Erzgebirge angegebenen Gründe, unter andern den,

> „weil bei Anlage eines allgemeinen inländischen Eisenbahnsystems unter Betheiligung der Staatskassen die Parität verletzt würde, wenn die zahlreichen Bewohner des Erzgebirges, welche nicht minder tributair sind, als die übrigen Landestheile, allein davon ausgeschlossen bleiben,"

lediglich für jene gerade natürliche, dem ganzen Erzgebirge, und man kann nach Obigem wohl sagen, aller Welt zu statten kommende geltend gemacht haben, und es ist nur zu bedauern, daß man von Freiberg aus das günstige Ergebniß der stattgehabten vorläufigen Terrainuntersuchung nicht bekannt gemacht, oder mehreren Gebirgsstädten zu gemeinschaftlicher Petition mitgetheilt hat. Sicher würden dann jene Städte sich von dem Antrag der chemnitzer Adresse getrennt, oder Chemnitz würde sich in seinem Interesse wohl selbst für die gerade Linie nach Dresden ausgesprochen haben, während es jetzt von seinem Standpuncte aus mit bestem Grunde eine Eisenbahnverbindung um jeden Preis, und selbst um den mit der Linie nach Riesa verbundenen

Preis der für alle Zukunft dadurch auf jene vernachlässigten Landestheile gewendeten gewerblichen Verödung begehrt, es wird aber, sobald ihm die viel günstigere Aussicht der Linie über Freiberg gegeben ist, hoffentlich und billig von der für die Anderen im Erzgebirge verderblichen Richtung abgehen.

4.) Läßt sich etwas Härteres, Widernatürlicheres denken, als unter Betheiligung der Staatskasse, an welche das dabei schmerzlich verletzte Drittheil des Königreichs verhältnißmäßigen Antheil hat, eine Bahnlinie beschliessen mit der Bedingung und Folge,

a.) daß sie nicht von Chemnitz nach Zwickau fortgesetzt werden dürfe, daß mithin

b.) alles, was vom Erzgebirge diesseit Zwickau liegt, von der Verbindung mit der sächsisch-baierischen Eisenbahn und den zwickauer Kohlenwerken ausgeschlossen werde, und

c.) daß der eisenbahnlos gelassene Landstrich von mindestens 50 Quadratmeilen südlich zwischen Chemnitz und Dresden es für alle Zeit bleibe, während die übrigen Landestheile doppelt und dreifach mit Eisenbahnen, z. B. die fast nur halb so große, halb so bevölkerte Lausitz mit zwei zusammen 12 bis 14 Meilen langen versehen wären.

Ist nämlich einmal die unglückliche Wahl Chemnitz-Riesa getroffen, dann ist, selbst wenn die überraschendsten Erfindungen, aus der Zukunft Schooß auftauchend, alle Bergschwierigkeit leicht beseitigten, an eine gerade Bahn zwischen Chemnitz und Dresden nimmer zu denken, denn sie würde die Linie Chemnitz-Riesa ertraglos machen. Obige drei Momente dürften aber allein schon den Stab über diese Linie brechen.

5.) Jenes Unrecht mag man gleichwohl durch Gestattung der Eisenbahnverbindung zwischen Chemnitz und Zwickau nur für die dortige Gegend zu mindern, nicht für die circa 50 Quadratmeilen zwischen Chemnitz und Dresden, weil man niemals einige Millionen Thaler wird verwenden wollen, um die mit einem Aufwande von 4 Millionen gebaute Chemnitz-Risaer Bahn um den größten Theil ihres Verkehrs zu bringen. Daß dieser Verlust die Folge davon wäre, ist um so mehr zu behaupten, da der Bahnanschluß an Schlesien von Dresden aus und die schon über Leipzig und Köthen vorhandene Eisenbahnverbindung mit Berlin die früher mit Preußen von Riesa aus beabsichtigte überflüssig und eben deßhalb unausführbar macht. Es fehlt hiernach

6.) der Linie Riesa-Chemnitz dieser hauptsächliche Grund der Einmündung einer preußischen Bahn auf Riesa. So lange er bestand, so lange die Rich-

tung der Südwestbahn für den Verkehr mit Süddeutschland nicht über Altenburg nach Leipzig genommen, so lange noch Riesa dabei in Frage war und diese Linie noch den Character einer Eisenbahnverbindung mit dem Auslande erhalten konnte, war sie insofern entschuldbar, als Regierung und Stände vom Anfang an darüber einverstanden gewesen, daß der Verbindung mit dem Auslande und dem Verhüten des Umgangenwerdens der Binnenbahnverkehr hintanzusetzen. Daß durch die Linie Zwickau-Chemnitz die wesentlichsten Interessen des so großen Landstrichs zwischen Chemnitz und Dresden verletzt würden, wäre durch die Nothwendigkeit des Anschlusses bei Riesa an das Ausland geboten gewesen. Mit dem gänzlichen Wegfall dieser Nothwendigkeit verschwindet auch der letzte Schein der Rechtfertigung jener Linie, so lange nicht die Unausführbarkeit der natürlichen geraden, jeder Erwägung, jeder gerechten und billigen Erwartung entsprechenden Linie Chemnitz-Dresden festgestellt, bis nicht, was Freiberger Physiker und Techniker in ihrer erwähnten Schrift vom 30. August 1842 behaupten, widerlegt ist.

7.) Chemnitz hat mit den für sich durch die vermeinte Unausführbarkeit der Linie Chemnitz-Dresden gewonnenen Gebirgsstädten in der bewußten Adresse und Denkschrift um die ganze Linie Zwickau-Chemnitz-Riesa, und nur auf den Fall, daß die sofortige Ausführung derselben unthunlich erscheine, daß vorzugsweise und zunächst die Abtheilung der Bahn von Chemnitz nach Riesa in Angriff genommen werde, gebeten, übrigens in der vorgängigen, dem Zwecke angemessenen Entwickelung den 9 Meilen langen Landstrich zwischen Chemnitz und Dresden, wie nicht vorhanden, ignorirt, wird die Gewährung dieses Gesuchs nur als Abschlagszahlung ansehen. Und wenn auch der im Interesse der sächsisch-baierischen Eisenbahn geschehene Vorschlag der Mehrheit der Finanzdeputation, durch Verweigerung der Ausführung der schon früher gesetzlich begründeten Expropriation für den Tract Chemnitz-Zwickau, Genehmigung fände, so wird doch die hohe Staatsregierung mit einer der nächsten Ständeversammlungen, dem dringenden Verlangen nach Verlängerung der Linie bis Zwickau nicht widerstehen können. Das Bedürfniß ist zu tief in den dortigen gewerblichen Verhältnissen und in dem Grade gegründet, daß — so sicher wird der Reinertrag seyn — es der Mithülfe der Staatskasse zur Ausführung gar nicht bedarf. Eine Actiengesellschaft wird sich dafür bald finden, und so wird dem Einkommen der sächsisch-baierischen Eisenbahn dennoch der Nachtheil zugefügt werden, den eben die Mehrheit der Finanzdeputation mit jenem Vorschlag vermeiden will. Der Nachtheil bleibt aber derselbe, wenn sich auch der Staat bei diesem nach Herstellung der Linie Chemnitz-Zwickau gefürchteten Tract betheiligt. Es bewährt dieß nur, in welche

Verwickelungen und Widersprüche man bei Verlassen dessen geräth, was von örtlichen und sachlichen Verhältnissen geboten ist.

Hieran schliessen sich folgende finanzielle und politische Gründe gegen die Linie Chemnitz-Riesa und für die Linie Chemnitz-Freiberg-Dresden oder vielmehr Zwickau-Chemnitz-Freiberg-Dresden in einer Weise, daß deren Hintansetzung für ein höchst beklagenswerthes Ereigniß, die unverhoffte Unausführbarkeit für eine unglückliche Naturwidrigkeit anzusehen, die um so empfindlicher die Gewährung der Privilegien der leipzig-dresdener Eisenbahncompagnie in dem bewilligten Umfange bedauern ließe.

Frühere genaue Erörterungen haben herausgestellt, daß der Personen- und Güterverkehr auf der uralten Heer- und Landstraße über Plauen, Zwickau, Chemnitz, Freiberg, Dresden in das südwestliche und nordöstliche Deutschland um ein Drittheil stärker war, als der Verkehr zwischen Dresden und Leipzig. Und wie groß namentlich der Personenverkehr noch jetzt ist, ob ihm schon die leipzig-dresdner Eisenbahn einen ansehnlichen Theil aus Chemnitz und der Umgegend entzogen hat, beweißt, daß täglich von hier und Chemnitz eine Eilpost, eine Journaliere und drei, vier und oft noch mehrere Stellwagen gehen, die mehreren täglichen Stellwagen zwischen hier und Freiberg, die dreimal wöchentlich fahrende Diligence und die Stellwagen zwischen hier und Marienberg und Annaberg über Freiberg nicht zu geschweigen. Zwischen Naundorf, das $\frac{1}{2}$ Meile diesseits Freiberg liegt, und Dresden existiren wegen des starken Güter- und Personenverkehrs sogar zwei Parallelstraßen.

„Von der Größe des Personenverkehrsbedürfnisses" — wie in der chemnitzer Denkschrift mit diesen Worten hervorgehoben wird — „giebt der Verkehr auf der leipzig-dresdner Bahn einen überraschenden Beweis in dem Umstande, daß dort, wo eine vorzugsweise an die Scholle gefesselte (?) Bevölkerung wohnt, dennoch nach den seitherigen Wahrnehmungen zwei Drittheile der Passanten auf der Bahnlinie den Zwischenverkehr bilden und nur $\frac{1}{3}$ den Weg der ganzen Linie von einer Hauptstadt zur andern einschlägt." Da nun der Personenverkehr zwischen Zwickau und Dresden, wie gedacht, weit stärker ist, als er zwischen Leipzig und Dresden vor der Eisenbahn war, da an jener Bahnstrecke nicht, wie an letzterer, um die Ausdrücke der Denkschrift zu brauchen, blos eine an die Scholle gefesselte, sondern auch eine mit Fabrication und anderen Arbeiten, als dem Landbau beschäftigte, zahlreiche, bewegli-

chere Bevölkerung wohnt, so müssen die Resultate des Ertrags einer Eisenbahnlinie Zwickau-Chemnitz-Freiberg-Dresden noch ungleich günstiger seyn, als die der leipzig-dresdner Eisenbahn, deren Rentabilität doch trotz der darauf verwendeten enorm hohen Bausumme schon bedeutend genug und immer noch im Steigen ist.

Es läßt sich daher von der Linie Chemnitz-Zwickau, als der aus dem doppelten Grunde der Kürze und des leichteren Baues, folglich der früheren Beendigung wohl zuerst in Angriff zu nehmenden, zugleich in Hinblick auf den Steinkohlenbezug, mit unbedingter Gewißheit behaupten, daß sie nicht nur die Zinsen der Anlagekosten, selbst zu **4 pro Cent** gerechnet, decken, sondern auch einen das Kapital in wenigen Lustern erstattenden jährlichen Ueberschuß gewähren werde, wogegen dieß bei der fast noch einmal so langen, um $\frac{1}{3}$ theurern Linie Chemnitz-Riesa sehr ungewiß ist, weßhalb die chemnitzer Addresse die Ausführung dieser Bahn durch Privatunternehmung für unmöglich und dazu Garantie und Betheiligung Seiten des Staates, auch damit die richtige Linie gewählt werde, als unbedingt nothwendig erfordert hat. Die chemnitz-zwickauer Linie bietet überdieß dem Staate den Vortheil, daß sie den Verkehr auf der sächsisch-baierischen Eisenbahn vermehrt, ihr alles das zuführt, was nach Leipzig und weiter will, und bestimmt ist, was aber ausserdem auf der Linie Chemnitz-Riesa, der mit einer Thurn- und Taxis'schen Post vergleichbaren, dem Staate ganz fremden, weil auch mit Gütertransport beschäftigt, noch nachtheiligeren leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie zugewendet werden müßte. Aus obigen und denselben Gründen, welche der Unterzeichnete in der 342sten öffentlichen Sitzung des ersten constitutionellen Landtags am 22. October 1834 (m. s. Nachrichten vom Landtage S. 5981) entwickelte, die zwar leider keinen Anklang fanden, die aber alles, was seitdem bei jener Linie und anderwärts im Eisenbahnwesen geschehen und wahrzunehmen gewesen, gerechtfertigt hat, aus diesen Gründen und zugleich, damit das auf so viele Seiten hin zu Eisenbahnactienunternehmung aufgefordert werdende Publikum nicht auch zu dieser kurzen Bahn in das Interesse gezogen werden müsse, wäre es weit besser, der Staat übernähme allein diesen nach künftigen Landtag zuerst zu beginnenden Bau, der wahrscheinlich schon ein Vierteljahrhundert nach seiner Vollendung von den, ausserdem den Actieninhabern als Dividende neben den Zinsen von ihren Einschüssen zufallenden, Reinerträgen bezahlt seyn und dann der Staatskasse ein reines, den Steuerpflichtigen zu Gute gehendes Einkommen von mehr als **120,000** Thlr. — —

(Betrag der Zinsen zu 4 pro Cent des Anlagekapitals) jährlich gewähren würde.

Anlangend demnächst die Linie Chemnitz-Freiberg-Dresden, so würde sie, weil schwieriger und weil im Fache des Eisenbahnwesens und der bewegenden Kräfte jedes Jahr neue Entdeckungen und Erfahrungen bringt, besser erst dann begonnen, wenn die Linie Chemnitz-Zwickau fahrbar ist. Die Ungeduld derer, welche auf der chemnitz-riesaer Linie gleichzeitig das Können, sowohl nach Leipzig, als nach Dresden zu fahren, sich gegeben haben wollen, mögen folgende Betrachtungen heben:

a.) würde die Bahn von Chemnitz nach Zwickau nur 6 Meilen lang, wohl zwei Jahre eher, als die $9\frac{1}{2}$ Meilen lange Bahn nach Riesa fertig seyn, man folglich um so viel eher nach Leipzig und Altenburg und in das südliche Deutschland fahren können;

b.) braucht man auf Eil- und Stellwagen nur 8 bis 12 Stunden Zeit von Chemnitz bis Dresden, auf der 16 Meilen langen Bahnlinie von Chemnitz über Riesa bis Dresden würden zwar nur 4 bis 5 Stunden nöthig seyn, auf diese Zeitdifferenz von nur 3 bis 4 Stunden kommt aber in den seltensten Fällen etwas an;

c.) wird das zwei- bis dreijährige längere Warten auf die chemnitz-dresdner Bahn reichlichst dadurch gelohnt, daß man dann für alle Zukunft in 2 bis 3 Stunden nach Dresden fährt.

d.) Einen nicht minderen Lohn für jeden patriotisch Gesinnten finde ich darin, daß nicht nur die chemnitz-zwickauer, sondern hoffentlich auch die chemnitz-dresdener Linie, ihrer Schwierigkeiten ungeachtet, wenn schon später, dem Staate ein reines Einkommen gewähren und in die Classe der Staatsgüter bei dem Einnahme-Budjet treten wird.

Der Personenverkehr wird nach dem vorgängigen Anschluß an die sächsisch-baierische Eisenbahn auf der Linie Chemnitz-Dresden, wie schon bemerkt, so ausnehmend groß seyn, daß er in Verbindung mit dem Einkommen von Gütertransport, welcher doch einigermaasen mit dem Personenverkehr in Verhältniß steht, die Zinsen des Anlagekapitals, sobald einmal die damit in Verbindung stehende Ausführbarkeit festgestellt ist, gewiß decken, einen Ueberschuß geben und in jeder Hinsicht die Vergleichung mit der Rentabilität der 6 Meilen längeren leipzig-dresdner Eisenbahn aushalten wird. Denn verhältnißmäßig mehr, als diese Bahn, die den Voranschlag um das Doppelte überstieg, auf welcher die seitdem gemachten Erfahrungen und Fortschritte nicht benutzt werden konnten, wird sie gewiß schon darum nicht kosten, weil ihr diese bereits errungenen und im Verlauf mehrerer Jahre, ehe sie in Angriff

kommt, noch zu gewinnenden Vortheile zu Statten kommen. Eben so sicher wird aber nach allen Anzeichen ihr Verkehr und Einkommen die Vorausberechnung vielfach übersteigen, wie dieß bei der leipzig-dresdner Eisenbahn der Fall ist, wo mehr als Verachtfachung des erwarteten Personenverkehrs wahrzunehmen.

Die Actionairs dieser Bahn sind es allein, welche Ursache haben, die Wahl der Linie Chemnitz-Riesa dringend zu wünschen, denn sie wird ihnen rechts nach und von Dresden, links nach und von Leipzig den von der geraden Linie Zwickau-Chemnitz-Dresden widernatürlich und zu schmerzlicher Beeinträchtigung jener mehrerwähnten Landesstrecke abgelenkten, ausnehmend großen Verkehr zuführen, wird die Rente und den Werth ihrer Actien mehr als verdoppeln; auf wessen Kosten anders, als auf die jener Landesstrecke und zugleich des Staates, dem dann für immer die Gelegenheit benommen ist, was er etwa an seinem Einkommen von der baierisch-sächsischen Eisenbahn verliert, mehrfach auf der Linie Zwickau-Chemnitz-Dresden wieder zu gewinnen, ein rentables Staatsgut an solcher und somit für die Zukunft die Mittel zu Beherrschung des Eisenbahnwesen im Volksinteresse in derselben Maase zu erlangen, wie er sie über den Straßenbau ausübt. Er wird, was der Unterzeichnete schon im Jahre 1834 (m. s. S. 5983 der Nachrichten vom Landtage) als einen der Gründe für den Bau der leipzig-dresdner Eisenbahn auf Staatskosten anführte, keine Ueberschüsse einträglicher Bahnen auf Anlegung solcher zu verwenden haben, deren Ertrag den Aufwand kaum deckt, die aber die Gewerbe und das in Vervollkommnung fortschreitende Eisenbahnwesen früher oder später, Widerstrebens ungeachtet, auch fernerhin für den inneren Verkehr unabweislich gemüssigen dürfte.

8.) In den Regierungs-Mittheilungen wird S. 46 auf die Unzuträglichkeiten aufmerksam gemacht, welche daraus hervorgehen, daß nothwendig an der äussersten Landesgrenze in Leipzig der Brennpunct des sächsischen Eisenbahnnetzes liege, daß daher, weil die beiden vorhandenen Eisenbahnen sich an der östlichen und westlichen Landesgrenze hinziehen, und den Haupttheil des Landes unberührt lassen, das Land folglich an den Vortheilen der jetzigen Eisenbahnen in einem sehr ungleichen Verhältniß theilnehmen, und S. 50 wird bemerkt, wie durch die Linie Zwickau-Riesa, oder besser Zwickau-Dresden, das sächsische Eisenbahnsystem erst inneren Zusammenhang und eine gewissermaasen geometrische Regelmäßigkeit gewinne, indem durch diese Linie die Basis des durch die Hauptlinien gebildeten Dreieckes geschlossen und fast jeder Ort des Landes in den Bereich einer Eisenbahn gebracht wird. Dieß kann aber nur, wie gezeigt, von der

Linie Zwickau-Dresden zugestanden werden, denn, wie die Karte von Sachsen ausweist, die Linie Zwickau-Riesa bildet ein Dreieck, ausserhalb welchem zwei Drittheile der Erblande liegen, die Linie Zwickau-Dresden hingegen ein Dreieck, von dessen einem seiner drei Schenkel fast kein Landestheil entfernter, als der andere ist, das folglich den Anforderungen der Gerechtigkeit und Gleichheit und des Verkehrsbedürfnisses allein entspricht, während die Lausitz sich durch die schlesische und zittauer Eisenbahn bezüglich noch besser bedacht findet. Besonders aber ist der leipziger und meißner Kreis gegen das Erzgebirge immer noch in großem Vortheil nicht blos dadurch, daß sie auf zwei, drei Seiten hin Eisenbahnlinien haben, der erzgebirgische nur die zwickau-dresdner, sondern auch dadurch, daß die Städte an der böhmischen Grenze um zwei bis drei Meilen entfernter davon liegen, als die von jeder Eisenbahn entferntesten Städte jener Kreise; ein Mißverhältniß, das sich aber, wie gezeigt, mit der Linie Zwickau-Riesa gegen jene Grenzstädte verdoppeln würde. Diese Linie wäre die Wiederholung des obgerügten Uebelstandes, daß beide jetzt vorhandene Eisenbahnen an den Grenzen liegen, insofern, als sie sich auch nur der nordwestlichen Grenze des Erzgebirges hinzöge, dem sie schon bei Chemnitz durch den leipziger und meißner Kreis nach Riesa eilend, den Rücken wendet. Sie würde Riesa an der preußischen Grenze zum zweiten Brennpunct des Eisenbahnsystems machen und da einen von Chemnitz und Riesa ausgehenden spitzigen Winkel bilden, nur mit den für $\frac{2}{3}$ des Erzgebirges traurigen Unterschied, daß zum Dreieck der schliessende Schenkel zwischen Chemnitz und Dresden für immer fehlend bliebe.

9.) Allerdings setzt die richtige Linie Chemnitz-Dresden, die Bahn nach Zwickau voraus, die man beseitigen will, daher sie passender in Einschluß der letzteren mit „Linie Zwickau-Dresden" bezeichnet wird. Mit der Strecke von Chemnitz nach Dresden hat die Linie Chemnitz-Riesa gleiche Länge von $9\frac{1}{2}$ Meilen. Seite 57 der Regierungsmittheilungen ist der Voranschlag mit einfachem Gleise und den erforderlichen Ausweichungen

für Chemnitz-Riesa	3,500,000	Thaler,
für Chemnitz-Zwickau	2,500,000	„ „

Wenn jedoch die unter 7. gezeigte Rentabilität der letzteren Linie, die sich in kurzem bezahlt machen und zugleich der dortigen Gegend unberechenbar nützen würde, den damit bei der Linie Zwickau-Dresden in Vergleich mit der Linie Chemnitz-Riesa verbundenen Mehraufwand nicht in Betrachtung kommen lassen kann, wenn folglich diesem Mehraufwand ein Gewicht für die

Linie Chemnitz-Riesa nicht beizulegen, so kommt Alles auf die Ausführbarkeit des Theils von Chemnitz oder genauer nur von Frankenberg bis Dresden an, denn von Chemnitz bis Frankenberg ist die Ausführbarkeit bei der Untersuchung der Linie Chemnitz-Riesa schon festgestellt.

Eisenbahnen können aus zweierlei Grunde nicht ausführbar seyn: unbedingt nicht wegen unüberwindlicher Terrainschwierigkeiten; bedingt nicht, wenn die Baukosten so hoch zu veranschlagen, daß das Einkommen der Bahn die Unterhaltung und die Zinsen des Anlagekapitals nicht deckt. Die Behauptung einer solchergestalt bedingten Unausführbarkeit wird in allen Fällen darum trügerisch seyn, weil das Einkommen sich am wenigsten sicher voraus berechnen läßt, bis jetzt jedoch meist überall in Deutschland und namentlich in Sachsen und Preußen Voranschlag und Erwartung weit überstiegen hat. Daß die Linie Chemnitz-Dresden der Linie Chemnitz-Zwickau in Ertrag nicht nachstehen, sie vielmehr weit übertreffen werde, ist nach dem unter 7. angeführten jetzigen Personenverkehr bei der starken Bevölkerung des zugleich städtereichen Landes zwischen Chemnitz und Dresden ganz unbezweifelt. Und selbst die leipzig-dresdener Eisenbahn wird, was sie, wie von dem Theil der Linie Chemnitz-Zwickau, auch von dem Theil Chemnitz-Dresden an sich zog, ihr zurückgeben müssen, denn was alles aus der Gegend von Chemnitz bis ins Voigtland über Leipzig auf der Eisenbahn nach Dresden und umgekehrt reiste, wird der Linie Zwickau-Dresden zufallen.

Möchte daher auch der Voranschlag der Linie Zwickau-Dresden, die als ein Ganzes zu betrachten und in Länge der leipzig-dresdener Eisenbahn gleicht, die Baukosten dieser Bahn übersteigen, — eine Differenz, die allerdings auf Rechnung der Linie Dresden-Chemnitz kommen würde, — so wird dieß der höhere Ertrag sicher mehr als ausgleichen, wenn man auch nicht Beziehung auf die nationalökonomischen Vortheile, auf die Gerechtigkeit gegen die Bevölkerung von über eine halbe Million als weitere Gründe zu Hülfe nehmen wollte.

Wäre es nach alle dem nur die absolute Unausführbarkeit der Strecke Chemnitz- oder richtiger nur Frankenberg-Dresden (und auch von Dresden bis Tharant ist die Ausführbarkeit erörtert), welche von der Linie Zwickau-Dresden abhalten und zu dem kläglichen Behelf der Linie Chemnitz-Riesa mit Umgehung von zwei Drittheilen des Erzgebirges nöthigen und der leipzig-dresdener Eisenbahngesellschaft ein unberechenbar hohes Einkommen auf Kosten des Staates zuwenden würde, so haben wir

10.) nur noch Einiges über diese bisher vermeinte Unausführbarkeit zu gedenken. Seit der vorläufigen, vor neun Jahren stattgehabten Untersuchung

der Strecke Chemnitz-Dresden hat man bei den Eisenbahnen Terrainschwierigkeiten zu überwinden gelernt, die damals noch für unbesiegbar galten. Auch erschrak man damals noch, aus Mangel an Erfahrung über die Einträglichkeit, vor den Kosten des Ueberwindens, und eine Bahnstrecke ward schon deßhalb für unausführbar erklärt. Gewiß haben diese Momente das der fraglichen Strecke nachtheilige Gutachten herbeigeführt, ein Gutachten, das wohl auch schon dann nicht so ausfallen konnte, wenn dem Verfasser die politischen und finanziellen Gründe, wie sie aus der jetzigen Eisenbahnconstellation in Sachsen sich ergeben, vorgelegen hätten. Jener Techniker hat nur festzustellen gehabt, wo mit den bekannten Mitteln und Kräften, und dem damaligen Stand der Eisenbahnkunde eine Eisenbahn füglich und vortheilhaft anzubringen. Seine Aufgabe war nicht, zu ermitteln, ob es möglich sey, nach Befriedigung aller übrigen Landestheile den gleichen gerechten Anforderungen einer großen Bevölkerung in einer Gegend zu gnügen, über welche man wegen unverkennbarer örtlicher Schwierigkeiten, so lange noch frei zu wählen, so lange die Wahl nicht von den Anforderungen des Bedürfnisses und der Gerechtigkeit und Billigkeit ausgeschlossen wird, eine Eisenbahn lieber nicht legt.

Daher werden diejenigen Techniker, welchen die Aufgabe, die Frage der Ausführbarkeit zu lösen, mit Hinweisung auf den obigen Standpunct gestellt wird, gewiß ein beifälliges Gutachten geben, und schwerlich wird der damit zu verbindende Voranschlag des Bauaufwandes so hoch seyn, daß er nicht voraussichtlich von dem Ertrag der Linie gedeckt werden sollte. Jedenfalls würde theilweise Anwendung von, die Baukosten ungemein vermindernder, Pferdekraft die letzten Hindernisse beseitigen. Mit ihr ist zwar nur die halbe Geschwindigkeit der Dampfkraft zu erreichen. Ob aber Personen und Waaren eine Viertel-, eine halbe oder ganze Stunde früher oder später an das Ziel gelangen, darauf kann unter allen Umständen und wenigstens unter tausend Fällen kaum einmal etwas ankommen. Man würde ausserdem unserm Verfahren mit Recht vorwerfen: das Beste ist der Feind des Guten. Dieser geringe Zeitverlust könnte aber auch in Vergleich mit dem weit grösseren Zeitverluste auf dem 7 Meilen langen Umwege über Riesa gar nicht in Anschlag kommen. Zudem wird es schwerlich der Pferdekraft bedürfen; denn wenn man in Oestreich eine Eisenbahn von Wien über die kärnthner, steier'schen und julischen Alpen bis Triest, über mehre Ströme und eine Unzahl von Bächen, 100 Meilen lang zu bauen unternimmt, so erscheint dagegen die Ueberwindung einiger Terrainschwierigkeiten zwischen Dresden und Chemnitz als Kinderei, und man müßte erröthen, sich, aus Scheu dafür,

der mit der Linie Chemnitz - Riesa verbundenen argen Verstöße schuldig zu machen.

11.) Die löbau-zittauer, $4\frac{1}{3}$ Meile lange Seitenbahn wird nicht minder schwierig seyn, als die Linie Chemnitz-Dresden, ja die Hindernisse haben sich so groß herausgestellt, daß sie einen, die noch nicht vierstündige Entfernung mehr als verdoppelnden Umweg und nach S. 57. der Regierungsmittheilungen einen, der 6 Meilen langen Linie Chemnitz - Zwickau gleichen Aufwand von 2,500,000 Thaler erfordert. Gleichwohl ist es nur eine Binnenbahn, die nicht, wie die Linie Zwickau-Dresden, die Verbindung mit dem Auslande auf zwei Seiten und zwar in geradester Richtung vermittelt. Was wird nun für diese auf Pferdekraft allerdings mit weit geringerem Aufwande zu bauende Linie angeführt: erstlich Zittau habe durch den Zollanschluß gelitten. Als ob dabei nicht die Gebirgsstädte Frauenstein, Sayda, Olbernhau, Zöblitz, Marienberg, Annaberg und sämmtliche Grenzstädte des durch die Linie Chemnitz-Riesa umgangen werdenden Theils des Erzgebirges ebenfalls gelitten hätten! Ferner: Zittau und Umgegend sey gewerb- und volkreich. Ist nun auch nicht, wie in dortiger Gegend, in jenem Erzgebirgstheil die Fabrikbevölkerung ganz so dicht zusammengedrängt, so übersteigt doch diese zwischen Chemnitz bis mit Oederan ebenfalls dem Fabrikwesen angehörige, so wie die übrige, nicht minder thätige Bevölkerung dieses mehrfach grösseren, zum Theil auch gewerbreichen Gebirgstheils mit seinen vielen Städten die Bevölkerung jener Gegend mehre Male. Und wenn die Deputation ferner für die Linie Löbau - Zittau auf die industrielle Bevölkerung des Nachbarlandes Böhmen, auf Reichenberg und Umgegend Rücksicht nimmt, die diese Zweigbahn mit lebhaft und rentabel machen helfen würde, so ist zu antworten, daß wir nicht die Staatskräfte zu Bequemlichkeit und Vortheil des Auslandes anwenden wollen. Zittau liegt von Löbau nur 2 Meilen. Diese Entfernung wird aber für groß genug gehalten, um mit einem, sie fast verdoppelnden, Aufwande eine Eisenbahn, sogar ohne Mitbetheiligung, anzulegen. Für die circa 12 Gebirgsstädte hingegen sollen die 4, 6 bis 12 Meilen bis zu den Bahnen in Chemnitz und Dresden nicht zu weit seyn, um deßhalb, nicht etwa allein für sie, nein auch im Interesse aller Welt, ausser der leipzig-dresdener Eisenbahn-Compagnie und etwa Leipzigs, von Chemnitz nach Dresden zu bauen!

Fassen wir nun die Gründe für und wider in Gegenüberstellung zusammen.

Für die Linie Chemnitz-Riesa.

Sie vermittelt den Verkehr mit Leipzig und Dresden und weiter.

Sie wird wegen der Lebhaftigkeit dieses Verkehrs rentabel seyn.

Sie wird Chemnitz und Umgegend mit Getreide aus dem Niederlande versorgen.

Sie erspart für immer oder doch auf lange Zeit den 6 Meilen langen Bau von Chemnitz nach Zwickau.

Sie erspart mithin dem Staate die Vermittelung eines Aufwandes von $2\frac{1}{2}$ Millionen Thaler für immer, oder doch auf lange Jahre hinaus.

Sie durchschneidet das Land, dient als Basis eines Dreieckes, schließt faßt den von der leipzig-dresdener und sächsisch-baierischen Eisenbahn gebildeten Winkel.

Für die Linie Zwickau-Dresden.

Sie thut dasselbe noch weit besser und zwar von Chemnitz aus gerechnet mit Ersparung eines Umweges von sieben Meilen nach Dresden, einer halben Meile nach Leipzig.

Diese wird es in noch weit höherem Grade seyn, da sie nicht nur einen Theil des Verkehrs auf der leipzig-dresdener Eisenbahn, sondern auch den starken Personenverkehr aus der bevölkerten gewerbreichen Umgegend einer 13 Meilen langen Strecke an sich zieht.

Sie wird dasselbe theils durch sich selbst, theils von der Elbe aus und nicht blos für Chemnitz und die zudem fruchtbare Umgegend, in dessen Nähe sich ohnehin das kornreiche Altenburg befindet, sondern für das ganze Erzgebirge thun.

Sie befriedigt durch die Verbindung mit Zwickau ein dringendes unabweisliches Bedürfniß und tritt an die Stelle des uralten geraden, das nordöstliche Deutschland mit dem südlichen verbindenden Straßenzugs, überhebt des dem Eisenbahngebrauch so hinderlichen Frachtumladens.

Da die Bahnstrecke Chemnitz-Zwickau, wenn sie anders sich in längstens einem Menschenalter aller Wahrscheinlichkeit nach nicht selbst bezahlen wird, doch mindestens die Zinsen des Anlagekapitals reichlich einbringt, so ist diese Ersparniß mehr als werthlos.

Sie vollendet, was jene unvollständig läßt, stellt ein über die Erblande gelegtes Dreieck her, das alle Theile unter sich und mit dem Auslande in unmittelbare Verbindung setzt, von welchem keine Stadt über fünf Meilen entfernt ist.

Für die Linie Chemnitz-Riesa.

Sie gleicht so den Nachtheil aus, daß die gedachten beiden Bahnen sich fast an den Grenzen hinziehen und einen großen Theil des Landes ausser Berührung mit sich lassen.

Ihre Ausführbarkeit steht fest.

Nur für sie und weder für die ganze Linie Zwickau-Dresden, noch für die Theillinie Chemnitz-Dresden ist unterm 30. Juni 1840 petirt worden, und unter den Petenten sind die Gebirgsstädte Annaberg, Frankenberg, Hohenstein, Marienberg, Stollberg, Wolkenstein, Zschopau.

Chemnitz ist die Hauptstadt des erzgebirgischen Kreises, die zu ihr führende Eisenbahn setzt also diesen Kreis mit allen Eisenbahnen in Verbindung.

Der Unterzeichnete hat nichts den nebenstehenden Momenten gegenüberzustellen, und muß erwarten, ob dieß Andere bei der Discussion thun werden.

Für die Linie Zwickau-Dresden.

Sie nur thut dieß, während jene nur $1\frac{1}{2}$ Meile des Erzgebirges durchlängt, dann 8 Meilen weit im leipziger und meißner Kreise bis Riesa läuft, und sich von den meisten der 43 Städte des Erzgebirges 4 bis 8 Meilen entfernt hält.

Ihre Ausführbarkeit von Zwickau bis Chemnitz steht auch fest; nun ist zwar im Jahre 1835 die Strecke von da bis Dresden unausführbar gefunden worden, das Gegentheil wird aber nach einer vorläufigen Untersuchung von 1842 behauptet und die seitdemige mehrere Ausbildung der Eisenbahnkunde lassen dieß bei der, selbst sehr hohen Aufwand tragenden, präsumtiven Rentabilität der Strecke nicht bezweifeln.

Dieser Petition liegt die irrige Voraussetzung der Unausführbarkeit der Linie Chemnitz-Dresden zum Grunde. Ohne diesen Irrthum wäre die Mitunterzeichnung der übrigen Gebirgsstädte, gelindest gesagt, schlechterdings unerklärbar.

So lautet allerdings die Denkschrift der Addresse vom 30. Juni v. J. Hiernach bedürfte es, weil Dresden als Haupt- und Residenzstadt des Landes schon eine Eisenbahn hat, überhaupt weiter keiner Eisenbahn. In dieser Hinsicht repräsentirt aber Dresden das Königreich so wenig, als Chemnitz jenen Kreis, wenn man ihr auch das Prädicat seiner Hauptstadt, weil der bevölkertsten, ließe.

Sie ist es allein, welche die dem Staate durch die der leipzig-dresdener Eisenbahngesellschaft ertheilten unbedingten Privilegien entgangene volle Herrschaft über das Eisenbahnsystem für die nächste Zeit zum Theil, in späterer Zukunft wohl ganz wieder zu gewinnen

Für die Linie Chemnitz-Riesa. Für die Linie Zwickau-Dresden.

vermag, weßhalb man sich besonders auf das unter 7. 8. 9. Entwickelte bezieht.

Sie hindert, daß das Einkommen dieser dem Staate fremden aus unbekannten, meist ausländischen Mitgliedern bestehenden Gesellschaft nicht durch die Linie Chemnitz-Riesa beinahe verdoppelt und durch die Linie Zwickau-Riesa wohl mehr als verdoppelt, und somit Fremden ein Gewinn, den der Staat selbst machen, mit welchem er mancherlei mit den Eisenbahnen für verschiedene Gewerbe verbundene Nachtheile mittelbar in Steuererleichterung und sonst ausgleichen könnte, zugeführt wird.

Sie stellt hauptsächlich in Aussicht, jenes fremde Element, indem sie es nicht weiter immer tiefere Wurzel fassen läßt, einstmals ganz zu beseitigen.

Sie entspricht den gerechten Anforderungen und den Verkehrsbedürfnissen der zwischen Chemnitz und Dresden links und rechts bis an die böhmische Grenze gelegenen bei dieser Linie betheiligten Landesstrecke von circa 50 □Meilen und 300,000 Bevölkerung, die sich ausserdem über schmerzliche Vernachlässigung um so mehr zu beklagen hätte, wenn sie auf das hinblickt, was für die Lausitz von Zittau bis Löbau unter minder gebieterischen Umständen geschehen soll.

Anstand mit Beschlußfassung für die Linie Chemnitz-Riesa bis die Aus- oder Unausführbarkeit der Linie Chemnitz-Dresden fest steht, ist um so nothwendiger, da bei sich später zeigender Ausführbarkeit der 3,700,000 Thaler kostende Mißgriff mit seinen schädlichen Folgen nicht wieder gut gemacht werden kann.

Durch alles Obige dürfte des Unterzeichneten Antrag auf den ohnehin, wie unter 1. gezeigt, mit keinem Zeitverlust für die Ausführung verbundenen Anstand mit der Beschlußfassung über die Linie Chemnitz-Zwickau vollkommen gerechtfertigt seyn.

Was ihn dazu bewegt, sind wenigstens nicht Localinteressen für Freiberg, dessen hauptsächliches Gewerbe der Bergbau seiner Natur nach der Eisenbahnverbindung wenig bedarf, sondern es sind die Interessen des ganzen mehrerwähnten, nur einen Theil seines Wahlbezirkes enthaltenden Landstrichs; es sind dieselben Motiven, welche ihn zum entschiedensten Gegner der Concession an die leipzig-dresdener Actiengesellschaft machten. Verhallt seine schwache Stimme auch dießmal wirkungslos, zieht sie ihm wohl gar Anfeindung zu, so beruhigt er sich, wie schon bei anderer Gelegenheit, mit dem Bewußtseyn der Pflichterfüllung. Die Zeit anderer Ueberzeugung und das Bereuen wird gewiß, (wie bei den vermeinten Ersparnissen der auch von ihm bekämpften Kettenvermessung des Landes ohne Chartirung), aber zu spät kommen.

Sachße.

B.

Berechnung der noch verfügbaren Kassenbestände.

Laut allerhöchsten Decretes vom 21. November 1842, die verfügbaren Kassenbestände betreffend, waren an Verwaltungsüberschüssen noch verfügbar:

aus der Finanzperiode $18\frac{37}{39}$ . . .	800,968 Thlr.	8 ngr.	$9\frac{1}{2}$ pf.
Muthmaasliche Ersparnisse und Mehreinkommen in der Finanzperiode $18\frac{40}{42}$ . .	1,471,462 „	— „	— „
	2,272,430 Thlr.	8 ngr.	$9\frac{1}{2}$ pf.
Verfügbar noch von den neu creirten Kassenbillets	157,299 „	9 „	$4\frac{1}{2}$ „
	2,429,729 Thlr.	18 ngr.	4 pf.

Hiervon sind bewilligt worden:

a) für die Kirchen- und Schulgebäude in Markneukirchen und Elsterberg,	8,000 Thlr.	—	—
b) zu Uebersetzung des Mittelgebäudes im Paulino in Leipzig, . . .	10,000 „	—	—
c) für einen Bau im Prinzenpalais in Dresden, ...	35,000 „	—	—
d) Zuschuß zu einem Bau in der Pleissenburg in Leipzig, ...	40,000 „	—	—
e) für Zwecke der Bildergalerie in Dresden, ...	6,000 „	—	—
f) für die technische Bildungsanstalt in Dresden, ...	70,000 „	—	—
g) zu Anlegung von Grund- und Hypothekenbüchern, ...	60,000 „	—	—
h) zu Abhülfe des Nothstandes in mehreren Gegenden, ...	65,000 „	—	—
i) Erlaß an der Gewerb- und Personalsteuer für 1843, . . .	187,500 „	—	—
k) zu Verlegung des Conflictes in Leipzig, ...	15,000 „	—	—
	496,500 „	— „	— „
bleiben verfügbar:	1,933,229 Thlr.	18 ngr.	4 pf.

C.

Die Höhe der bisher gewährten Steuererlasse, ingleichen die Entstehung und Verwendung der als verfügbar bezeichneten Kassenbestände betreffend.

Wenn in Beziehung auf die, in dem allerhöchsten Decrete Nr. 20. der Landtags-Acten vom Jahr 1842, als verfügbar bezeichneten Kassenüberschüsse, welche nach der Absicht der Staatsregierung für besondere Zwecke und hauptsächlich auf das Eisenbahnwesen zu verwenden seyn werden, vielleicht die bei der Berathung über das Steuerprovisorium bereits zur Sprache gekommene und durch den beantragten Erlaß eines Gewerb- und Personalsteuer-Termins schon theilweise in Anwendung gebrachte Ansicht hinwiederum Anklang finden könnte, ob es nicht angemessener erscheine, nach Höhe jener Summe eine verminderte Steuerausschreibung eintreten zu lassen, so wird es nicht überflüssig seyn:

I.) auf die dermalen bereits bestehenden und bisher bewilligt gewesenen Abgabenerleichterungen,

II.) auf die Entstehung der in Frage befangenen Kassenüberschüsse und Mehrerträge, und

III.) auf die bisherige Verwendungsweise derselben

kürzlich hinzudeuten.

Ad I.

Es mag hier von denjenigen nicht unbeträchtlichen Abminderungen in den Grundsteuern, welche zu Anfang der Finanzperiode $18\frac{34}{36}$ eintraten, ganz abgesehen werden, da deren Ausfälle zum Theil durch andere Gattungen des gleichzeitig eingeführten neuen Systems der indirecten und persönlichen Abgaben ersetzt wurden. Allein, selbst wenn lediglich die Steuerausschreibung der Jahre $18\frac{34}{36}$ als Maasstab der Vergleichung für die späteren Perioden zum Grunde gelegt wird, so läßt sich doch die Summe, welche seitdem den Steuerpflichtigen theils an wirklichen Erlassen, theils an sonstigen Erleichterungen zu Gute gegangen (vergl. Beilage 1.), für die Periode $18\frac{37}{39}$ auf

469,899 Thlr. 16 ngr. 3 pf.,

für die Periode $18\frac{40}{42}$ hingegen auf

1,748,849 Thlr. 26 ngr. —

veranschlagen, so daß gegenwärtig eine jährliche Summe von über $\frac{1}{2}$ Million Thalern weniger von den Abgabepflichtigen erhoben wird, als in den Jahren $18\frac{34}{36}$.

Ad II.

Die unter 2. angefügte Uebersicht weist nach, daß die fraglichen Ueberschüsse sich keineswegs gebildet haben durch Mehreinnahmen bei den directen Steuern, deren Erträge vielmehr theilweise, in Folge der bewilligten Erlasse, hinter den Anschlägen noch zurückgeblieben sind, sondern lediglich aus dem Mehreinkommen des nutzbaren Staatsvermögens und der Regalien, ingleichen derjenigen Abgaben, deren Steigen vornehmlich durch das Vorschreiten der hierländischen Industrie und Bevölkerung bedingt ist.

Während bei allen Zweigen der Staatseinnahme zusammengenommen, im Vergleich zu den **Budjet-Ansätzen**, auf die Finanzperiode

a) $18\frac{34}{36}$ ein Mehreinkommen von	1,642,100 Thlr.	— —	laut abgelegter Rechenschaftsberichte,
b) $18\frac{37}{39}$ ein Mehreinkommen von	1,847,528 „	— —	
c) $18\frac{40}{42}$ ein Mehreinkommen von	1,781,583 „	— —	nach vorläufigem Ueberschlage,
überhaupt von	5,271,211 Thlr.	— —	und, unter Abrechnung der während der dritten Periode stattgefundenen sub No. 4. 5. und 6. der Beilage 1. zu ausgeworfenen Erlasse,
	793,881 „	— —	
in Summe von	4,477,330 Thlr.	— —	

sich ergiebt, haben die obenbezeichneten Einnahmequellen für sich allein einen Ueberschuß

ad a. von	1,439,637 Thlr.	2 ngr.	7 pf.
ad b. von	1,741,767 „	6 „	4 „
ad c. von	1,567,550 „	15 „	4 „
	4,748,954 Thlr.	24 ngr.	5 pf. in Summe

gewährt und folglich theilweise sogar die bei anderen Einnahmezweigen durch Erlasse und Mindereinkommen entstandenen Ausfälle mit übertragen helfen.

Diese Erscheinung wird um so erklärlicher, wenn man erwägt, daß nach Ausweis der Volkszählungen in den Jahren 1834, 1837 und 1840 die Seelenzahl hiesiger Lande alljährlich um circa $1\frac{1}{10}$. Procent im Zunehmen begriffen ist. Nach dem nämlichen Verhältnisse hätte die Soll-Einnahme der gesammten Staatseinkünfte, welche pro 1834 zu 5,284,650 Thlr. — — zu veranschlagen war, im Jahre 1842 bis zu

5,767,994 Thlr. — —

angestiegen seyn müssen, während sie in Wirklichkeit

5,500,297 Thlr. — —	budjetmäßig, incl. 215,647 Thlr. — — Verstärkung gegen den Ansatz vom Jahre 1834,
329,230 „ — —	als präsumtives Mehreinkommen nach $\frac{1}{3}$. von 987,692 Thlr. — —, als auf welchen Betrag das für die dritte Periode zu veranschlagende Mehreinkommen von 1,781,583 Thlr. — —, nach Abzug der Erlaßsumme von 793,881 Thlr. — — herabsinkt,
5,829,527 Thlr. — —	in Summe,

folglich gegen jene Soll-Einnahmeberechnung lediglich ein **Plus** von

61,533 Thlr. — —

gewähren wird, dessen Entstehungsgrund hauptsächlich in dem allgemeinen Aufschwunge des gewerblichen Verkehrs aufzusuchen seyn dürfte.

Scheint aber hiernach so viel ausser Zweifel zu liegen, daß die in Frage befangenen Ueberschüsse großentheils nicht im Wege directer Steuerausschreibung und jedenfalls ohne höhere Beiziehung der einzelnen Steuerpflichtigen im Vergleich zu der während der ersten Finanzperiode erzielt worden sind, so wird auch aus der Art ihrer Entstehung ein besonderer Anlaß, dieselben zu fernerweiten Abgabe-Erlassen zu verwenden, kaum abgeleitet werden können.

Ad III.

Daß die, ohne eigentliche höhere Belastung der Unterthanen, erlangten Mehrerträge auch zeither schon größtentheils wiederum zu ausserordentlichen Staatszwecken verwendet und somit die mit einer besonderen Aufbringung der dazu erforderlichen Mittel verbundenen Beschwerden von den Steuerpflichtigen abgewendet wurden, dafür bieten die abgewichenen drei Finanzperioden hinreichende Belege dar. Inhalts der Anfuge **sub 3.** haben nämlich derartige Verausgabungen

in der ersten Finanzperiode nach Höhe von	849,541 Thlr.	—	—
= = zweiten = = =	1,482,484 =	—	—
= = dritten = = =	1,491,531 =	—	—
in Summe mit	3,823,556 Thlr.	—	—

wirklich stattgefunden, und zwar sind solche theils auf die Kassenbestände, theils auf das laufende Staats-**Budjet** zu übernehmen, theils, was die dritte Periode anlangt, bis zur Höhe von 273,256 Thlr. — — durch nachmalige Erhöhung der Kassenbilletsschuld zu übertragen gewesen. In dieser Zusammenstellung sind diejenigen Ausgaben unerwähnt geblieben, welche, obschon auf die Kassenbestände gewiesen, dennoch, wie z. B. in der Finanzperiode $18\frac{37}{39}$ zwei Posten à 12,000 Thlr. — — und 2,200 Thlr. — — lediglich als Unterhaltungskosten angesehen werden können, oder, wie dieß bei dem Aufwande zu Completirung der Waffen und Munition, zu Ergänzung der Leipziger Universitätsbibliothek u. s. w. der Fall, wesentlich auf eine blose Vermehrung des activen Betriebsvermögens abgezweckt haben.

Ist nun auch, in dem allerhöchsten Decrete Nr. 20. der Landtags-Acten, beziehendlich der vierten Finanzperiode, im Allgemeinen die beträchtlich höhere Summe von

2,429,729 Thlr. 18 ngr. 4 pf.

als für aussergewöhnliche Staatszwecke verfügbar bezeichnet worden, so scheint doch selbige zu den früheren derartigen Verwendungen um so weniger ausser Mißverhältniß zu stehen, als davon

800,968 Thlr.	8 ngr.	$9\frac{1}{2}$ pf.		auf angesammelte Ueberschußreste früherer Finanzperiode zu rechnen sind, und
157,299 =	9 =	$4\frac{1}{2}$ =		(in neuen Kassenbillets) lediglich als Theil einer unzinsbaren Staatsanleihe erscheinen, demnach aber nur ein Betrag von
1,471,462 =	— =	— =		, mit dessen Höhe die in den letzten beiden Finanzperioden stattgefundenen Verwendungen sehr nahe übereinstimmen,
uts.				

auf die muthmaaslichen Ersparnisse und Mehrerträge der Finanzperiode $18\frac{40}{42}$ hierbei in Anschlag gebracht ist.

Dresden, im Februar 1843.

von Zeschau.

1.

Uebersicht

der, im Vergleich zur Steuerausschreibung auf die Jahre $18\frac{3}{36}$ den Steuerpflichtigen in nachbenannten beiden Finanzperioden, gewährten Erlasse und Erleichterungen.

Fortlaufende Nummer.	Geldbetrag.			Gegenstand.
	Thlr.	gr.	pf.	
				I. in der Periode $18\frac{37}{39}$.
1	231,935	5	6	(225,666 Thlr. 16 gr. — im 20 Guldenfuß) Erlaß der Kavallerieverpflegungs- Portions- und Rationsgelder pro 1838 und 1839.
2	237,964	10	7	(231,532 Thlr. 21 gr. 4 pf. im 20 Guldenfuß) Werth der weggefallenen unentgeldlichen Militairleistungen pro 1838 und 1839.
	469,899	16	3	Summa ad I.
				II. in der Periode $18\frac{40}{42}$.
3	347,902	23	4	bisheriger Kavallerieverpflegungsgelder-Erlaß pro 1840, 1841 und 1842.
4	151,200	—	—	neubewilligter dergleichen pro 1841 und 1842.
5	423,807	11	2	Erlaß zweier Personalsteuertermine pro 1840 und 1841.
6	218,873	25	5	Schlachtsteuerermäßigungen pro 1841 und 1842.
7	22,119	9	8	Agio auf die Erlaßbeträge sub Nr. 4. — 6., falls deren Erhebung im 20 Guldenfuß erfolgt wäre.
8	356,946	16	1	Werth der weggefallenen unentgeldlichen Militairleistungen pro 1840, 1841 und 1842.
	1,520,849	26	—	Seitenbetrag.

Nummer der Rechnungen	Fortlaufende Nummer.	Geldbetrag. Thlr.	ngr.	pf.	Gegenstand.
		1,520,849	26	—	Uebertrag.
e	9	90,000	—	—	circa Ermäßigung der Salzverkaufspreise durch Verminderung der Fuhrlöhne auf $2\frac{1}{2}$ Jahr.
01	10	138,000	—	—	ohngefährer Agiobetrag auf die, ohne Erhöhung wegen der Münzfußveränderung, im Nennwerthe der frühern Sätze fortzuerheben gewesenen Steuern und Abgaben.
		1,748,849	26	—	**Summa ad II.**
		469,899	16	3	» » **I.**
		2,218,749	12	3	**Summa Summarum.**

2.

Uebersicht

der in den Jahren 1834 bis mit 1842 im Vergleich der Etats bei nachbenannten Einnahmezweigen

mehr erlangten Einkünfte,

welche ohne höhere Belastung der Unterthanen gewonnen worden sind.

Fortlaufende Nummer.	Geldbetrag.			Gegenstand.
	Thlr.	ngr.	pf.	
1	520,222	5	5	von den Domainen und andern fiscalischen Besitzungen: 378,647 Thlr. 7 ngr. 5 pf. in der Periode $18\frac{34}{36}$, 117,783 = 8 = 9 = in der Periode $18\frac{37}{39}$, 23,791 = 19 = 1 = in der Periode $18\frac{40}{42}$. uts.
2	1,074,942	17	9	von den Regalien und den damit verbundenen Anstalten: 441,625 Thlr. 7 ngr. 6 pf. in der Periode $18\frac{34}{36}$, 463,035 = 17 = 6 = in der Periode $18\frac{37}{39}$, 170,281 = 22 = 7 = in der Periode $18\frac{40}{42}$. uts.
3	362,417	1	1	an Kapitalszinsen und andern Administrationseinkünften: 114,697 Thlr. 17 ngr. 6 pf. in der Periode $18\frac{34}{36}$, 166,068 = 9 = 9 = in der Periode $18\frac{37}{39}$, 81,651 = 3 = 6 = in der Periode $18\frac{40}{42}$. uts.
	1,957,581	24	5	Seitenbetrag.

Fortlaufende Nummer.	Geldbetrag.			Gegenstand.
	Thlr.	ngr.	pf.	
	1,957,581	24	5	Uebertrag.
4	2,791,373	—	—	(in runder Summe) bei der Stempelsteuer, dem Grenzzoll und den übrigen Verbrauchsabgaben mit Einschluß der Schlachtsteuer, jedoch abzüglich der nach Höhe von 218,874 Thlr. pro 1841 und 1842 stattgefundenen Schlachtsteuer-Ermäßigung, und zwar: 504,667 Thlr. — — in der Periode $18\frac{34}{36}$, 994,880 „ — — in der Periode $18\frac{37}{39}$, 1,291,826 „ — — in der Periode $18\frac{40}{42}$. uts.
	4,748,954	24	5	in Summa, oder: 1,439,637 Thlr. 2 ngr. 7 pf. in der 1sten Finanzperiode, 1,741,767 „ 6 „ 4 „ in der 2ten Finanzperiode, 1,567,550 „ 15 „ 4 „ in der 3ten Finanzperiode. uts.

3.

Uebersicht

derjenigen Ausgaben, welche innerhalb der drei Finanzperioden 1834 — 1842 theils aus den Kassenüberschüssen und Vermögensbeständen, theils unterm currenten Staatsaufwande, theils mit Hülfe nochmaliger Kassenbilletsvermehrung

für aussergewöhnliche Zwecke

zu bestreiten gewesen sind.

Fortlaufende Nummer.	Geldbetrag (mit Hinweglassung aller Theilbeträge des Thalers.)	Gegenstand.	Anmerkungen.
	Thaler.	I. in der Periode $18\frac{34}{36}$.	
1	54,000	für das Augusteum, excl. der im Jahre 1833 dazu verwendeten 6000 Thlr.,	Landt. Act. 1839, Abth. I. Bd. 1. S. 99.
2	13,659	nachgezahlte Fleischsteuerbesoldungsrückstände.	
3	116,850	zu Vorbereitung eines neuen Grundsteuersystems.	Landt. Act. 1839, Abth. I. Bd. 1. S. 89.
4	112,368	zu Ablösung rittergutsherrschaftlicher und anderer Tranksteuerbeneficien, ingleichen zu Aufhebung von Privatgleiten.	Landt. Act. 1839, Abth. I. Bd. 1. S. 99, unterm Reservefonds verrechnet.
5	86,676	zu Baulichkeiten und Einrichtungen für die Straf- und Versorganstalten.	Landt. Act. $18\frac{36}{37}$, Abth. I. Bd. 2. S. 161 und Bd. 2. S. 250.
6	6,988	zu Anlegung des Landesgefängnisses.	
7	400,000	Vergleichsquantum an das Haus Schönburg auf Grund des Erläuterungs-Recesses vom 9. October 1835.	
8	39,000	Zinsenausgleichung desgleichen.	
9	20,000	zum Vorschußfonds für gewerbliche Unterstützungen.	
	849,541	Summa ad I.	

Fortlaufende Nummer.	Geldbetrag (mit Hinweglassung aller Theilbeträge des Thalers.)	Gegenstand.	Anmerkungen.
	Thaler.		
		II. in der Periode 18$\frac{37}{39}$.	
10	5,000	für die Gemäldegalerie.	Landt. Act. 1842, Abth. I. Bd. 1. S. 205.
11	8,110	zu Neubauen und Einrichtungen bei den Straf- und Versorganstalten.	= = = = = = = = 215.
12	9,700	zu Einrichtung des Waisenhauses zu Großhennersdorf.	= = = = = = = = 217.
13	12,000	Ausgleichungsbetrag bei Verlegung des Jacobshospitals.	
14	75,715	zu Vollendung des tiefen Elbstollns der Steinkohlenwerke.	
15	151,800	Neubau für die Zwecke der Post- und der Mittelbehörden zu Leipzig.	
16	535,410	zu Ausführung des neuen Grundsteuersystems.	= = = = = = = = 223.
17	189,139	Abfindungsquantum der Stadt Leipzig für den Wegfall ihres Antheils am Lotterieeinkommen.	
18	7,947	Zuschuß zum Militairhospitalbau zu Dresden.	= = = = = = = = 229.
19	130,000	zur Kasernirung der leichten Infanterie.	
20	14,000	zu Abzahlung der auf dem Grundstücke der Hebammenanstalt zu Leipzig haftenden unbezahlten Kaufgelder.	
21	3,300	zu Tilgung eines für den botanischen Garten zu Leipzig aufgenommenen Darlehns.	= = = = = = = = 235.
22	10,000	zu Vollendung des Baues im alten Paulinum zu Leipzig.	
23	4,000	zu Anschaffung eines bessern Locales für dasige Taubstummenanstalt.	
24	40,000	unaufschiebliche Chaussee-Neubaue.	= = = = = = = = 182.
25	39,000	Neubaue für Justizzwecke.	= = = = = = = = 239.
	1,235,121	Seitenbetrag.	

Fortlaufende Nummer.	Geldbetrag (mit Hinweglassung aller Theilbeträge des Thalers.)	Gegenstand.	Anmerkungen.
	Thaler.		
	1,235,121	Uebertrag.	
26	80,796	zu Trankſteuer-Aequivalenten der Rittergüter u. ſ. w.	Landt. Act. 1842, Abth. I. Bd. 2. S. 241.
27	16,996	zu Bierzwangsablöſungen.	
28	64,571	zu Aufhebung und Ablöſung anderer Privatberechtigungen.	unter'm Reſervefonds verrechnet mit 41,711 Thalern, ingleichen bei Poſ. 4. mit 22,860 Thalern.
29	20,000	zum Vorſchußfonds für gewerbliche Unternehmungen.	
30	65,000	zu Tilgung eines Paſſivkapitals der Königlichen Schatulle.	Landt. Act. $18\frac{36}{37}$, Abth. I. Bd. 3. S. 640.
	1,482,484	Summa ad II.	
		III. in der Periode $18\frac{40}{42}$.	
31	240,541	zu Vollendung der Arbeiten des neuen Grundſteuerſyſtems.	
32	133,004	zur Erfüllung von 150,000 Thalern zu Bierzwangsablöſung, abzüglich der unter Nr. 27. bemerkten Verwendung.	Landt. Act. $18\frac{39}{40}$, Abth. I. Bd. 2. S. 297.
33	26,000	zu Vollendung einiger Militairkaſerni-rungs-Einrichtungen.	
34	250,000	zu Chauſſee-Neubauen.	
35	14,400	zu Erbauung eines Gewächshauſes im botaniſchen Garten und eines Laboratorii bei der Univerſität Leipzig.	" " " " " " " " 298.
36	10,000	für die Gemäldegalerie.	
37	260,000	zum Bau eines neuen Schauſpielhauſes.	" " " " " " " " 235. 488.
38	100,000	Neubaue für Juſtizzwecke.	" " " " " Bd. 1. S. 188.
39	16,037	Ablöſungs- und Abfindungs-Quanta für weggefallene Laſten und aufgehobene Berechtigungen.	bis mit October 1842.
40	4,766	wegen der bei Umrechnung der Ablöſungsrenten in Wegfall gekommenen Rentenſpitzen.	Landt. Act. $18\frac{39}{40}$, Abth. I. Bd. 2. S. 286. 489.
	1,054,748	Seitenbetrag.	

Fortlaufende Nummer.	Geldbetrag (mit Hinweglassung aller Theilbeträge des Thalers.	Gegenstand.	Anmerkungen.
	Thaler.		
	1,054,748	Uebertrag.	
41	130,527	zu Einlösung der dreiprocentigen Kammercreditkassenscheine	Landt. Act. $18\frac{39}{40}$, {Abth. IV. S. 211. Abth. I. Bd. 2. S. 485.
42	273,256	zu Abzahlung des Agio auf das Kapital der Steuercreditkassenschuld.	= = = Abth. I. Bd. 2. S. {260. 298.
43	13,000	zu den Kosten wegen sistirter Zehntenablösung auf geistlichen Grundstücken.	bis mit October 1842.
44	20,000	zum Vorschußfonds für gewerbliche Unternehmungen.	
	1,491,531	Summa ad III. Hierzu:	
	1,482,484	= = II.	
	849,541	= = I.	
	3,823,556	Summa Summarum.	

D.

Die wegen gänzlicher Tilgung der zweiprocentigen Kammercreditkassenschuld zu treffende Einleitung betreffend.

In der, mittelst allerhöchsten Decretes vom 8. Februar 1843, erfolgten Vorlage an die Ständeversammlung über die Eisenbahnangelegenheit hat die Staatsregierung (vergl. Landt. Act. IV. Abth. S. 72) bereits die Räthlichkeit angedeutet,

> „auf baldige Abwickelung der noch vorhandenen Kammercreditkassenschuld — jetzt noch etwa 450,000 Thaler — hinzuwirken, und deßhalb die geeigneten Mittel zu ergreifen, damit die dazu im **Budjet** stehenden, **circa** 60,000 Thaler jährlich betragenden Zins- und Tilgungsmittel für eine etwa erforderliche Anleihe soweit thunlich bis zum Eintritt der nächsten Finanzperiode verfügbar gemacht werden;"

es ist auch für den Fall, daß hierauf überhaupt näher eingegangen werden sollte, weitere Mittheilung in solcher Beziehung vorbehalten geblieben.

Läßt sich nun aber, nach dem Stande der neuesten Verhandlungen, über diese Angelegenheit mit noch grösserer Bestimmtheit, als damals, voraussehen, daß die Staatskasse vielleicht in nicht gar ferner Zeit mit nicht unbeträchtlichen Geldmitteln dabei einzutreten haben werde, so liegt darin zugleich für die Staatsregierung ein verstärkter Anlaß, die Füglichkeit zu deren Beschaffung in Zeiten gehörig sicher zu stellen. In dieser Beziehung wird es daher auch ganz sachgemäs erscheinen, wegen Verwirklichung der obangedeuteten Maasregel nach Befinden noch vor Eintritt der nächsten Finanzperiode behufige Einleitung zu treffen.

In dem Postulate **cap. 2. a.** und **b.** des neuen Ausgabe-**Budjet** ist zugleich derjenige Betrag von etwas über 60,000 Thaler jährlich mitenthalten, welchen die verzinsliche, dermalen nur noch aus zweiprocentigen Obligationen bestehende, Kammercreditkassenschuld in Anspruch nimmt. Selbige

ist, mit dessen Hülfe, und seitdem, in Gemäßheit der Bekanntmachung vom 9. März 1840 (Gesetz- und Verordn. Blatt v. J. 1840 S. 20), das dießfallsige frühere Etatsbedürfniß, nach gänzlicher Einziehung der dreiprocentigen Scheine, unverkürzt auf die zweiprocentigen verwendet wird, einschließlich des Termins Michaelis 1842 bis auf nominell

442,950 Thlr. — — im Zwanzigguldenfuße, wovon dermalen:

147,150 Thlr. — — im Besitze der Hauptstaatskasse und folglich

295,800 „ — — annoch im freien Verkehr befindlich sind,

uts.

herabgebracht und würde, dem jetzigen Tilgungsplane entsprechend — vergl. Beilage sub ♯ — im Ostertermine 1851 vollends ganz zur Abzahlung gelangen.

Je schneller aber die letztere von Statten gehen könnte, desto eher würde das der Kammercreditkassenschuld gegenwärtig gewidmete Etatsquantum für andere Zwecke verfügbar werden.

Nun liegt es zwar zunächst nicht in der Absicht der Regierung, jenes Quantum als Zins- und Tilgungsfonds einer förmlichen Anleihe für das Eisenbahnwesen zu bezeichnen; wohl aber würde man damit im Stande seyn, sich die Zinsmittel für die nach Befinden bis zur Höhe von $1\frac{1}{2}$ Millionen Thalern etwa aufzunehmenden Handdarlehne zu verschaffen, oder doch jedenfalls einen nicht unbeträchtlichen laufenden Beitrag zu den aus der Staatskasse auf das Eisenbahnwesen zu verwendenden Ausgaben zu erlangen.

Die zu einer solchen Operation erforderlichen Geldmittel werden einstweilen durch die annoch anzufertigenden Kassenbillets und die auf die verfügbaren Kassenbestände zu weisenden Bewilligungssummen für Eisenbahnen gedeckt werden können, indem letztere, namentlich auch was die Ausgaben für die baierisch-sächsische Bahn betrifft, nur nach und nach zur Abhebung kommen werden, und bis zu Eintritt des vollen Bedarfs in solcher Beziehung, der für die Abwickelung der Kammercreditkassenschuld zu bestreitende Aufwand theils durch das damit zu erzielende Ersparniß bei der budjet-mäßigen, laufenden Ausgabe, theils durch die sonstigen Verwaltungsüberschüsse auf die vorige und jetzige Finanzperiode, ohne Schwierigkeit zu ergänzen, übrigens aber auch auf solche Weise zugleich eine Gelegenheit dargeboten seyn wird, den für den Augenblick entbehrlichen Theil der disponiblen Kassenbestände,

durch Tilgung jener verzinslichen Staatsschuld, einstweilen nutzbar anlegen zu können. Zwar liesse sich andererseits vielleicht dagegen einwenden, daß möglicherweise vom Jahre 1846 ab die Regierung auch in den Fall kommen könne, den Betrag der Vorauszahlungen für die Kammercreditkassenschuld pro $18\frac{46}{51}$ anderwärts erborgen und sodann zu 3 Procent, statt zeitweilig zu 2 Procent, verzinsen zu müssen. Abgesehen jedoch von der Unwahrscheinlichkeit einer solchen Voraussetzung — indem, wenn die Zahlung nicht von grösserem Belange, als die vorliegende, die Mittel dazu sich jederzeit in der Staatskasse vorfinden dürften, ohne deßhalb einen besonderen Zinsenaufwand zu veranlassen — so erscheint auch der in Frage kommende Zinsenverlust an und für sich nicht von großer Erheblichkeit. Derselbe würde nur etwa die auf die Jahre 1846 bis 1851 zu gewährenden Zinsen betreffen, welche laut der Beilage # zusammen 16,023 Thlr. 12 gr. im Zwanzigguldenfuße betragen, wovon aber zunächst ungefähr der dritte Theil mit 5,341 Thlr. 4 gr. wegen der, bereits bei der Hauptstaatskasse vorhandenen Kammercreditkassenscheine ausser Ansatz zu lassen ist, so daß selbst, wenn der nach Obigem vorauszusetzende, keineswegs wahrscheinliche, Fall eintreten sollte, doch immer nur wegen der übrigen 10,682 Thlr. 8 gr. eine Nothwendigkeit vorliegen würde, diesen Betrag um die Hälfte, oder um 1 Procent von $\frac{2}{3}$ des annoch zu verzinsenden zweiprocentigen Kapitals, folglich um

5,341 Thlr. 4 gr. im Zwanzigguldenfuße

zu verstärken. Ein derartiger Mehraufwand dürfte aber kaum einen zureichenden Grund abgeben, um damit die Beanstandung einer an sich als zweckmäßig anerkannten Vorbereitungsmaasregel für weitere Geldoperationen zu rechtfertigen; auch würde jedenfalls dagegen der Wegfall desjenigen Regieaufwandes in Anschlag zu bringen seyn, den eine längere Fortdauer der Kammercreditkassenschuld etwa verursacht.

Daß der Inhalt des Avertissements der vormaligen Kammercreditkassen-Commission vom 11. April 1821 einer zeitigeren Abwickelung dieser Schuld nicht entgegenstehe, ist bereits beim Landtage $18\frac{39}{40}$ (vergl. Landt. Act. IV. Abth. S. 203 — 210) von beiden Kammern anerkannt worden. Es gereicht auch dieselbe, in Betreff der zweiprocentigen Obligationen, da diese in Berücksichtigung ihres niedrigen Zinsfußes zur Zeit noch nicht den Pariwerth erreicht haben, offenbar zum Vortheil der Inhaber. Ausserdem tritt noch der ganz besondere Grund hinzu, daß, in Folge der durch Bekanntmachung vom 8. August 1840 (Gesetz- u. Verordn.-Blatt v. J. 1840, S. 210) nachgelassenen

Anmeldung, gegenwärtig unter den unausgeloosten zweiprocentigen Kammercreditkassenscheinen noch ein Nominalbetrag von

12,000 Thlr. im Zwanzigguldenfuße,

begriffen ist, wovon die Zinsen, ebenso wie das dereinst zahlbare Kapital, ausschließlich in Sorten des Zwanzigguldenfußes zu entrichten sind, was jedoch rücksichtlich der von $\frac{1}{3}$ Thaler abwärts gehenden Beträge schon jetzt nicht mehr bewerkstelligt werden kann.

In Erwägung alles dessen, dürfte daher der Wunsch sich rechtfertigen, daß die Ständeversammlung im Voraus die Ermächtigung ausspreche:

daß, je nachdem die Verhältnisse der Staatskasse Solches gestatten, eine verstärkte und nach Befinden gänzliche Ausloosung und Tilgung der zweiprocentigen Kammercreditkassenschuld eingeleitet werden möge.

Dresden, am 30. Mai 1843.

von Zeschau.

Dermaliger Tilgungsplan

für die Königlich Sächsische Kammercreditkassenschuld,

mit Rücksicht darauf, daß die dreiprocentigen Kammercreditkassenscheine im Michaeltermin 1840 gänzlich zur Abzahlung gelangt und folglich von da ab sämmtliche bisherige Zins- und Tilgungsmittel (halbjährlich à 30,008 Thlr. — — im Zwanzigguldenfuße) ausschließlich auf die Verzinsung und Ausloosung der zweiprocentigen zu verwenden sind.

Anmerkung. Im Termine Michaelis 1839 war auf die verzinsliche Kammer-Creditkassenschuld eine Summe von 30,008 Thlr. — — zu verwenden. Diese Summe ist, bei Aufstellung des Tilgungsplanes für die nachfolgenden Termine, als fernerweit etatisirtes unveränderliches Zins- und Tilgungsquantum, zum Grunde gelegt worden.

Jahre.	Termine.	Terminliche Soll-Einnahme, wie solche zu Michael 1839 gewesen.	Zu verzinsende Schuld		Betrag der terminlichen Zinsen					Nach Abzug der Zinsen bleiben übrig zur Kapitals-Tilgung.	
			zu 3 pro Cent	zu 2 pro Cent	zu 3 pr. Ct.	zu 2 pr. Ct.		Summa.			
		Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	gr.	Thaler.	gr.	Thaler.	gr.
1840	Ostern	30,008	135,000	579,350	2,025	5,793	12	7,818	12	22,189	12
	Michael	30,008	131,000	561,150	1,965	5,611	12	7,576	12	22,431	12
		127,000								127,000	—
1841	Ostern	30,008	—	542,750	—	5,427	12	5,427	12	24,580	12
	Michael	30,008	—	518,150	—	5,181	12	5,181	12	24,826	12
1842	Ostern	30,008	—	493,350	—	4,933	12	4,933	12	25,074	12
	Michael	30,008	—	468,250	—	4,682	12	4,682	12	25,325	12
1843	Ostern	30,008	—	442,950	—	4,429	12	4,429	12	25,578	12
	Michael	30,008	—	417,350	—	4,173	12	4,173	12	25,834	12
1844	Ostern	30,008	—	391,550	—	3,915	12	3,915	12	26,092	12
	Michael	30,008	—	365,450	—	3,654	12	3,654	12	26,353	12
1845	Ostern	30,008	—	339,100	—	3,391	—	3,391	—	26,617	—
	Michael	30,008	—	312,450	—	3,124	12	3,124	12	26,883	12
1846	Ostern	30,008	—	285,600	—	2,856	—	2,856	—	27,152	—
	Michael	30,008	—	258,450	—	2,584	12	2,584	12	27,423	12
1847	Ostern	30,008	—	231,000	—	2,310	—	2,310	—	27,698	—
	Michael	30,008	—	203,300	—	2,033	—	2,033	—	27,975	—
1848	Ostern	30,008	—	175,350	—	1,753	12	1,753	12	28,254	12
	Michael	30,008	—	147,100	—	1,471	—	1,471	—	28,537	—
1849	Ostern	30,008	—	118,550	—	1,185	12	1,185	12	28,822	12
	Michael	30,008	—	89,700	—	897	—	897	—	29,111	—
1850	Ostern	30,008	—	60,600	—	606	—	606	—	29,402	—
	Michael	30,008	—	31,200	—	312	—	312	—	29,696	—
1851	Ostern	1,506	—	1,500	—	15	—	15	—	1,491	—
Summa.	. .	788,682	. .	. .	3,990	70,342	—	74,332	—	714,350	—

Es werden aber abgetragen				mithin				in Summa				Anmerkung.
an Kapitalien von der Ziehung:	zu 3 pro Cent	zu 2 pro Cent	Summa.	mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thlr.	gr.	Thlr.	gr.	Thlr.	gr.	Thlr.	gr.	
Michael 1839.	4,000	18,200	22,200	10	12	—	—	10	12	—	—	
Ostern 1840.	4,000	18,400	22,400	—	—	31	12	—	—	21	—	incl. 127,000 Thl. besondere Einnahme zu gänzlicher Tilgung der dreiprocentigen Schuld.
	127,000		127,000									
Michael 1840.	—	24,600	24,600	19	12	—	—	—	—	1	12	
Ostern 1841.	—	24,800	24,800	—	—	26	12	—	—	28	—	
Michael 1841.	—	25,100	25,100	25	12	—	—	—	—	2	12	
Ostern 1842.	—	25,300	25,300	—	—	25	12	—	—	28	—	
Michael 1842.	—	25,600	25,600	21	12	—	—	—	—	6	12	
Ostern 1843.	—	25,800	25,800	—	—	34	12	—	—	41	—	
Michael 1843.	—	26,100	26,100	7	12	—	—	—	—	33	12	
Ostern 1844.	—	26,350	26,350	—	—	3	12	—	—	37	—	
Michael 1844.	—	26,650	26,650	33	—	—	—	—	—	4	—	
Ostern 1845	—	26,850	26,850	—	—	33	12	—	—	37	12	
Michael 1845.	—	27,150	27,150	—	—	2	—	—	—	39	12	
Ostern 1846.	—	27,450	27,450	26	12	—	—	—	—	13	—	
Michael 1846.	—	27,700	27,700	2	—	—	—	—	—	11	—	
Ostern 1847.	—	27,950	27,950	—	—	25	—	—	—	36	—	
Michael 1847.	—	28,250	28,250	—	—	4	12	—	—	40	12	
Ostern 1848.	—	28,550	28,550	13	—	—	—	—	—	27	12	
Michael 1848.	—	28,850	28,850	27	12	—	—	—	—	—	—	
Ostern 1849.	—	29,100	29,100	—	—	11	—	—	—	11	—	
Michael 1849.	—	29,400	29,400	—	—	2	—	—	—	13	—	
Ostern 1850.	—	29,700	29,700	4	—	—	—	—	—	9	—	
Michael 1850.	—	1,500	1,500	9	—	—	—	—	—	—	—	
. .	135,000	579,350	714,350	199	12	199	12	.	.	.	.	

E.

Concessionsbedingungen

für die sächsisch-baierische Eisenbahncompagnie.

§ 1.

Der unter dem Namen „sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie" zu Leipzig zusammengetretenen und von der königlich sächsischen und herzoglich sachsen-altenburgischen Staatsregierung mit corporativen Rechten versehenen Actiengesellschaft wird zu Erbauung und zum Betriebe einer Eisenbahn von Leipzig über Altenburg und Plauen bis an die baierische Grenze bei Hof, ingleichen einer dieser Eisenbahn sich anschliessenden Zweigbahn von Werdau nach Zwickau unter nachfolgenden nähern Bestimmungen und Bedingungen Concession ertheilt.

§ 2.

Die Concession begründet für die genannte Actiengesellschaft ein ausschliessendes Recht dergestalt, daß derselben gegen alle gleichartige, die Verbindung der nämlichen Endpuncte auf directem Wege bezweckende Unternehmungen ein Verbietungsrecht zusteht, unbeschadet jedoch des Rechts der beiden Staatsregierungen, in Zukunft nach Befinden ähnliche, auf Beschleunigung des Transports von Personen und Sachen berechnete Unternehmungen, welche keine Eisenbahnen sind, ohne Unterschied des Tracts zu concessioniren.

§ 3.

Die Art und Weise und die Bedingungen der Mitwirkung, welche die königlich sächsische und die herzoglich sachsen-altenburgische Staatsregierung, unbeschadet des ihnen in aller und jeder Hinsicht ungeschmälert bleibenden Oberaufsichtsrechts, bei Ausführung der § 1. gedachten Eisenbahn eintreten zu lassen, zugesichert haben, sind durch eine, gegen die provisorischen Comitées für die sächsisch-baierische Eisenbahn im Monat April 1841 abgegebene, den Statuten der sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie unter A. beigedruckte

Erklärung geregelt, bei welcher es rücksichtlich aller und jeder darin enthaltenen Puncte und Clauseln bewendet.

§ 4.

Die Ausführung der sächsisch-baierischen Eisenbahn erfolgt unter dem Schutze der im Königreiche Sachsen und im Herzogthume Sachsen-Altenburg über die Abtretung des Grundeigenthums zu Eisenbahnunternehmungen bestehenden Gesetze und Verordnungen, welche zu dem Ende für die fragliche Eisenbahnanlage bereits in Kraft gesetzt sind.

§ 5.

Die Actiengesellschaft ist, den beiden Staatsregierungen gegenüber, verpflichtet, die Eisenbahn in der § 1. bemerkten und durch die genehmigten oder noch zu genehmigenden Expropriationspläne näher zu bestimmenden Richtung und Ausdehnung vollständig auszuführen und längstens innerhalb 6 Jahren vom 1. Juli 1841 an gerechnet, zu vollenden. Für die Vertheilung des Baues auf die sechs Baujahre und das erforderliche gleichmäßige Vorschreiten desselben auf den verschiedenen Bahnabtheilungen bis zum Anschlusse an die auf königlich baierischem Gebiete von Nürnberg über Bamberg und Hof entgegenzuführende Eisenbahn ist der unter A. angeschlossene „Plan zur Ausführung der Eisenbahn von Leipzig bis zur königlich sächsischen Grenze bei Hof" in der Art als maasgebend anzusehen, daß etwaige, durch die Umstände gebotene Abweichungen von demselben nur mit ausdrücklicher Genehmigung der betheiligten Staatsregierungen gestattet werden können.

§ 6.

Da der regelmäßige und ungehemmte Fortgang des Verkehrs auf der großen Eisenbahnstraße von Leipzig nach Nürnberg, von welcher die sächsisch-baierische Eisenbahn einen integrirenden Bestandtheil ausmacht, wesentlich dadurch bedingt ist, daß bei der Anlage beider Hauptabtheilungen der Gesammtbahn in der Hauptsache nach übereinstimmenden technischen Grundsätzen verfahren werde, so bilden die in dieser Beziehung zwischen der königlich sächsischen und herzoglich sachsen-altenburgischen Regierung einer Seits, und der königlich baierischen Regierung anderer Seits vereinbarten oder noch zu vereinbarenden Bestimmungen zugleich die Norm für die Constructionsverhältnisse, die Einrichtung und den technischen Betrieb der sächsisch-baierischen Eisenbahn, und es ist das Gesellschaftsdirectorium, dem deßhalb die nähern Instructionen zugehen werden, für

deren gehörige Innehaltung, den Staatsregierungen verantwortlich. Insonderheit liegt der Gesellschaft ob, mit der Legung des zweiten Schienengleises, insoweit nicht einzelne Bahnstrecken gleich Anfangs damit zu versehen sind, in dem Verhältnisse vorzuschreiten, in welchem die Bedürfnisse des zunehmenden Verkehrs solches erheischen, worüber die Regierungen die nöthige Bestimmung zu treffen sich vorbehalten.

§ 7.

Die Gesellschaft, als Eigenthümerin der Bahn, ist ausschließlich berechtigt, dieselbe zur Transportbeförderung zu benutzen, dagegen aber verpflichtet, den Betrieb auf selbiger sowohl was den Personen-, als was den Waarentransport anlangt, auf eine, dem jeweiligen Bedürfnisse des Verkehrs entsprechende Weise einzurichten und im Gange zu erhalten. In dieser Hinsicht liegt ihr namentlich ob:

a.) die Eisenbahn stets in gutem und fahrbarem Stande zu erhalten und tüchtige, dem Bedürfnisse des Verkehrs angemessene und die Sicherheit der Reisenden nicht gefährdende Beförderungsmittel für den Transport von Personen, Waaren und Thieren in hinlänglicher Anzahl zu stetem Gebrauche bereit zu halten, so wie auch die Beförderung selbst, ohne persönliche Begünstigung, nach Maasgabe der Zeit- und Reihenfolge der Anmeldung und Aufgabe zu besorgen;

b.) dann, wenn durch Beschädigungen oder Unfälle und Naturereignisse die Bahnverbindung eine Unterbrechung erleidet, für schleunigste Wiederherstellung und Eröffnung dieser Verbindung Sorge zu tragen, auch die bereits zum Transport übernommenen Personen und Güter ohne Erhöhung ihrer Tarifsätze unverzüglich an die bedungenen Bestimmungsorte mit andern, als ihren eigenthümlichen Transportmitteln befördern zu lassen.

Zu Erfüllung dieser Obliegenheiten kann die Gesellschaft Seiten der betreffenden Aufsichtsbehörden durch nach Befinden mit Strafauflagen zu verbindende Anordnungen angehalten werden. Bleiben auch diese fruchtlos, so hat sie sich zu gewärtigen, daß ihr die Verwaltung des Bahnbetriebs werde entzogen und der letztere für ihre Rechnung auf bestimmte oder unbestimmte Zeit unter Sequestration werde gestellt werden.

§ 8.

Die Gesellschaft hat sich ferner den Bestimmungen zu unterwerfen, welche zu Sicherung eines gehörigen Ineinandergreifens des Betriebs auf beiden Hauptabtheilungen der Eisenbahn von Leipzig nach Nürnberg, namentlich wegen des

Zusammentreffens und des Wechsels der Züge an der sächsisch-baierischen Grenze mit der königlich baierischen Regierung künftig verabredet und festgestellt werden dürften.

§ 9.

Die Bestimmung des Fahr- und Frachtgeldes für Personen, Thiere und Waaren (der Bahntarif) bleibt zwar dem Gesellschaftsdirectorium im Einverständnisse mit dem Gesellschaftsausschusse überlassen. Die Staatsregierungen behalten sich jedoch darauf diejenige Einwirkung vor, welche erforderlich ist, damit die Regulirung des Tarifs, den bestehenden Verabredungen gemäs, auf der Gesammtbahn nach gleichförmigen, auf thunlichste Förderung des Verkehrs und der Frequenz der Bahnen berechneten Grundsätzen erfolge.

§ 10.

Das Verhältniß des sächsisch-baierischen Eisenbahnunternehmens zu den betheiligten Postanstalten und die den letztern von der Gesellschaft für die zu deren Gunsten erfolgende Verzichtleistung auf das Vorrecht der, der Post ausschließlich zustehenden regelmäßigen Personenbeförderung für die ganze Länge des § 1. gedachten Eisenbahntracts zu gewährende Entschädigung, so wie die, den Postanstalten gegenüber, von der Gesellschaft sonst zu übernehmenden Verbindlichkeiten sind in der Art geregelt worden, wie die Beilage **B.** an die Hand giebt. Die Gesellschaft hat sich daher diesen Bedingungen, welche als integrirender Bestandtheil gegenwärtiger Concessionsurkunde anzusehen sind, zu unterwerfen und durch das Gesellschaftsdirectorium denselben pünctlich Folge leisten zu lassen.

§ 11.

Um von der sächsisch-baierischen Eisenbahn auch für die Zwecke der Militairverwaltung den durch das öffentliche Interesse gebotnen ungehinderten Gebrauch machen zu können, so wird in dieser Hinsicht Folgendes festgesetzt:

1.) die Gesellschaft ist verpflichtet,

a.) Militairpersonen und Militaireffecten, welche der Eisenbahn auf Anordnung der obern Militairbehörden jedes der beiden Staaten bis mit Einschluß der Regimentscommandanten und der Commandanten anderer selbstständiger Truppenabtheilungen zum Transport überwiesen worden, stets vorzugsweise vor andern Reisenden und Transportgegenständen mit alleiniger Ausnahme der für Rechnung der betheiligten Postanstalten zu bewirkenden Sendungen anzunehmen und mittelst der gewöhnlichen Wagenzüge zu befördern; nur müssen dieselben 2 Stunden vor der Abfahrzeit angemeldet werden;

b.) zu Fortschaffung grösserer Truppenabtheilungen, für welche die gewöhnlichen Wagenzüge nicht zureichen, Extrazüge zur Disposition der Militairverwaltung zu stellen, soweit die disponiblen Transportmittel ohne Störung des regelmäßigen Bahnbetriebs es gestatten.

Offiziere und ihnen gleichzuachtende Militairbeamte werden in beiden Fällen in den höheren, Unteroffiziere und Soldaten in den untern Wagenclassen untergebracht.

2.) Das Fahrgeld wird in dem Falle unter 1. a. bei Personentransporten nach Verhältniß von höchstens $\frac{2}{3}$ des für die betreffende Wagenclasse bestehenden Satzes bezahlt, dagegen erfolgt bei Transporten von Militaireffecten, einschließlich der Fuhrwerke und Geschütze, die Vergütung nach dem, für Productenfracht festgesetzten Tarifsatze, in allen den Fällen, wenn die zu transportirenden Gegenstände nicht selbst Producte sind. Bei letzteren tritt eine Ermäßigung von 25 pro Cent ein.

Die auf Requisition der Militairbehörde gestellten Extrazüge werden nach Zahl der benöthigten Wagen in der Art vergütet, daß für jeden Wagen, gleichviel ob Personen oder Effecten zu transportiren sind, der Tarifsatz für 80 Centner Productenfracht nach Verhältniß der zurückgelegten Meilenzahl entrichtet wird. Wagen erster und zweiter Classe können zu dergleichen Extrazügen nur dann erlangt werden, wenn mit den Truppen Offiziere zu transportiren sind.

3.) Wenn in Folge von Bundesbeschlüssen eintretende militairische Dispositionen und Truppenbewegungen eine ausgedehntere militairische Benutzung der Eisenbahn erheischen, so behalten sich die Regierungen vor, den Gebrauch der Bahn zu andern, als zu Militairzwecken zu Gunsten der eigenen, so wie fremder zum deutschen Bundesheere gehöriger Armeeabtheilungen, soweit zu beschränken, als es ihnen zu ungestörter Förderung der Militairtransporte nöthig erscheint. Die Vergütung erfolgt auch in diesen Fällen nach den unter 2. bestimmten Grundsätzen. Müssen jedoch in Folge jener Maasregeln andere Transporte ganz aufhören, oder muß deren Zahl soweit vermindert werden, daß nur die Hälfte, oder noch eine kleinere Zahl der gewöhnlichen Fahrten stattfinden kann, so tritt für Militairpersonen und die Militairtransporte der volle, nach dem ordentlichen Bahntarif zu bemessende Fahrpreis ein.

§ 12.

Die Obliegenheiten der sächsisch-baierischen Eisenbahngesellschaft in Hinsicht auf die Handhabung der Bahnpolizei und die sonst hierbei einschlagenden Ver-

hältnisse sind nach den in beiden Staaten deßhalb bestehenden, oder noch zu erlassenden allgemeinen und speciellen Verwaltungsnormen zu beurtheilen.

§ 13.

Denjenigen Anordnungen und Einrichtungen, welche in Hinsicht auf die polizeiliche Beaufsichtigung des Reise- und Transportverkehrs auf der sächsisch-baierischen Eisenbahn von den Regierungen getroffen werden dürften, hat die Gesellschaft unbedingt Folge zu leisten. Namentlich ist sie verpflichtet, auf allen Bahnhöfen, wo es für erforderlich erachtet wird, eine geeignete Localität zum Polizeibüreau anzuweisen, nicht minder alle für jenen Dienst bestimmte Polizeibeamten, welche die Züge regelmäßig begleiten, oder in besonderen Aufträgen die Bahn bereisen, unentgeldlich zu befördern.

§ 14.

Die Gesellschaft ist verbunden, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen an ihre Bahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung oder in einer Seitenverbindung bestehen, geschehen zu lassen, um für den Fall eines solchen die durch die Herstellung eines geregelten und zusammenhängenden Verkehrs von einer Bahnlinie auf die andere bedingten Anstalten und Betriebseinrichtungen zu treffen.

Kommt hierüber unter den betheiligten Bahnverwaltungen eine gütliche Vereinigung nicht zu Stande, so fällt die Regulirung des Verhältnisses der Entscheidung der Regierungen anheim.

§ 15.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, so wie für etwaige, durch ausserordentliche Ereignisse bedingte zeitweilige Unterbrechung des Bahnbetriebs kann die Gesellschaft vom Staate einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen, es wäre denn, daß eintretenden Falls den durch den Krieg beschädigten Staatsangehörigen überhaupt durch ein Landesgesetz oder durch Staatsverträge ein Schädenanspruch zugestanden würde.

§ 16.

Die Gesellschaft als Inhaberin eines gewerblichen Unternehmens ist der in den betreffenden Staaten gesetzlich bestehenden, oder künftig einzuführenden Gewerbesteuer unterworfen, sie soll jedoch während der 6 Baujahre, so wie während fernerer drei Jahre, nach Ablauf derselben eine Befreiung von derselben zu geniessen haben.

§ 17.

Die innern Verhältnisse der sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie sind durch das unterm 22. Juni 1842 zur Bestätigung gelangte Gesellschaftsstatut geregelt. Zweifel, welche sich über die Auslegung einzelner Bestimmungen des Statuts ergeben, gehören in letzter Instanz zur Entscheidung der Regierungen.

A.

Plan

zu Ausführung der Eisenbahn von Leipzig bis zur Königlich sächsischen Grenze bei Hof.

Vorbemerkungen.

Die Bahn von Leipzig bis zur sächsisch-baierischen Grenze, mit Einschluß der Zweigbahn von Werdau nach Zwickau ist gegen 20 geographische Meilen lang.

Für die Ausführung wird dieselbe in 8 Bauabtheilungen à $2\frac{1}{2}$ Meilen getheilt.

In statistisch-topographischer Beziehung zerfällt die Bahn aber in 4 Abschnitte und zwar:

Ister Abschnitt:	Leipzig-Altenburg	$5\frac{1}{4}$	Meilen,
IIter "	Altenburg-Crimmitzschau	$3\frac{3}{4}$	"
IIIter "	Crimmitzschau-Werdau-Zwickau . . .	3	"
IVter "	Werdau-Plauen-Königlich baierische Grenze	8	"

Bauperioden.

1841.

a.) Expropriation des ersten Abschnitts,
b.) desgleichen des zweiten Abschnitts,
c.) Angriff des Baues auf dem ersten Abschnitte,
d.) desgleichen des zweiten (von Altenburg aus nach Crimmitzschau in der Richtung von Plauen).

1842.

a.) Vollendung des ersten Abschnittes,

b.) Eröffnung des Betriebes auf demselben,
c.) Fortstellung des Baues auf dem zweiten Abschnitte,
d.) detaillirte Vorarbeiten für den dritten Abschnitt,
e.) Beginn der Vorarbeiten für den vierten Abschnitt.

1843.

a.) Vollendung des zweiten Abschnitts,
b.) Eröffnung des Betriebes auf demselben,
c.) Expropriation des dritten Abschnitts,
d.) Angriff des Baues desselben,
e.) Fortsetzung und Vollendung der Vorarbeiten für den vierten Abschnitt.

1844.

a.) Vollendung des dritten Abschnittes,
b.) Eröffnung des Betriebes auf demselben,
c.) Expropriation des vierten Abschnittes,
d.) Bauangriff dieses Abschnittes.

1845.

Fortsetzung des Baues auf dem vierten Abschnitte;
die drei ersten Abschnitte sind in vollem Betriebe.

1846.

a.) Vollendung der Bahn bis zur sächsisch-baierischen Grenze,
b.) Eröffnung des Betriebes auf dem vierten Abschnitte und hiermit der ganzen Bahnlinie von Leipzig bis Hof u. s. w.

B.

1.) Der sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie wird, unter Enthebung derselben von dem gesetzlichen Verbote der, der Postanstalt ausschließlich zustehenden regelmäßigen Personenbeförderung, diese letztere auf der Eisenbahn zwischen Leipzig und der sächsisch-baierischen Landesgrenze bei Hof gestattet.

2.) Für den hierdurch entstehenden Ausfall in den Einkünften der Postregalien und zu Vergütung des durch die erforderliche Verbindung mit den Bahnhöfen entstehenden Aufwandes, jedoch nach Abzug der dagegen der Postkasse erspart werdenden Transportkosten, entrichtet die Eisenbahncompagnie für jede

Postmeile der bisherigen Postroute bis Hof in den ersten drei Jahren nach Eröffnung der Bahn jährlich

650 Thlr. — —,

von da ab und dafern die Dividende des gesammten Anlagekapitals mindestens $4\frac{1}{2}$ Procent jährlich erreicht,

780 Thlr. — —

so wie, wenn jene Dividende bis auf 5 Procent jährlich und höher ansteigt,

1,000 Thlr. — —

in vierteljährigen Raten beziehendlich an die königlich-sächsische Postkasse und die herzoglich-sächsische Kammer.

Während der streckenweisen Befahrung der Bahn wird diese Entschädigung nur insofern gewährt, als solche mindestens von einem Poststationsorte zum andern stattfindet.

3.) Die nothwendige Entschädigung der Stationsinhaber auf der betreffenden Route übernehmen die Postadministrationen. Die Compagnie entrichtet an letztere dafür ein für allemal, bei Eröffnung der Eisenbahn in ihrer vollen Ausdehnung, die Aversionalsumme von

5,000 Thlr. — — für die königlich-sächsische Postanstalt und
1,500 „ — — für die Postanstalt im Herzogthume Altenburg.

4.) Die Compagnie übernimmt alle Gegenstände der Reit- so wie der Eilpost bis zu und mit dem Gewichte von $\frac{1}{2}$ Pfund und die von den Postanstalten debitirten Zeitungen und Zeitschriften zum unentgeldlichen Transporte auf der Bahn.

5.) Es bewendet bei dem gesetzlich bestehenden ausschließlichen Vorrechte der Postanstalt, Briefe, Pakete und Geldsendungen bis zu und mit zwanzig Pfund zu befördern. Die Verwaltung der Eisenbahn wird sich daher nicht nur der Annahme solcher Sendungen, sondern auch aller und jeder, den gesetzlichen Strafen ohnehin unterliegenden Connivenz, in Betreff von Contraventionen enthalten, welche etwa Seiten der von ihr hierunter zu vertretenden Untergebenen oder von den Mitreisenden und den Absendern versucht werden könnten.

Die Postanstalt wird dagegen die Correspondenz der Eisenbahncompagnie, soweit solche die Bahnverwaltung betrifft, mit dem Siegel der Compagnie bedruckt ist und der Gegenstand der Sendung das Gewicht von $\frac{1}{2}$ Pfund nicht übersteigt, bis zu den betreffenden Bahnstationen, portofrei befördern und ausliefern.

6.) Die Postadministration ist befugt, von der Eisenbahn, nach ihrer Vollendung und, nach Befinden, schon bei Streckenfahrten, auch für ihre Fahrpostsendungen bei jedem Zuge Gebrauch zu machen.

7.) Für die Fahrpostsendungen (mit Ausschluß der Nr. 4 benannten, unentgeldlich zu befördernden Gegenstände) wird der Eisenbahncompagnie nach dem Gesammtgewichte dieser Sendungen bei jedem Stationspuncte und bei jedem Zuge der jedesmalige für die verladenen Waaren bestimmte Fahrpreis, jedoch in Berücksichtigung der nöthigen Herabsetzung des Postporto's auf der durch die Eisenbahn betroffenen Tour, mit einer Ermäßigung von fünfundzwanzig Procent, von den Postverwaltungen bezahlt und soll hierüber vierteljährliche Abrechnung gepflogen werden.

8.) Die Eisenbahncompagnie wird täglich eine mehrmalige Personenfahrt, so wie auf Verlangen der Postadministrationen und gegen Entschädigung des eignen Aufwandes, auch Nachtfahrten zwischen Leipzig und Hof stattfinden lassen, und mindestens bei einer jener Fahrten einen weitern, als den zum Betrieb des Dienstes unerläßlichen Aufenthalt nicht gestatten.

Die Bestimmung der Abfahrtsstunden auf den Endpuncten, so wie der Anhaltepuncte unterwegs, hat nur im Einverständniß der Postadministrationen zu erfolgen, welche jedoch solche Veranstaltungen treffen werden, daß ein wesentlicher Aufenthalt auf den Unterwegsstationen nicht eintrete.

9.) Die Eisenbahncompagnie wird die Postsendungen bei jeder Fahrt mittelst besonderer, von ihr zu haltender und den Bedürfnissen der Post gemäs eingerichteter, mit der Bezeichnung: „Königliche Post" versehener Wagen, befördern, oder, unter Zustimmung der Postadministrationen, den von letzteren selbst zu stellenden Postwagen mittelst **Lowrys** transportiren.

Für die in dem Postwagen nicht ganz unterzubringenden Poststücke hat die Compagnie einen anderen, mit verschließbaren Packräumen versehenen Wagen bereit zu halten.

Nächstdem hat die Compagnie die in Dienstangelegenheiten reisenden Postbeamten, insbesondere auch die, die Posten begleitenden Schaffner unentgeldlich zu befördern.

10.) Zur Erleichterung und Sicherstellung des Postverkehrs auf der Eisenbahn wird die Compagnie auf allen Bahnhöfen und Anhaltepuncten für die nöthigen und passenden Localitäten zu einstweiliger Unterbringung der ankommenden oder abgehenden Poststücke sorgen, so wie die erforderlichen Räume zu Unterstellung der anfahrenden Postwagen und Postpferde gewähren.

Für die an den Bahnhöfen und auf den Anhaltepuncten der Eisenbahn, Behufs der Einlegung unfrankirter Briefe, anzulegenden Briefkasten, wird die Compagnie die geeigneten, leicht zugänglichen Plätze der Postverwaltung anweisen.

11.) Hinsichtlich der Vertretung der auf der Eisenbahn beförderten Poststücke übernimmt, den Postadministrationen gegenüber, die Compagnie, namentlich auch

in Bezug auf die gehörige Beschaffenheit der von ihr zu stellenden Wagen, so wie anlangend die Handlungen und Unterlassungen ihres Dienstpersonals, dieselbe Verbindlichkeit, welcher in dieser Beziehung die Postanstalten unterliegen.

12.) Die Eisenbahncompagnie übernimmt, nach Maasgabe des Concessions-Decrets, für den Fall einer Unterbrechung der Eisenbahnfahrten, die Verpflichtung zur schleunigen und ungestörten Fortschaffung der von der Post übernommenen Gegenstände und der unter 9. gedachten Postbeamten; die Compagnie ist jedoch zugleich gehalten, von der eingetretenen Unterbrechung sofort die Postadministrationen in Kenntniß zu setzen, deren Ermessen es anheim gestellt bleibt, ob sie bei länger andauernden Unterbrechungen der Eisenbahnfahrten, selbst für den ungestörten Fortgang der Postverbindung, sorgen, oder die Herstellung und Unterhaltung des dießfallsigen Transports der Eisenbahncompagnie überlassen wollen.

Die dadurch entstehenden Kosten hat für jeden Fall die Compagnie zu tragen.

V.

Dresden, am 31. Juli 1843.

Anwesend waren:

die Herren Staatsminister von Lindenau,
von Koenneritz,
von Zeschau,
Nostitz und Jänckendorf, und
von Nostitz-Wallwitz,
nicht minder
Herr Geheime Regierungsrath Kohlschütter.

In der heutigen von 67 Mitgliedern der Kammer besuchten, früh nach 9 Uhr beginnenden, geheimen Sitzung ging

der Herr Präsident, nachdem derselbe angezeigt, daß die Herren Abgeordneten Wehle und Erchenbrecher sich für heute mit Unwohlseyn haben entschuldigen lassen, zum Gegenstande der Tagesordnung,

der Berathung des Berichts der zweiten Deputation, die Eisenbahnangelegenheit betreffend,

über, und bestieg

der Referent, Herr Abgeordneter Georgi aus Mylau, die Rednerbühne, verlas auch das allerhöchste Decret vom 8. Februar 1843, wogegen im Einverständnisse mit den Organen der hohen Staatsregierung von einem vollständigen Verlesen der Beilagen des allerhöchsten Decretes ingleichen des allgemeinen Theils des Berichts abgesehen wurde.

Bei der nun beginnenden

allgemeinen Debatte

hob zuvörderst der Herr Referent hervor, wie die Deputation glaube bei Beurtheilung der vorliegenden Frage und bei Auswahl des dabei zu nehmenden Standpunctes die rechte Mitte gehalten zu haben, indem sie bei Betrachtung des Einzelnen immer wieder das Ganze im Auge zu behalten sich bemüht, und schloß mit der Bemerkung, daß der Stand unserer Eisenbahnen ein so günstiger sey, wie der keines deutschen Staates, da die Verbindung mit dem Auslande nach allen Seiten hin gesichert sey.

Dieser letzteren Aeusserung trat auch

der Herr Staatsminister von Zeschau ausdrücklich bei, und legte derselbe zugleich die Bemühungen der Regierung in Bezug auf jede einzelne Verbindung mit dem Auslande dar. Derselbe wies zugleich darauf hin, daß Sachsen schon einmal in der Lage gewesen, seinen früheren Verkehr bedroht zu sehen, nämlich durch den Zollverband und damals, wie jetzt, habe die Regierung nicht säumen dürfen, durch Staatsverträge die früheren Verkehrsverhältnisse zu sichern. In dem damaligen Falle, wie in dem jetzigen, sey es auch gelungen, und dieß in dem vorliegenden Falle um so nothwendiger gewesen, als es bei der geographischen Lage unseres Landes sehr leicht kommen können, daß dasselbe von allen Seiten umgangen worden wäre. Die dadurch nothwendig werdenden Unternehmungen kosteten zwar Opfer, allein sie mußten gebracht werden, wolle man nicht für alle Zukunft einen weit empfindlicheren Nachtheil erleiden, nämlich den Verlust des gewohnten Verkehrs. Zwar würden auch von diesen Unternehmungen manche Landestheile keinen Nutzen, vielleicht noch Schaden haben, allein auch dieser Umstand dürfe nicht in Betracht gezogen werden dem Vortheile gegenüber, den das Ganze davon habe.

An der allgemeinen Debatte nahm ferner Theil

Herr Abgeordneter Gehe, indem derselbe darauf Bezug nahm, daß durch die vorgeschlagene Aufbringung der zum Baue der Eisenbahnen nöthigen Kapitalien der Reichthum der Nation vermindert und die ausserdem den Gewerben zufallenden Betriebskapitalien für Eisenschienen und Locomotiven ins Ausland gehen würden, während es doch weit zweckmäßiger erscheinen möchte, durch Erborgung des für die Eisenbahnen nöthigen großen Kapitals im Auslande die Betriebskapitalien der Nation zu vermehren. Verwende aber der Staat so viele Mittel auf Eisenbahnen, so werde der Staat auch, wolle er gerecht seyn, für andere Industriezweige ein grösseres Postulat stellen und auch für deren Blüthe mehr besorgt seyn müssen, ja es erscheine dann dringend nothwendig, auch die Postanstalt zu reformiren, Landstraßen zu vermehren, und zugleich den Verkehr auf Eisenbahnen nicht durch lästige und zwecklose Polizeivorschriften zu stören.

Es erfuhr jedoch diese Rede mehrfache Widerlegungen, indem sowohl

die Herren Staatsminister von Zeschau und Nostitz und Jänckendorf,

als auch

die Herren Abgeordneten Georgi aus Mylau, von Thielau und Oberländer die darin aufgestellten Behauptungen für unrichtig erklärten, und in der Hauptsache anführten,

a.) daß alle Finanzmänner darüber einig seyen, daß es ein Fehler in der Staatswirthschaft sey, ohne die dringendste Noth Anleihen im Auslande zu machen, daß man durch die Zinsen und endliche Rückzahlung des Kapitals dieses doppelt wieder ins Ausland gehen lasse, und daß man doch den inländischen Kapitalisten nicht verbieten dürfe, sich bei einem solchen Unternehmen zu betheiligen;

b.) daß gerade durch die Anlegung von Eisenbahnen der Staat die Gewerbe am großartigsten und zweckmäßigsten unterstütze und dieß besser als jede directe Unterstützung wirke, und endlich

c.) daß unsere Posteinrichtungen jetzt schon zweckmäßig seyen, hinsichtlich des Straßenbaues wir keinem anderen Lande nachstünden, die Polizeieinrichtungen auf den Eisenbahnen aber in der That so wenig belästigend, auch im Einverständnisse mit benachbarten Regierungen getroffen seyen, daß sich daran kaum werde etwas abändern lassen, wolle man nicht den ganzen Zweck aus den Augen verlieren.

Endlich nahm auch noch

Herr Abgeordneter von Gablenz Theil an der allgemeinen Debatte und war der Meinung, daß er einen viel schnelleren Angriff der nöthigen Eisenbahnen für erforderlich halte, als die Regierung beabsichtige, und daß die Deputation große Mittel zur Verfügung der Regierung stelle, die dieselbe dem Plane nach in der gegenwärtigen Finanzperiode gar nicht brauche, woraus nur die Folge hervorgehen werde, daß diese Gelder lange Zeit nutzlos in der Staatskasse liegen und am Ende zu anderen Zwecken verwendet würden. Seiner Meinung nach bedürfe die hohe Staatsregierung zu Ausführung des vorliegenden Planes mehr nicht als 980,000 Thaler im Laufe der gegenwärtigen Finanzperiode, nämlich für die sächsisch-baierische Bahn, während die böhmische und schlesische Bahn innerhalb dieser Zeit gar nicht in Angriff genommen werden sollten.

Indessen wurde ihm darauf Seiten des Herrn Referenten sowohl, als des Herrn Abgeordneten von Thielau und des Herrn Staatsministers von Zeschau ergegnet, daß für die baierische Bahn das ganze Postulat, mit Ausnahme eines ganz geringen Theils, im Laufe der gegenwärtigen Finanzperiode gebraucht werde, da dieselbe vertragsmäßig bereits im Jahre 1846 vollendet seyn solle, daß ferner mit der Bahn nach Böhmen schon im Frühjahre 1845, vielleicht schon im Herbste 1844 der Anfang werde gemacht werden, je nachdem böhmischer Seits der Bau von Prag nach Sachsen zu in Angriff komme, und endlich die schlesische Bahn, laut eines in diesen Tagen

zum Abschluß gekommenen Vertrags innerhalb der nächsten vier Jahre werde vollendet werden müssen, durch welche Erwiederungen

der Herr Abgeordnete von Gablenz sich für beruhigt erklärte.

Nachdem nun noch

der Herr Abgeordnete Fleischer auf das Verhältniß der leipzig-dresdner Bahn aufmerksam gemacht, auch

Herr Abgeordneter von Zezschwitz im Allgemeinen auf die Wichtigkeit der Eisenbahnanschlüsse Sachsens an das Ausland hingewiesen hatte, ging man zur

speciellen Berathung

der einzelnen Seite 68 flg. der Beilage zu dem allerhöchsten Decrete hervorgehobenen zwölf Puncte über.

Bei Punct 1.

ergriff, soweit er

die sächsisch-baierische Bahn

betrifft, niemand das Wort, und ging man daher sofort zur

zweiten Unterabtheilung, der sächsisch-böhmischen Bahn

über. Nach deren Vortrag rief

der Herr Vicepräsident Eisenstuck eine Debatte dadurch hervor, daß er erwähnte, wie im Jahre 1836 sich eine Gesellschaft gebildet, welche eine Eisenbahn im Elbthale von Dresden bis an die böhmische Grenze bauen wollen, und daß die leipzig-dresdner Eisenbahngesellschaft in einer Generalversammlung das für diesen Tract ihr früher gewährte Privilegium an jenen Verein abgetreten habe, hiervon auch die hohe Staatsregierung Kenntniß erlangt und diese Uebertragung stillschweigend genehmigt habe, gleichwohl aber von diesem Verhältnisse in der gegenwärtigen Regierungsvorlage keiner Erwähnung gethan worden sey.

Seiten des Herrn Geheimen Regierungsrath Kohlschütter wurde jedoch hierauf ergegnet, daß die Regierung jenes Verhältniß wohl kenne, jedoch keine Veranlassung gehabt, sich darüber auszusprechen, ob sie diese Cession für gültig anerkenne. Man habe dieses Uebereinkommen nur für ein Privatgeschäft gehalten, welches das Verhältniß der Regierung zur leipzig-dresdner Eisenbahncompagnie im geringsten nicht zu ändern vermocht.

Hieran knüpfte noch der Herr Abgeordnete von Thielau die Bemerkung, daß man die Uebertragung dieses Privilegii von einer Gesellschaft auf die andere Seiten des Staates nicht so ohne weiteres geschehen lassen könne, daß vielmehr der Staat, sobald die leipzig-dresdner Compagnie diese Verlängerung der Bahn nicht selbst ausführen wolle, jedenfalls das Privilegium für erloschen erklären werde, wogegen

Herr Vicepräsident Eisenstuck schließlich auf den Rechtsweg, der dem hiesigen Vereine dann noch offen stehe, aufmerksam machte.

In einer ferner noch zwischen

den Herren Abgeordneten **D.** Geißler, Georgi, von Thielau, Sachße und

dem Herrn Staatsminister von Zeschau, stattgefundenen Discussion kam man allerseits zu der Ansicht, daß es der Regierung nicht zustehe, in Betreff der leipzig-dresdner Eisenbahn noch nachträglich Bedingungen aufzustellen, dafern die Compagnie dieser Bahn die Bahn nach Böhmen ohne alle Unterstützung des Staates bauen wolle, daß man aber, dafern dergleichen in Anspruch genommen würden, auch auf die jetzt schon bestehende leipzig-dresdner Bahn Rücksicht genommen und auch für diese noch nachträglich Bedingungen gestellt werden könnten.

Als man auf die

dritte Unterabtheilung, die sächsisch-schlesische Bahn,

übergehen wollte, stellte

der Herr Vicepräsident Eisenstuck den sofort ausreichend unterstützten Antrag,

daß die Berathung hierüber so lange ausgesetzt werden möge, bis die Deputation über den heute noch von der hohen Staatsregierung anher abzugebenden Vertrag mit der preußischen Regierung Bericht erstattet habe.

Der Antrag wurde von den

Herren Abgeordneten Tzschucke, Todt und Meisel bevorwortet, dagegen von den

Herren Abgeordneten Georgi aus Mylau, Sachße, von Thielau, **D.** Geißler, ingleichen vom

Herrn Staatsminister von Zeschau bekämpft, und in dieser Beziehung besonders darauf hingewiesen, daß die vorliegende Berathung dem Beschlusse über jenen Vertrag gar nicht präjudicire, im Gegentheil nur dasselbe ausgesprochen werden solle, was bereits die vorige Ständeversammlung anerkannt habe, nämlich, daß die Richtung nach Schlesien zu, durch die Lausitz, mit in das sächsische Eisenbahnsystem aufzunehmen sey. Der vorläufig abgeschlossene Vertrag möge dann künftig angenommen werden oder nicht, das ändere doch nichts darin, daß eine Eisenbahn in jener Richtung für wünschenswerth gehalten werde, und mithin könne man auch die Verhandlung über diese Bahnrichtung im Allgemeinen stattfinden lassen.

Auf gestellte Frage des Herrn Präsidenten wurde
der Eisenstuck'sche Antrag
mit 48 Stimmen gegen 17 verneint,
und daher zur Verhandlung selbst verschritten.

In der Hauptsache wurde die Dringlichkeit auch dieser Verbindung von allen Sprechern anerkannt und besonders von den

Herren Abgeordneten Gehe, von Thielau, D. von Mayer, Sachße, von Gablenz, von Zezschwitz, Püschel, Todt und dem Herrn Referenten auf die vorzügliche Wichtigkeit dieses Straßenzuges, auf den zeither schon vorhandenen großen Verkehr und darauf aufmerksam gemacht, daß den meisten Nutzen überdieß noch die anderen sächsischen Eisenbahnen davon ziehen würden, dieser Bau daher auch im Interesse jener Bahnen mit erfolge. Ja diese Bahn sey so wichtig, zumal eine Umgehung Sachsens von dieser Seite so leicht erscheine, daß der Vertrag mit Preußen, wo irgend möglich, auch wenn er etwas belästigend sey, aufrecht erhalten werden müsse.

Noch wurde zur

vierten Unterabtheilung, der leipzig-dürrenberger Bahn, verschritten, hier aber von niemand das Wort begehrt, worauf

der Herr Präsident die heutige Sitzung schloß und die Kammer einlud, sich morgen früh 9 Uhr, zur Fortsetzung der abgebrochenen Berathung, wieder zu versammeln.

Dieß schrieb nieder

D. Haase, Präsident.
Heinrich Poppe.
H. Tzschucke.

D. Robert Schröder,
Secr. der II. Kammer.

Druckfehler.

Seite 97 Zeile 12 von oben ist statt 2,677,00 Thaler — — zu lesen 2,677,000 Thlr.

VI.

Dresden, am 1. August 1843.

Anwesend waren:

die Herren Staatsminister von Lindenau,
von Koenneritz,
von Zeschau,
Nostitz und Jänckendorf,
von Nostitz-Wallwitz und
von Wietersheim, ingleichen
Herr Geheimer Regierungsrath Kohlschütter und
Herr Ministerialrath von Watzdorf.

Bei geschlossenen Galerieen setzte heute die zweite Kammer in Anwesenheit von 68 Mitgliedern und nachdem das über die gestrige geheime Sitzung aufgenommene Protocoll verlesen, genehmigt und gehörig vollzogen worden war, ihre Verhandlungen über das Eisenbahnwesen fort und eröffnete solche der Herr Referent, Abgeordneter Georgi aus Mylau, durch den Vortrag der

fünften Unterabtheilung
von Punct 1.

nämlich des Berichts der Deputation Seite 100 flg.

die Bahn von Chemnitz nach Riesa betreffend,

und des Separatvoti des Herrn Abgeordneten Sachße Seite 162 flg.

Nachdem dieß geschehen war, entspann sich eine sechsstündige Debatte, welche sich in der Hauptsache um die Fragen bewegte:

a.

Soll sofort ein definitiver Beschluß über eine das Erzgebirge mit anderen Eisenbahnen verbindende Bahnlinie gefaßt, oder ein solcher nach Maasgabe des Separatvoti bis zum nächsten Landtage ausgesetzt, bis dahin aber die Ausführbarkeit einer Eisenbahn von Chemnitz über Freiberg nach Dresden näher erörtert werden?

b.

Welche Bahnlinie soll dießfalls in Vorschlag gebracht? und soll,

c.

wenn die Wahl auf die Linie Chemnitz-Riesa fällt, das Expropriationsgesetz für die Linie Chemnitz-Zwickau zurückgenommen werden?

Anlangend die erste Frage

ad a.

so wurde dieselbe von den

Herren Abgeordneten Sachße, Wieland, Tzschucke, von Gablenz, Meisel, Gehe, Brockhaus und Sörnitz im Sinne des Separatvoti beantwortet und dafür besonders angeführt, daß bei einer Angelegenheit, wie die gegenwärtige sey, wo es sich um Millionen handle, Zaudern oft Gewinn sey, und in dem vorliegenden Falle um so weniger nachtheilig erscheine, als erst die nächste Ständeversammlung über die zu gewährenden Geldmittel Beschluß fassen solle, mithin bis dahin ohnehin ein weiterer Vorschritt in Bezug auf diese Bahn nicht erfolgen könne. Ergebe sich, daß die Bahn von Chemnitz über Freiberg nach Dresden wirklich unausführbar sey, so habe man doch die Bewohner des Erzgebirges beruhigt und der Bau der Bahn von Chemnitz nach Riesa werde mit um so günstigeren Augen betrachtet werden.

Dem Herrn Abgeordneten Gehe war jedoch auch der Antrag des Separatvotanten nicht angemessen gefaßt und er beantragte daher denselben in der Art zu verändern, wie in der Beilage unter **A.** enthalten ist, es erfreute sich jedoch dieses Unteramendement nicht ausreichender Unterstützung.

Gegen das Separatvotum sprachen aber

der Herr Referent und die Herren Abgeordneten **D.** Geißler, Vicepräsident Eisenstuck, Todt, Baumgarten, Jani und der unterzeichnete Secretair, indem sie besonders bemerklich machten, daß, wenn auch am Ende eine Eisenbahn von Chemnitz über Freiberg nach Dresden nicht geradezu unter die Unmöglichkeiten gehöre, die Ausführbarkeit derselben doch höchst schwierig, kostbar und mit dem Ertrage nicht im Einklange stehen werde, wenn sie aber nur mit Pferden betrieben werden solle, sie ihren Zweck nicht erfülle. Ja die ganze Richtung gebe dem Fabrikdistricte um Chemnitz nicht den Vortheil, den die Bahn nach Riesa gewähre, da durch die letztere zugleich der Anschluß mit Leipzig vermittelt werde, den jene ausschliesse, und in dessen Folge dann nothwendig die Bahn von Chemnitz nach Zwickau gebaut werden müsse, die man gern vermeiden wolle.

Dem setzte der Herr Staatsminister von Zeschau hinzu, daß die feste Aufstellung eines Eisenbahnsystems gegenwärtig durchaus erforderlich erscheine, da finanzielle Operationen in der Regel nicht in der kurzen Zeit von einem Landtage zum anderen ausgeführt werden könnten, sondern meist mehr Zeit in An-

spruch nähmen, auch der zu fassende Beschluß von einer Erörterung über die Ausführbarkeit des Freiberger Projectes um so weniger abhängig gemacht werden könne, als, vorausgesetzt auch daß die Bahn über Freiberg nach Dresden ausführbar sey, die Regierung die Bahn nach Riesa doch vorziehen werde, weil sie den Anschluß von Chemnitz an Dresden und Leipzig und zum nächsten Puncte unserer großen Wasserstraße, der Elbe, gleichmäßig vermittele, auch das Land auf eine weit angemessenere Weise durchschneide.

Was nun

ad b.

die zweite Frage anlangt, so wurde von den

Herren Abgeordneten Clauß, Georgi aus Mylau, Rahlenbeck, von Thielau, Blüher, D. Geißler, Vicepräsident Eisenstuck, Todt, Oberländer, von Zezschwitz, Baumgarten, Jani, D. Platzmann und dem Unterzeichneten die Linie Chemnitz-Riesa für diejenige erklärt, welche vorerst zu bauen und daher in das Eisenbahnsystem mit aufzunehmen sey, und zwar theils aus den vorhin ad a. schon hervorgehobenen Gründen, theils endlich überhaupt ihrer nationellen Wichtigkeit halber und aus dem Grunde, um einen Ersatz für die durch den Bau der leipzig-dresdner, so wie der sächsisch-baierischen Bahn verloren gehenden durch Chemnitz zeither gegangenen Waarenzüge zu erlangen, wogegen

die Herren Abgeordneten Clauß, Rahlenbeck, Todt, Oberländer, Baumgarten und der Unterzeichnete ihre Ansicht dahin aussprachen, daß freilich erst durch die Fortsetzung der Bahn von Chemnitz nach Zwickau allen Wünschen und Bedürfnissen entsprochen seyn möchte.

Auf diese letztere Bemerkung ergegneten jedoch

der Herr Staatsminister von Zeschau und der Herr Referent, daß dem Bedürfnisse vor der Hand durch die Bahn von Riesa nach Chemnitz genügt seyn werde und daß man die Fortsetzung derselben nach Zwickau im Interesse der sächsisch-baierischen Bahn nicht wünschen dürfe, dieß vielmehr einer späteren Zukunft überlassen bleiben müsse, weßhalb denn auch die Sprecher

ad c.

die Zurücknahme des Expropriationsgesetzes für die letztgedachte Bahn für angemessen hielten, worin jedoch

die Herren Abgeordneten Rahlenbeck, Clauß, Vicepräsident Eisenstuck, Oberländer, von Zezschwitz, Baumgarten und D. Platzmann anderer Ansicht waren, und wenigstens dafür hielten, daß bei der anerkannten Wichtigkeit die-

ser Bahn Privatleuten die Möglichkeit gewährt werden könne und müsse, dieselbe ohne Unterstützung des Staates zu bauen, welcher Ansicht aber, wenigstens für die nächste Zukunft,

der Herr Staatsminister von Zeschau und der Herr Referent mit der Bemerkung widersprachen, daß es auf unsere beabsichtigten Eisenbahnunternehmungen nicht günstig einwirken könne, wenn durch solche Maasregeln die Actien der sächsisch-baierischen Bahn zum Sinken gebracht würden, was offenbar geschehen werde, wolle man den Verkehr auf der sächsisch-baierischen Bahn durch die Vervollständigung der Linie von Riesa bis Zwickau bedrohen. Würden künftig andere Ereignisse, wie z. B. wenn noch eine Eisenbahn von Jüterbogk nach Riesa gebaut werden sollte, die Verlängerung der Bahn von Chemnitz nach Zwickau dringend erfordern, dann werde man sich darein fügen müssen, jedoch werde ein dießfallsiger Beschluß recht füglich erst von Regierung und Ständen erwogen und dann das Expropriationsgesetz von neuem auf diese Bahn ausgedehnt werden können.

Indessen stellte der Herr Abgeordnete Rahlenbeck den Antrag:

daß die chemnitz-zwickauer Eisenbahn mit in das Eisenbahnsystem aufgenommen werden möge,

und erfreute sich auch derselbe ausreichender Unterstützung.

Nachdem die Discussion soweit gediehen und nach Ablehnung eines vom Herrn Abgeordneten von der Planitz gestellten Antrags auf den Schluß der Debatte, bis zu Ende geführt worden war, schloß der Herr Präsident die heutige Verhandlung und lud die Kammer zu deren Fortsetzung auf morgen früh 9 Uhr wieder ein.

Dieß schrieb nieder

D. Haase, Präsident. D. Robert Schröder,
Vogel. Secr. d. II. Kammer.
Klien.

A.

Unter-Amendement.

Statt „in der Richtung über Oederan und Freiberg", solle es heissen:

„in den Richtungen nach Zwickau und nach Dresden";

ferner nach „fertigen":

„mit einer vergleichenden Uebersicht zu den Kosten und Ertragsanschlägen der chemnitz-riesaer Eisenbahn zu begleiten."

Gehe.

VII.

Dresden, am 2. August 1843.

Anwesend waren:

die Herren Staatsminister von Lindenau,
von Zeschau,
Nostitz und Jänckendorf,
von Nostitz-Wallwitz, und
von Wietersheim,
nicht minder
Herr Geheimer Regierungsrath Kohlschütter.

Nachdem in der heutigen Vormittagssitzung, welche von 69 Mitgliedern der Kammer besucht wurde, das über die gestrige Verhandlung aufgenommene Protocoll vorgelesen und genehmigt, auch vollzogen worden war, verschritt man bei geschlossenen Galerieen zum ferneren Vortrage der Eisenbahnangelegenheiten und theilte das Präsidium der Kammer zunächst die neuste Registrandennummer

1002. mit, welche das allerhöchste Decret vom 1. August 1843, einen zwischen Sachsen und Preußen abgeschlossenen Staatsvertrag in Betreff der breslau-dresdner Eisenbahn enthält,

und knüpfte der Referent, Herr Abgeordneter Georgi aus Mylau, hieran sofort den Vortrag über diesen Vertrag. Er theilte mit, daß die mit der Begutachtung beauftragten Deputationen zwar den Vertrag in mehrfacher Hinsicht, in finanzieller und politischer, für lästig hielten, daß jedoch, da, bewandten Umständen nach, nur die Alternative offen bleibe, entweder denselben anzunehmen oder das ganze Project aufzugeben, die Verbindung zwischen Dresden und Breslau über die Lausitz so wichtig geschienen habe, daß man, der vorhandenen Belästigungen halber, den Vertrag nicht von der Hand zu weisen rathen könne, und stellte der Herr Referent daher, Namens der Deputationen, den Antrag,

die Kammer wolle zu dem vorgelegten Vertrage ihre Zustimmung ertheilen,

zu gleicher Zeit sich aber gegen die hohe Staatsregierung so aussprechen, wie die Beilage **B.** des Näheren enthält.

Die Annahme dieser Vorschläge der Deputationen bevorworteten nächstdem noch besonders

die Herren Abgeordneten Gehe, von Zezschwitz und Clauß, indem sie anerkannten, daß das, was durch diesen Vertrag erreicht worden sey, das Möglichste sey, was je durch einen Vertrag mit Preußen habe erreicht werden können, während

die Herren Staatsminister Nostitz und Jänckendorf und von Zeschau erklärten, daß, obwohl die aufgestellte Bedingung, daß die sächsische Gesellschaft bis Görlitz, also über die Landesgrenze hinaus bauen solle, der Regierung unerwartet und unerwünscht gewesen, und man nichts unversucht gelassen habe, derselben auszuweichen, man doch nicht verkennen könne, daß die darin begründeten Nachtheile an Gewicht verlören, weil der Betrieb der Bahn auch auf diesem Tracte rentabel seyn werde, eine Trennung des Betriebes der Bahn zwischen Löbau und Görlitz an der Landesgrenze unausführbar erscheine, die Bahnpolizei nach dem sächsischen Reglement auch auf der preußischen Strecke ausgeübt werden solle, und unter allen Umständen doch dieses Verhältniß dem umgekehrten vorzuziehen sey, das stattgefunden haben würde, wenn man preußischer Seits den Bahnbau bis Löbau auf dem sächsischen Territorio hätte vornehmen wollen, wie denn Sachsen durch die zugleich mit abgeschlossene Postconvention insofern offenbar gewonnen habe, als nun viele Poststücke, die bisher fortwährend durch preußische Posten befördert worden wären, künftig hier durchgehen und die Transitogebühr entrichten müßten, wenn die Beförderung auch nur in verschlossenen Beuteln geschehe und die Gebühr nach dem Gewichte im Ganzen berechnet werde.

Auf gestellte Frage ertheilte sodann die Kammer

einstimmig

dem abgeschlossenen Vertrage ihre Zustimmung, beschloß auch gleichzeitig, den unter **B.** erwähnten Antrag an die hohe Staatsregierung zu stellen.

Nun ging man über zur

sechsten Unterabtheilung

von Punct 1.

der Flügelbahn von Löbau nach Zittau,

und verlas der Herr Referent das darauf sich beziehende Gutachten der Deputation Seite 112 flg.

Nach dessen Erfolg ergriffen zunächst

die Herren Abgeordneten Püschel, Müller aus Chemnitz, Hensel, Gehe, von Thielau, **D.** von Mayer und von Gablenz, so wie der Herr Referent das

Wort, indem sie sich insgesammt für die Wichtigkeit der Bahn in Bezug auf das Inland, namentlich auch mit Rücksicht auf den von Böhmen nach Sachsen zu lenkenden Verkehr aussprachen, und der Ansicht waren, daß eine Pferdebahn für diesen Tract genügen werde.

Der Herr Abgeordnete Gehe wollte jedoch nebenher noch die Offerten der Städte Zittau und Herrnhuth in Betreff ihrer Betheiligung bei dem Unternehmen festgehalten wissen, worin ihm jedoch von mehren Seiten aus den im Berichte selbst angegebenen Gründen widersprochen wurde, während sich

der Herr Abgeordnete Brockhaus gegen jede Binnenbahn, daher auch gegen die vorliegende, aussprach und den Beschluß über deren Bau annoch ajournirt wissen wollte.

Uebrigens wurde von fast allen Sprechern noch anerkannt, daß der Bau der löbau-zittauer Flügelbahn der Gesellschaft für die dresden-görlitzer Bahn zur Bedingung gemacht, und nur deren wirkliche Ausführung noch beanstandet werden müsse.

Wie nun hiermit die Berathung über den

1sten Punct

der Vorlage beendigt war, so ging der Herr Präsident zur Fragstellung, wie sie nach längerer Debatte von der Kammer beliebt wurde, über und

a.) Genehmigte die Kammer die Aufnahme der Bahn von Chemnitz nach Riesa in das aufzustellende Eisenbahnsystem (mit Vorbehalt des Rahlenbeckschen Antrags zu Punct 3. der Vorlage)

mit 44 Stimmen gegen 23,

wodurch das Separatvotum des Herrn Abgeordneten Sachße abgelehnt war, und

b.) Gab sodann die Kammer im Uebrigen ihre Zustimmung zu der von der Deputation Seite 138 und 139 des Berichts vorgeschlagenen Erklärung über den 1sten Punct der Regierungsvorlage und zu dem darin aufgestellten Eisenbahnsysteme

einstimmig.

Hier brach der Herr Präsident die Verhandlung ab und lud die Kammer ein, sich heute Nachmittag 6 Uhr zur Fortsetzung der Berathung wieder zu versammeln.

Dieß schrieb nieder

D. Haase, Präsident.

Vogel.

Klien.

D. Robert Schröder,
Secr. d. II. Kammer.

B.

Den Wunsch auszusprechen, daß bei den näheren Verabredungen und Bestimmungen, die mit der Königlich preußischen Regierung wegen der Bahnstrecke von der sächsischen Grenze bis Görlitz noch getroffen werden müssen, die hohe Staatsregierung möglichst Sorge tragen wolle, die sächsischen Interessen vor jeder Beeinträchtigung rücksichtlich jenes Tractes zu wahren, daß die hohe Staatsregierung namentlich untersuchen wolle, welche Uebelstände sich bei einem in einiger Beziehung conneren Verhältnisse bei der magdeburg-leipziger Bahn und auf der Strecke zwischen Aschersleben und der herzoglich Braunschweigschen Grenze ergeben haben könnten, und daß sie Bedacht nehmen wolle, durch sichernde Bestimmungen derartige Uebelstände, wenn sie vorgekommen sind, im Voraus zu beseitigen.

VIII.

Dresden, am 2. August 1843.

Anwesend waren:

die Herren Staatsminister von Lindenau,
von Koenneritz,
von Zeschau,
Nostitz und Jänckendorf und
von Nostitz-Wallwitz,
so wie
Herr Geheimer Regierungsrath Kohlschütter.

Heute Abend 6 Uhr setzte die zweite Kammer in geheimer Sitzung, zu welcher sich 66 Mitglieder eingefunden hatten, die Verhandlungen über die Eisenbahnen fort und begann man, nachdem das Protocoll über die heutige Vormittagssitzung vorgelesen, genehmigt und vollzogen worden war, mit

Punct 2.

Seite 69 der Regierungsvorlage und Seite 139 des Deputationsberichts.

Derselbe rief keine Debatte hervor und trat die Kammer dem Vorschlage der hohen Staatsregierung sofort

einstimmig bei.

Bei

Punct 3.

kam der Antrag des Herrn Abgeordneten Rahlenbeck

auf Aufnahme der Bahn von Chemnitz nach Zwickau in das aufzustehende Eisenbahnsystem

zur Sprache, und verwendete sich der Herr Antragsteller sowohl als die Herren Abgeordneten Baumgarten, Oberländer und Clauß für dessen Annahme, indem sie auf die Wichtigkeit des betreffenden Landestheils, so wie darauf aufmerksam machten, daß dieser Tract bereits von der vorigen Ständeversammlung genehmigt worden sey, und daß man daher durch Ablehnung dieses Antrages gerechten Hoffnungen entgegen treten werde.

Dieselben Sprecher, wie nicht minder der Herr Vicepräsident Eisenstuck und Herr Abgeordneter Todt erklärten sich auch gegen den Antrag der Deputation auf Zurücknahme des Expropriationsgesetzes für diese Bahn, indem sie wenigstens die Möglichkeit, daß die Bahn noch, wenn auch nur aus Privatmitteln, gebaut werden könne, offen zu lassen wünschten.

Anderer Ansicht waren jedoch die Herren Abgeordneten von Thielau, D. Geißler, Meisel, Poppe, der Unterzeichnete und der Herr Referent, Abgeordneter Georgi aus Mylau, indem dieselben darauf hinwiesen, daß die Bahn nach Chemnitz eine Binnenbahn sey, durch die Verlängerung aber eine Haupt- und Durchgangsbahn werde und dann die Interessen der sächsisch-baierischen Bahn und dadurch zugleich auch die der Staatskasse verletze und das Zustandekommen anderer nöthiger Actienzeichnungen erschwere. Zugleich erscheine diese Bahn, wegen nicht unbeträchtlicher Terrainschwierigkeiten, viel zu theuer, um jemals rentabel zu seyn und insofern mehr entbehrlich, als kein Ort zwischen Chemnitz und Zwickau von der einen oder anderen Eisenbahn weiter als zwei Meilen entfernt sey, daher sich derselben ohne große Beschwerde bedienen könne.

Die Zurücknahme des Expropriationsgesetzes rechtfertige sich dadurch, daß dann, wenn ja noch einmal jene Bahn gebaut werden sollte, wenigstens nöthig werde, daß die hohe Staatsregierung vor der Ertheilung der Concession die Stände darüber höre.

Dem setzte der Herr Staatsminister von Zeschau hinzu, daß die Stände darüber um ihre Meinung gefragt worden seyen, welche Bahn am nothwendigsten sey, ob die von Chemnitz nach Riesa, oder die von Chemnitz nach

Zwickau? Davon aber; daß beide Bahnen für jetzt gebaut werden sollten, sey keine Rede. Sollte das Bedürfniß nach beiden Bahnen in späterer Zeit wirklich dringend werden, dann werde sich dasselbe von selbst Geltung verschaffen.

Bei der nunmehr erfolgenden Abstimmung wurde

a.) der Antrag des Herrn Abgeordneten Rahlenbeck
mit 51 Stimmen gegen 15 abgelehnt, und

b.) der Vorschlag der Deputation wegen Aufhebung des Expropriationsrechtes für diese Bahn,
mit 41 gegen 25 Stimmen,

genehmigt.

Nach dem Vortrag von

Punct 4.

der Regierungsvorlage, Seite 69 und 70 und des darauf bezüglichen Deputationsgutachtens Seite 139 und 140.

trat die Kammer dem letzteren ohne Discussion sofort

einstimmig bei,

während

Punct 5.

ebendaselbst,

eine längere Besprechung verursachte.

Eines Theils sprachen sich nämlich der Herr Staatsminister von Zeschau und die Herren Abgeordneten Müller aus Chemnitz und Vicepräsident Eisenstuck gegen das Gutachten der Deputation aus und wollten lieber den Vorschlag der Regierung zur Annahme empfehlen, indem besonders Se. Excellenz auf den Zweifel aufmerksam machte, der darüber entstehen würde, ob die Regierung der dresden-görlitzer Gesellschaft bei Stellung der Bedingung die Flügelbahn künftig von Löbau nach Zittau zu bauen, zugleich die Zusicherung ertheilen könne, daß der Staat zu diesem Baue dieselbe Unterstützung gewähren wolle, wie zu der Hauptbahn?

Der Herr Referent sowohl, als der Herr Abgeordnete Püschel, als Deputationsmitglied, erkannten diese Lücke an und glaubten, daß hier der Vorschlag des Regierungs-Entwurfs um so unbedenklicher angenommen werden könne, als Punct 10. die von der Deputation auch hier im Auge gehabte Bestimmung, daß der Bau der Binnenbahnen erst nach Bewilligung der dafür nöthigen Mittel erfolgen solle, enthalte.

Die übrigen Mitglieder der Deputation, die Herren Abgeordneten von Thielau, Poppe, von der Planitz und von Römer waren aber anderer Ansicht,

und hielten dafür, daß Punct 10. etwas ganz anderes betreffe, der vorliegende Vorschlag der Deputation aber zu Sicherung der ständischen Rechte nöthig sey, indem man der nächsten Ständeversammlung durchaus vorbehalten müsse, über die Aufbringung der Mittel zu Ausführung der Binnenbahnen Beschluß zu fassen, welchen Aeusserungen

der Herr Abgeordnete von Thielau noch besonders hinzusetzte, daß die künftigen Stände nur über die Mittel und Wege zur Ausführung der heute beschlossenen Eisenbahnen entscheiden, nicht aber darüber gehört werden sollen, wie hoch sich der Staat bei den beiden Binnenbahnen betheiligen solle, indem dieß schon in Punct 6. ein für allemal festgesetzt werde, wie denn überhaupt die Deputation hierbei der Ansicht gewesen sey, daß die nächste Ständeversammlung vielleicht für die Binnenbahnen noch vortheilhaftere Beschlüsse fassen, vielleicht den ganzen Bau auf die Staatskasse übernehmen werde. Als der Unterzeichnete auf den Widerspruch aufmerksam machte, in welchem diese Aeusserungen zu einander stünden, erläuterte

der Herr Abgeordnete von Thielau dieselben dahin, daß es sich von selbst verstehe, daß der Staat nur dann die Bahnen ganz übernehmen solle, wenn sich Privatgesellschaften dazu nicht gefunden hätten.

Der Herr Staatsminister von Zeschau gab darauf zu vernehmen, daß also nach diesen Erläuterungen die Meinung der Deputation dahin gehe:

> die Regierung solle Zusicherungen über die Höhe der Unterstützung des Staates den sich bildenden Gesellschaften ertheilen dürfen, und nur über die dazu zu verwendenden Staatsmittel sich mit der nächsten Ständeversammlung vereinigen, auch den Bau selbst, vor Bewilligung der Mittel, nicht beginnen lassen.

Wie nun dieser letztere Vorbehalt bereits in Punct 10. enthalten sey, so gehe auch der Vorschlag der Deputation in Punct 5. weiter als beabsichtigt zu werden scheine, und müßten wenigstens die Worte des Schlußsatzes:

„Die Modalität der Ausführung der nicht auf Staatsverträgen ꝛc."

verwandelt werden in:

„Die Modalität der Aufbringung der Mittel für die nicht auf Staatsverträgen ꝛc."

während der Herr Abgeordnete D. von Mayer auch hiernach den Satz noch in gewissem Widerspruche mit Punct 1. fand und deßhalb unter ausreichender Unterstützung der Kammer den Antrag stellte:

> aus dem Deputationsvorschlage noch die Worte
>
> „rücksichtlich welcher ——————— abgeschlossen werden."
>
> in Wegfall zu bringen.

Mit dem Vorschlage des Herrn Staatsministers von Zeschau war die Deputation einverstanden, obwohl

der Herr Referent erklärte, daß es sich nach der ursprünglichen Absicht der Deputation hier gar nicht um Aufbringung der Mittel handeln sollen, sondern dieser Punct lediglich bei Nr. 10. berührt worden sey.

Eine zweite Discussion entstand dadurch, daß der Herr Abgeordnete Müller aus Chemnitz den in der Beilage C. zu lesenden Zusatz zur Regierungsvorlage beantragte und dabei anführte, daß er bezwecke, den heute beschlossenen Bau der Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa etwas mehr zu beschleunigen, da diese Bahn nicht nur im Interesse der so sehr gedrückten Gewerbe, sondern auch bei dem wahren Nothstande, in welchem sich dermalen der ärmere Theil des Erzgebirges befinde, für die nächste Zukunft dringend nothwendig sey. Der in dem Antrage gethane Vorschlag erscheine geeignet, die Wünsche zu befriedigen und zugleich der Staatskasse jede Ausgabe im Laufe der gegenwärtigen Finanzperiode zu ersparen, ja auch künftig werde dieselbe entweder gar keine oder doch nur eine ganz geringe Ausgabe zu tragen haben, da die Bahn selbst, aller Wahrscheinlichkeit nach, sehr gut rentiren werde.

Dieser Vorschlag wurde, nachdem er ausreichend unterstützt worden war, von den

Herren Abgeordneten Secretair Rothe, Todt, Clauß und dem Unterzeichneten bevorwortet, von den

Herren Abgeordneten von Thielau, Georgi aus Mylau, von der Planitz und Poppe aber aus dem Grunde bekämpft, weil durch den gleichzeitigen Bau auch der chemnitz-riesaer Bahn zu große Geldmittel im Lande erfordert würden, die eine Unternehmung dann die andere ruinire, der vorgeschlagene Weg der Betheiligung des Staates bereits beim vorigen Landtage als ungeeignet verworfen worden sey und endlich durch den gleichzeitigen Bau so vieler Bahnen ein großer Mangel an technischem sowohl als handarbeitendem Personale entstehen müsse, welcher letztere Umstand wieder nachtheilig auf den Ackerbau einwirken werde, dem dadurch eine große Anzahl Arbeiter entzogen werden möchte.

Nachdem die Debatte über Punct 5. geschlossen worden war, stellte der Herr Präsident die Frage und

a.) Genehmigte die Kammer den Satz des Deputationsvorschlags:

„Die Anlegung ——— Seiten des Staates."

gegen 24 Stimmen,

wodurch der D. von Mayer'sche Antrag abgelehnt war, und

b.) Nahm auch den zweiten Satz:

„Die Modalität ——— vorbehalten"
jedoch mit der vom Herrn Staatsminister von Zeschau vorgeschlagenen und von der Deputation adoptirten Veränderung,
gegen 9 Stimmen
an, wodurch der Zusatz des Herrn Abgeordneten Müller erledigt war.

Hier schloß der Herr Präsident die heutige Abendsitzung und lud die Kammer zu Fortsetzung der abgebrochenen Berathung auf morgen früh 9 Uhr wieder ein.

Dieß schrieb dem Vorgange gemäs nieder

D. Haase, Präsident.
Friedrich Eckhardt.
von Schönfels.

D. Robert Schröder,
Secr. d. II. Kammer.

C.

Zusatz zu Punct 5.

Doch ist die hohe Staatsregierung ermächtiget, gegen die Unternehmer der Bahn Chemnitz-Riesa, auf deren Verlangen, eine Garantie von 4 Procent jährlicher Zinsen des, unter Zuschlag der Zinsen während der Baujahre zu berechnenden Baukapitals auf die nächsten zehn Jahre von Eröffnung der ganzen Bahn an, zu übernehmen, wenn selbe, auf alle weitere Unterstützung durch Kapitalbetheiligung Seiten des Staates verzichtend, den Bau ausführen wollen.

Müller.

IX.

Dresden, am 3. August 1843.

Anwesend waren:

die Herren Staatsminister von Zeschau,
Nostitz und Jänckendorf und
von Wietersheim,

nicht minder

Herr Geheimer Regierungsrath Kohlschütter und
Herr Ministerialrath von Watzdorf.

In Anwesenheit von 66 Mitgliedern der zweiten Kammer wurde bei geschlossenen Galerieen das über die gestrige Abendsitzung aufgenommene Protocoll verlesen, genehmigt und vollzogen, darauf aber

1.

vom Herrn Präsidenten der Kammer angezeigt, daß der Stellvertreter des Herrn Abgeordneten von Oppel, Herr Friedrich von Berlepsch auf Proschwitz, eingetroffen sey, und sich legitimirt habe, seiner Verpflichtung daher ein Hinderniß nicht im Wege stehe, in dessen Folge derselbe in die Kammer eingeführt und mit dem § 82. der Verfassungs-Urkunde vorgeschriebenen Eide belegt, auch ihm der ihm gebührende Platz in der Kammer angewiesen wurde. Sodann

2.

wurden die Herren Abgeordneten Haußwald, Oehmichen und Sachße für heute als krank entschuldigt, dem Herrn Abgeordneten Simon dagegen für den 4. und 5. August d. J. Urlaub ertheilt.

Nun kam man

3.

zur Tagesordnung, der Berathung des Berichts der zweiten Deputation, das Eisenbahnwesen betreffend, und begann die Verhandlung mit

Punct 6.

Seite 70 der Regierungsvorlage und Seite 140 des Deputationsberichts.

Nach dessen Vortrag erklärte sich

der Herr Abgeordnete Clauß gegen das Gutachten der Deputation und für den Regierungsentwurf, indem er die Ansicht aussprach, daß es nur im Interesse des Staates liegen könne, einen Einfluß auf den Betrieb der Bahn je eher je lieber und so viel als möglich zu erhalten, weßhalb er dafür seyn müsse, daß dem Staate das Recht zustehe, schon nach funfzehn Jahren das Eigenthum jeder Bahn erwerben zu können, worauf jedoch

der Herr Referent ergegnete, daß dem Staate hinlänglicher Einfluß auf den Betrieb der Bahn durch seine Betheiligung dabei, ingleichen durch Aufstellung der Concessionsbedingungen gesichert sey, und ein dem Staate zu gewährendes Recht die Bahn nach funfzehn Jahren zu übernehmen unter allen Umständen, sobald nicht diesem Rechte auch die Verpflichtung gegenüber stehe, die Uebernahme unter ungünstigeren Verhältnissen zu bewirken, höchst nachtheilig auf die Actienzeichnung einwirken müsse.

Bei der darauf erfolgenden Abstimmung wurden
die Sätze unter a. b. c. d.
einstimmig
nach der Regierungsvorlage,
der Satz e aber nach dem Deputationsgutachten
gegen 2 Stimmen
genehmigt.

Bei

Punct 7.

erklärte

der Herr Staatsminister von Zeschau, daß das Hauptmotiv zu diesem Vorschlage mit Annahme des Deputationsgutachtens bei Punct 6. weggefallen sey, daß er sich jedoch vorbehalte, künftig einmal, bei einem andern Landtage, darauf zurückzukommen.

Punct 7. wurde darauf, dem Vorschlage der Deputation gemäs, von der Kammer
einstimmig abgelehnt.

Punct 8. und 9.

wurde ohne weitere Discussion, jedoch unter Berichtigung des in der letzten Zeile Seite 143 vorgekommenen Druckfehlers, indem es dort nicht Punct 4.,

sondern Punct 5. heißen muß, in der von der Deputation vorgeschlagenen Weise

einstimmig gutgeheißen.

Nach dem Vortrage von

Punct 10.

erinnerte

der Herr Referent, daß der Schlußsatz in der Regierungsvorlage

„Anlangend insbesondere ——— nach den Umständen gesichert erscheint."

durch den erfolgten Abschluß des Vertrags mit Preußen sich erledigt habe,

und die Kammer genehmigte sofort und ohne Debatte

das zu Punct 10. von der Deputation gegebene Gutachten

einstimmig.

Ueber

Punct 11.

berieth man sich nach Anleitung der im Deputationsberichte von Seite 147 an beobachteten Reihefolge über die einzelnen Unterabtheilungen, und zwar zunächst über

a.

die Verwaltungsüberschüsse aus der Finanzperiode $18\frac{37}{39}$ und $18\frac{40}{42}$ betreffend,

wobei sich eine längere Discussion erhob, indem

Herr Abgeordneter Tzschucke für bedenklich fand, die Verwendung der vorhandenen Kassenüberschüsse zu den Eisenbahnen so ohne weiteres auszusprechen, da man doch recht füglich auch zu den Eisenbahnbauen eine Anleihe machen und die Ueberschüsse durch Steuererlasse wieder in die Beutel der Unterthanen zurückgehen lassen könne. Da nun über die Höhe der Grundsteuer in den nächsten zwei Jahren der laufenden Finanzperiode noch nicht Beschluß gefaßt worden sey, so wünsche er wenigstens,

daß über den vorliegenden Punct zwar Beschluß gefaßt werde, jedoch mit Vorbehalt der, bei der nächstens auszusprechenden Bewilligung der Grundsteuer auf die Jahre 1844 und 1845 weiter zu fassenden Beschlüsse.

Ein hierauf gerichteter Antrag wurde ausreichend unterstützt, auch von den

Herren Abgeordneten von Gablenz, Brockhaus, Poppe und Gehe bevorwortet und dabei namentlich darauf aufmerksam gemacht, daß man es gegenwärtig nicht mit einer alten Grundsteuer, die man in ihrer Höhe belasse, sondern mit einer neuen Steuer zu thun habe, die man zum erstenmale ausschreibe, die manche Interessen verletze und daher nicht sofort in einer zu bedeutenden Höhe ausgeschrieben werden dürfe.

Ihnen traten aber

der Herr Staatsminister von Zeschau, ingleichen die Herren Abgeordneten Vicepräsident Eisenstuck, von Thielau, Georgi aus Mylau, D. Geißler und

der Unterzeichnete entgegen und hoben hervor, daß die Kassenüberschüsse zu $\frac{2}{3}$ aus den Mehrerträgen der Domainen und Regalien, und nur zu $\frac{1}{3}$ aus den bei den indirecten Abgaben entstanden seyen, daß jedoch der einzelne Steuerpflichtige auch hierzu nicht mehr eingezahlt als nöthig gewesen, vielmehr der Ueberschuß lediglich aus der vermehrten Bevölkerung hervorgegangen sey. Wolle man die vorhandenen Ueberschüsse nicht zu den Bauen der Eisenbahnen, sondern zu Steuererlassen verwenden, dann könnten überhaupt die Bahnen wenigstens nicht in der nächsten Zeit gebaut werden und dann müßten, um den Verträgen mit auswärtigen Staaten Gnüge zu leisten, nicht nur Anleihen gemacht werden, sondern auch manche Erleichterungen der Staatsangehörigen in Wegfall kommen, namentlich das Versprechen des Staates zu sofortiger baarer Einlösung der Steuerentschädigungsbriefe, und die Erlaubniß zu Verweisung der Ablösungsrenten auf die Landrentenbank von Seiten der Verpflichteten; wie denn auch durch das neue, jedenfalls zu erhöhetem Zinsfuße aufzunehmende Anleihen der Privatcredit leiden und auch hier ein höherer Zinsfuß eintreten werde. Die Aussetzung des Beschlusses oder der Vorbehalt von dem gefaßten Beschlusse wieder abzugehen, könne auch deßhalb nicht genehmigt werden, weil man mit einem Beschlusse doch den Anfang machen müsse, und mit demselben oder vielleicht mit noch mehr Rechte würde man, wenn über die Höhe der Grundsteuer hätte zuerst abgestimmt werden sollen, beantragen können, daß ein gleicher Vorbehalt getroffen oder lieber der ganze Beschluß über die Eisenbahnangelegenheit vorgenommen werde. Uebrigens stehe ja die Discussion über die Höhe der Grundsteuer noch offen und könne dann jedermann seine abweichende Meinung zu erkennen geben.

Bei der nun erfolgenden Abstimmung wurde
der Antrag des Herrn Abgeordneten Tzschucke
mit 38 gegen 28 Stimmen
abgelehnt,

Punct 11a. aber in der Seite 157 ersichtlichen Fassung

einstimmig genehmigt.

Bei

Punct 11b.

die künftigen Kassenüberschüsse betreffend,

glaubte der Herr Abgeordnete von Gablenz in der factischen Verwendung der künftigen Kassenüberschüsse einen moralischen oder praktischen Zwang zu erblicken, daß deren Verwendung auch künftig genehmigt werden müsse, und stellte deßhalb den unter D. hier beiliegenden Antrag, der jedoch nicht ausreichende Unterstützung erlangte, und worauf

Punct 11b. in der Seite 157 angegebenen Weise,

einhellig angenommen wurde.

Nach dem Vortrage von

Punct 11c.

die Vermehrung der Kassenbillets betreffend,

empfahl der Herr Abgeordnete Clauß den Vorschlag der Deputation unter Darlegung mehrer Gründe, und es bemerkte

der Herr Abgeordnete Gehe nur, daß das schnelle Zurückkehren unserer Kassenbillets aus dem Auslande wohl dadurch abgestellt werden könne, daß man im Auslande eine Auswechslung derselben vermittele, namentlich in Berlin, worauf jedoch

der Herr Staatsminister von Zeschau ergegnete, daß durch eine solche Maasregel der Credit unserer Kassenbillets sehr geschmälert werden würde, indem man dadurch zu erkennen gebe, daß eine solche Aufhülfe bei uns nothwendig sey, die doch bei anderen Staaten entbehrlich erscheine.

Es genehmigte darauf die Kammer:

Punct 11c. in der Seite 157 und 158 ersichtlichen Fassung

einstimmig,

dehnte auch zugleich, auf Anregen

des Herrn Staatsministers von Zeschau,

diese Ermächtigung

auf Erlaß des dießfalls nöthigen Gesetzes, unter Beziehung auf die ständische Zustimmung, in welchem die annoch auszugebenden Appoints benannt und alle wegen der früheren drei Millionen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen auch auf diese neuen Kassenbillets ausgedehnt werden müssen,

einstimmig aus.

In Bezug auf die Seite 153 erwähnte

Petition Just's,

trat man dem Vorschlage der Deputation

unanim bei,

wie die Kammer denn auch bei

Punct 11d.

das Handdarlehn betreffend,

der Ansicht der Deputation in der Seite 158 ersichtlichen Maase

einheilig beipflichtete,

was auch sofort bei dem

Zusatze der Deputation Seite 158:

„Hiernächst ——— Maasregeln zu treffen."

geschah, wie nicht minder dem

Puncte 11 c. (nicht e.) der Decretsbeilage Seite 73

einhellige Billigung zu Theil ward.

Als man zu

Punct 12.

Seite 73 und 161

übergegangen war, ergriff

der Herr Abgeordnete Gehe das Wort und machte auf den großen Kostenaufwand aufmerksam, den die so ausgedehnte Polizei auf den Eisenbahnen verursache, und mit dem geringen Nutzen, den sie leiste, nicht im Einklang stehe, bezog sich auf Belgien, Frankreich, England, wo überall von Polizeiaufsicht in der Weise, wie sie bei uns auf den Eisenbahnen stattfinde, nicht die Rede sey, und stellte den Antrag,

an Punct 3. Seite 161 noch die Worte anzuschliessen:

„dabei jedoch der Controle des Personenverkehrs die möglichste Er-
„leichterung zu gewähren."

der jedoch nicht ausreichend unterstützt wurde, und worauf

Punct 12. in der Seite 161 ersichtlichen Weise, zugleich mit den vorgeschlagenen drei Anträgen

einstimmig gutgeheißen wurde.

Ebenso trat die Kammer ohne fernere Debatte

dem Schlußantrage der Deputation, Seite 161 und 162,

einmüthig bei.

Wie nun hiermit die Berathung über das Eisenbahnwesen beendet war, so verschritt der Herr Präsident zur

Abstimmung mittelst Namensaufrufs

und beantwortete die Kammer nach Entfernung der Herren Staatsminister und Königlichen Commissarien aus dem Sitzungssaale die gestellte Hauptfrage:

Will sich die Kammer auf die allerhöchsten Decrete vom 8. Februar und 1. August 1843, das Eisenbahnwesen betreffend, in Gemäßheit der von ihr bei den einzelnen Puncten gefaßten Beschlüsse gegen die hohe Staatsregierung erklären?

mit 65 Stimmen gegen 1 verneinende, mit Ja.

Hier schloß der Herr Präsident die heutige Sitzung, und ist dieses hierüber aufgenommene Protocoll vorgelesen, genehmigt und vollzogen worden.

Dieß schrieb nieder

D. Haase, Präsident.

Baumgarten.

Frentzel.

D. Robert Schröder,
Secr. d. II. Kammer.

D.

Die hohe Staatsregierung wolle, in Betreff der fernerweit aufzubringenden sämmtlichen Mittel, die zu Ausführung des festgestellten Eisenbahn-

netzes erfordert würden, der nächsten Ständeversammlung einen vollendet ausgearbeiteten Plan vorlegen, dabei aber vorzugsweise berücksichtigen, daß die Modalität dieser Aufbringung die Steuerpflichtigen der Gegenwart nicht zu sehr belaste, sondern in der Art stattfinde, daß sie sich durch allmählige Tilgung auf einen längeren Zeitraum vertheilen lasse.

Freiherr von Gablenz.

X.

Bericht

der ersten und zweiten Deputation der ersten Kammer, das allerhöchste Decret, die Eisenbahnangelegenheiten betreffend, vom 8. Februar 1843.

Eingegangen am 7. August 1843.

(cfr. Decret, Landt.Act. $18\frac{42}{43}$, IV. Abth. S. 75 flg.
Bericht der zweiten Deputation der zweiten Kammer, das. S. 85 flg.
Protocolle der zweiten Kammer vom 31. Juli, 1. 2. 3. August 1843, S. 213 flg.)

Mittelst des oberwähnten Decrets, welches zunächst und zwar am 26. März laufenden Jahres an die zweite Kammer gelangt ist, werden der Ständeversammlung

I.

eine Uebersicht der Verhandlungen, welche seit dem Landtage $18\frac{39}{40}$ in der Eisenbahnangelegenheit stattgefunden haben und des gegenwärtigen Standpunctes desselben,

II.

allgemeine Erörterungen der in derselben zur Erledigung vorliegenden praktischen Fragen und der dabei festzuhaltenden leitenden Grundsätze,

III.

Darlegung des Plans, welchen die Staatsregierung in dieser Eisenbahnangelegenheit ferner zu befolgen gedenkt, und über welchen der Erklärung der Stände entgegengesehen wird,

mitgetheilt.

Die unterzeichneten Deputationen — von der verehrten Kammer mit der Berichtserstattung beauftragt — stellten sich bei der für diese Arbeit so sehr sparsam zugemessenen Zeit die Frage, ob sie selbige während der kurzen Dauer des Landtags noch zur Hand nehmen sollten; und sie würden sich, nachdem das allerhöchste Decret schon im Monat März l. J. bei der zweiten Kammer eingegangen, die Protocolle aber erst jetzt nach Verfluß von $4\frac{1}{2}$ Monaten an die erste Kammer gelangt sind, jedenfalls für eine Ajournirung zu erklären veranlaßt gesehen haben, beträfe es nicht einen Gegenstand, auf dessen Erledigung ein großer Theil der Nation erwartungsvoll harrt, und wäre nicht durch eine Hinausschiebung ein nicht wieder gut zu machender Nachtheil für das Ganze zu befürchten. Sie werden sich freilich einer Kürze befleißigen müssen, die weder ihren eigenen Wünschen noch der hohen Wichtigkeit der vorliegenden Angelegenheit entspricht, und nur in dem nicht zu beseitigenden Mangel an Zeit ihre Entschuldigung finden kann und — wie sie hoffen — auch finden wird, auch, soweit nur immer thunlich, auf die Beilage zum allerhöchsten Decrete und den jenseitigen Bericht sich beziehen. —

Was die Form der Verhandlung anlangt, so wird letztere zwar aus den im Eingang des jenseitigen Berichts angegebenen Gründen in geheimer Sitzung zu führen seyn, es soll dieselbe jedoch nach den Ansichten der hohen Staatsregierung, soweit es sonstige Rücksichten erlauben, künftig zur Veröffentlichung gelangen und es sind deßhalb in der zweiten Kammer besonders verpflichtete Stenographen bei der Berathung zugelassen worden. Bei der hohen Wichtigkeit der vorliegenden Angelegenheit, bei dem großen Interesse, welches das gesammte Vaterland daran nimmt, wird die verehrte Kammer gewiß gleich lebhaft, wie die zweite Kammer wünschen, daß diese Veröffentlichung der Verhandlungen in geeigneter Maase noch erfolgen möge und die Deputationen glauben, nur Ihren Wünschen entgegenzukommen, wenn sie sich für eine gleiche Modalität, wie in der zweiten Kammer beliebt worden ist, aussprechen.

Jetzt nochmals auf die Frage zurückkommen zu wollen, ob sich ein Staat und namentlich die hohe Staatsregierung Sachsens für das Eisenbahnwesen zu interessiren habe? würde ein müssiges Unternehmen seyn. Die vorige Ständeversammlung hat bereits als unabweisbare Nothwendigkeit erkannt, daß die Staatsregierung bei dergleichen Anlagen und für selbige sich betheilige und in dem Anschluß an die Nachbarstaaten und in der hierdurch erlangt werdenden Sicherung der Verkehrswege das einzige Mittel erblickt, wodurch für ferne Zukunft der Flor des sächsischen Handels und Gewerbes erhalten werden könne. Die Staatsregierung hat sich damit einverstanden erklärt, und die Richtigkeit dieser Ansicht hat in dem kurzen Zeitraume von 3 Jahren ihren Beweis —

wenn es überhaupt noch eines solchen bedurft hätte — in dem Streben und den Anstrengungen aller Regierungen, für ihre Staaten den Eisenbahnverkehr zu erlangen oder zu sichern, gefunden.

Um wie viel weniger Sachsen einer solchen Verkehrsverbindung entbehren konnte, lehrt ein Blick auf seine Handels-, Fabrik- und Gewerbsverhältnisse; von dem Flor des Handels hängt in dem grössern Theil des Landes das Wohl, ja die Subsistenz der dichten Bevölkerung ab und ein Abschliessen von andern Staaten, eine Umgehung des Landes bei Bestimmung der Richtungen der Eisenbahnen hätte die nachtheiligste Rückwirkung auf ihn haben müssen, und man muß — mag man nun die Eisenbahnen für ein nothwendiges Uebel oder für eine wohlthätige Erfindung halten — unter den gegebenen Verhältnissen mit Dank erkennen, daß der fürsorgenden Bemühung der Regierung gelungen ist, nach allen Seiten hin den Anschluß Sachsens an die Nachbarstaaten zu sichern, wie aus der Decretsbeilage unter I. sich ergiebt.

Zu der letztern selbst übergehend bitten die Deputationen um Erlaubniß, sich sofort zu dem III. Abschnitt wenden zu dürfen. Es enthält selbiger den Plan der hohen Staatsregierung, nach welchem Sie in der Eisenbahnangelegenheit zu verfahren beabsichtigt und worüber Sie die Erklärung der Ständeversammlung erfordert hat.

Die Begutachtung der einzelnen Puncte dieses Abschnittes wird Gelegenheit geben, auf die zwei ersten Abschnitte der Decretsbeilage zurückzukommen und das Nöthige daraus und darüber zu erwähnen; die Kürze der Zeit macht dieses Verfahren nothwendig, die Deputationen hoffen aber auch, daß dadurch die Uebersichtlichkeit des Ganzen nichts verlieren soll.

Zu I. Seite 68.

Die hohe Staatsregierung bezeichnet hier die Eisenbahnen, bei welchen der Staat sich betheiligen soll, es sind theils Bahnen zur Verbindung mit dem Auslande (die sub 1. 2. 3. 4. genannten), theils Binnenbahnen (die sub 5. 6.) und man findet mit Ausschluß der unter 1. und 6. genannten diejenigen wieder, welche am vorigen Landtage bevorwortet worden sind. Die Nothwendigkeit derselben dürfte schon hieraus zur Gnüge sich ergeben.

Gewiß wird es aber im Allgemeinen für sehr zweckmäßig erkannt werden, wenn die Staatsregierung sofort einen Plan, welcher auf eine gewisse Zeitdauer innenzuhalten ist, festgesetzt zu sehen wünscht; denn nur auf diese Weise wird es möglich, die finanziellen Opfer, welche die Betheiligung erfordert, mit thunlichster Sicherheit bemessen und die nöthigen Geldmittel ohne

Uebereilung anschaffen zu können, und dann kann man auch Ansprüchen auf neue Bahnen, die im Laufe der Zeit nicht ausbleiben werden, bestimmter begegnen, da nur die im Plane begriffenen Eisenbahnen auf Betheiligung des Staates zur Zeit hoffen dürfen.

Was diese einzelnen Bahnen selbst anlangt, so soll

1.

die leipzig-dürrenberger Bahn

oder — wie sie Seite 44, 45 der Vorlage benannt wird — die Westbahn für den Fall, daß die projectirte thüringsche Eisenbahn von Halle über Naumburg, Weimar nach Kassel, Frankfurt a. M. ꝛc. zu Stande kommt, eine directe Verbindung dieser Bahn mit Leipzig herstellen und würde sich in der Gegend von Dürrenberg an die thüringsche Bahn anschliessen. Welche große Wichtigkeit bei dem starken Personen- und Waarenverkehr aus dortiger Richtung diese Verbindungsbahn haben würde, ist im jenseitigen Bericht S. 95 f. näher dargelegt, und es kann nicht zweifelhaft seyn, daß deren Herstellung zur Vervollständigung des Eisenbahnsystems für Sachsen nothwendig gehört.

Die hohe Staatsregierung glaubt, daß die Eisenbahnverbindung mit Dürrenberg schon als Binnenbahn große Vortheile darbieten dürfte. Ob sie als solche zu bauen sey, wird jedoch späterer Vereinbarung vorzubehalten seyn; zur Zeit wird sie, wie die Deputationen glauben, unter denjenigen Bahnen, welche Sachsen den Verkehr nach Aussen sichern, aufzunehmen seyn, die hohe Staatsregierung aber die Abschliessung eines Vertrags hinsichtlich ihrer mit dem Nachbarstaate seiner Zeit im Auge behalten.

2.

eine Bahn von Leipzig über Altenburg, Werdau und Plauen nach der baierischen Grenze bei Hof, einschließlich einer Seitenbahn von Werdau nach Zwickau, die sächsisch-baierische oder Südwestbahn.

Sie bildet den Gegenstand des Vertrags mit Baiern, ist hierdurch völlig gesichert und im Bau begriffen.

Hinsichtlich ihrer ist aus dem I. Abschnitt der Decretsvorlage S. 17 flg. Folgendes zu bemerken: In Folge der in der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 gestellten, Seite 16 der Decretsbeilage aufgenommenen Anträge ist von der hohen Staatsregierung in Verbindung mit der herzoglich sächsischen altenburgischen Regierung mit der Krone Baiern ein Vertrag über Herstellung dieser Bahn — von Nürnberg nach Leipzig führend — abgeschlossen worden, worin

man den Zug der Bahn und die Zeit, innerhalb welcher der Bau zu vollenden ist (1847), bestimmt hat.

Nach Erlassung der in der Decretsbeilage unter **B. S. 74** flg. ersichtlichen Erklärung der königl. sächsischen und herzoglich sächsisch altenburgschen Regierungen über die Bedingungen ihrer Mitwirkung bei dem sächsisch-baierischen Eisenbahnunternehmen hat sich ein Actienverein, welcher diesen Bau vollführt, gebildet und diesem sind die in der Beilage unter **E.** des jenseitigen Berichts S. 202 **II.** ersichtlichen Concessionsbedingungen zugestanden worden.

In den Bedingungen, unter welchen die Mitwirkung des Staats erfolgt, haben die ständischen Anträge thunlichste Berücksichtigung gefunden, und wenn man darin davon abgegangen ist, daß ein unentgeldlicher Rückfall der Bahn an den Staat nicht ausbedungen, sondern nach §§ 4. 6. die käufliche Erwerbung nur sich vorbehalten worden, so erscheint diese Modalität durch das, was Seite 22 der Decretsbeilage gesagt, vollständig gerechtfertigt. Kaum würde es möglich geworden seyn, unter dieser Bedingung eine Actiengesellschaft zu Stande zu bringen, und jedenfalls würde das ganze Unternehmen gefährdet gewesen seyn oder man hätte andere Vortheile zugestehen müssen, welche für den Staat noch lästiger gewesen wären.

Wäre demnächst zwar zu wünschen gewesen, daß der ständische Antrag, wonach die Eisenbahnen mehr das Innere des Landes durchschneiden sollten, eine grössere Beachtung hätte finden mögen, so muß man doch in den eigenthümlichen Schwierigkeiten, welche bei dem Beginn der Verhandlungen dem Abschluß eines Vertrags entgegentraten und die bei der Gefahr der Umgehung und des Ausschlusses von der Eisenbahnverbindung zur Nachgiebigkeit aufforderten, das Verfahren der Staatsregierung vollkommen gerechtfertigt und mit Dank erkennen, daß es Ihr gelungen, jene Schwierigkeiten zu überwinden und den Anschluß an Baiern zu ermöglichen.

Es ist übrigens dadurch, daß eine Zweigbahn von Werdau nach Zwickau kommt, welche schon im nächsten Jahre fahrbar werden wird, der Nachtheil des jetzigen Bahnenzugs in Etwas gemindert und dem gewerbreichen Gebürge die Benutzung der Bahn wesentlich erleichtert, hierdurch aber auch einem zweiten ständischen Antrag genügt worden.

In den, dem Verein zugestandenen Concessionsbedingungen, glauben die Deputationen das Interesse des Staats ebensowohl, als das des verkehrenden Publicums dem Verein gegenüber gewahrt zu sehen.

Was den finanziellen Punct anlangt, so haben die beiden betheiligten sächsischen Regierungen

1.) sich mit $\frac{1}{4}$ des ursprünglich auf 6 Millionen Thaler veranschlagten Kapitals betheiligt;

2.) die Zinsen während der Bauzeit auf die übrigen $\frac{3}{4}$ dieses Kapitals dergestalt vorzuschiessen versprochen, daß der Betrag nach Vollendung des Baues ihrem Actienantheil zugerechnet wird, wodurch sich letzterer auf $\frac{1}{3}$ des Ganzen erhöhen dürfte;

3.) auf einen Zinsengenuß von diesem $\frac{1}{3}$ nach Vollendung des Baues (vorläufig auf einen Zeitraum von 25 Jahren) so lange verzichtet, als die übrigen Actieninhaber nicht 4 % erhalten;

4.) das Erlöschen dieser letzten Vergünstigung bedungen, wenn in einem fortlaufenden Zeitraum von 5 Jahren für das gesammte Actienkapital 4 % Zinsen (oder Dividende) ausfallen;

5.) sich nach Ablauf von 25 Jahren, nach der § 6. Seite 76 der Decretsbeilage **B.** bemerkten Modalität, den Ankauf der Bahn vorbehalten.

Das von beiden benannten Regierungen übernommene Actienkapital vertheilt sich mit $\frac{4}{5}$ auf die Königlich Sächsische, mit $\frac{1}{5}$ auf die Herzoglich Sachsen-Altenburgische Regierung.

Es läßt sich jetzt schon übersehen, daß eine bedeutende Ueberschreitung des Voranschlags eintreten wird, und es kann keinem Zweifel unterliegen, daß der Staat zu dem Mehrbedarf nach gleichem Verhältniß, wie zu dem ursprünglichen Anlagekapital beizutragen hat; es wird deßhalb weiter unten auf diese Ueberschreitung, die vorläufig zu 2,000,000 Thlr. angenommen worden, Rücksicht zu nehmen seyn.

Die Deputationen halten die Höhe der Betheiligung den Verhältnissen des Landes für völlig angemessen, sie sichert den betreffenden Regierungen eine gewichtige Stimme bei den Beschlüssen der Gesellschaft und es gewährt die gewählte Modalität den großen Vortheil, daß sie die Opfer des Staates sicher übersehen läßt.

Ließe sich auch gegen Verabreichung von Zinsen auf die eingezahlten Actienraten während der Bauzeit wohl manches einwenden, ob man schon dem Grundsatz, daß bei gewerblichen Unternehmungen die Zinsen des Anlagekapitals auf die Zeit, wo solches noch nicht werbend ist, zu veranschlagen, beizupflichten hat, so muß man doch zugeben, daß ohne eine solche Zusicherung die Theilnahme des Publicums an derartigen Unternehmungen, deren Ausführung ein so hohes Anlagekapital und einen mehrjährigen Zeitraum erfordert, schwerlich zu hoffen gewesen wäre; es sind hierbei auch weniger der Staat, welcher nicht mehr als $\frac{1}{3}$ des Ganzen zu übernehmen hat und in dessen Vortheil es lag, einen Verein gebildet zu sehen, als die übrigen Actieninhaber betheiligt.

Hiernach wird man sich nach dem Dafürhalten der Deputationen mit dem Verfahren der hohen Staatsregierung allenthalben einverstanden zu erklären haben.

3.

eine Bahn von Dresden über Pirna nach der böhmischen Grenze bei Niedergrund (sächsisch-böhmische oder [S. 44] Südbahn), für den Verkehr mit Oestreich (Prag, Wien, Triest) und Ungarn.

Sie, so wie die nächstfolgende Bahn, fallen von Leipzig bis Dresden mit der dresdner-leipziger Bahn zusammen, sollten nach der frühern von der Mehrheit der Ständeversammlung ausgesprochenen und von der Regierung später verfolgten Ansicht vereinigt durch die Oberlausitz bis an die preußisch-böhmische Grenze fortgeführt und hier an die aus Schlesien und Böhmen kommenden Bahnen angeschlossen werden.

Wie sich aus der Darstellung unter **I. B.** der Decretsbeilage S. 25 flg. ergiebt, hat sich immittelst die Lage der Sache wesentlich verändert. Durch Vertrag mit der Kaiserlich Königlich östreichischen Regierung ist bestimmt worden, daß die Eisenbahnverbindung zwischen beiden Ländern in der Linie des Elbthals erfolgen soll, und sowohl Terrainschwierigkeiten bei Verfolgung der obigen Richtung, als die Nähe der jetzigen haben hierbei den Ausschlag gegeben.

Die Vollführung des Baues in seiner ganzen Strecke von Wien bis Dresden wird in 8 Jahren vom Tage der Auswechselung der Ministerialerklärung an, und mithin bis zum Monat August **1850** zu beendigen seyn; dessen Anfang beginnt im Jahre **1844** oder **1845**, je nachdem derselbe von Prag aus nach der sächsischen Grenze hin in Angriff genommen wird.

Dieser Vertrag und die in demselben bestimmte Richtung der Bahn hat im Publicum allgemeine, freudige Billigung und Anerkennung gefunden, und die Deputationen halten diese Richtung auch für die, welche im einzigen und wahren Interesse Sachsens gewählt werden konnte.

Während, wenn die frühere Ansicht die Oberhand behalten hätte, die schlesisch-böhmische Hauptbahn Sachsen kaum berührt haben würde, und deßhalb nicht ohne Grund zu befürchten gewesen wäre, daß der Hauptzweck, welchen Sachsen bei den großen Opfern, die für das Eisenbahnwesen gebracht werden, zu verfolgen hat, nämlich den Verkehr vom Auslande in und durch das Land selbst zu leiten, zum großen Theil verfehlt werden mögen, wird dieser Verkehr jetzt in die Mitte des Landes selbst und durch dasselbe geführt; und erwägt man den Umfang dieses Verkehrs in der Richtung von Hamburg und Triest, so lassen sich von dieser Bahn Vortheile erwarten, wie sie vielleicht keine andere darbietet.

Der vorläufige Kostenanschlag beträgt 2,677,000 Thlr. — —, es ist hierbei nur ein Gleis berechnet und angenommen worden, daß die Bahn am linken Elbufer ausmünden werde. Sowohl die Legung eines zweiten Gleises (das bei der zu hoffenden Frequenz sich wohl bald nothwendig machen dürfte), als wenn die Ausmündung auf dem rechten Elbufer für vortheilhafter erachtet werden sollte, (worüber man die Entscheidung der hohen Staatsregierung vertrauensvoll überlassen kann) wird sich obiger Kostenanschlag um ein Bedeutendes erhöhen, weil namentlich im letzten Fall eine kostspielige Ueberbrückung der Elbe erforderlich wird.

4.

eine Bahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach der preussischen Grenze in der Richtung auf Görlitz, (sächsisch-schlesische, oder [S. 44] Südost-Bahn) für den Verkehr mit Schlesien, Polen, Rußland.

Sie wird nun nach dem, was zu 3. bemerkt worden ist, eine selbstständige Bahn bilden; die Betheiligung daran war nach der Decretsbeilage C. S. 33 von einem abzuschliessenden Vertrage mit der Krone Preussen abhängig gemacht worden; ein solcher ist immittelst zu Stande gekommen und die Deputationen haben die Verpflichtung, auf letzteren, nachdem er mittelst allerhöchsten Decrets vom 1. August l. J. an die Ständeversammlung gelangt ist, hier einzugehen.

Mittelst bis auf allerhöchste Ratification mit der Königl. preussischen Regierung unter dem 24. v. M. abgeschlossenen Vertrags, haben sich die beiden Regierungen verpflichtet, für die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden zum Anschlusse an die von Dresden nach Leipzig führende Eisenbahn Sorge zu tragen, und zwar in der Art, daß einerseits von der niederschlesisch-märkischen Eisenbahngesellschaft in Verbindung mit der von ihr zu erbauenden Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt an der Oder eine Anschlußbahn nach Görlitz angelegt, andererseits der Bau einer Eisenbahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach Görlitz, einschließlich des im Königlich preussischen Gebiete gelegenen Theils derselben durch die im Königreich Sachsen zu errichtende Gesellschaft ungetheilt als ein Ganzes zur Ausführung gebracht, und der Bau innerhalb eines Zeitraumes von 4 Jahren, vom Abschlusse des gegenwärtigen Vertrags an gerechnet, vollendet und thunlichst so gefördert werden soll, daß der Betrieb gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. O. beginnen könne. Es sind hierbei die gegenseitigen Verhältnisse der beiderseitigen Regierungen theils in Beziehung auf das Aufsichtsrecht, theils in Betreff der Einwirkung auf die Administration, ferner wegen Benutzung der Bahn Seiten der Militairverwaltungen

und in Betreff der Postverhältnisse, so wie der nöthigen Modificationen des Königl. preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 getroffen worden; und es haben hauptsächlich nur diejenigen Bestimmungen des letzteren, welche die Begünstigungen der Actiengesellschaften und die Expropriationsgrundsätze enthalten, keine Abänderung erlitten.

Die Königlich preussische Regierung hat sich endlich die Erwerbung der auf Königlich preussischem Gebiet gelegenen Bahnstrecke nach Verlauf von 30 Jahren gegen Erstattung des Anlagekapitals, oder, wenn eine bedeutende Abnutzung der Bahn eingetreten seyn sollte, gegen eine durch Sachverständige zu ermittelnde Kaufssumme vorbehalten.

Den Deputationen wurde es nicht leicht, sich mit diesem Vertrage einverstanden zu erklären; es sind weniger die finanziellen Bedenken, welche gegen ihn zu sprechen scheinen, als vielmehr die politischen.

In ersterer Beziehung ist Folgendes zu bemerken: Die Bahn wird von der sächsischen Gesellschaft, mithin unter Mitwirkung des Staates, auf einer Strecke von circa 2 Postmeilen nach der erhaltenen Mittheilung auf Königlich preussischen Gebiete fortzuführen seyn und der Bedarf für dieses Bauunternehmen wird sich circa um 1 Million Thaler erhöhen, weil die Terrainschwierigkeiten ihn vertheuern.

Dieses Mehrerforderniß würde noch höher ansteigen, wenn die preussische Actiengesellschaft nicht die Verbindlichkeit hätte, die Ueberbrückung der Neiße bei Görlitz auf ihre Kosten zu bewirken.

Hat man einmal Vertrauen, daß diese Bahnstrecke rentiren werde, so wird die Fortführung derselben von der sächsischen Grenze bis Görlitz nicht abschrecken, sich zu betheiligen, weil sie die Rentabilität noch erhöht, ja es dürfte nach der Ansicht eines Sachverständigen in den Deputationen der diesseitigen Gesellschaft sogar erwünscht seyn, bei Görlitz, und nicht unmittelbar an der Grenze auszumünden. Dann schien der Ausdruck: daß man für den Bau der Bahn von Breslau bis Görlitz Sorge tragen wolle, nicht die völlige Sicherheit zu gewähren, daß der Bau auch wirklich sofort ausgeführt würde; doch fand man in der Erklärung, daß der niederschlesisch-märkischen Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung zu diesem Bahnbau bereits aufgelegt und von ihr übernommen worden sey, Beruhigung.

Ferner vermißte man eine sichernde Clausel gegen Führung einer Bahn von Görlitz ab, um Sachsen herum nach Jüterbogk, da die § 44. des mehrerwähnten Eisenbahngesetzes, wonach die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Puncte fortlaufen würde, in einem Zeitraume von

30 Jahren von Eröffnung der Bahn an nicht zugelassen werden soll, kaum Anwendung finden dürfte. Man glaubte aber auch hiervon absehen zu können, so sehr man eine solche Sicherung gewünscht hätte, da nicht zu erwarten ist, daß sich für ein solches späteres Unternehmen irgend eine Theilnahme zeigen dürfte.

Sind endlich auch die Bestimmungen über Benutzung der Eisenbahn Seiten der Militairverwaltung und über die vorbehaltene Erwerbung derselben nicht unberücksichtigt zu lassen, so konnten doch die etwaigen Nachtheile nicht so groß erscheinen, um sich gegen den Vertrag zu erklären, da ähnliche Bedingungen hinsichtlich der Benutzung der Militairverwaltung Seiten der sächsischen Regierungen auch den inländischen Actiengesellschaften gestellt worden; der Vorbehalt der Erwerbung aber, ob er schon bei allen preussischen Eisenbahnunternehmungen in gleicher Weise stattfindet, von der Betheiligung noch nicht abgeschreckt hat.

Von grösserem Gewicht erscheinen die Bedenken in letzterer Beziehung, sie lassen sich in den einen Satz zusammenfassen:

> daß es nicht erwünscht seyn kann, ein Unternehmen, wobei die Regierung so wesentlich betheiligt ist, in ein fremdes Staatsgebiet ausgedehnt und die Letztere allen den Conflicten, welche hierdurch mit der fremden Regierung als möglich gedacht werden können, ja kaum in allen Fällen zu umgehen seyn werden, ausgesetzt zu sehen,

und die Deputationen würden sich wohl gedrungen gefühlt haben, wegen dieses Bedenkens gegen den Vertrag ihre Stimme zu erheben, hätten nicht überwiegende Gründe zu laut für das entgegengesetzte Gutachten gesprochen.

Die hohe Staatsregierung hat obiges Bedenken keineswegs verkannt, sie hat deßhalb bei den Verhandlungen nach Kräften dahin gestrebt, die Königl. preussische Regierung zu bestimmen, den Bau der Bahn bis zur Grenze zu übernehmen; da aber dieß nicht gelang, da in der Bewilligung der Führung einer Bahn von Breslau nach Görlitz die jenseitige Regierung schon eine große Condescendenz gegen die diesseitige gezeigt hat, indem nach den angenommenen Grundsätzen die preussische Regierung zunächst die Verbindung des innern Landes durch Eisenbahnen ihrer Fürsorge unterlegt, da der jetzige Zeitpunct der einzig günstige erschien, um diese Verbindung zu sichern, und wenn man ihn ungenützt hätte wollen vorübergehen lassen, ein Anschluß nach dieser Richtung hin vielleicht gar nicht mehr, oder doch zu einer Zeit erst zu erlangen gewesen wäre, wo der Verkehr sich eine andere Bahn gebrochen gehabt hätte, da man ferner später vielleicht einen Anschlußpunct hätte annehmen müssen, der weniger dem Interesse des Landes entsprochen hätte, und wobei die Oberlausitz völlig umgangen worden

wäre, so hat die hohe Staatsregierung, überzeugt von der großen Wichtigkeit welche die Erhaltung dieser Handelsstraße für das Vaterland hat, von jenem Bedenken abgesehen und dem Lande die Eisenbahnverbindung mit Schlesien gesichert. Die Deputationen haben nach sorgsamer Erwägung der großen Vortheile, welche aus dieser Verbindung dem Lande erhalten werden und in vielleicht noch erhöheter Maase erwachsen, in der nahen Befürchtung, daß, wenn man sich gegen den Vertrag erklärt, diese Vortheile auf immer verloren gehen dürften, jene Bedenken ebenfalls in den Hintergrund gedrängt, und empfehlen gleichwie dieß die zweite Kammer gethan hat, zu dem vorgelegten Vertrage die Zustimmung zu erklären.

Die zweite Kammer hat demnächst noch beschlossen:

Den Wunsch auszusprechen, daß bei den näheren Verabredungen und Bestimmungen, die mit der Königl. preussischen Regierung wegen der Bahnstrecke von der sächsischen Grenze bis Görlitz noch getroffen werden müssen, die hohe Staatsregierung möglichst Sorge tragen wolle, die sächsischen Interessen vor jeder Beeinträchtigung rücksichtlich jenes Tractes zu wahren, daß die hohe Staatsregierung namentlich untersuchen wolle, welche Uebelstände sich bei einem in einiger Beziehung conneren Verhältnisse bei der magdeburg-leipziger Eisenbahn und auf der Strecke zwischen Aschersleben und der Herzoglich braunschweigischen Grenze ergeben haben könnten, und daß sie Bedacht nehmen wolle, durch sichernde Bestimmungen derartige Uebelstände, wenn sie vorgekommen sind, im Voraus zu beseitigen.

Erläuterungsweise ist zu bemerken, daß zwischen der Königl. preussischen und Herzoglich braunschweigischen Regierung unterm 10. April 1841 ein Staatsvertrag über die Herstellung einer Eisenbahn nach Braunschweig abgeschlossen worden ist, nach welchem die Braunschweigische Regierung ebenfalls den Bau eines Theils der Bahn auf preussischem Gebiet übernommen hat, und daß jener Vertrag in seinen einzelnen Bestimmungen dem obigen untergelegt worden ist.

Können nun auch die Deputationen, nachdem einmal der Vertrag zum Abschluß gekommen ist und die einschlagenden verschiedenen Verhältnisse darin regulirt worden sind, einen Erfolg von dem Antrage nicht erwarten und kann man schon überzeugt seyn, daß die hohe Staatsregierung bei Verabredung einzelner Nebenpuncte das eigne Interesse, soweit es nur möglich, wahren wird, so erscheint der Beitritt zu demselben doch unbedenklich und er wird empfohlen.

Der gesammte Geldbedarf für diesen Bahnbau von Dresden ab ist zu

6 Millionen Thaler

zu veranschlagen.

Durch vorgedachte 4 Bahnen in Verbindung mit der leipzig-magdeburger Bahn (der Nordbahn S. 44) ist das Eisenbahnsystem, insoweit es auf die Verbindung mit dem Auslande berechnet ist, geschlossen und Sachsen befindet sich in der günstigen Lage, daß nach allen Seiten hin, mit Ausschluß der Richtung von Leipzig nach Dürrenberg, sein Verkehr durch Eisenbahnen mittelst Verträge gesichert ist.

Es ist nun zu den Binnenbahnen, welche in das System aufgenommen werden sollen, überzugehen.

Es wird hier im Allgemeinen genügen, auf die klare Darlegung der Verhältnisse, welche in der Decretsbeilage S. 46 ff. und dem jenseitigen Bericht S. 101 ff. enthalten ist, hinzuweisen, um die Ueberzeugung zu gewähren, daß die Staatsregierung der Beförderung des Binnenverkehrs mittelst Eisenbahnen ihre Fürsorge und Betheiligung nicht völlig entziehen kann und darf.

Mit Ausschluß der sächsisch-schlesischen Bahn, welche die Oberlausitz ziemlich durchschneiden wird, ziehen die übrigen Eisenbahnen sich mehr oder minder längst der Landesgrenzen hin und lassen das Innere des Landes unberührt; ihr Nutzen für die gewerbreichen und dichtbevölkerten Gegenden in der Mitte des Vaterlandes wird dadurch ein sehr geringer, ja es absorbirt der Nachtheil, der durch die Ausschliessung von diesen Verkehrsmitteln herbeigeführt wird, diesen geringen Vortheil vielleicht völlig.

Wahr ist wohl die Bemerkung im jenseitigen Bericht, daß sich der Gewerbsverkehr, namentlich der grössere, welcher mit dem Auslande in Verbindung steht, von den den Eisenbahnen entfernter liegenden Orten sich nach und nach immer mehr nach den ersteren hinziehen wird, wo ihm die schnellsten und wohlfeilsten Verkehrsmittel zu Erlangung der Fabriksmaterialien, zum Vertrieb der Gewerbs-Erzeugnisse und zum Personenverkehr geboten werden; es würde aber hierdurch ein Umsturz in den Nahrungsverhältnissen der einzelnen Landestheile herbeigeführt werden, der für den Staat selbst Besorgnisse erregen muß.

Die Betheiligung der Staatskassen wird sich lediglich auf solche Binnenbahnen erstrecken dürfen (wenigstens zur Zeit), welche man im allgemeinen Landeswohl für unentbehrlich hält; denn wollte man weiter gehen, so würden diejenigen Gegenden und Landestheile, welche von den Eisenbahnverbindungen ausgeschlossen bleiben, zum Vortheil der von Eisenbahnen betroffenen Gegenden zu sehr benachtheiliget werden.

Es ist der Grundsatz, daß der Staat nur da bei den Eisenbahnbauen helfend einzuschreiten hat, wo das allgemeine Landesinteresse deren Herstellung unabweisbar gebietet, als ein leitender bereits anerkannt worden, und die De-

putationen werden sich bestreben, ihn auch in Bezug auf die Binnenbahnen festzuhalten. Die hohe Staatsregierung hat zwei solche Binnenbahnen in das Eisenbahnsystem aufgenommen:

1.) eine Bahn zur Verbindung des mittleren Erzgebirges von Chemnitz ab mit einer der in das Ausland führenden Hauptbahnen (erzgebirgische Bahn);

2.) eine Bahn zur Verbindung der südlichen Oberlausitz von Zittau ab mit der sächsisch-schlesischen Bahn (Flügelbahn von Löbau nach Zittau).

Zu 1.

Es ist zuvörderst auf die historische Darlegung der Verhältnisse S. 38 flg. der Decretsbeilage hinzuweisen.

Schon die ständische Schrift vom 20. Juni 1840 gedenkt der Nothwendigkeit, daß das gewerbthätige Erzgebirge mit einer Eisenbahn verbunden werde und um dem südwestlichen Theile des Gebirges den Anknüpfungspunct an eine Eisenbahn zu erleichtern, ist der sächsisch-baierschen Eisenbahngesellschaft der Bau einer Zweigbahn von Werdau nach Zwickau zur Pflicht gemacht worden; diese Bahn endet am Fuße des Gebirges und läßt die meisten gewerbreichen Orte desselben noch in ziemlicher Entfernung.

Dermalen versteht man unter einer erzgebirgischen Verbindungsbahn eine Bahn, welche von Chemnitz

a.) entweder in der Richtung auf die sächsisch-baiersche Bahn,

b.) oder in der Richtung auf die dresdener-leipziger Bahn,

c.) oder in beiden Richtungen zugleich,

zu führen seyn würde. Die Bahn unter b. so wie die unter c. (von Chemnitz aus) könnten entweder von Chemnitz über Mitweida zwischen Geringswalda und Waldheim hindurch, über Hartha, Döbeln, in geringer Entfernung von Lommatzsch und Mügeln, über Stauchitz und Seerhausen nach Riesa, wo der Anschluß an die leipzig-dresdener Bahn erfolgen würde, oder der jetzigen Hauptstraße mehr folgend über Freiberg und Tharand nach Dresden gerichtet werden.

Die sub a. gedachte würde ihre Richtung von Chemnitz nach Zwickau mit einem bedeutenden Umwege, auf welchem einige der gewerbreichsten Orte der fürstlich schönburgischen Receßherrschaften berührt werden würden, nehmen, und sich hier an die sächsisch-baiersche Bahn anschliessen.

Bedarf die Frage: ob überhaupt eine solche Verbindungsbahn im Landeswohl gefordert werde? hier nicht erst eine Beantwortung, da sie solche schon in der obangezogenen ständischen Schrift gefunden hat, so kann man sich sofort zur Begutachtung der erwähnten einzelnen Richtungen wenden.

Die hohe Staatsregierung hat in der Decretsbeilage Seite 48 — 55 die Gründe, welche für oder gegen die angegebenen einzelnen Richtungen sprechen, sorgfältig zusammengestellt, sie hat nur einen der unter a. und b. benannten Tracte für nothwendig erachtet, und hält eine Verbindung von Zwickau zur Elbe nicht durch Nothwendigkeit geboten.

Unter den bleibenden beiden Richtungen hat dieselbe der von Chemnitz nach der leipzig-dresdner Bahn, und zwar weil dem Bau über Freiberg fast unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstehen würden, nach Riesa den Vorzug gegeben.

Mit dieser Wahl stimmt das Gesuch, welches in den Seite 109 des jenseitigen Berichts aufgezählten Petitionen ausgesprochen worden ist, überein, und die zweite Kammer hat sich nicht minder auf den Vorschlag der Majorität ihrer berichterstattenden Deputation für diese Richtung ausgesprochen.

Die unterzeichneten Deputationen treten in ihrer Gesammtheit der Ansicht bei, daß zur Zeit nur Einer der mehrgedachten beiden Tracte in das Eisenbahnsystem aufzunehmen seyn wird.

Die Majorität entscheidet sich hierbei für die Richtung Chemnitz-Riesa, die Minorität dagegen macht den Antrag, welcher in dem dem jenseitigen Bericht beigefügten Separatvotum enthalten ist, und dahin lautet:

> die Ständeversammlung wolle vor endlicher Beschlußfassung über die Linie einer mit der Elbe und der sächsisch-baierischen Eisenbahn verbindenden Binnenbahn in den Erblanden die hohe Staatsregierung ersuchen, die Ausführbarkeit der Linie von Chemnitz in der Richtung über Oederan und Freiberg nach Dresden untersuchen, im Falle der Ausführbarkeit einen Kostenanschlag fertigen und das Resultat der nächsten Ständeversammlung vorlegen lassen,

insoweit zu dem ihrigen, als sie die Richtung von Chemnitz nach Dresden zur Zeit noch nicht ausgeschlossen, sondern die definitive Beschlußnahme bis nach einer angestellten Erörterung über die Ausführbarkeit dieser Richtung ausgesetzt wünschte.

Ein Mitglied der Minorität wird seine Meinung in einem Separatvotum darlegen.

Was zunächst die Frage anlangt: ob dem dringenden unabweisbaren Bedürfnisse genügt wird, wenn sich der Staat nur für eine der beiden Tracte, (entweder von Chemnitz nach Zwickau, oder von Chemnitz an die Elbe) betheiligt? so dürfte sie durch das, was in der Regierungsvorlage deßhalb angeführt worden ist, und was die jenseitige Deputation S. 105 flg. ihres Berichts darüber sagt, ihre bejahende Beantwortung finden.

Es wird sich diese Ansicht bei Begutachtung der gewählten Richtung selbst noch mehr rechtfertigen.

Im Betreff der letzteren glaubt man sich im Allgemeinen ebenfalls nur auf die Decretsbeilage und den jenseitigen Bericht beziehen zu dürfen. Unbezweifelt muß es für die Stadt Chemnitz und seine dichtbevölkerte gewerbthätige Umgegend von hoher Wichtigkeit seyn, auf möglichst kurzem Wege mit der sächsisch-schlesischen und böhmischen Bahn (mit dieser hauptsächlich wegen Triest) so wie mit der Elbe in Verbindung zu kommen, da hierdurch der Verkehr nach allen Richtungen hin sich öffnet und wesentlich erleichtert wird.

Während bei der Wahl eines Bahnenzuges nach der Elbe und insonderheit nach Riesa die Verbindung mit der Süd-Südost- und Nordbahn hergestellt wird, vermittelt die Richtung nach Zwickau nur die Verbindung mit der sächsisch-baierischen, und in gleicher Entfernung, wie bei der ersteren, die mit der Nordbahn, und nur erst mit einem großen Umwege, mithin unter Vertheuerung der Transportkosten, mit der schlesischen und böhmischen Bahn.

Den zwischen Chemnitz und Zwickau gelegenen Orten wachsen dieselben Vortheile zu, denn bei ihrer Nähe von den Städten Chemnitz, Zwickau und Crimmitschau finden sie sehr bald den Anschluß an die gesammten in das Ausland führenden Eisenbahnen.

Noch wichtiger erscheint aber diese Richtung für das Obererzgebirge. Das ganze Erzgebirge bleibt von einer in seine Mitte führende Eisenbahnverbindung völlig ausgeschlossen; durch obigen Tract, in Verbindung mit der Zwickau-Werdauer Zweigbahn, wird für alle Theile desselben die Entfernung von irgend einem Anfangspunct etwas gemindert und zugleich die Benutzung der schlesischen und böhmischen Bahn erleichtert.

Daß aber für die Verkehrs- und Handelsinteressen in diesem Landestheile diese Verbindung und namentlich die erleichterte Benutzung der leipzig-dresdner Bahn, sowohl wegen Leipzig selbst, als wegen der beginnenden Nordbahn besonders ersprießlich seyn muß, davon zeugt das aus so vielen Orten gestellte gleichlautende Gesuch, und dieß hat auch durch die geäusserten Wünsche einzelner Geschäftsmänner aus jenen Gegenden, die Mitgliedern der Deputationen zugekommen sind, Bestätigung erhalten.

Wenn nun schon nach Obigem der Anschluß dieser Verbindungsbahn bei Riesa an die leipzig-dresdner Bahn, wegen der nähern Verbindung mit Leipzig, der erwünschtere seyn muß, und wenn schon diese Richtung den Vortheil darbietet, daß sie durch getreidereiche Gegenden führt, und so zugleich den

Getreidebezug erleichtern wird, so dürften doch vielleicht andere Rücksichten den Zug von Chemnitz nach Dresden vorzüglicher erscheinen lassen können und sie würden die Deputationen in ihrer Mehrheit bewogen haben, eine Erörterung dieser Linie zu bevorworten, hätte man nicht aus mitgetheilten Angaben über die Localverhältnisse die Ueberzeugung erlangt, daß eine solche Erörterung eine kostspielige und doch fruchtlose Arbeit seyn würde.

Aus einer von einem Verein zu Freiberg, welcher sich für diesen Tract lebhaft interessirt, und von dem man deßhalb erwarten kann, daß er die günstigsten Verhältnisse dargestellt hat, an das Ministerium des Innern gemachten Eingabe mögen folgende Angaben eine Erwähnung finden:

> es würde von Tharand aus das Ansteigen über $\frac{1}{10}$. betragen, das Bobritzschthal in einer Länge von 10,000 Pariser Fuß und in der Mitte 150 Fuß Höhe zu überdämmen, dann die Mulde mit einer 200 Pariser Fuß hohen und 8,500 Pariser Fuß langen Brücke zu überschreiten, das Striegisthal in einer Höhe von 170 Pariser Fuß und einer Länge von 4,000 Fuß zu überbrücken, ferner noch ein Tunnel von 5 bis 6,000 Fuß anzulegen, und bei Hausdorf eine anderweite Ueberdämmung einiger bedeutender tiefer Schluchten nöthig seyn.

Obschon ein Ansteigen, wie das Obige, nach dem Gutachten aller Techniker, mit Dampfkraft nicht zu überwinden, und deßhalb schon von dieser Richtung abzusehen ist, so würde doch — wollte man auch die Möglichkeit der Ausführung zugeben — dieser ganze Bau einen so enormen Kostenaufwand verursachen, daß an eine Rentabilität nie zu denken wäre und die Geldopfer würden mit dem Nutzen der Bahn ausser allem Verhältniß stehen.

So ungern man auch die bestehenden Nahrungs- und Gewerbsverhältnisse gestört sieht, was durch die Richtung Chemnitz-Riesa geschehen muß, so blieb doch unter den gegebenen Verhältnissen keine andere Wahl übrig. —

Für die gewerbreichen Orte in der Richtung nach Dresden hin, als Zschopau, das Zschopau- und Flöhethal ist es hinsichtlich der Nähe gleich, welcher Tract gewählt wird, da Chemnitz allemal für sie der Anschlußpunct seyn wird; für den Freiberger Bergbau kann aber die Nähe der Eisenbahnverbindung nur wenig Nutzen gewähren.

Der Kostenanschlag beträgt:

Linie Chemnitz-Riesa $9\frac{1}{2}$ Meile, 3,500,000 Thlr. — —
Linie Chemnitz-Zwickau 6 Meilen, 2,500,000 Thlr. — —

die Nähe in gerader Linie von Chemnitz nach Zwickau beträgt nur 4 Meilen.

Zu 2.

Als zweite Verbindungsbahn im Inlande wird
die zittau-löbauer Flügelbahn
bezeichnet. Die hohe Staatsregierung hat nach Seite 56 der Decretsbeilage deren Aufnahme in das Eisenbahnsystem und somit die Betheiligung des Staates an die Voraussetzung geknüpft, daß die beiden Orte Herrnhut und Zittau ein, der Bedeutung des Gegenstandes und ihren örtlichen Hilfsmitteln entsprechendes Opfer bringen.

Die zweite Deputation der zweiten Kammer und letztere selbst haben zwar von dieser Bedingung abgesehen, sie haben dagegen aus den Seite 117 flg. des jenseitigen Berichts enthaltenen Gründen nur die Anlegung einer Pferdebahn bevorwortet, zugleich aber sich dahin ausgesprochen, daß dem Verein, welcher das sächsisch-schlesische Eisenbahnunternehmen erhält, die Verbindlichkeit zum Bau der beregten Flügelbahn auferlegt werde.

Die unterzeichneten Deputationen glaubten sich verpflichtet, bei dieser Binnenbahn zuvörderst genauer zu erwägen, ob bei ihr diejenigen Bedingungen vorhanden seyen, welche eine Betheiligung des Staates rechtfertigen können; es mußte hierbei der oben herausgehobene Grundsatz zum Maasstabe dienen.

Schon der Umstand, daß die Staatsregierung den Bau dieser Bahn und die Betheiligung des Staats an eine Bedingung geknüpft hat, wie sie nirgends weiter vorkommt, mußte zu der Vermuthung führen, daß diese Bahn nicht sowohl im Landesinteresse geboten werde, als vielmehr localen Zwecken dienen und locale Wünsche befriedigen solle. Es wird in der Decretsbeilage Seite 56 zugegeben, daß diese Bahn den Charakter einer Localbahn nicht ganz verleugnen könne, und das, was im jenseitigen Bericht Seite 113 und 114 darüber gesagt worden ist, bestärkt die Ansicht noch mehr, daß sie nur eine Localbahn sey.

In der Discussion der zweiten Kammer ist zwar geäussert worden, daß sie die Verbindung mit dem gewerbreichsten District Böhmens, Reichenberg und Umgegend, vermitteln solle, und deßhalb als eine Verbindungsbahn ins Ausland zu betrachten sey, daß, wenn diese Bahn nicht gebaut werde, diese Gegend sich mit Görlitz durch eine Eisenbahn verbinden werde; allein nach der Ansicht der Majorität der Deputationen wird, wenn dieß auch der Fall seyn sollte, die Bahn immer nicht den Charakter einer Verbindungsbahn mit dem Auslande, im Sinne des jetzigen Systems, annehmen können, weil ja nur die Verbindung mit einem Grenzorte dadurch erlangt würde; ein Blick auf die Karte läßt aber auch sehr bezweifeln, daß eine Eisenbahn von Rei-

chenberg nach Görlitz werde geführt werden, und sollte dieß sogar der Fall seyn, so würde sich doch dort der Verkehr der sächsisch-schlesischen Bahn wieder zuwenden.

Die Majorität der Deputationen verkennt keineswegs, daß diese Flügelbahn für Zittau mit seiner dichtbevölkerten Umgegend sehr wünschenswerth sey, sie verkennt ebensowenig, daß das dortige, umfangreiche Gewerb- und Fabrikwesen einen großen Nutzen von einer solchen Bahn ziehen würde; sie stellt nur in Abrede, daß diese Bahn im wirklichen Landesinteresse liege, denn die Entfernung Zittau's von Löbau ist so gering, daß die Benutzung der Hauptbahn sehr leicht wird; sie ist der Meinung, daß durch die sächsisch-schlesische Bahn dem nothwendigen Bedürfniß vollkommen genügt werde, und daß Zittau durch selbige gegen den größten Theil des Gebirges im Vortheil ist.

Wie es scheint, hat man diese Bahn zu einer Gleichstellung der Oberlausitz mit dem Gebirge aufgenommen. Die Verhältnisse beider Landestheile sind aber so verschieden, daß eine Ausgleichung nicht nöthig ist.

Durch die Richtung der leipzig-dresdner und sächsisch-baierschen Bahn war das innere Land von aller Eisenbahnverbindung ausgeschlossen; und hier gebietet es das Wohl des Landes, die Nachtheile, die die gewählten Tracte nach sich gezogen haben, einigermaasen auszugleichen.

Die chemnitz-risaer Bahn läßt den größten Theil des gewerbreichen Gebirges noch weiter von der Eisenbahnverbindung entfernt, als dieses in Beziehung auf Zittau und Umgegend der Fall ist; ja die chemnitz-riesaer Bahn wird nach der Ansicht derjenigen Mitglieder der Deputationen, welche dem Erzgebirge angehören, den Namen „erzgebirgische Verbindungsbahn" gar nicht führen können, weil sie eben in das eigentliche Erzgebirge nicht einschneidet, und sie verdient deßhalb mehr den Namen: innere Verbindungsbahn.

Dieselben Mitglieder der Deputationen ergreifen diese Gelegenheit, das Erzgebirge dagegen, daß man die chemnitz-riesaer Bahn ihm dereinst zurechnen möge, zu wahren.

Ganz anders verhält es sich mit der sächsisch-schlesischen Bahn; der Tract, wie er jetzt vertragsmäßig feststeht, wurde hauptsächlich, und dieß mit nicht geringen Opfern, im Interesse der Oberlausitz gewählt, sie durchschneidet diesen Landestheil, und läßt alle Theile dieser Provinz in nicht zu großer Entfernung, sie dient deßhalb zugleich als Binnenbahn, und es würde in der That eine kaum zu rechtfertigende Ungleichheit gegen die übrigen Landestheile namentlich das Erzgebirge seyn, wenn man daneben mit Unterstützung des Staates noch die vorgeschlagene Flügelbahn bauen wollte. Es

kann dabei nicht darauf ankommen, ob die Bahn rentiren wird oder nicht, sondern es handelt sich nur darum, ob der angenommene Grundsatz hinsichtlich der Betheiligung des Staates consequent durchgeführt werden soll oder nicht. Das erstere erscheint der Majorität der Deputationen durchaus erforderlich, da, wenn man einmal davon abgeht, es Recht und Billigkeit erheischen würde, auch in andere Landestheile Binnenbahnen — mögen sie mit Dampf oder mit Pferdekraft betrieben werden können — zu führen.

Die Majorität der Deputationen beantragt nach diesem Allen:

die zittau-löbauer Flügelbahn aus dem Eisenbahnsystem zu entfernen;

wenn sie weiter unten demohngeachtet darauf antragen wird, das Expropriationsgesetz auf diese Linie auszudehnen, so geschieht es, um jene Gegend in den Stand zu setzen, aus eignen Mitteln eine Eisenbahnverbindung sich zu verschaffen, was nicht ausgeschlossen seyn soll. Ein Mitglied der Deputationen dagegen empfiehlt:

dem Beschluß der zweiten Kammer beizutreten, und diese Flügelbahn — als Pferdebahn — in das System mit aufzunehmen.

Nach dem Gutachten der Majorität wird sich der Beschluß der zweiten Kammer ad Pet. 1. (in dem jenseitigen Berichte Seite 138, 139 ersichtlich) dahin abändern:

das unter Mitwirkung des Staats auszuführende sächsische Eisenbahnsystem begreift neben der schon bestehenden leipzig-dresdner Eisenbahn:

1.) eine Bahn von Leipzig über Altenburg, Werdau und Plauen nach der baierischen Grenze bis Hof, einschließlich einer Seitenbahn von Werdau nach Zwickau (sächsisch-baierische Bahn),
2.) eine Bahn von Dresden über Pirna nach der böhmischen Grenze bei Niedergrund (sächsisch-böhmische Bahn),
3.) eine Bahn von Dresden über Bautzen und Löbau bis Görlitz sächsisch-schlesische Bahn),
4.) eine Bahn zur Verbindung von Leipzig mit der projectirten thüringschen Eisenbahn (leipzig-dürrenberger Bahn),
5.) eine Bahn von Chemnitz nach Riesa.

Sämmtliche Bahnen werden auf Betrieb mit Dampfkraft eingerichtet.

Die eine Minorität will zu 5. vorläufig unter Hinweisung auf ihren Antrag

5.) eine Bahn von Chemnitz bis zur Elbe,

und ein Mitglied:

den Beitritt zum Beschluß der zweiten Kammer in unveränderter Weise;

ein Mitglied endlich bezieht sich hinsichtlich der Binnenbahnen auf das Separatvotum.

zu 2.

Die Nothwendigkeit der Ausdehnung des Expropriationsgesetzes auf vorgedachte Linien, soweit es noch nicht geschehen, bedarf weiter keiner Begründung, und man beantragt deßhalb:

mit der von der Regierung beanspruchten Ermächtigung sich einverstanden zu erklären, wie solches die zweite Kammer ebenfalls gethan hat.

Hiernächst geht der Antrag der Majorität unter Hinweisung auf das Obige dahin:

die hohe Staatsregierung zu ermächtigen, das Expropriationsgesetz ebenfalls auf die Linie Zittau-Löbau auszudehnen, ohne jedoch hierdurch eine Betheiligung des Staats für diese Bahn auszusprechen.

zu 3.

Ist das Nöthige über die Richtung der Binnenbahn von Chemnitz aus ad 1. bereits bemerkt, so ist hier nur noch des von der zweiten Deputation der zweiten Kammer gestellten und von der letztern selbst mit 41 gegen 25 Stimmen angenommenen Antrags zu gedenken, der dahin lautet:

das durch das Gesetz vom 10. August 1837 ausgesprochene Expropriationsrecht auf der Linie Zwickau-Chemnitz aufzuheben.

Der einzige Grund, der diesen Antrag hervorgerufen haben kann, scheint die Wahrung des Interesses der sächsisch-baierischen Eisenbahn zu seyn.

Die Deputationen können sich hiermit nicht einverstanden erklären.

Es mag wohl nicht verkannt werden, daß jenes Interesse wesentlich benachtheiliget werden würde, wenn diese Linie gebaut und somit eine Verbindung zwischen Zwickau und Riesa hergestellt werden sollte, da diese Bahn von Werdau ab als Parallelbahn anzusehen seyn würde.

Allein jene Eisenbahngesellschaft hat keinen Anspruch auf diese Begünstigung, es bestand das Expropriationsrecht auf die Linie Zwickau-Riesa schon, wie die sächsisch-baierische Eisenbahngesellschaft begründet wurde und sie hatte von dem Gesetze Kenntniß. Eine solche Zurückziehung des Gesetzes würde aber eine Zurücksetzung des betreffenden Landestheils seyn, die hohe Staatsregierung selbst beantragt diese Zurücknahme nicht, sie will nur diese Linie zur Zeit von der

Betheiligung des Staats ausgeschlossen haben (und dieß scheint für die sächsisch-baierische Eisenbahngesellschaft schon eine hinlängliche Sicherung), dagegen den Bau durch Privatunternehmer nicht hindern.

Sollte bei der großen Kostspieligkeit des Unternehmens sich eine Privatgesellschaft bilden, so würde dieß den Beweis liefern, daß die Bahn für die dortige Gegend wahres Bedürfniß sey, und dann wird ihm nicht entgegen zu treten seyn.

Die Deputationen beantragen deßhalb
die Ablehnung jenes Antrags.

zu 4.

Nach dem obigen Gutachten der Majorität der Deputationen über die zittau-löbauer Flügelbahn wird die Ablehnung dieses ganzen Punctes empfohlen.

Die jenseitige Kammer hat auf Anrathen ihrer berichterstattenden Deputation dieß zwar auch gethan, jedoch aus einem andern Grunde, nehmlich weil sie mit der darin ausgesprochenen Bedingung der Beihülfe der Orte Herrnhut und Zittau nicht einverstanden ist.

zu 5.

Die Frage: ob der Staat auf alleinige Kosten die Eisenbahnunternehmungen zur Ausführung bringen oder letztere Actiengesellschaften überlassen und sich nur dabei betheiligen soll? ist schon am vorigen Landtage in Erwägung genommen worden und besage der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 hat man die letztere Modalität als Regel aufgestellt. Die hohe Staatsregierung hat S. 57 flg. und der jenseitige Deputationsbericht S. 120 flg. über diese Frage sich nochmals umständlich verbreitet, und die Erstere sowohl, als die zweite Kammer, haben sich für die zweite Modalität, mithin für Festhaltung des früheren Grundsatzes erklärt.

Läßt sich nun auch das Gewicht der Gründe, welche für den Bau auf Staatskosten sprechen, nicht verkennen, und kann man den Vortheil dieser Modalität nicht in Abrede stellen, daß nehmlich durch Uebernahme der Eisenbahnbauten auf Staatskosten diese Unternehmung aus dem Kreise der Speculation kommen und nur hierdurch es möglich wird, neben einem erleichterten, auch den wohlfeilsten Verkehr in Bezug auf Fahr- und Frachtpreise zu gewähren, weil der Staat hierbei von andern Grundsätzen ausgehen wird, als Privatvereine, deren nächster Zweck die möglichst nutzbarste Anlegung ihrer Gelder seyn muß, so müssen doch neben den S. 62 ff. aufgeführten Gegen-

gründen die finanziellen Rücksichten so überwiegend erscheinen, daß ein Beharren bei dem vorigen am Landtage angenommenen, von der Regierung nach nochmaliger reiflicher Erwägung bevorworteten Grundsatz gerechtfertigt wird.

Die Vermehrung der Staatsschuld um mehr als das Doppelte, bis zur Höhe von beinahe 30,000,000 Thlr. kann der Grundbesitzer nicht mit gleichgültigem Auge ansehen. Kann man auch die Hoffnung hegen, daß, wenn der Staat im Besitz aller Eisenbahnen wäre, in Zeiten der Ruhe und des Flores vom Handel und Gewerbe, die durchschnittliche Einnahme den Zinsen- und vielleicht Amortisationsbedarf dergestalt und soweit decken dürfte, daß die Staatskasse nicht höher in Anspruch genommen werden würde, als bei einer theilweisen Betheiligung an einzelnen Bahnen, so möchte doch in Zeiten der Noth eine Ueberlastung des Grundbesitzes, der, ob er schon nur mehr mittelbaren Nutzen von den Eisenbahnen zu hoffen, die Staatsschuld doch hauptsächlich zu vertreten hat, nicht ohne Grund zu besorgen seyn.

Eine vorsichtige Finanzverwaltung dürfte sich aber auch schwerlich entschliessen und es im Interesse des Staats finden, in einem Zeitraum von nur wenigen Jahren eine im Verhältniß zur Größe des Landes so große Schuldenmasse zu contrahiren, durch die sich die Anschaffung vertheuern müßte, und die dreiprocentigen Staatspapiere herabgedrückt werden würden. Jedenfalls hat die hohe Staatsregierung bei Abschliessung der Verträge über die verschiedenen Eisenbahnen auf Beibehaltung der früher beschlossenen Modalität mit Sicherheit gerechnet, denn sonst würde Sie nicht einen so kurzen Zeitraum für Ausführung sämmtlicher Eisenbahnbauten bestimmt haben.

Die jenseitige Deputation hat noch die Frage: ob die betheiligten Landestheile beizuziehen seyn möchten? ihrer Erwägung unterlegt, sie aber S. 125 des Berichts verneint; die Deputationen stimmen hiermit vollständig überein, denn so lange der Grundsatz consequent durchgeführt wird, daß nur diejenigen Bahnen vom Staat unterstützt werden sollen, welche im allgemeinen Interesse des Landes für unentbehrlich erachtet werden, so ist ein einzelner Landestheil nicht vorzugsweise begünstigt; es würde sich aber auch sehr schwer ein Maasstab zu Bemessung der Vortheile und des hiernach zu berechnenden Beitrags ausfindig machen lassen. Die zweite Kammer hat hinsichtlich dieses Punctes beschlossen:

> Die Anlegung und der Betrieb der unter 1. genannten Eisenbahnen, rücksichtlich welcher Verträge mit auswärtigen Regierungen bestehen, oder im Laufe der jetzigen Finanzperiode abgeschlossen werden, wird Privatunternehmern überlassen, insoweit nöthig unter angemessener Unterstützung und Mitwirkung Seiten des Staats. Die Mo-

dalität der Aufbringung der Mittel für die nicht auf Staatsverträgen beruhenden Bahnen bleibt künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten.

Der letzte Satz scheint zwar hier nicht ganz an seinem passenden Orte zu seyn, dessen Beibehaltung ist jedoch unbedenklich und die Deputationen empfehlen deßhalb:

diesem Beschlusse beizutreten.

zu 6.

Ist man mit vorstehendem Grundsatze einverstanden, so wird die Art der Betheiligung des Staats näher zu bestimmen seyn, und dieser Punct enthält die Vorschläge der hohen Staatsregierung, welche S. 63 flg. der Decretsbeilage näher motivirt werden.

Die Deputationen müssen sich mit den am angeführten Orte aufgestellten leitenden Grundsätzen bei Bestimmung der Modalität der Betheiligung vollkommen einverstanden erklären; eine unbeschränkte Zinsengarantie würde dem zweiten dieser Grundsätze zuwider seyn, wie im jenseitigen Bericht S. 126 flg. weiter dargethan ist, und die hohe Staatsregierung hat hiervon gänzlich abgesehen; es bleibt hiernach nur die Modalität übrig, wie sie in dem vorliegenden Punct 6. aufgenommen und bei der Betheiligung an dem sächsisch-baierschen Eisenbahnunternehmen in den Hauptzügen beobachtet worden ist. Sie ist darin gegen letztere **erweitert** als der Staat sofort mit $\frac{1}{3}$ der Actien sich betheiligen soll, und auch nach Vollendung des Baues während eines Zeitraums von 5 Jahren die Zinsengarantie übernimmt, so wie als die Erlöschung des Rücktritts hinsichtlich des Zinsengenusses nicht für den Fall bedungen werden soll, wenn die Actionairs in einer gewissen Anzahl von Jahren durchschnittlich volle 4% Dividende genossen haben; **beschränkt** dagegen, als die Regierung schon nach 15jährigem Bestehen der Bahn die Erwerbung der Actien jedoch lediglich gegen Vergütung des Nennwerthes vorbehalten will.

Die hohe Staatsregierung hegt den Zweifel, daß mit den Bedingungen, wie sie der sächsisch-baierischen Actiengesellschaft gestellt worden sind (die wie schon oben bemerkt worden, für die Staatskasse allerdings günstig erscheinen), durchgehends nicht mehr werde auszukommen seyn, und daß eine neue Begünstigung werde zugestanden werden müssen, wenn man auf Theilnahme hoffen wolle. Sie will den vorgelegten Plan auch nicht als einen exclusiven betrachtet wissen, sondern je nach den Umständen ihn in Anwendung bringen, wo-

mit man sich einverstanden erklären und wobei man das Vertrauen hegen kann, daß das Interesse der Staatskasse allenthalben gewahrt werden wird.

Die zweite Kammer hat sich mit den Puncten unter a. b. c. d. einverstanden erklärt, dagegen den Punct unter e. abgelehnt und dafür folgende Bestimmung substituirt:

> Dagegen stipulirt sich derselbe das Recht des Rückkaufs der Bahn nach den für die sächsisch-baierische Bahn in der Erklärung vom 24. April 1841 Punct 6. festgestellten Grundsätzen.

Die Deputationen halten eine Zeitfrist von 15 Jahren, wie sie die Regierungsvorlage enthält, allerdings für zu kurz und zu beschränkend, es läßt sich von ihr auch kaum ein Vortheil hoffen, da nicht zu erwarten ist, daß nach einem so kurzen Zeitraum der Staat einen Ankauf in seinem Interesse finden werde, ferner sind sie auch der Meinung, daß die Vergütung nach dem Nennwerth der Actien ebenfalls von der Theilnahme abhalten könne. Den Actionairs muß die Aussicht auf einen möglichen Gewinn nicht völlig abgeschnitten werden, dieß wird zur Betheiligung anregen, und der Staat erleidet durch eine höhere Vergütung keinen wirklichen Verlust, weil in diesem Falle die Actien schon in einer längern Reihe von Jahren einen höhern Ertrag als 4% jährlich abgeworfen haben müssen, und dann muthmaaslich einen solchen ferner geben werden.

Wenn man demohngeachtet den Punct d. unverändert stehen läßt, obschon die hier zugestandene Begünstigung mit der Beschränkung unter e. im engen Zusammenhang gedacht worden ist, so geschieht es, weil der vorgelegte Plan ein stationärer nicht ist und diese Begünstigung in einzelnen Fällen wohl geeignet seyn dürfte, eine Theilnahme hervorzurufen, die sonst nicht da seyn würde. Man darf überhaupt die Ermächtigung nicht zu eng fassen; denn will man einmal die Bauten auf Staatskosten vermeiden, dann muß man der Regierung hinsichtlich der Betheiligung und Ertheilung der Begünstigungen einen weitern Spielraum lassen, wenn er nur nicht soweit geht, daß der Bau auf Staatskosten vorzuziehen seyn würde, was bei den jetzigen Begünstigungen nach der Ansicht der Deputationen nicht der Fall ist.

Die schon erwähnte Fassung der zweiten Kammer von Punct e. wird nun, nachdem der obige Vertrag mit der Königlich preußischen Regierung hinsichtlich der sächsisch-schlesischen Bahn abgeschlossen worden ist, eines Zusatzes bedürfen; die Königlich preußische Regierung hat sich, wie oben erwähnt, die Erwerbung der Bahnstrecke von der sächsischen Grenze bis Görlitz nach Verfluß von 30 Jahren von Eröffnung der Bahn an gerechnet gegen Vergütung des Anlagekapitals oder bei vorhandener bedeutender Abnutzung des Taxwerthes vorbehal-

ten, es wird deßhalb der für die sächsisch-baierische Eisenbahngesellschaft festgestellte Grundsatz nicht unbeschränkt Platz ergreifen können. Man beantragt deßhalb folgenden Zusatz zu der Fassung der zweiten Kammer:

Hinsichtlich der sächsisch-schlesischen Eisenbahn ist jedoch auf die Bestimmungen in dem mit der Königlich preußischen Regierung abgeschlossenen Vertrage Rücksicht zu nehmen.

Der Regierung wird zu überlassen seyn, wie Sie diese Verhältnisse zu reguliren für angemessen findet.

Die Deputationen empfehlen:

Die Puncte a. b. c. d. und die Fassung von e. wie sie die zweite Kammer beschlossen hat, mit obigem Zusatz anzunehmen.

zu 7.

Der Vorschlag, welchen dieser Punct enthält, ist in der Voraussetzung gestellt worden, daß Punct 6 e. Annahme finden werde; da dieß nicht erfolgt, so wird dieser Punct abzulehnen seyn, wie solches auch die zweite Kammer gethan hat.

zu 8. und 9.

Während Punct 6. die als Norm geltenden Grundsätze enthält, welche hinsichtlich der den Actiengesellschaften zu ertheilenden Begünstigungen und zu machenden Zugeständnisse zu beobachten sind, enthalten die vorliegenden beiden Puncte Anträge auf erweiterte Ermächtigung für den Fall, daß mit der Regel nicht auszukommen wäre. — Daß eine solche Ermächtigung nicht entbehrt und versagt werden kann, nachdem man die Ausführung mehrerer Eisenbahnen vertragsmäßig übernommen und beschlossen hat, den Bau Privatunternehmern zu überlassen, ist schon weiter oben angedeutet worden.

Die hohe Staatsregierung hat eine Grenze, bis zu welcher jene Vergünstigungen auszudehnen und von welcher an die Bauten auf Staatskosten zu übernehmen seyn dürften, nicht benannt, die jenseitige Deputation hat aber geglaubt, eine solche feststellen zu müssen, und vorgeschlagen:

daß wenn mit einer Betheiligung des Staats bis zur Hälfte des Anlagekapitals incl. der Zinsen für die Bauzeit unter Verzichtleistung von Zinsen dafür, und so lange für die übrigen Actionairs nicht 4 % ausfallen und eine Zinsengarantie von 4 % für die ersten zehn Jahre die Unternehmung nicht in das Leben zu rufen wäre, dann jedenfalls der Bau auf Staatskosten oder ein anderer Operationsplan überhaupt wieder in Frage kommen müsse.

Daß die Mitwirkung des Staats auf eine bestimmte Höhe begrenzt werde, dürfte den Wünschen der hohen Staatsregierung selbst entsprechend seyn, und es wird sich nur fragen, ob eine Grenze, wie sie obiges Gutachten enthält, für eine angemessene zu erachten ist? Diese Frage wird im Voraus allerdings sehr schwer zu beantworten seyn, da alles darauf ankömmt, unter welchen Bedingungen und zu welchem Zinsfuß der Staat sich Geld verschaffen kann, und welche ohngefähre Verzinsung wieder von einem Eisenbahnunternehmen zu erwarten ist.

Es scheint jedoch obiger Vorschlag nicht soweit die Punct 6. angenommene Norm zu überschreiten, daß man gegen ihn stimmen sollte; am weitesten überschreitet er den Punct 6. d. festgesetzten Termin, allein immer nicht in der Maase, daß die Opfer des Staats nicht mit Sicherheit zu bemessen wären; die Betheiligung bis zur Hälfte einschließlich der Zinsen während der Bauzeit, wird das Punct 16. a. bemerkte $\frac{1}{3}$ ausschließlich jener Zinsen nicht wesentlich übersteigen.

Die Deputationen theilen übrigens die in dem jenseitigen Bericht ausgesprochene Hoffnung, daß der Staat nicht in die Lage kommen wird, dieses äusserste Maas von Begünstigung ertheilen zu müssen; sie glauben aber auch, daß dasselbe ein solches ist, welches die Uebernahme der Bauten auf Staatskosten noch nicht vorzüglicher erscheinen läßt.

Die jenseitige Deputation hat beide Puncte in folgendem Einen zusammengefaßt:

> Der Inhalt des Punct 6. der Decretsbeilage bildet zwar im Allgemeinen die Norm für die den Unternehmern von Eisenbahnen vom Staate zu gewährenden Zugeständniß und Begünstigung, ohne jedoch Modificationen der Letztern auszuschliessen, wenn die Erreichung des Zwecks dadurch bedingt seyn sollte.
>
> Jedenfalls ist die Regierung ermächtigt, alle diejenigen Maasregeln zu ergreifen, welche zur pünctlichen Ausführung der mit den Nachbarstaaten wegen der sub 1. bezeichneten Bahnlinien abgeschlossenen, oder noch abzuschliessenden Verträge und zur Erfüllung der darin von der Regierung übernommenen Verbindlichkeiten erforderlich seyn werden.
>
> Wenn aber die Ständeversammlung der Ansicht ist, daß das System des Staatsbaues in erneuerte sorgsame Erwägung zu ziehen seyn werde, Falls in äusserster Grenze mit einer Betheiligung des Staats bis zur Hälfte des Anlagekapitals incl. der Zinsen für die Bauzeit unter Verzichtung von Dividende dafür, in so lange für die übrigen Actionairs nicht 4 Procent ausfallen und nächstdem einer Zinsengarantie von 4

Procent für die ersten zehn Jahre die Begründung der Bahnen durch Privatunternehmer nicht zu erreichen seyn sollte, so überläßt sie rücksichtlich der Bahnlinien, wegen welcher Verträge mit dem Auslande abgeschlossen seyn werden, diese Erwägung und die darnach zu treffenden Entschliessungen vertrauensvoll der hohen Staatsregierung, während nach Punct 5. die Bestimmung der Mittel und Wege zu Ausführung der nicht auf Staatsverträgen beruhenden Bahnen, künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten bleibt,

welche die zweite Kammer angenommen hat und die die unterzeichneten Deputationen nach ihrem obigen Gutachten ebenfalls zur Annahme empfehlen.

zu Punct 10.

Ueber die Zeitfolge, in welcher die Eisenbahnunternehmungen ausgeführt werden sollen, hat sich die Decretsbeilage Seite 66 flg. dahin ausgesprochen, daß man im Allgemeinen einen Zeitraum von 10 Jahren dafür bestimmen möge, so daß im Jahre 1852 die Vollführung der sub 1. benannten Bahnen beendigt seyn würde, jedoch unter der Voraussetzung, einmal, daß der ruhige Fortgang des Werks nicht durch politische Ereignisse gestört werde, sodann daß sich der Staat bei der Ausführung wirklich nicht in anderer und unmittelbarerer Weise zu betheiligen brauche, als oben angenommen worden. —

Es werden jedenfalls zunächst die vertragsmäßig zu bauenden Bahnen in Angriff zu nehmen und auszuführen seyn und sonach wird, wie schon oben bemerkt,

1.) die sächsisch-baierische Bahn (welche schon theilweise eröffnet ist) bis 1847,
2.) die sächsisch-böhmische bis 1850,
3.) die sächsisch-schlesische Bahn bis 1847

zu vollenden seyn.

Es drängen sich in diesen wenigen Jahren drei so kostspielige Bauten zusammen, daß der Angriff der chemnitz-riesaer Binnenbahn jedenfalls zurückstehen muß. So gern man auch den Wünschen der betheiligten Gegend Gehör schenkte und den Bau ebenfalls baldigst in Angriff genommen sähe, so müssen doch finanzielle Rücksichten davon zurückhalten, jedoch läßt sich hoffen, daß schon die nächste Ständeversammlung in den Stand gesetzt werden wird, über Beschaffung der bezüglichen Mittel mit der hohen Staatsregierung sich zu vereinbaren, wovon dann auch die Zeit des Angriffs des Baues und dessen Vollendung abhängen wird.

Die zweite Deputation der zweiten Kammer hat dieselbe Ansicht aufgestellt und ihrer Kammer den Punct 10. in folgender Fassung:

> Die Punct 1. genannten Eisenbahnen sollen, sobald es die Umstände bei jeder einzelnen gestatten oder erheischen, in Angriff genommen und wo irgend thunlich bis zu Ende des Jahres 1852 vollendet werden. Die Bestimmung der Reihefolge der Bauführung und die Vertheilung der verschiedenen Bahnen und Bahnstrecken auf die einzelnen Baujahre, wird von dem Gesichtspunct aus erfolgen, daß auf Erfüllung der mit den Nachbarstaaten rücksichtlich gewisser Bahnlinien abgeschlossenen Verträge zunächst Bedacht zu nehmen sey und der Bau der innern Verbindungsbahnen erst nach Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel durch die künftigen Ständeversammlungen, so wie nach vollständiger Sicherung der Ausführung der Bahnen nach dem Auslande zu erfolgen solle,

empfohlen, sie ist angenommen worden und die Deputationen empfehlen den Beitritt mit der einzigen Modification, daß wenn zu Punct 1. b. das Majoritätsgutachten Annahme gefunden hat, statt der Worte: „der innern Verbindungsbahnen" gesetzt werden:

„innere Verbindungsbahn".

zu 11.

Der wichtigste Punct in finanzieller Beziehung ist der vorliegende. Er handelt über Beschaffung der Mittel zu Ausführung des Unternehmens, und es wird hier der passendste Ort seyn, über den Kostenbedarf Seiten der Staatskasse eine Berechnung vorzulegen. Es wird zur Zeit nur auf die Verbindungsbahnen nach dem Auslande Rücksicht genommen werden, da hinsichtlich der Binnenbahn späterer Beschluß vorbehalten worden ist, jedoch hinsichtlich der erstern mit Ausschluß dessen, was die leipzig-dürrenberger Bahn erfordern dürfte, da hierüber ein Voranschlag noch nicht vorliegt und ein Vertrag noch nicht abgeschlossen ist, der volle Bedarf zu dessen Deckung berücksichtigt werden müssen, weil er nicht auf einzelne Finanzperioden gleichmäßig zu vertheilen ist und die Sicherheit erfordert, in Zeiten die nöthigen Mittel in Bereitschaft zu halten.

Die sächsisch-baierische Bahn ist veranschlagt mit

8,000,000 Thlr. — —,	hiervon ab
600,000 „ — —	muthmaaslicher Zinsenbedarf.
7,400,000 Thlr. — —	Hiervon Antheil der beiden betheiligten Regierungen nach $\frac{1}{4}$.

1,850,000 Thlr. — —, hierzu
600,000 „ — — obigen Zinsvorschuß,

2,450,000 Thlr. — — welche sich mit
1,960,000 Thlr. — — für Sachsen nach $\frac{4}{5}$.
490,000 „ — — für Altenburg nach $\frac{1}{5}$.

repartiren.

Die sächsisch-böhmische Eisenbahn ist veranschlagt mit
2,700,000 Thlr. — —
Hiervon $\frac{1}{3}$.
900,000 „ — — für den Staat, hierzu
250,000 „ — — circa Zinsvorschuß auf 6 Baujahre,

1,150,000 Thlr. — — oder nach $\frac{1}{2}$, incl. der Zinsvorschüsse
1,350,000 Thlr. — —.

Die sächsisch-schlesische Bahn ist mit
6,000,000 „ — — veranschlagt, hiervon Antheil des Staats
2,000,000 „ — — nach $\frac{1}{3}$; hierzu
400,000 „ — — Zinsvorschüsse, auf

2,400,000 Thlr. — —
oder nach $\frac{1}{2}$ incl. der Zinsen
3,000,000 Thlr. — —.

Wiederholung:
1,960,000 Thlr. — — für die sächsisch-baierische Eisenbahnunternehmung,
1,150,000 „ — — für die sächsisch-böhmische Eisenbahnunternehmung,
2,400,000 „ — — für die sächsisch-schlesische Eisenbahnunternehmung,

5,510,000 Thlr. — — die sich nach Punct 9 um
800,000 „ — — erhöhen kann, und sonach auf

6,310,000 Thlr. — — berechnen können.

Die hohe Staatsregierung beansprucht nun

a.

die Kassenüberschüsse auf die Finanzperioden $18\frac{37}{39}$, $18\frac{49}{42}$ nach der Berechnung S. 181 des jenseitigen Berichts annoch
1,933,229 Thlr. 18 ngr. 4 pf.
oder in runder Summe
2,000,000 Thlr. — — betragend.

Die jenseitige Kammer hat solche zu diesem Behufe bewilligt, und die Deputationen empfehlen ein Gleiches zu thun, sie beziehen sich hierbei auf das was im jenseitigen Bericht S 147 deßhalb gesagt worden ist.

b.

die etwa im Laufe der jetzigen Finanzperiode entstehenden Verwaltungsüberschüsse, welche jedoch nicht bedeutend seyn würden.

Eine definitive Bewilligung dieser zukünftigen Ueberschüsse dürfte aber doch bedenklich seyn, da sich anderweite ausserordentliche Staatsbedürfnisse herausstellen könnten, welche die künftige Ständeversammlung dann zu einer Steuererhöhung nöthigen würden.

Jedoch wird es kein Bedenken finden, der Regierung die einstweilige Verwendung, wenn sie erforderlich seyn sollte zu überlassen mit dem Vorbehalte, daß der künftigen Ständeversammlung die definitive Bestimmung anheimgegeben werde. Die zweite Kammer hat beschlossen:

die hohe Staatsregierung zwar zu ermächtigen erforderlichen Falls die in der laufenden Finanzperiode etwa sich bildenden Verwaltungsüberschüsse vorläufig theilweise oder ganz zu Eisenbahnzwecken zu verwenden, deren definitive Bestimmung für diesen Zweck aber der Vereinbarung zwischen der hohen Staatsregierung und der nächsten Ständeversammlung vorzubehalten,

wozu man ebenfalls den Beitritt anempfiehlt.

c.

annoch eine halbe Million Thaler Kassenbillets — ausser den bestimmten 3 Millionen — auszugeben, wenn die Regierung es nach dem Stande der politischen Verkehrs- und sonstigen Verhältnisse für angemessen und unbedenklich erachten sollte.

Die jenseitige Deputation hat nach sorgsamer Erwägung der Frage: ob das Papiergeld zu vermehren? beantragt:

die betreffende Ermächtigung auf 1 Million auszudehnen,

was die zweite Kammer auch beschlossen hat.

Die Deputationen stimmen auch hier vollständig bei und sprachen die Ueberzeugung aus, daß eine Summe von 4,000,000 Thlr. — — Papiergeld dem Verkehr nur nützlich, dem Staatscredit aber keineswegs schädlich seyn wird.

Ja, sollte der Fall eintreten, daß Sachsen Eisenbahnunternehmungen auf Staatskosten ausführen müßte, so wird wohl zu erörtern seyn, ob es sich eine Beihülfe in nochmaliger Vermehrung seines Papiergeldes verschaffen dürfte? — Die Deputationen empfehlen auch hier dem Beschluß der zweiten Kammer beizutreten.

Der Herr Finanzminister hat hierbei während der Discussion in der zweiten Kammer die Ermächtigung beantragt:

das dießfalls nöthige Gesetz, unter Beziehung auf die ständische Zustimmung, erlassen zu können.

In demselben werden die annoch auszugebenden Appoints benannt und die wegen der bestehenden Kassenbilletsschuld geltenden Bestimmungen auch auf diese nachträgliche Creirung auszudehnen seyn.

Die zweite Kammer hat die Ertheilung dieser Ermächtigung ausgesprochen und die Deputationen empfehlen

ein Gleiches zu thun.

d.

die Aufnahme eines Handdarlehns von $\frac{1}{2}$ bis 1 Million Thaler gegen unterpfändliche Einsetzung der vorhandenen Staatspapiere auf kurze Zeit unter möglichst billigen Bedingungen.

Die hohe Staatsregierung scheint nach der Decretsbeilage nur dann diese Maasregel haben ergreifen zu wollen, wenn die Vermehrung der unzinsbaren Staatsschuld nicht erfolge. —

Nachdem aber wegen der sächsisch-schlesischen Eisenbahn ein Vertrag abgeschlossen worden und dadurch der Bedarf für die nächsten Jahre bedeutend gewachsen ist, überdieß auch die Ausgabe der Kassenbillets nur nach und nach wird erfolgen können und überhaupt von gewissen Voraussetzungen bedingt ist, so erscheint es nothwendig, der hohen Staatsregierung beide Mittel in die Hand zu legen, um hierdurch desto leichter den Bedarf sich beschaffen zu können.

Derselbe Grund, welcher dem Gutachten ad a. und b. unterlag, spricht auch für diese Maasregel; es muß nämlich in den nächsten Jahren, so lange als nur thunlich, die Ausgabe eines neuen zinsbaren Staatspapieres vermieden werden, jedenfalls würde bei einer neuen Anleihe in der nächsten Zeit ein höherer Zinsfuß als $3\frac{0}{0}$ zugestanden werden müssen, und dieß dürfte auf den Cours der, in nächster Zeit hinausgehenden neuen Staatsobligationen in Betrag von circa 4 Millionen Thaler sehr nachtheilig zurückwirken, was möglichst zu umgehen ist.

Die Deputationen empfehlen aus diesen Gründen:

Die Ermächtigung zur Aufnahme eines solchen Handdarlehns auszusprechen,

wie solches auch die zweite Kammer gethan hat.

e.

die hohe Staatsregierung hält es endlich für rathsam, auf baldige Abwickelung der noch vorhandenen Kammercreditkassenschuld — jetzt noch etwa 450,000 Thlr. — hinzuwirken, und deßhalb die geeigneten Mittel zu ergreifen, damit die dazu im **Budjet** stehenden 60,000 Thlr. jährlich betragenden Zins- und Tilgungsmittel für eine erforderliche Anleihe, so weit thunlich, bis zum Eintritt der nächsten Finanzperiode verfügbar gemacht werden.

In dem Aufsatz sub **D. S. 194** flg. des jenseitigen Berichts sind die Gründe, welche für diese Maasregel sprechen, näher auseinander gesetzt und nachgewiesen, inwiefern diese Abwickelung mit der vorliegenden Angelegenheit im Zusammenhang steht. —

Anscheinend dürfte gegen diese Maasnahme sprechen, daß man es nicht vortheilhaft finden könne, eine, zu so niedrigem Zinsfuße (2%) stehende Schuld schneller, als der Plan erfordert, zu tilgen.

Bei näherer Erwägung wird man aber zu einer entgegengesetzten Ansicht kommen.

Es handelt sich hier nicht um eine Gewinn bringende Speculation, sondern um eine Finanzoperation, wodurch, ohne eine Erhöhung des Ausgabe-**Budjet**, Mittel zu neuen unvermeidlichen Bedürfnissen beschafft werden sollen.

Besteht ein Tilgungsplan, wie in Sachsen, wo der Tilgungsfonds durch Zuschlag der sich halbjährlich abmindernden Zinsen wächst, so wird in dem Falle, wo die Tilgungsmittel im Verhältniß zur Schuld eine unverhältnißmäßige Höhe erreicht haben und der Staat eine neue Anleihe zu machen genöthigt ist oder sonstige ausserordentliche Bedürfnisse zuwachsen, es allemal im Vortheil der Steuerpflichtigen erkannt werden, wenn die Staatsregierung die geringe Staatsschuld völlig abwickelt und sich hierdurch die Mittel zu den neuen Bedürfnissen ohne Beschwerung des **Budjet** verschafft.

Es kann hierbei auf einen kleinen Zinsverlust nicht ankommen. Dieser Fall tritt hier ein. Der Betrag der zweiprocentigen Kammercreditkassenschuld wird bei der Ausloosung zu Michaelis l. J. einschließlich der im Besitze der Haupt-

staatskasse bereits befindlichen Obligationen an circa 147,000 Thlr. nur noch die Summe von

417,350 Thlr.

ausmachen, die jährlichen Tilgungs- und Zinsmittel bleiben immer in gleicher Höhe von

60,000 Thlr.

und mit ihnen wird bis Ostern 1851 die Schuld völlig berichtigt.

Wird nun der Staat Mittel für die Eisenbahnunternehmungen nicht entbehren können, so werden sie ihm durch den obigen disponiblen Tilgungsfonds von 60,000 Thlr. gewährt, und es ist ein neuer Ansatz im Budjet nicht erforderlich. Hierzu kommt aber noch, daß die Kammercreditkassenschuld theils im 20 Guldenfuße, theils im 14 Thalerfuß besteht und hierdurch die Verwaltung erschwert wird. —

Die Tilgung soll aus den Kassenbeständen erfolgen, und es wird hierdurch die Gelegenheit geboten, selbige nutzbar anzulegen, es wird dieß um so erwünschter seyn, als sie hierdurch dem Verkehr wieder zufliessen.

Für die Eisenbahnunternehmungen ist eine solche Verwendung ohne Störung, da für sie das Bedürfniß nur nach und nach hervortritt, und zu dessen Deckung der freiwerdende Tilgungs- und Zinsfonds an 60,000 Thlr. — — da ist.

Daß übrigens diese Abwickelung dem Avertissement vom 11. April 1821 nicht entgegenläuft, ist in der erwähnten Beilage D. bereits dargethan. Die zweite Deputation der zweiten Kammer hat

eine Ermächtigung für die hohe Staatsregierung zu, unter verfassungsmäßiger Mitwirkung des ständischen Ausschusses zu bewirkender, früheren Tilgung des Restes der Kammercreditkassenschuld, unter der auszusprechenden doppelten Voraussetzung angerathen, daß

a.) disponible Kassenbestände vorhanden sind, welche eine zweckmäßigere, augenblickliche Anlage bis zu voraussichtlicher Verwendung nicht finden, und

b.) die Verhältnisse der Staatskasse sich so gestalten, daß es rathsam erscheint, die für die Kammercreditkassenschuld ausgesetzten Tilgungsmittel fernerer Kapitalaufnahmen zu Eisenbahnzwecken frei zu bekommen,

und die zweite Kammer hat diese Ermächtigung ertheilt.

Dürfte nun auch die zweite Voraussetzung kaum nothwendig erscheinen, da es keinem Zweifel unterliegen kann, daß diese Mittel, wenn auch im Laufe der gegenwärtigen Finanzperiode nicht sofort ein neues Anlehn erfolgt,

doch erforderlich werden; so ist sie an sich unbedenklich, und die Deputationen empfehlen den Beitritt zu dem Beschlusse der zweiten Kammer.

f.

In dem Puncte c. der Decretsbeilage Seite 73 wird die specielle Nachweisung alles dessen, was im Verfolg der vorstehenden Beschlüsse geschehen wird, der nächsten Ständeversammlung zugesichert.

Die jenseitige Deputation hat dem Punct 11. nun folgende Fassung gegeben:

Die in Folge der Bestimmungen unter 5. 6. und 8., so wie des Vertrags mit der sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie für Eisenbahnzwecke erforderlichen Staatsmittel werden in folgender Weise beschafft:

a.) durch Bewilligung der laut allerhöchsten Decrets vom 21. November 1842, die Kassenbestände betreffend, nach Abzug der für andere Zwecke im Betrage von 496,500 Thlr. — — ausgesprochenen Bewilligung noch verbleibenden Kassenüberschüsse aus den Finanzperioden $18\frac{37}{39}$ und $18\frac{40}{42}$ an, nach vorläufiger Uebersicht zusammen

1,933,229 Thlr. 18 ngr. 4 pf.;

ferner durch Ermächtigung der hohen Staatsregierung

b.) die im Laufe der Finanzperiode $18\frac{43}{45}$ entstehenden Verwaltungsüberschüsse zu den Eisenbahnen vorläufig zu bestimmen, vorbehältlich jedoch der Zustimmung der nächsten Ständeversammlung, diese Bestimmung zu einer definitiven und bleibenden zu machen;

c.) annoch eine Million Thaler Kassenbillets zu creiren und auszugeben, wenn es nach dem Stande der politischen, Verkehrs- und sonstigen Verhältnisse angemessen und unbedenklich erscheinen sollte;

d.) erforderlichen Falls ein Handdarlehn von einer halben bis einer Million Thaler gegen unterpfändliche Einsetzung im Besitze der Hauptstaatskasse befindlicher Staatspapiere auf kurze Zeit unter möglichst billigen Bedingungen aufzunehmen.

Hiernächst wird unter der Voraussetzung, daß disponible Kassenbestände vorhanden sind, welche eine zweckmäßigere augenblickliche Anlage bis zu voraussichtlicher Verwendung nicht finden, so wie ferner, daß die Verhältnisse der Staatskasse sich so gestalten, daß es rathsam erscheint, die für die Kammercreditkassenschuld ausgesetzten Tilgungsmittel zu Dotirung fernerer Kapitalaufnahmen für Eisenbahnzwecke frei zu bekommen, die hohe Staats-

regierung ermächtigt auf baldige Abwickelung der noch vorhandenen Kammercreditkassenschuld hinzuwirken und deßhalb unter verfassungsmäßiger Mitwirkung des ständischen Ausschusses zu Verwaltung der Staatsschulden die erforderlichen Maasregeln zu treffen.

Hierauf wird als Punct

e.) der Punct c. der Decretsbeilage Seite 73 folgen.

Die Deputationen sind mit dieser mit dem obigen Gutachten in Einklang stehenden Fassung im Allgemeinen einverstanden, nur wird der Punct c. noch folgenden Zusatzes bedürfen:

„auch das dießfalls nöthige Gesetz unter Beziehung auf die ständische Zustimmung zu erlassen;"

und sie empfehlen hiermit, dieselbe anzunehmen. — Zu dem obenberechneten muthmaaslichen Bedarf an

5,510,000 Thlr. — —,

oder nach Befinden

6,310,000 Thlr. — —,

würden sonach folgende Deckungsmittel da seyn:

2,000,000 Thlr. — —	in runder Summe disponible Kassenüberschüsse,	
1,000,000 „ — —	Kassenbillets, welche jedoch nur nach und nach in Circulation zu bringen seyn werden,	
2,000,000 „ — —	ohngefähr zu hoffende Kassenüberschüsse.	
5,000,000 Thlr. — —.		

Die Anschaffung der fehlenden Summe würde sonach noch durch Handdarlehn oder sonst zu bewirken seyn. Wie schon oben bemerkt, ist hierbei weder auf die leipzig-dürrenberger noch auf die erzgebirgische Verbindungsbahn, die etwa 2 Millionen in Anspruch nehmen dürften, Rücksicht genommen worden.

Zu Punct 12.

Bei der Budjet-Berathung ist in der Ausgabe-Pos. 19. 20. 23 b. und 26 b. auf die durch die Eisenbahnunternehmung herbeigeführte Geschäftsvermehrung und Steigerung der Ausgaben in administrativer, polizeilicher und technischer Beziehung Rücksicht genommen worden; und in obigem Puncte beansprucht die hohe Staatsregierung die Ermächtigung, alle in diesen drei Beziehungen nöthigen Einrichtungen treffen zu dürfen. — Sie ist wohl durch Bewilligung der dazu postulirten Geldmittel als schon ertheilt anzusehen.

Die zweite Kammer hat sie ausdrücklich nochmals ausgesprochen, und hieran noch einige Anträge hinsichtlich der Concessionsbedingungen für die Eisenbahngesellschaften geknüpft.

Die von der zweiten Kammer beliebte Fassung des Punctes 12. ist folgende:

Das Ministerium des Innern ist ermächtigt:

1.) sowohl in sich selbst als bei den von ihm ressortirenden Behörden diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche in Beziehung auf die aus der Bearbeitung der Eisenbahnangelegenheiten und aus den Verhältnissen des Staats zu den verschiedenen Eisenbahngesellschaften entstehende Geschäftsvermehrung geboten seyn werden;

2.) den hierdurch erwachsenden transitorischen Aufwand aus dem Postulat für den Etat des Ministeriums des Innern Position 26 b. vorbehältlich seiner Zeit darüber zu ertheilenden Nachweises, zu bestreiten;

3.) die aus polizeilicher und technischer Beaufsichtigung der Eisenbahnen erforderlichen Anordnungen zu treffen;

4.) die Concessionsbedingungen für die bis zu nächster Ständeversammlung zu concessionirenden Eisenbahngesellschaften festzustellen.

Es beantragt jedoch die Ständeversammlung hierbei

a.) daß die bei Concessionirung der sächsisch-baierischen Eisenbahn-Compagnie angenommenen Grundsätze in der Hauptsache auch bei neuen Concessionirungen festgehalten werden möchten;

b.) daß die Bildung eines angemessenen Reservefonds für aussergewöhnliche Zwecke, namentlich Hauptreparaturen aus den Bahnerträgen über 4%, wie bei der sächsisch-baierischen Eisenbahn geschehen, auch künftigen Gesellschaften zur Pflicht gemacht werde;

c.) daß der nächsten Ständeversammlung die ertheilten Concessionen, so wie in Beziehung auf das Eisenbahnwesen erlassenen Verordnungen vorgelegt werden.

Hat man sich schon oben für die Zweckmäßigkeit der der sächsisch-baierischen Eisenbahngesellschaft gestellten Bedingungen erklärt, und findet dieses Gutachten die Genehmigung der verehrten Kammer, so wird man einem Gesuch, in gleicher Weise ferner zu verfahren, um so weniger entgegen seyn können, je erwünschter es seyn muß, die einzelnen Gesellschaften nach gleichen Grundsätzen, soweit dieß nur thunlich ist, behandelt zu sehen.

Bei dem Interesse, welches die Ständeversammlung an dem Eisenbahn-

wesen hat, wird der Wunsch, die Concessionsurkunden einzusehen, als billig anerkannt werden.

Da ferner die Fassung der Ermächtigung nur dasselbe enthält, was die Regierung beansprucht und was ihr nicht zu versagen ist, so empfiehlt man,

auch hier der Fassung und den Anträgen der zweiten Kammer allenthalben beizutreten,

nur dürfte im Punct 2. es heissen:

für den Etat des Ministeriums des Innern Position 19. 20. 26 b. ꝛc.

Da in den beiden erstern Positionen ebenfalls transitorische Bewilligungen enthalten sind, die durch die Geschäftshäufung in Folge der Eisenbahnunternehmungen ihre Rechtfertigung erhielten, und die Deputationen beantragen

die Einschaltung der beiden benannten Zahlen.

Von den im jenseitigen Bericht aufgeführten Petitionen sind nur folgende:

der Stadträthe zu Stollberg, Marienberg und Wolkenstein,

an die Ständeversammlung im Allgemeinen gerichtet; die Petenten verwenden sich hinsichtlich der erzgebirgischen Verbindungsbahn für den Tract Riesa-Chemnitz, welcher auch in der gedruckten Denkschrift des Industrievereins für das Königreich Sachsen zu Chemnitz und Genossen bevorwortet wird.

Sie haben bereits ad pct. 1. soweit thunlich Berücksichtigung und hierdurch ihre Erledigung gefunden.

Dresden, den 6. August 1843.

Die erste und zweite Deputation der ersten Kammer.

Johann, Herzog zu Sachsen.	Hübler.
Albert von Carlowitz.	Schill, Referent.
D. Karl Friedrich Günther.	D. Crusius.
D. Johann Carl Gross.	Freiherr von Welck.
Friedrich Freiherr von Friesen.	von Watzdorf.

Separatvotum.

In der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 ist unter andern auch der Antrag enthalten, daß das Erzgebirge mit der zu erbauenden Eisenbahn nach Baiern, falls dasselbe nicht etwa ohnehin davon berührt werden sollte, durch eine Zweigeisenbahn in geeignete Verbindung gesetzt werden möge, und daß die Ausführung dieser Eisenbahnen zwar Privatgesellschaften zu überlassen, jedoch dabei Seiten des Staates nach Befinden durch Uebernahme eines im Voraus zu bestimmenden Antheils am Actienkapitale und sonst unter gewissen für angemessen erachteten Modalitäten mitzuwirken seyn werde.

Es ist also die Wichtigkeit einer Eisenbahnverbindung für das Erzgebirge nicht nur im Allgemeinen, sondern auch in der Maase anerkannt, daß man bei deren Ausführung selbst eine Mitwirkung des Staats beantragte.

Seit diesen Anträgen ist nun die Verbindung Sachsens mit den wichtigsten Eisenbahnen Deutschlands durch Verträge in solcher Weise sichergestellt worden, daß seine Bedürfnisse in Beziehung auf den Verkehr mit dem Auslande für fast vollkommen befriedigt anzusehen sind, indem nur noch nach einer Richtung hin, nach dem Westen, eine nähere Verbindung mit der projectirten thüringischen Eisenbahn bei Dürrenberg zu wünschen übrig bleibt. Es lassen sich nicht nur die Zeitpuncte berechnen, in welchen die beschlossenen Hauptbahnen für den Verkehr geöffnet werden können, sondern auch wenigstens mit ungefährer Gewißheit die Summen, welche nöthig seyn werden, um den großen Plan auszuführen und mit welchen der Staat sich zu betheiligen haben wird, um so großen mit Privatkräften allein nicht möglichen Unternehmungen zu Hülfe zu kommen.

Es bleibt, wenn dieselben vollständig zum Ende gebracht sind, oder wenigstens die Baue so vorgeschritten sind, daß an der gänzlichen Vollendung nicht mehr zu zweifeln ist, der Regierung und den Ständen nur noch zu erwägen übrig, auf welche Weise das Inland selbst, von den großen, Sachsen mit dem Auslande verbindenden Hauptbahnen am Besten Nutzen ziehen könne, welche bedeutende Städte und Gegenden des Inlandes man mit jenen Hauptbahnen in Verbindung zu bringen habe, und zwar auf welchen Tracten.

Für eine Verbindung des Erzgebirges mit der baierischen Eisenbahn haben sich bereits die Stände ausgesprochen, auch die Staatsregierung weist die Wichtigkeit einer solchen Verbindung in der Beilage zum hohen Decrete vom 8. Februar 1843, Seite 38 ff. mit gewichtigen Gründen nach und spricht sich Seite 48 ff. nach Erwägung aller Gründe für und wider dahin aus, daß es am Zweckmäßigsten seyn werde, eine Verbindung des Erzgebirges mit einer Hauptbahn nicht durch einen Anschluß an die baierische Eisenbahn, sondern durch eine Zweigbahn, welche von Chemnitz über Mitweida, Hartha und Döbeln nach Riesa geführt werden soll, in Ausführung zu bringen. Diese Bahn wird $9\frac{1}{2}$ Meile lang seyn, (Seite 53) soll mit einfachem Gleise 3,258,422 Thlr. 2 ngr. 6 pf. (Seite 42) nach Seite 57 aber 3,500,000 Thlr. — — kosten und ist von einer schon seit dem Jahre 1836 bestehenden Actiengesellschaft zu Chemnitz, welche bereits 3 Millionen Thaler gezeichnet und 3 % eingezahlt hat, (Seite 38) sehr dringend in Anregung gebracht und für diejenige Linie erklärt worden, auf welcher die Verbindung des Erzgebirges mit den ins Ausland führenden Bahnen am Vollkommensten hergestellt werde. (Seite 42.)

Eine andere Zweigbahn hält man zur Verbindung der Stadt Zittau und seiner gewerbreichen Umgegend mit der schlesischen Bahn bei Löbau für nöthig (Seite 37, 47, 56 und 57). Da jedoch die vereinigte erste und zweite Deputation für diese Zweigbahn eine Mitwirkung des Staates widerrathen und der Unterzeichnete diesem Gutachten beipflichtet, so kann diese hier ausser Betracht bleiben.

Derselbe ist nur in Ansehung einer Zweigbahn von Chemnitz nach Riesa anderer Ansicht, als die Bericht erstattenden Deputationen und erlaubt sich daher nur in dieser Beziehung die seinige mit folgenden Gründen zu entwickeln.

So nothwendig und gerecht es auch ist, daß man so viel als möglich allen Theilen des Inlandes die Möglichkeit verschaffe, von den das Land durchschneidenden Hauptbahnen Vortheil ziehen zu können, und so beachtenswerth auch die Rücksichten sind, welche man in dieser Beziehung grade dem Erzgebirge schuldig ist, so ist doch, wenn hierbei die Staatskassen selbst Opfer bringen sollen, ein großer Unterschied zu machen zwischen Eisenbahnen, welche das ganze Land und die Mittelpunete seines Handels und seiner Gewerbe mit dem Auslande verbinden, und zwischen solchen, welche nur einzelnen Städten und Gegenden zum Vortheil gereichen. Daß man Alles aufbieten müsse, kein Opfer scheuen dürfe, um die ersteren für das Land zu gewinnen, und sie in der möglichst kurzen Zeit herzustellen, weil sie über den Besitz des Handels, über den Antheil am Welthandel

entscheiden, ist zu sehr anerkannt, als daß es hierüber vieler Worte bedürfte. Anders aber und zwar wesentlich anders verhält es sich mit den Eisenbahnen für den Binnenverkehr, wie auch die Beilage zum Decrete Seite 46 im Allgemeinen anerkennt. In Ansehung ihrer bedarf es nicht eines so raschen Entschlusses, wie er oft nöthig ist, um die andern für das Land zu erlangen und zu gewinnen, nicht so großer Eile in der Ausführung, nicht eines so schnellen Erfassens günstiger Umstände, wie bei den andern. Sie bedürfen in der Regel keiner Unterstützung aus Staatskassen, ja es wäre in den meisten Fällen eine nicht zu rechtfertigende Begünstigung einzelner Landestheile auf Kosten anderer, wenn man für sie aus Staatskassen Opfer bringen wollte. Man hat in Ansehung ihrer, Zeit, die besten Tracte, die vortheilhaftesten Verbindungen auszusuchen, Erwägung und Beschluß hängen hier nur allein von Regierung, Ständen und Betheiligten desselben Landes ab, es gilt hier nicht einer andern Stadt und Gegend zuvorzukommen, ihr den Rang abzulaufen, ja die Regierung und Stände dürfen ein solches Streben sogar nicht einmal zugeben. Von sehr großem Einfluß auf derartige Beschlüsse wird allemal die Wirkung seyn, welche die ins Ausland führenden Hauptbahnen hervorbringen, man wird erst beobachten und abwarten müssen, welche Richtung Handel und Verkehr durch sie gewinnt, sie müssen also erst beendigt, und einige Zeit in Thätigkeit gewesen seyn, ehe man über diese Erfolge sicher urtheilen kann.

In diesem Betracht wird man einer Bahn von Zittau nach Löbau weit weniger als mancher andern den Namen einer blosen Binnenbahn beilegen können, da sie der schlesischen Hauptbahn den wichtigen Verkehr des Auslandes von einer andern Seite her zuführt und dadurch der genannten Hauptbahn und dem ganzen Inlande vielleicht sehr zu statten kommen würde.

Nicht zu leugnen ist es, und der Unterzeichnete verkennt es nicht, eben so wie frühere Ständeversammlungen es anerkannt haben, daß mehrere Theile des Erzgebirges, daß namentlich Chemnitz und andere Fabrikstädte als die Mittelpuncte der sächsischen Gewerbsthätigkeit zu betrachten sind, daß diese Puncte ebenso wie das ganze Land in einer sehr zu beachtenden Verbindung mit dem Auslande stehen, und daß daher dem ganzen Lande an der Erhaltung und Beförderung ihres Flores gelegen seyn muß. Deswegen haben auch schon die Stände von 1837 (Schrift vom 12. Juli 1837) und die Stände von 1840 (Schrift vom 20. Juni 1840) eine Verbindung des Erzgebirges und namentlich der Städte Zwickau und Chemnitz mit der leipzig-hofer Eisenbahn beantragt, und deßhalb scheint gerade in Ansehung des gewerbtreibenden Erzgebirges

eine Ausnahme von den in Ansehung der Binnenbahnen im Allgemeinen zu befolgenden Grundsätzen wohl gewissermaasen gerechtfertigt. Gewiß aber ist es, daß, wenn in den wiederholten ständischen Anträgen ein Anerkenntniß liegt, welches nicht zurückgenommen werden wird, und wenn die Stände für das Erzgebirge eine Mitwirkung aus Staatskassen gewünscht haben, man, um diesen Wunsch zu erfüllen, entweder den wohlfeilsten und kürzesten, oder aber jedenfalls denjenigen Weg zu wählen habe, welcher nicht blos der Stadt Chemnitz allein, sondern auch andern Theilen des Erzgebirgs die meisten Vortheile, und einen gleichen Antheil an dem Nutzen der Eisenbahnen zuwendet, durch welchen also der Zweck der Stände in der vollständigsten Maase erreicht werden kann. Ebenso gewiß ist es, daß in den früheren Anträgen der Stände, welche übrigens nicht eine Verbindung zwischen Chemnitz und Riesa, sondern eine Verbindung zwischen dem Gebirge und der baierischen Eisenbahn zum Zwecke hatten, eine Zeit nicht bestimmt war, bis zu welcher man jene Verbindung hergestellt zu sehen wünschte, daß man daher auch in Hinsicht auf die Zeit noch nicht fest gebunden ist und die gegebene Freiheit benutzen kann, um eine Wahl zu treffen, welche für diejenigen Landestheile, welchen man Rücksichten schuldig zu seyn glaubt, wahrhaft befriedigend ist. Ein zu schnell gefaßter, zu bald ausgeführter Entschluß könnte leicht später sehr bereut werden; wie oft hat man diese unerfreuliche Erfahrung bei verlegten Straßentracten machen müssen, und wieviel einflußreicher ist die Wahl eines Eisenbahntractes. Ist es rathsam, daß Regierung und Stände sich schon jetzt fest binden, wo sie noch alle Zeit zur ruhigen und gründlichen Erwägung haben, ist es rathsam, daß sie einen Beschluß fassen, welcher von einer künftigen Ständeversammlung wieder zurückgenommen werden, oder falls es dazu zu spät wäre, mit allem Rechte getadelt werden könnte, zumal da, wie (S. 42.) gesagt wird, eine Prüfung der, von der chemnitzer Gesellschaft für die chemnitz-riesaer Bahn unternommenen Vorarbeiten Seiten der Regierung noch nicht stattgefunden hat. In Ansehung der Stadt Zwickau werden die Wünsche der Stände in der nächsten Zeit erfüllt, mehrere grössere und kleinere Städte des Erzgebirgs und Voigtlandes werden von der höfer Eisenbahn entweder unmittelbar berührt, oder wenigstens durch ihre Nähe begünstigt, auch Chemnitz und manche andere, in seiner Nähe liegende gewerbreiche Städte werden von den Wohlthaten einer Eisenbahnverbindung nicht ausgeschlossen bleiben, sollte auch eine Eisenbahn nach Riesa nicht zu Stande kommen, sollte über diese von der dermaligen Ständeversammlung auch noch kein Beschluß gefaßt werden.

Müßte auch Chemnitz der so sehr gewünschten Eisenbahn nach Riesa

entbehren, und würde es (wie es die Stände früher beantragten) mit der baierischen Eisenbahn in Verbindung gesetzt, so dürfte es durch den ihm eröffneten freien Verkehr mit Leipzig, Nürnberg, Braunschweig, Magdeburg, Frankfurt am Main, mit der Nord- und Ostsee wohl vollständig befriediget seyn. Sollte der, S. 53 geltend gemachte Umweg von 17½ Meile nach Triest über Leipzig, Riesa und Dresden bei einer so großen Entfernung wirklich von so großer Erheblichkeit seyn, sollte er wohl in Anschlag kommen dürfen, wo es sich nur um die Fracht für das herbeizuschaffende Material handelt, und wichtig genug seyn, um die Wahl einer Linie zu rechtfertigen, welche vielleicht für Chemnitz die vortheilhafteste seyn kann, andern Landestheilen aber vielleicht gerechten Anlaß zu Klagen über Zurücksetzung giebt, und dem Lande jedenfalls mehr kostet, als eine Verbindung der Stadt Chemnitz mit der baierschen Eisenbahn. Hält man es einmal für nothwendig und gerecht, einer einzelnen Stadt, einer einzelnen Gegend eine Zweigbahn zu gewähren, ja ihr mit Mitteln des Staats zu Hülfe zu kommen, so muß dieß wenigstens auf dem kürzesten, auf dem wohlfeilsten Wege geschehen. Und allemal ist die Linie Chemnitz-Zwickau um 3½ Meile kürzer und 1 Million wohlfeiler, als die Linie Chemnitz-Riesa; erstere verdient also, wenn sich nicht eine noch zweckmäßigere Linie finden sollte, schon deßwegen den Vorzug. Die erstere berührt mehr gebirgische Städte und Gegenden, mehr Fabrikstädte als die letztere, welche gerade nur zu der einzigen gebirgischen Stadt Chemnitz unmittelbar führt, die erstere ist daher jedenfalls mehr eine gebirgische Zweigbahn zu nennen, als die letztere, sie ist eigentlich diejenige, welche die Stände früher zweimal gewünscht und in Antrag gebracht haben. Tritt bei Zweigbahnen für das Inland die Nothwendigkeit, auf die Besitzer von Grund und Boden, auf die Steuerpflichtigen, auf andere Landestheile Rücksicht zu nehmen, doppelt hervor, und mag auch zugegeben werden, daß für das Gebirge trotz aller dieser Rücksichten eine Zweigbahn nothwendig und eine Mitwirkung des Staats dabei zu rechtfertigen sey, so kommt doch bei der Linie Chemnitz-Riesa noch ein Umstand in Betracht, welcher sie widerrathen muß. Diese Linie soll nämlich eine Zweigbahn werden, sie wird aber bald aufhören, es zu seyn. Ist sie einmal gebaut, so wird es schwer seyn, dem Drange nach einer Eisenbahn von Chemnitz-Zwickau zu widerstehen, man wird so oft wiederholen, daß Chemnitz-Riesa nicht eine gebirgische Eisenbahn sey, nicht diejenige Verbindung, welche die Stände in in Antrag gebracht haben, daß Regierung und Stände am Ende nachzugeben genöthigt seyn werden. Ist ferner die Linie Jüterbogk-Riesa gebaut, was ja S. 44 selbst für höchst wünschenswerth erklärt und als ein Bau bezeichnet wird, zu welchem es über kurz oder lang doch kommen müsse, und was auch die Adresse

vom 30. Juni 1842. ebenfalls als nahe bevorstehend geltend macht, so hört die Linie Chemnitz-Riesa auf, eine Zweigbahn zu seyn, sie wird für die baiersche Eisenbahn zu einer wirklichen Parallelbahn. Parallelbahnen zu bauen aber ist Sachsen, sind seine Staatskassen und seine Steuerpflichtigen nicht reich genug, zu Parallelbahnen den Grund und Boden im Wege der Expropriation abtreten zu lassen, können die Stände schwerlich verantworten. Der große Verkehr von der Ostsee nach Baiern und der Schweiz erhält durch die baiersche Eisenbahn seinen Weg, eine zweite Bahn durch Sachsen für denselben Verkehr vorzubereiten kann nicht verlangt werden, und dürfte jetzt wenigstens jedenfalls zu zeitig seyn.

Der Unterzeichnete sieht sich daher besonders aus zwei Gründen veranlaßt, die Bahn von Chemnitz nach Riesa zu widerrathen. Soll sie eine Zweigbahn seyn, oder vielmehr, will man eine solche für Chemnitz und das Gebirge haben, so muß wenigstens noch einmal gründlich und mit allen Rücksichten untersucht werden, welche Linie die richtige, vortheilhafteste und wohlfeilste sey, um das Erzgebirge und Chemnitz zu befriedigen, und ob nicht eine Bahn zu finden sey, welche im Anschluß an die baierische Bahn oder auch an die Elbe einer grösseren Menge gebirgischer Städte und Gegenden zum Vortheil gereiche, als die Linie Chemnitz-Riesa, welche Linie weder die befriedigendste, noch auch die kürzeste, noch auch die wohlfeilste ist. Soll die genannte Bahn aber zu einer Parallelbahn werden, und das wird sie über kurz oder lang unvermeidlich, so ist sie schlechterdings zu widerrathen. Der eine Grund ist also nur dilatorisch, der andere aber peremtorisch.

Der große Plan, welcher den Ständen dermalen vorgelegt ist, wird die Kräfte des Landes und der Privaten, die Mittel der Staatskassen und der Steuerpflichtigen hinlänglich in Anspruch nehmen, es handelt sich um die Aufbringung von 14 bis 15 Millionen und um eine Beihülfe aus Staatskassen von $5\frac{1}{2}$ Millionen, jährlich aber auf 9 Jahre hintereinander um einen Bedarf von 600,000 Thlr. — —. Noch aber ist es keineswegs gewiß, ob der Staat mit der auf so hoch berechneten Beitragssumme auskommen, ob die Geneigtheit zur Actienzeichnung nicht noch mehr abnehmen werde, was die Staatsregierung S. 58 selbst zu fürchten scheint; ob nicht vielleicht eine bedeutende Ueberschreitung der jetzigen Bauanschläge eintreten werde. Es scheint daher jetzt weder unvermeidlich nothwendig, noch auch rathsam, daß die Stände, indem sie zu so ausserordentlichen Anstrengungen ihre Zustimmung geben, auch noch sofort einwilligen, daß eine Bahn in das System mit aufgenommen werde, gegen welche doch noch so mancher erhebliche Einwand zulässig ist? Sollte es mit diesem Entschluß nicht noch Zeit haben bis zum nächsten Landtage, wo man über

Vieles klarer sehen wird, wo man die zu wählenden Linien noch einmal erwogen und untersucht haben wird, wo man wissen wird, wie die Zeichnung zu den 2 oder 3 großen ausländischen Eisenbahnen von statten gegangen ist, und ob der Staat mit der Beihülfe, zu welcher er mit Zustimmung der Stände entschlossen ist, dem Bedürfnisse genügen werde, wo man wenigstens einige Erfahrung gemacht haben wird, wie sich das neue Grundsteuersystem bewährt und ob es nicht thunlich und nothwendig sey, den Unterthanen einen Erlaß an der Grundsteuer zu gewähren? Ein so kurzer Aufschub in einer für das Inland so wichtigen Frage kann für das Erzgebirge und für Chemnitz unmöglich von verderblichen Folgen seyn, während ein einmal begangener Mißgriff nicht wieder gut zu machen ist, und eine einmal angefangene Eisenbahn einen sichern Verlust hervorbringen muß. Der Unterzeichnete beantragt daher,

über die Erbauung einer Eisenbahn von Chemnitz nach Riesa bei gegenwärtigem Landtage keinen Beschluß zu fassen, die Staatsregierung aber zu ersuchen, den Ständen beim nächsten Landtage einen Plan vorzulegen, mittelst dessen das Erzgebirge mit einer der in das Ausland führenden Eisenbahnen durch eine Zweigeisenbahn in die geeignetste Verbindung gesetzt werden könne.

Dresden, den 7. August 1843.

Freiherr von Friesen.

XI.

Decret an die Stände,

den mit der Königl. preussischen Regierung wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden abgeschlossenen Staatsvertrag betreffend.

Eingegangen bei der zweiten Kammer den 1. August 1843.

Den getreuen Ständen ist aus der Beilage zum Decrete vom 8. Februar d. J., die Eisenbahnangelegenheit betreffend, bekannt, daß bis dahin zu einer vertragsmäßigen Vereinbarung mit der Königlich preussischen Regierung über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Schlesien noch nicht zu gelangen gewesen war.

Nachdem sich jedoch, in Folge fernerweiter Diesseitiger Anträge, die Königlich preussische Regierung neuerdings zu Eröffnung einer Verhandlung wegen einer Eisenbahn von Breslau nach Dresden und der in dieser Beziehung einer gegenseitigen Verständigung bedürftigen Puncte bereit erklärt und zu dem Ende die Absendung eines Beauftragten nach Berlin anheim gestellt hatte, so ist dieser Einladung entsprochen und hierauf unter dem 24. vorigen Monats von den beiderseitigen Bevollmächtigten der hier in Abschrift beiliegende Vertrag abgeschlossen und unterzeichnet worden.

Nach Artikel 1. desselben haben beide Regierungen die Verpflichtung übernommen, für Herstellung einer Eisenbahn von Breslau nach Dresden, in der Richtung über Görlitz, Löbau und Bautzen, durch die deßhalb theils schon bestehenden, theils noch zu bildenden Eisenbahngesellschaften Fürsorge zu treffen. Es ist aber dabei zugleich bestimmt worden, daß die Eisenbahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach Görlitz, einschließlich des innerhalb des Königlich preussischen Gebiets gelegenen Theils derselben, durch die im Königreiche Sachsen zu errichtende Gesellschaft ungetheilt als ein Ganzes zur Ausführung gebracht werden soll.

Der unter **A.** beifolgende Aufsatz enthält eine Darstellung der diesem letzteren Anverlangen Königlich preussischer Seits untergelegten Gründe, so wie der Erwägungen, welche es nach Lage der Sache unvermeidlich haben erscheinen lassen, auf dasselbe Diesseits einzugehen.

Wenn jedoch der Bau einer auf fremdem Gebiete gelegenen Bahnstrecke in dem den Ständen mit dem Decrete vom 8. Februar d. J. zugegangenen Plane des sächsischen Eisenbahnsystems nicht vorgesehen ist, die Uebernahme desselben mithin als eine Erweiterung jenes Plans erscheint, welche entsprechende Verbindlichkeiten für die Staatskasse nach sich zieht, so finden Se. Königliche Majestät für angemessen, bevor Sie dem abgeschlossenen Vertrage die Ratification ertheilen, über diesen Punct die Erklärung der Ständeversammlung zu vernehmen.

Indem Sie daher der Abgabe derselben mit der, durch die Umstände gebotenen Beschleunigung entgegen sehen, verbleiben Sie den getreuen Ständen in Huld und Gnaden jeder Zeit wohl beigethan.

Gegeben zu Pillnitz, den 1. August 1843.

Friedrich August.

LS

Eduard Gottlob Nostitz und Jänckendorf.

Vertrag

zwischen Sachsen und Preussen,

die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden betreffend.

Se. Majestät der König von Sachsen und Se. Majestät der König von Preussen, von dem übereinstimmenden Wunsche geleitet, durch Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen den Städten Breslau und Dresden Allerhöchst-Ihren Unterthanen die Vortheile zuzuwenden, welche von einer weiteren Entwickelung des Eisenbahnsystems zwischen Allerhöchst-Ihren Staaten für die Belebung und Beförderung des Verkehrs zu erwarten sind, haben zum Zweck der Vereinigung über ein solches Unternehmen und behufs der Feststellung der sich darauf beziehenden Verhältnisse Bevollmächtigte ernannt, und zwar:

Seine Majestät der König von Sachsen:

Allerhöchst-Ihren geheimen Regierungsrath
Karl Ludwig Kohlschütter,
Ritter des herzoglich Sachsen-Ernestinischen Hausordens 3r Classe ꝛc.

Seine Majestät der König von Preussen:

Allerhöchst-Ihren geheimen Oberfinanzrath
Adolf von Pommer-Esche,
Ritter des königlich preuß. rothen Adlerordens 3r Classe mit der Schleife ꝛc.

und

Allerhöchst-Ihren geheimen Legationsrath
Carl Ludwig Gustav Borck,
Ritter des königlich preuß. rothen Adlerordens 3r Classe mit der Schleife ꝛc.

welche, nach vorhergegangener Verhandlung unter dem Vorbehalte der Ratification, über folgende Puncte übereingekommen sind.

Art. 1.

Die Königlich sächsische und die Königlich preussische Regierung verpflichten sich gegenseitig für die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden zum Anschlusse an die von Dresden nach Leipzig führende Sorge zu tragen und zwar in der Art, daß einerseits von der niederschlesisch-märkischen Eisenbahngesellschaft in Verbindung mit der von ihr zu erbauenden Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. O. eine Anschlußbahn nach Görlitz angelegt, andererseits der Bau einer Eisenbahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach Görlitz, einschließlich des innerhalb des Königlich preussischen Gebiets gelegenen Theile derselben durch die im Königreiche Sachsen zu errichtende Gesellschaft ungetheilt als ein Ganzes zur Ausführung gebracht werden soll.

Art. 2.

Die von den beiderseitigen Gesellschaften herzustellenden Eisenbahnen sollen bei Görlitz sich unmittelbar aneinander anschliessen, auch eines Theils mit der breslau-frankfurter, anderntheils mit der dresden-leipziger Eisenbahn in unmittelbare Verbindung gebracht werden, dergestalt, daß die Transportmittel der verschiedenen Bahnen zwischen Breslau und Leipzig, ohne Unterbrechung von der einen auf die andere übergehen können.

Zur Sicherung dieses Zweckes werden die hohen contrahirenden Regierungen darauf Bedacht nehmen, daß die Construction sowohl der Bahn selbst als der Transportmittel nach möglichst übereinstimmenden Grundsätzen und Verhältnissen erfolge.

Insbesondere soll die Spurweite in Uebereinstimmung mit der in den beiderseitigen Staatsgebieten bei den übrigen Eisenbahnen angenommenen Spurweite überall gleichmäßig 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. Maases im Lichten der Schienen betragen.

In Ansehung des Bahnhofes bei Görlitz ist man übereingekommen, daß eine jede der beiden Gesellschaften einen solchen für ihre Rechnung anzulegen habe, insofern man sich nicht über die Anlegung eines gemeinschaftlichen Bahnhofs verständigen sollte.

Die hohen contrahirenden Regierungen behalten sich vor, über die Ausführung der in diesem Artikel enthaltenen Bestimmungen durch technische Commissarien, deren Zusammentritt erfolgen soll, sobald der Stand der Vorarbeiten auf beiden Seiten dieß gestattet, die nähere Verabredung treffen zu lassen.

Art. 3.

Der Bau der im Art. 1. gedachten Anschlußbahn nach Görlitz, so wie der von Dresden dorthin führenden Bahn soll von den beiderseitigen Gesellschaften längstens innerhalb eines Zeitraumes von Vier Jahren vom Abschlusse des gegenwärtigen Vertrages an gerechnet zur Ausführung gebracht und thunlichst so gefördert werden, daß der Betrieb gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. O. beginnen könne.

Art. 4.

Die hohen contrahirenden Regierungen wollen nach näherer Verständigung unter einander dafür Sorge tragen, daß bei Feststellung der Fahrpläne das Ineinandergreifen der Fahrten auf den verschiedenen Bahnen zwischen Breslau und Leipzig gesichert und die Fahrten jedenfalls so eingerichtet werden, daß von Breslau bis Leipzig und in entgegengesetzter Richtung von Leipzig bis Breslau täglich wenigstens einmal eine zusammenhängende Beförderung ohne Aufenthalt auf den Stationen, soweit solcher nicht durch die Natur des Betriebs bedingt wird, stattfinde.

Art. 5.

Es wird beiderseits darauf Bedacht genommen werden, bei dem zu erlassenden Bahnpolizeireglement von möglichst übereinstimmenden Grundsätzen auszugehen, auch auf Gleichmäßigkeit in den innern Betriebs-Einrichtungen beider Unternehmungen thunlichst hinzuwirken.

Art. 6.

In Ansehung der Fahrpreise werden die hohen contrahirenden Regierungen zu ermitteln suchen, daß dieselben für die Anschlußbahn nach Görlitz und für die von Dresden dorthin führende Bahn gleichmäßig bestimmt und mit dem für die niederschlesisch-märkische Eisenbahn festzustellenden Tarife thunlichst in Einklang gebracht werden, insoweit nicht durch die Verschiedenheit der Betriebsverhältnisse ein Anderes bedingt wird. In keinem Falle sollen dieselben auf einen höhern Reinertrag als Zehn Procent des Anlagekapitals berechnet werden.

Art. 7.

Zwischen den beiderseitigen Unterthanen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des

andern Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden.

Art. 8.

Die Königlich sächsische und die Königlich preussische Regierung verpflichten sich, Fürsorge zu treffen und die beiderseitigen Eisenbahngesellschaften dazu anzuhalten, daß, wenn in Folge etwaniger Bundesbeschlüsse oder anderer ausserordentlicher Umstände grössere Truppenbewegungen in der Richtung der im Art. 1. genannten Eisenbahnen stattfinden sollten, für diese, und für Sendungen von Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, so wie Militaireffecten jeglicher Art, insoweit solche Sendungen zur Beförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind, nöthigen Falles auch ausserordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern die sonst vorhandenen Transportmittel der Gesellschaft benutzt werden.

Den Militairverwaltungen der contrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten nöthigen Falls auch eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahngesellschaften nur ein mäßiges Bahngeld entrichtet. Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Gesellschaft statt, so wird solche nach billig mäßigen Sätzen besonders vergütet.

Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnisse, so wie für Militaireffecten jeglicher Art soll in den obengedachten Fällen kein Unterschied zwischen den beiderseitigen Regierungen gemacht, und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen die betreffende Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke zu entrichten haben würde.

Die hohen contrahirenden Regierungen sind übrigens gegenseitig darüber einverstanden, daß einer jeden auf der Eisenbahn von Breslau über Dresden nach Leipzig und Magdeburg, so wie in entgegengesetzter Richtung durch das Gebiet des andern Theils zu bewirkenden Truppensendung die herkömmliche Anzeige und Vernehmung mit der betheiligten Regierung binnen angemessener Frist vorausgehen müsse.

Art. 9.

In Betreff der Postverhältnisse ist man übereingekommen, daß den Königlich preussischen Postsendungen jeglicher Art, sie mögen in Briefen, Geldern oder Paketen bestehen, welche mit Benutzung der Eisenbahn zwischen Dresden und Görlitz, von Görlitz ab oder nach Görlitz durch das Königlich sächsische Gebiet gehen können, der ungehinderte Transit durch das Königreich Sachsen sowohl nach und aus preussischen Provinzen, als auch nach und aus andern Staaten gegen Entrichtung angemessener Transitvergütungen an die Königlich sächsische Postkasse so lange gewährt werde, als der Postbetrieb auf der in Rede stehenden Eisenbahn stattfindet.

Ueber die Höhe dieser an die Königlich sächsische Postkasse zu entrichtenden Transitvergütungen, so wie über die Veränderungen, welche nach Eröffnung der Eisenbahn von Dresden nach Görlitz in Beziehung auf die gegenseitigen Posteinrichtungen sich als nothwendig darstellen, ist unter dem heutigen Tage zwischen den Postverwaltungen beider Staaten eine besondere Uebereinkunft getroffen worden, welche als ein integrirender Theil des gegenwärtigen Vertrages zu betrachten ist.

Art. 10.

Rücksichtlich der nach Art. 1. von der sächsischen Eisenbahngesellschaft auszuführenden Strecke innerhalb des Königlich preussischen Gebiets von der Landesgrenze ab bis Görlitz sollen die Bestimmungen des Königlich preussischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 zur Anwendung kommen, insofern nicht der Umstand, daß diese Bahnstrecke mit dem im Königlich sächsischen Gebiete gelegenen Haupttheile der nach Dresden führenden Eisenbahn ein Ganzes ausmacht, und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, zu Abweichungen davon Anlaß giebt.

Demzufolge ist man übereingekommen, daß die Bestimmungen in den §§ 1. 2. 3. 6. 21. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 37. 38. 39. 40. 41. 47. und 48. des in Bezug genommenen Gesetzes vom 3. November 1838 rücksichtlich der mehrerwähnten, im preussischen Gebiete gelegenen Bahnstrecke ausser Anwendung bleiben.

Wegen der sonst nöthigen Abweichungen hat man sich dagegen über folgende Puncte vereinigt.

Art. 11.

(Zu § 4. des Gesetzes.)

So wie die Vorarbeiten für den innerhalb des Königlich sächsischen Ge-

biets gelegenen Theil der im Art. 1. bezeichneten Eisenbahn unter Leitung der Königlich sächsischen Regierung ausgeführt werden, so wird dieselbe auch die Vorarbeiten für die Strecke innerhalb des Königlich preussischen Gebiets von der Landesgrenze ab bis Görlitz unter Ihrer Leitung bewirken lassen, wobei von den Königlich preussischen Behörden die für deren ungestörten Fortgang nöthige Unterstützung gewährt werden soll.

Die Bahnlinie und der Bauplan werden demnächst im gegenseitigen Einverständnisse der hohen contrahirenden Regierungen festgestellt werden.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen ist man darüber einverstanden, daß die von der Königlich sächsischen Regierung zu veranlassende Prüfung genüge und eine Genehmigung Seitens der Königlich preussischen Regierung nicht erforderlich sey.

Art. 12.

(Zu § 23. des Gesetzes.)

Wegen der zur Sicherung des Betriebes Königlich preussischer Seits zu erlassenden polizeilichen Vorschriften soll weitere Vereinbarung getroffen und dabei das Bahnpolizeireglement für den dem Königreiche Sachsen angehörigen Theil der Bahn thunlichst zum Grunde gelegt werden.

Art. 13.

(Zu § 36. des Gesetzes.)

Mit Rücksicht auf die im Art. 1. getroffene Verabredung, wonach der Bau der Eisenbahn von Dresden bis Görlitz einschließlich der innerhalb des Königlich preussischen Gebiets gelegenen Strecke von der Landesgrenze ab bis Görlitz von der sächsischen Eisenbahngesellschaft auszuführen ist, leistet die Königlich preussische Postverwaltung zu Gunsten der Königlich sächsischen Postverwaltung für die obengedachte Bahnstrecke auf die Ausübung aller derjenigen Vorrechte und Befugnisse Verzicht, welche derselben den preussischen Eisenbahngesellschaften gegenüber gesetzlich zustehen, dergestalt, daß es der Königlich sächsischen Regierung überlassen bleibt, das Verhältniß der dortigen Postanstalt zu der Eisenbahngesellschaft hinsichtlich jener Bahnstrecke nach eigenem Gutdünken zu ordnen.

Art. 14.

(Zu § 42. des Gesetzes.)

Die Königlich preussische Regierung behält sich das Recht vor, die in Rede stehende, innerhalb Ihres Gebiets gelegene Bahnstrecke, nebst allem zu der Bahn

selbst zu rechnenden Zubehör, nach Verlauf von Dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn, in Folge einer mindestens zwei Jahre vorher zu machenden Ankündigung, jeder Zeit gegen Erstattung des Anlagekapitals zu erwerben, in welchem Falle, Behufs der Sicherung eines ferneren zusammenhängenden Betriebes der Bahn zwischen Dresden und Görlitz besondere Verabredungen getroffen werden sollen.

Insofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben sollte, soll von dem ursprünglichen Anlagekapital, nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Procentsatze, ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Art. 15.

(Zu § 45. des Gesetzes.)

Für den Fall, daß von Seiten der Königl. preussischen Regierung der Anschluß von Seitenbahnen für angemessen erachtet würde, wird die Königlich sächsische Regierung der dortigen Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung auferlegen, solchen nicht nur geschehen zu lassen, sondern auch die auf diesen Seitenbahnen gangbaren Bahnwagen am Anschlußpuncte zur Weiterbeförderung zu übernehmen und dahin zurückzuführen.

Art. 16.

(Zum § 49. des Gesetzes.)

Sollte die Königlich preussische Regierung sich bestimmt finden, die in dem mehrerwähnten Gesetze vom 3. November 1838 enthaltenen Bestimmungen durch neue Anordnungen zu ergänzen, oder abzuändern und nach Umständen denselben ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen, so behalten beide Regierungen sich vor, sich darüber näher zu vereinigen, inwieweit dergleichen Abänderungen und Ergänzungen oder auch neue Bestimmungen auf die in Rede stehende Bahnstrecke zur Anwendung zu bringen seyn werden.

Art. 17.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in Rede stehenden Bahnstrecke, soweit sie das Königlich preussische Gebiet berührt, der Krone Preussen ausschließlich vorbehalten.

Da demnach den Königlich preussischen Behörden die Competenz zur Untersuchung und Bestrafung aller innerhalb des Königlich preussischen Gebiets vor-

kommenden, die Bahnanlage oder den Transport auf derselben betreffenden Polizei- und Criminalvergehen zusteht, so wird von der Königlich sächsischen Regierung die Vollstreckung der Straferkenntnisse nach Maasgabe der unterm 14. October / 29. November 1839 abgeschlossenen Convention zugesichert.

Die Königlich sächsische Regierung erklärt sich damit einverstanden, daß die dortige Eisenbahngesellschaft wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Eisenbahnanlage auf preussischem Gebiete oder des Betriebes derselben gegen sie erhoben werden möchten, sich der Königlich preussischen Gerichtsbarkeit und den Königlich preussischen Gesetzen zu unterwerfen habe.

Art. 18.

Für den Fall, daß die Königlich sächsische Regierung veranlaßt seyn sollte, das Eigenthum der Eisenbahn von Dresden nach Görlitz früher oder später selbst zu erwerben und den Betrieb auf selbiger für eigene Rechnung zu übernehmen, wird alsdann über die mit Rücksicht auf dieses veränderte Verhältniß sich als nothwendig oder wünschenswerth ergebende Modification der in den Artikeln 10. bis 17. enthaltenen Verabredungen eine weitere Verständigung zwischen den hohen contrahirenden Regierungen stattfinden.

Art. 19.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifications-Urkunden sobald als möglich, spätestens aber binnen Sechs Wochen bewirkt werden.

Deß zu Urkund ist derselbe von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 24. Juli 1843.

Carl Ludwig Kohlschütter. (LS)

Adolf v. Pommer-Esche. (LS)

Carl Ludwig Gustav Borck. (LS)

A.

In der Beilage zum Allerhöchsten Decrete vom 8. Februar dieses Jahres, die Eisenbahnangelegenheit betreffend, ist Seite 34 f. der Verhandlungen gedacht, welche in Beziehung auf eine Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Schlesien mit der Königl. preussischen Regierung bis dahin stattgefunden hatten. Gewährten hiernach zwar die letzten, von Berlin aus geschehenen Eröffnungen die Hoffnung, daß man bei Ausführung der in dem allgemeinen Plane des preussischen Eisenbahnsystems inbegriffenen Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. d. O. zugleich auf eine Abzweigung dieser Bahn nach der sächsischen Grenze zu Bedacht nehmen werde, so fehlte es doch dafür an bestimmten Garantien und die Bemühungen der hiesigen Regierung mußten daher fortwährend auf Erzielung einer vertragsmäßigen Vereinbarung mit dem Königl. preussischen Gouvernement über die fragliche Eisenbahnverbindung gerichtet seyn.

Die Lage der Sache gestaltete sich bald noch dringender, als auf zuverlässigem Wege bekannt wurde, daß man sich in Berlin einem Plane zuzuwenden anfange, welcher, wenn er weiter verfolgt worden wäre, und Consistenz erlangt hätte, das oberlausitzer Eisenbahnunternehmen leicht für immer vereitelt haben würde. Derselbe bestand nämlich darin, anstatt der Linie über Görlitz, Löbau und Bautzen und vielmehr mit gänzlicher Ausschliessung der nurgenannten Orte, so wie der sächsischen Oberlausitz überhaupt, eine Eisenbahnlinie von Breslau über Bunzlau, Rothenburg und Hoyerswerda, bis gegen Elsterwerda oder Liebenwerda zu ziehen, während sächsischer Seits von Riesa, preussischer Seits von Jüterbogk aus eine Eisenbahn nach dem gemeinschaftlichen Knotenpuncte zwischen Elsterwerda und Liebenwerda geführt würde. Zu Empfehlung dieses Projects wurden hauptsächlich die viel geringeren Terrainschwierigkeiten, denen man auf jener Linie im Gegensatze zu der andern über Görlitz 2c. begegnen werde, dann der Umstand geltend gemacht, daß dadurch der doppelte Zweck erreicht werde, Breslau mit Leipzig und Berlin mit Dresden auf dem kürzesten Wege zu verbinden, während für eine, mindestens nicht kostspieligere Verbindung zwischen Breslau und Berlin ebenfalls gesorgt wäre und die Bahn von Breslau nach Frankfurt a. d. O. ganz entbehrlich werden würde.

Es leuchtete sofort ein, daß dieser Plan dem sächsischen Landesinteresse in keiner Weise zusagen konnte, indem dadurch der wichtige Zweck, durch den Bahnzug nach Schlesien zugleich die Oberlausitz und den angrenzenden Theil des meißner Kreises mit der Hauptstadt, dem Elbstrome und dem Meßplatze Leipzig zu verbinden und den seit Jahrhunderten bestehenden Straßenzug zu erhalten, ganz in den Hintergrund gedrängt, jener Landestheil vielmehr vollständig isolirt wurde. Die Regierung mußte sich daher aufgefordert finden, demselben mit aller Entschiedenheit entgegenzutreten und es geschah dieß unter Hinweisung auf die frühern wiederholten Erklärungen der preussischen Regierung, worin sie sich für die Bahnführung von Bunzlau über Görlitz nach Dresden beifällig ausgesprochen hatte, so wie unter bestimmter Erneuerung des Antrags auf demnächstigen Abschluß eines die Ausführung des Unternehmens definitiv sicherstellenden Staatsvertrags.

Diese Schritte hatten den gewünschten Erfolg. Denn nicht nur fand die Verbindung Schlesiens mit Sachsens bei den vom preussischen Finanzministerium bald darauf festgestellten und unter dem 7. Mai dieses Jahres veröffentlichten Grundlagen für die Bildung einer niederschlesisch-märkischen Eisenbahngesellschaft insofern Berücksichtigung, als der Gesellschaft im § 19. des Plans für den Fall, daß sie nach erfolgter Verständigung mit der Königl. sächsischen Regierung beschliessen sollte, das Unternehmen auf die Herstellung einer Eisenbahn nach der sächsischen Grenze auszudehnen, theils für die Ausführung dieser Bahn der Vorzug vor andern Unternehmungen zugesichert, theils ihr aber auch die Verpflichtung auferlegt wurde, wenn der Staat es verlangen sollte, das Unternehmen auf die Ausführung dieser Anschlußbahn auszudehnen, dergestalt, daß solche alsdann einen integrirenden Theil der ganzen Unternehmung bilde; sondern die Königl. preussische Regierung erklärte auch gleichzeitig ihre Bereitwilligkeit, sich mit der Diesseitigen Regierung über die bei Herstellung einer Seitenverbindung von Breslau nach Dresden einer gegenseitigen Vereinbarung bedürftigen Puncte näher zu verständigen und deßhalb sofort in Verhandlung zu treten, zu welchem Behufe die Absendung eines Commissarius nach Berlin beantragt wurde.

Die Regierung hat nicht gesäumt, dieser Aufforderung durch Abordnung eines Bevollmächtigten Folge zu geben, zwischen welchem und den ernannten Königl. preussischen Commissarien die Verhandlungen alsbald eröffnet worden sind.

Die hierbei Königl. preussischer Seits gemachten Propositionen waren zwar im Allgemeinen den hiesigen Wünschen und Ansichten entsprechend, indem die Richtung der anzulegenden Eisenbahn über Görlitz, Löbau

und Bautzen nicht weiter in Frage gestellt wurde und die daran geknüpfte Voraussetzung einer unmittelbaren Verbindung dieser Bahn mit der Eisenbahn von Dresden nach Leipzig keine Schwierigkeiten darbot. Sie enthielten aber zugleich die Diesseits nicht erwartete und in mehrfacher Hinsicht unerwünschte Bedingung, daß die von der Königl. sächsischen Regierung zu concessionirende Eisenbahngesellschaft den Bau der Bahn von Dresden bis Görlitz, einschließlich der auf preussischem Gebiete gelegenen Strecke zu übernehmen habe, indem man sich preussischer Seits lediglich anheischig machen könne, durch die jenseitige Eisenbahngesellschaft eine Anschlußbahn von einem noch zu bestimmenden Puncte der breslau-frankfurter Bahn aus bis Görlitz entgegenführen zu lassen.

Die Gründe dieses Antrags waren theils aus dem Interesse der beiderseitigen Unternehmungen selbst, theils aus Finanzrücksichten entlehnt.

In ersterer Hinsicht wurde darauf aufmerksam gemacht, daß es nach den obwaltenden Verhältnissen und nach der Natur des Eisenbahnbetriebes sich keinen Falls empfehlen würde, den Betrieb der Eisenbahn zwischen Dresden und Görlitz dergestalt in zwei Theile zu sondern, daß die Landesgrenze für denselben einen Abschnitt bildete, da hierfür zweckmäßiger Weise ein grösserer Verkehrspunct, wie er sich in Görlitz darbiete, zu wählen sey. Sey aber hiernach davon auszugehen, daß der Betrieb der ganzen Bahn, von Dresden bis nach Görlitz hin, in einer Hand bleibe und von der sächsischen Gesellschaft übernommen werde, so scheine die Rücksicht, daß ein Verhältniß, wonach der einen Gesellschaft der Bau, einer andern aber der Betrieb der Bahn zufiele, leicht zu Collisionen Anlaß geben und eine, beide Theile zufrieden stellende, Wahrnehmung und Ausgleichung ihrer gegenseitigen Interessen mit großen Schwierigkeiten verbunden seyn würde, von selbst auf den Ausweg hinzuführen, daß auch der Bau in die Hand der sächsischen Gesellschaft gegeben und demgemäs ihr Unternehmen auf die Bahn von Dresden nach Görlitz als ein Ganzes gerichtet werde.

Vom finanziellen Standpuncte aus habe ferner die Königlich preussische Regierung, bei der Beträchtlichkeit der für das projectirte große Eisenbahnsystem erforderlichen Geldmittel sich die Regel stellen müssen, daß die Unterstützung und Betheiligung des Staats zuvörderst auf die Herstellung der großen Hauptlinien für die innere Landescommunication beschränkt und der Ausbau der daran sich anschliessenden weiteren Verbindungen vorerst der Zukunft vorbehalten bleibe. Demgemäs habe auch zunächst nur die Eisenbahnverbindung von Breslau nach Berlin ins Auge gefaßt werden können, ohne die Abzweigung

nach der sächsischen Grenze auf Dresden in das Unternehmen mit einzuschliessen. Finde nun auch die Königlich preussische Regierung in dem lebhaften Interesse, welches Königlich sächsischer Seits für die sofortige Ausführung der Verbindung von Breslau und Dresden an den Tag gelegt werde, einen bestimmenden Beweggrund, für diese Bahn von obiger Regel eine Ausnahme zu machen, und wolle sie sogar sofort auf die von der sächsischen Regierung gewünschte Richtung von Dresden über Bautzen, Löbau und Görlitz u. s. w., ungeachtet ihrer großen Kostspieligkeit, eingehen, ohne die eingeleiteten Terrain-Untersuchungen wegen Ermittelung einer minder kostspieligen Linie, wie sie sich allem Anscheine nach würde auffinden lassen, zu verfolgen, so sey doch diese Willfährigkeit gegen die diesseitigen Wünsche in beiderlei Beziehung an die unerläßliche Voraussetzung gebunden, daß es sich dabei nicht um zu beträchtliche Opfer für die jenseitige Staatskasse handle und die Aufwendungen für die fragliche Seitenverbindung nicht unverhältnißmäßig gesteigert würden. Eben diese Rücksicht gestattete aber der Königlich preussischen Regierung nicht, die von ihr rücksichtlich der sächsischen Anschlußbahn der betreffenden Eisenbahngesellschaft gegenüber zu übernehmenden Verbindlichkeiten weiter als auf die Entgegenführung derselben bis Görlitz auszudehnen.

Diesseits ließ sich keinen Augenblick verkennen, daß man sich durch das Eingehen auf dieses, von der Königlich preussischen Regierung gestellte Ansinnen einer in mehrfacher Hinsicht lästigen und unerwünschten Verpflichtung unterziehe. Da die Entfernung von der Landesgrenze bis Görlitz zwei Postmeilen beträgt und das Terrain auf dieser Strecke zu den schwierigeren gehört, so wurde mit der Ausdehnung des Unternehmens jenseits der Landesgrenze eine namhafte Erhöhung des Anlagekapitals der oberlausitzer Eisenbahn in Aussicht gestellt, wodurch sich, abgesehen von den Schwierigkeiten, die daraus für die Bildung der Actiengesellschaft selbst entstehen konnten, auch die antheiligen Zuschüsse und sonstigen Verbindlichkeiten der Staatskasse verhältnißmäßig steigerten. Wollte man sich aber selbst über diese finanziellen Rücksichten hinwegsetzen, so traten von der politischen Seite nicht minder erhebliche Bedenken hervor, indem durch den Bau auf fremdem Staatsgebiete ein Verhältniß zu der Regierung und den Behörden des Nachbarstaates begründet wurde, das sich in seinen möglichen Folgen und Verwickelungen nicht vollständig übersehen ließ und besonders dann sich eigenthümlich und schwierig gestalten konnte, wenn die hiesige Regierung künftig selbst als Eigenthümerin der Bahn und Betriebsunternehmerin einzutreten sich veranlaßt finden sollte. Erwog man nun, daß bei den mit Oestreich und Baiern abgeschlossenen Eisenbahnverträgen, unter übrigens ganz analogen Verhältnissen doch eine ähnliche Bedingung von keiner

Seite gestellt worden war, so mußte es dringend wünschenswerth scheinen, dieselbe auch im vorliegenden Falle beseitigt und die Uebereinkunft mit Preussen, wie die früheren, auf den Grundsatz basirt zu sehen, daß jeder Theil den Bau bis zur Landesgrenze führe, vorbehältlich der Verabredung, die unabhängig davon wegen eines zusammenhängenden Betriebs bis zu dem der Grenze zunächst gelegenen, geeigneten Verkehrspuncte des einen oder des andern Staats zu treffen seyn würde.

Dieser Ansicht gemäs ist auch kein Mittel unversucht geblieben, das sich im Laufe der Verhandlung darbot, um die Königlich preussische Regierung zu vermögen, von jener Anforderung abzustehen und sich dem Diesseits proponirten Principe anzuschliessen. Diese angewendeten Bemühungeu sind jedoch fruchtlos gewesen, indem die Königlich preussische Regierung schlüßlich zwar ihre Bereitwilligkeit erklärt hat, auch mit Zugrundelegung des sächsischer Seits gemachten Vorschlags über die Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden in Verhandlung zu treten, jedoch nur unter der bestimmten Voraussetzung und Bedingung, daß bei den solchen Falls zu veranlassenden weitern Terrainuntersuchungen eine zweckmäßige Bahnlinie, welche keinen unverhältnißmäßigen Kostenaufwand bedinge, und ein geeigneter Anschlußpunct ermittelt werde, indem aus den oben angegebenen Rücksichten eine Verbindlichkeit, die Bahn in der sächsischer Seits gewünschten Richtung bis zur Landesgrenze zur Ausführung zu bringen, nicht eingegangen werden könne.

Unter diesen Umständen hatte die Regierung unter der Alternative zu wählen, ob man sich durch Annahme der gestellten Bedingung die Eisenbahnverbindung mit Schlesien in der dem diesseitigen Interesse vorzugsweise oder vielmehr ausschließlich entsprechenden Richtung ein für allemal und schon für die nächste Folgezeit sichern wolle, oder aber, um jener lästigen Verpflichtung zu entgehen, es vorziehe, das Unternehmen, wenn auch nicht aufgegeben, doch auf unbestimmte Zeit vertagt und von dem Ausgange weiterer, in ihrem Erfolge völlig problematischer Terrainuntersuchungen abhängig gemacht zu sehen. Konnte man sich nun nicht verhehlen, daß ein Vertrag, der weder über die Richtung der Bahn, noch über die Zeit der Ausführung bindende Stipulationen enthielte, für Sachsen von sehr untergeordnetem Werthe seyn und den Hauptzweck der eingeleiteten Unterhandlung unerfüllt lassen würde und war ferner mit ziemlicher Gewißheit anzunehmen, daß, wenn der dermalige günstige Zeitpunct ungenützt vorübergehe, die Gelegenheit, den Bahnzug durch die Oberlausitz vertragsmäßig sicher zu stellen, wahrscheinlich niemals wiederkehren, man vielmehr die Verbindung mit Schlesien, wenn überhaupt, doch nur in einer Richtung erlangen werde, durch welche wichtige Landesinteressen mehr oder minder blos-

gestellt würden, so lagen hierin ausreichende Beweggründe für die Regierung, sich für die erstere der obigen Alternativen zu entscheiden. Es kam dazu die Betrachtung, daß es Preussen, selbst abgesehen von dem Finanzpuncte, auch in anderer Hinsicht vortheilhafter finden konnte, die Verbindung Schlesiens mit Sachsen auf einem andern Wege, als über Görlitz zu bewerkstelligen. Wurde auch eine bestimmte Richtung nicht genannt, so würde doch, wenn man von der letztgedachten Linie abging, nur eine solche haben in Frage kommen können, welche den Bahnzug ganz oder zum größten Theile auf preussisches Gebiet verlegt und das Unternehmen dem preussischen Einflusse überwiegend untergeordnet hätte, ein Umstand, der für die preussische Regierung schon insofern von Werth seyn konnte, als sie dadurch für die Wahrnehmung ihrer eigenen Interessen, insbesondere soviel die Benutzung der Bahn zu Militairzwecken, so wie die Postverhältnisse betraf, freiere Hand behalten haben würde. Indem sie sich daher, durch Annahme der Richtung durch die sächsische Oberlausitz, jenes Vortheils begab, bewies sie eine Condescendenz gegen die diesseitigen Wünsche, welche ein von sächsischer Seite zu bringendes, entsprechendes Opfer zu rechtfertigen wohl geeignet war.

Endlich mochte nicht unberücksichtigt bleiben, daß, so wie die der sächsischen Eisenbahngesellschaft im Vertrage vorbehaltne Ausdehnung ihres Betriebs bis Görlitz an und für sich ganz im Interesse des diesseitigen Unternehmens zu liegen scheint, und daher nicht als ein derselben auferlegtes onus, sondern vielmehr als ein ihr zugestandener Vortheil zu betrachten seyn dürfte, so auch die Concentrirung des Bahneigenthums mit dem Betriebsrechte in einer und derselben Hand sich von der praktischen Seite allerdings durch Rücksichten der Zweckmäßigkeit empfehle und mancher ausserdem zu befürchtender Reibungen und Verwickelungen zwischen den beiderseitigen Eisenbahngesellschaften überheben werde.

Sollte ferner die oberlausitzer Eisenbahn, wie wohl zu erwarten steht, die Zinsen des darauf zu verwendenden Anlagekapitals decken, so würde das dermalen durch den Bau bis Görlitz anscheinend zu bringende Opfer sich zum diesseitigen Vortheil sogar vollständig ausgleichen, und von einem solchen wenigstens in finanzieller Beziehung nicht eigentlich mehr die Rede seyn können. Unter allen Umständen aber konnte man darüber nicht zweifelhaft seyn, daß wenn einmal nach den obwaltenden Verhältnissen von der einen der beiden Gesellschaften über die Landesgrenze hinaus gebaut werden sollte, und müßte, die Ausdehnung des sächsischen Unternehmens auf einen Theil der preussischen Bahnlinie vor der andern Alternative — Ueberlassung des Baues innerhalb des

sächsischen Gebiets an die preussische Gesellschaft — unbedingt den Vorzug verdiene.

Diese verschiedenen Erwägungen haben die Regierung schlüßlich zu dem Entschlusse bestimmt, den preussischen Anträgen wegen dieses Punctes in der Art nachzugeben, daß die Bahnstrecke von der Grenze bis Görlitz unter diesseitiger Gewähr von der hiesigen Eisenbahngesellschaft übernommen und für deren Rechnung ausgeführt werden soll, und es ist hierauf, in Folge der dem diesseitigen Beauftragten demgemäs ertheilten Ermächtigung, von den beiderseitigen Bevollmächtigten unter dem 24. dieses Monats der hier in vollständiger Abschrift beiliegende Staatsvertrag abgeschlossen und unterzeichnet worden.

Hegt nun auch die Regierung die begründete Ueberzeugung, daß sie hierbei allenthalben im wohlverstandenen Interesse des Landes verfahren und die übernommene Verpflichtung hinsichtlich des Baues einer jenseits der Landesgrenze gelegenen Bahnstrecke nicht abzulehnen gewesen sey, ohne höhere und wichtigere Rücksichten zu gefährden, so nimmt sie doch Anstand, jene Verpflichtung durch die allerhöchsten Orts zu beantragende Ratification des abgeschlossenen Vertrags zu einer definitiv bindenden zu erheben, ohne zuvor wegen dieses Punctes, in Betracht der dabei einschlagenden finanziellen Rücksichten, die Erklärung der Ständeversammlung vernommen zu haben.

Behufs derselben ist noch erläuterungsweise zu bemerken, daß nach einer bei Abschluß des Vertrags getroffenen besondern Verabredung der, dem Vernehmen nach auf 200,000 Thlr. anzuschlagende Uebergang über die Neisse bei Görlitz, auch wenn der Bahnhof für die sächsische Eisenbahngesellschaft nicht auf dem linken Ufer des Flusses angelegt würde, doch jeden Falls auf Kosten der preussischen Gesellschaft hergestellt werden soll, so wie nicht minder darauf Bedacht genommen werden wird, daß die Leistungen und Beiträge, welche die Stadt Görlitz zum Behuf der Bahnhofsanlage zu übernehmen in den Fall kommen dürfte, nicht blos zu Gunsten der preussischen Gesellschaft erfolgen, sondern nach einem billigen Verhältnisse auch der sächsischen Gesellschaft zu Theil werden.

Ueber den Kostenaufwand, welchen die Herstellung der fraglichen Bahnstrecke erfordern und der somit der auf 4,921,250 Thlr. berechneten Anschlagsumme für die oberlausitzer Eisenbahn (von der Flügelbahn nach Zittau abgesehen) inskünftige zuwachsen wird, liegt ein Anschlag zur Zeit nicht vor. Nimmt man inzwischen den aus der obigen Hauptsumme sich ergebenden Durchschnittsbetrag per Meile zum Anhalten, und erwägt man, daß die zwischen Löbau und Görlitz bei der Anlegung einer Eisenbahn zu überwindenden Terrainschwierigkeiten wenigstens nicht geringer seyn werden, als auf den übrigen Ab-

schnitten der Bahnlinie, so werden die Anlagekosten, zu denen die Staatskasse zum dritten Theile zu contribuiren hätte, füglich nicht unter 800,000 Thaler angenommen werden können.

Bei den in den Art. 10. flg. des Vertrags enthaltenen Bestimmungen, worin das Verhältniß näher geregelt ist, welches die sächsische Eisenbahngesellschaft rücksichtlich der im preussischen Gebiete gelegnen Bahnstrecke sowohl während des Baues als nachher zum preussischen Staate einnehmen wird, sind im Wesentlichen die entsprechenden Stipulationen des zwischen der Königlich preussischen und der Herzoglich braunschweigischen Regierung wegen der unter ganz ähnlichen Verhältnissen von der letztern zum Bau und Betrieb übernommenen Strecke der magdeburg-braunschweigischen Bahn von der braunschweigischen Grenze bis Oschersleben zu Grunde gelegt worden. Dieselben sollen sich auf dieser Strecke, welche bereits dem Betriebe übergeben ist, bisher als vollkommen zweckmäßig und ausreichend bewährt haben und es steht daher zu hoffen, daß sie auch in ihrer Anwendung auf den bezüglichen Tract der dresden-görlitzer Bahn ihrer Bestimmung genügen werden.

Schlüßlich möge die Bemerkung Platz finden, daß das Verhältniß der beiderseitigen Postanstalten, soweit es durch die Anlegung einer Eisenbahn von Breslau nach Dresden berührt wird, durch die im Art. 9. angezogne, von besondern Bevollmächtigten der betreffenden Postadministrationen verhandelten Separatconvention auf eine durchaus zufrieden stellende Weise geordnet worden ist, so wie auch die Bestimmungen wegen der Militairtransporte im Art. 8. nichts enthalten, als was nach dem Vorgange der von Preussen mit andern deutschen Staaten bereits abgeschloßnen ähnlichen Verträge, und bei dem großen Werthe, der von der preussischen Militairverwaltung auf die möglichst gleichmäßige Durchführung der in diesen Verträgen aufgestellten allgemeinen Grundsätze der Eisenbahnbenutzung für Militairzwecke gelegt wird, nicht füglich versagt werden konnte.

Dresden, den 30. Juli 1843.

XII.

Dresden, am 11. August 1843.

Anwesend:

die Herren Staatsminister von Lindenau,
von Zeschau,
Nostitz und Jänckendorf,
Herr Geh. Regierungsrath Kohlschütter,
später auch
Herr Staatsminister von Nostitz-Wallwitz.

Nach Schluß der heutigen öffentlichen Sitzung der ersten Kammer geht letztere, in Anwesenheit von 37 Mitgliedern, zu einer geheimen Sitzung über, bei welcher die Galerien nur noch für die Mitglieder der zweiten Kammer geöffnet bleiben, hiernächst aber die deßhalb vorher besonders verpflichteten Stenographen zugelassen werden.

Der Gegenstand dieser geheimen Sitzung ist

der Bericht der ersten und zweiten Deputation über das allerhöchste Decret, die Eisenbahnangelegenheiten betreffend,

welcher durch den für die Sache bestellten Referenten, Herrn Bürgermeister Schill, von der Rednerbühne aus vorgetragen wird.

Nachdem man sich zuvörderst mit der Seite 242 des Berichts angegebenen Form der Verhandlung einverstanden erklärt hat, trägt der Herr Referent nunmehr den Punct

1.

des Berichts Seite 244 vor, bei welchem sich

Herr Vicepräsident von Carlowitz gegen die von den Deputationen vorgeschlagene unbeschränkte Ermächtigung ausspricht, weil noch zu wenig zu übersehen sey, welche Opfer man von Seiten Preussens für die leipzig-dürrenberger Bahn von Sachsen verlangen werde; zumal nachdem

Herr Staatsminister Nostitz und Jänckendorf erklärt hat, daß über die Frage, ob vielleicht die Ueberbrückung der Saale der sächsischen Regie-

rung mit zur Bedingung gemacht werden könnte, jetzt schon darum etwas noch nicht zu sagen, weil noch gar nicht entschieden sey, ob die thüringische Bahn dieß- oder jenseits der Saale hinführen solle. Auch

Herr Graf von Hohenthal-Püchau hält die besagte Ermächtigung für um so bedenklicher, da seiner Meinung nach die Bahn preussischer Seits jedenfalls über Halle geführt werden und demnach eine Parallelbahn entstehen werde.

Dagegen verwenden sich aber Se. Königl. Hoheit Prinz Johann, die Herren von Welck, D. Großmann, D. Crusius, Bürgermeister Wehner und der Herr Referent lebhaft für diese Bahn und sind zum Theil der Ansicht, daß dieselbe als unumgängliche Nothwendigkeit zu betrachten und kein Opfer dafür zu scheuen sey.

Herr Staatsminister von Zeschau hält dieselbe ebenfalls für sehr wichtig, weil ohne sie die Besorgniß nicht ganz abzuleugnen sey, daß sich ein Theil des Verkehrs von Leipzig nach Halle übersiedeln könne.

Doch werde die Regierung eine Ermächtigung, wie sie hier in Frage sey, immer nur so verstehen, daß das, wozu man sie ermächtige, das Maximum sey, was sie zugestehen könne. Man werde daher hierbei immer noch die möglichsten Ersparnisse eintreten lassen; es sey aber sogar möglich, daß bei der fraglichen Bahn eine Beihülfe des Staates gar nicht nöthig werde.

Zu 2. und 3.

Seite 244 flg. und 247 flg. findet sich etwas Wesentliches nicht zu bemerken.

Zu 4.

Seite 248 flg. trägt der Herr Referent den Seite 248 erwähnten, nunmehr mit der Krone Preussen abgeschlossenen Vertrag vor, zu welchem hierauf die Kammer ihre

einstimmige

Zustimmung ertheilt;

gleichwie sie sodann auch dem Seite 251 enthaltenen Antrage der zweiten Kammer einmüthig

beitritt.

Man geht nunmehr zu demjenigen Theile des Berichts über, welcher Seite 252 flg. von den Binnenbahnen handelt; und trägt

zu 1.,

die Seite 253 als „erzgebirgische" bezeichnete Bahn betreffend, der Herr

Referent das Gutachten der Mehrheit der Deputation, Herr von Friesen aber sein, Seite 278 flg. befindliches Separatvotum vor, worauf sich eine längere Debatte über die, dieses Punctes halber vorwaltenden verschiedenen Ansichten entspinnt, indem

der Herr Referent und Herr Bürgermeister Wehner das Separatvotum bekämpfen, und die Vorzüge des Bahnzuges Chemnitz-Riesa herausheben, wogegen

Herr Vicepräsident von Carlowitz sich für den Bahnzug: Zwickau-Chemnitz-Freiberg-Dresden ausspricht und jedenfalls anräth, die Entscheidung der Frage für jetzt, dem Separatvotum gemäs, noch auszusetzen.

Herr Geheime Regierungsrath Kohlschütter legt hierauf die Gründe dar, welche die Regierung vermocht haben, sich für die Bahn Chemnitz-Riesa zu entscheiden und

Se. Königl. Hoheit Prinz Johann verwendet sich ebenfalls für diesen Zug; worauf

Herr von Friesen sein Separatvotum gegen die Anfechtungen, welche dasselbe erfahren hat, vertheidiget.

Wegen Ablaufs der Zeit muß jedoch hier in der Verhandlung abgebrochen, und soll dieselbe in einer morgen Vormittags gleichermaasen zu haltenden geheimen Sitzung fortgesetzt, vorher aber noch in öffentlicher Sitzung über einen

> mündlichen Vortrag der ersten Deputation über das Vereinigungsverfahren, welches wegen der Gesetz-Entwürfe, die Grund- und Hypothekenbücher rc. betreffend, stattgefunden hat,

Berathung gepflogen werden.

Dieses schrieb nieder

Ernst Gustav von Gersdorf.
Carl Ludwig Schill.
Hanns von Hartitzsch.

Paul August Ritterstädt,
Secr. d. I. K.

XIII.

Dresden, am 12. August 1843.

Anwesend waren:

die Herren Staatsminister von Lindenau,
von Zeschau und
Nostitz und Jänckendorf, ingleichen
Herr Geheimer Regierungsrath Kohlschütter.

In geheimer Sitzung ward heute, bei Anwesenheit von 37 Mitgliedern, in der Berathung über den Bericht der ersten und zweiten Deputation über das Eisenbahnwesen fortgefahren.

Die gestern unterbrochene und heute erneuerte Discussion bezog sich auf die Frage, ob die Bahn von Chemnitz nach Riesa schon jetzt in das System der mit Beihülfe des Staates zu bauenden Eisenbahnen aufgenommen werden solle. Es währte dieselbe über zwei Stunden und es sprachen gegen das beifällige Majoritätsgutachten

Herr von Heynitz, der Unterzeichnete, der Herr Vicepräsident, Herr Baron von Friesen, ingleichen die Herren Bürgermeister Bernhardi und Ritterstädt, wogegen für dasselbe

Se. Königliche Hoheit Prinz Johann, Herr Baron von Welck, der Herr Referent, und die Herren Bürgermeister Hübler und Wehner sich verwendeten, wobei sich letzterer für den Fall der Ablehnung einen Antrag vorbehielt. Von Seiten der hohen Staatsregierung ward das Deputationsgutachten durch die Herren Staatsminister von Nostitz und von Zeschau zur Annahme empfohlen und dabei auf die Veränderung der Umstände, welche seit dem letzten Landtage in dieser Beziehung eingetreten, so wie auf die Wichtigkeit der Verbindung mit den Nordseehäfen, die nach dem Urtheile Sachverständiger selbst durch die Herstellung einer Eisenbahn von Dresden bis Triest nicht sehr verändert werden würde, aufmerksam und übrigens bemerklich gemacht, daß es zwar von keinem Einfluß auf den Bau der fraglichen Bahn seyn werde, ob man sich jetzt oder später dafür entscheide, daß aber der Regierung daran gelegen seyn müsse, selbst zu wissen, woran sie sey, um die Betheiligten nicht länger in Ungewißheit lassen zu dürfen.

Im Laufe der Discussion ward zum Behuf der Verschmelzung des Seite 254 ersichtlichen Minoritätsgutachtens und des Antrags in das Separatvotum Seite

284 vom Herrn Vicepräsidenten die Vertauschung der in der 4ten Zeile des letztern enthaltenen Worte

„einer der"

in den Artikel

„den"

ingleichen die Hinzufügung des Satzes:

dabei auch die Ausführbarkeit der Linie von Chemnitz in der Richtung über Oederan und Freiberg nach Dresden untersuchen und veranschlagen zu lassen,

vorgeschlagen, womit der Herr Separatvotant sich einverständigte, so daß nun dem Majoritätsgutachten nur Ein Minoritätsgutachten gegenüber stand.

Nun ward der auf die zittau-löbauer Flügelbahn Bezug habende, Seite 257 beginnende Theil des Berichtes vorgetragen, welcher wieder zu einer sehr langen Discussion Anlaß gab, wobei zuerst

Herr Domherr D. Günther den Beitritt zu dem von der Deputation abfällig begutachteten Beschlusse der zweiten Kammer anrieth. Demselben traten

Herr von Posern, Herr Baron von Schönberg-Bibran, die Herren Bürgermeister Starke und Wehner, ingleichen Herr D. Großmann bei, wogegen das Deputationsgutachten von Sr. Königl. Hoheit Prinz Johann, dem Herrn Referenten und Herrn Bürgermeister Hübler vertheidigt ward.

Für den Fall der Annahme des Deputationsgutachtens stellte Herr von Posern den Antrag:

die hohe Staatsregierung zu ermächtigen, für den Fall, daß Zittau oder seine Umgegend in Gefahr sey, durch eine Eisenbahn von der böhmischen Grenze ab nach der preussischen Oberlausitz umgangen zu werden,

oder aber

Reichenberg eine Bahn nach Zittau zu anzulegen beabsichtigt;

dann die Zittauer Bahn, als Pferdebahn, zu unterstützen.

Nachdem dieser Antrag ausreichend unterstützt worden war, beschloß man, auf Vorschlag

Sr. Königl. Hoheit, denselben bei der Abstimmung in der Art, wie eben angegeben ist, zu theilen.

Herr Staatsminister von Nostitz verwahrte die Regierung, unter Hinweisung auf deren Vorlage, gegen die im Laufe der Discussion vorgekommene Aeusserung, als habe sie die in Frage befangene Bahn als blose Localbahn angesehen wissen wollen.

Für die Abstimmung gab zunächst das Seite 259 befindliche Deputationsgutachten das Anhalten und das Resultat war Folgendes:

1.) Zuvörderst ward über die unter

1. 2. und 3.

genannten Bahnen mittelst Einer Frage der

einstimmige

Beschluß gefaßt, daß sie in das unter Mitwirkung des Staates auszuführende Bahnsystem aufgenommen werden sollen.

2.) Dann erfolgte in Bezug auf die unter

4.

benannte Bahn derselbe Beschluß mit

33 gegen 4 Stimmen,

ingleichen

3.) in Hinsicht auf die Bahn unter

5.

mit

20 gegen 17 Stimmen,

dann ward

4.) das auf derselben Seite oben befindliche, die zittau-löbauer Bahn betreffende Majoritätsgutachten zur Abstimmung gebracht und mit

21 gegen 16 Stimmen

angenommen und deßhalb nun

5.) der erste Theil des bei obiger Abstimmung vorbehaltenen von Posernschen Antrags der Abstimmung unterworfen, wobei solcher mit

27 gegen 10 Stimmen

angenommen ward.

Endlich ward

6.) das Gutachten der Deputation, wornach sämmtliche Bahnen, die sie empfohlen hat, auf Dampfkraft eingerichtet werden sollen,

einstimmig

zum Kammerbeschlusse erhoben.

Hier ward kurz vor 3 Uhr abgebrochen und bestimmt, daß die Verhandlung heute Abend 6 Uhr fortgesetzt werden solle.

Nachrichtlich anher bemerkt von

Ernst Gustav von Gersdorf.
C. L. Schill.
Hanns von Hartitzsch.

Gustav Heinrich Frhr. v. Biedermann,
Secr. d. I. Kammer.

XIV.

Dresden, am 12. August 1843.

Anwesend:

die Herren Staatsminister von Zeschau,
Nostitz und Jänckendorf,
von Nostitz-Wallwitz und
Herr Geh. Regierungsrath Kohlschütter.

Zu der auf heutigen Abend 6 Uhr angesetzten geheimen Sitzung der ersten Kammer haben sich 31 Mitglieder versammelt.

Nach Verlesung, Genehmigung und Vollziehung des über die geheime Sitzung vom heutigen Vormittage aufgenommenen Protocolls, fährt man in der, mit deren Schlusse abgebrochenen Berathung über

Fortgesetzte Berathung über die Eisenbahnangelegenheiten.

den Bericht der ersten und zweiten Deputation über die Eisenbahnangelegenheiten fort, und begiebt sich zu diesem Behufe der Referent der Sache, Herr Bürgermeister Schill, auf die Rednerbühne.

Man kommt in dem Deputationsberichte zu dem, was darin S. 260

zu 2.

gesagt wird, und spricht sich zu dem bei diesem Puncte zur Annahme empfohlenen Beschlusse der zweiten Kammer

einstimmig,

dagegen zu dem weitern Antrage der Majorität

gegen 1 Stimme

genehmigend aus.

Zu 3.

wird, nach dem Antrage der Deputation Seite 261 der Antrag der zweiten Kammer

einstimmig

abgelehnt.

als Handschrift gedruckt.

Zu 4.

tritt man ebenfalls der von der Mehrheit der Deputationen empfohlenen Ablehnung des ganzen Punctes

einhellig

bei.

Zu 5. und 6.

wird das Deputationsgutachten Seite 263 und 265 in allen seinen Theilen

einstimmig

angenommen, nachdem

der Herr Referent zu 6. noch besonders darauf aufmerksam gemacht hat, daß der Seite 265 empfohlene Zusatz, besage Seite 264, sich nur auf die Strecke von der sächsischen Grenze bis Görlitz beziehen könne und solle.

Zu 7.

wird, nach dem Gutachten der Deputationen Seite 265, der ganze Punct

einstimmig

abgelehnt, jedoch vom Herrn Referenten dabei bemerkt, wie sich der Herr Finanzminister in der zweiten Kammer vorbehalten habe, auf diesen Punct später noch einmal zurückzukommen, was durch den jetzt gefaßten Beschluß nicht ausgeschlossen seyn könne.

Zu 8. und 9.

wird wiederum das Deputationsgutachten S. 267

einhellig

zum Kammerbeschlusse erhoben.

Auch

zu 10. und 11.

erlangt das Deputationsgutachten Seite 268 und 275 durchgängig

einmüthige

Zustimmung, nachdem

Herr Staatsminister von Zeschau noch Einiges zur Empfehlung der hier in Rede stehenden Finanzmaasregeln hinzugefügt, die Uebereinstimmung der Regierung mit dem Seite 274 unter c. ersichtlichen Puncte erklärt, und die Hoffnung gegeben hat, daß es wohl nicht aller der zu der Ausführung der beschlossenen Eisenbahnen veranschlagten Summen wirklich bedürfen werde;

der Herr Referent aber auf eine Anfrage des Herrn von Polenz die Auskunft ertheilt hat, daß, wenn man künftig die unter c. gedachte Verwendung definitiv nicht sollte bewilligen wollen, die verwendeten Beträge durch ein aufzunehmendes Darlehn zu den Kassenbeständen würden wiedererstattet werden müssen.

Endlich wird auch

zu 12.

das Deputationsgutachten Seite 277
einstimmig
angenommen, und werden schlüßlich, der Ansicht der Deputation gemäß, die Seite 277 erwähnten Petitionen für erlediget geachtet. Jedoch bringt am Schlusse dieser Berathung

Herr Vicepräsident von Carlowitz annoch einen Antrag ein, wie er diesem Protocolle unter A. beigefügt ist, und zahlreich unterstützt wird.

Der Herr Referent erklärt sich zuerst gegen diesen Antrag, mit Hinweisung darauf, daß der Herr Finanzminister bei den Verhandlungen über den Bauetat bereits darauf hingedeutet habe, daß nach Ausführung des Eisenbahnsystems denjenigen Gegenden, welche hiervon keinen Nutzen ziehen können, eine Erleichterung beim Wegebau zu gewähren seyn werde. Derselbe bemerkt übrigens noch, daß sich jetzt noch nicht übersehen lasse, welche Nachtheile jene Gegenden von den Eisenbahnen haben können; und daß, wenn sich dergleichen wirklich zeigen sollten, alsdann die Mittel aufzusuchen seyn werden, ihnen auf angemessene Weise abzuhelfen. Uebrigens glaubt derselbe, daß auch von der andern Seite zu berücksichtigen sey, wie viele Orte gerade dadurch, daß eine Eisenbahn sie durchschneide, gelitten haben.

In ähnlichem Sinne sprechen sich Herr D. Crusius, Se. Königl. Hoheit Prinz Johann, Herr Staatsminister von Zeschau, Herr von Posern und der Herr Präsident aus, wogegen

Herr von Heynitz sich für den Antrag verwendet.

Bei der Fragstellung aber wird der von Carlowitzische Antrag mit
21 gegen 7 Stimmen
verworfen, und hierauf mit Namensaufruf die Frage:

Bestätiget die Kammer die heute und gestern in der Eisenbahnangelegenheit gefaßten Beschlüsse?

von

27 Stimmen mit Ja,

von

Einer Stimme mit Nein

beantwortet.

Auf Vorlesen genehmiget und mitvollzogen wie oben.

Ernst Gustav von Gersdorf.
Carl Ludwig Schill.
Hanns von Hartitzsch.

Paul August Ritterstädt,
Secr. d. I. K.

A.

Die hohe Staatsregierung wolle der künftigen Ständeversammlung darüber Mittheilung machen, welche Begünstigungen den von Eisenbahnen entblößten Landestheilen, vornämlich dem östlichen Erzgebirge zu gewähren seyen, um dieselben für die Verluste, die sie bedrohen, einigermaasen schadlos zu halten.

XV.

Anderweiter Bericht

der zweiten Deputation der zweiten Kammer,

das allerhöchste Decret, die Eisenbahnangelegenheiten betreffend, vom 8. Februar 1843.

Eingegangen am 16. August 1843.

Es haben die Beschlüsse der zweiten Kammer in der Eisenbahnangelegenheit bei Weitem zum grösseren Theil auch in der ersten Kammer Annahme gefunden und nur über wenige Differenzpuncte hat die unterzeichnete Deputation, nach vorgängiger Vernehmung mit der ersten Deputation, ihrer geehrten Kammer hiermit Bericht zu erstatten.

Zu 1.

Die erste Kammer hat nach dem Gutachten ihrer berichterstattenden Deputationen mit 21 gegen 16 Stimmen beschlossen, eine Flügelbahn von Zittau nach Löbau zum Anschluß an die sächsisch-schlesische Bahn nicht mit in das System der unter Mitwirkung des Staates auszuführenden sächsischen Eisenbahnen aufzunehmen, dagegen die hohe Staatsregierung zu ermächtigen, das Expropriationsgesetz auf die Linie Zittau-Löbau auszudehnen, ohne jedoch hierdurch eine Betheiligung des Staates für diese Bahn auszusprechen.

Die erste Kammer hat ferner einen Antrag eines ihrer Mitglieder:

„die hohe Staatsregierung zu ermächtigen, für den Fall, daß Zittau oder seine Umgegend in Gefahr sey, durch eine Bahn von der böhmischen Grenze ab nach der preussischen Oberlausitz umgangen zu werden, dann die Zittau-Löbauer Bahn als Pferdebahn zu unterstützen,"

gegen 10 Stimmen zu dem ihrigen gemacht.

Die hohe Staatsregierung hatte die gedachte Flügelbahn als Dampfbahn mit einem Kostenanschlage von 2 Millionen Thaler in das unter Mitwirkung des Staates herzustellende Eisenbahnsystem aufgenommen, lediglich unter der Voraussetzung, daß die Orte Zittau und Herrnhuth sich bei dem Gesammtunternehmen der oberlausitzer Eisenbahn auf eine verhältnißmäßige Weise mit Actien betheiligten, auch sich anheischig machten, diese Actien eine bestimmte Reihe von Jahren im Besitze zu behalten.

Die diesseitige Kammer hat nach dem Rath ihrer Deputation einstimmig beschlossen, die erwähnte Flügelbahn nur als Pferdebahn — muthmaaslich kaum mit einem Viertel des Kostenaufwandes einer Dampfbahn — mit in das System der sächsischen Eisenbahnen aufzunehmen, die Voraussetzung der Betheiligung von Zittau und Herrnhut aber fallen zu lassen. — Ferner hat die unterzeichnete Deputation in ihrem Berichte die Ansicht ausgesprochen, daß der Gesellschaft, welcher die sächsisch-schlesische Bahn übertragen wird, die Ausführung der Flügelbahn zu dem Zeitpuncte, wo die Regierung — nach der laut Punct 10. vorher erforderlichen Vereinbarung mit den Ständen — es verlangen werde, im Voraus zur Bedingung gemacht werde. Damit die Regierung zu Abschliessung eines derartigen Vertrages unbezweifelt ermächtigt sey, wurde auf Antrag des Herrn Finanzministers eine kleine Abänderung bei Punct 5. diesseits beschlossen. —

Eine Differenz besteht hiernach insoweit, als die zweite Kammer die Flügelbahn zum Betrieb durch Pferde unter allen Umständen mit aufgenommen, die Ausführung den Unternehmern für die Hauptbahn von vorn herein zur Bedingung gemacht, die Angriffnahme des Baues aber weiterer Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten, die erste Kammer aber zwar im Fall der Gefahr des Umgehens, mit Unterstützung des Staats gebaut, jedenfalls aber das Expropriationsgesetz für den betreffenden Tract gewährt sehen will. — Die Ansicht der zweiten Kammer steht gewissermaasen in der Mitte zwischen dem Vorschlage der Regierung und dem Beschlusse der ersten Kammer.

Das Gewicht der Gründe, welche für die gedachte Flügelbahn sprechen, ist auch in der jenseitigen Kammer nicht verkannt, von mehrern Sprechern hervorgehoben worden, und liegt der Annahme des Antrages des Herrn von Posern mehr oder weniger zum Grunde. —

Die unterzeichnete Deputation und mit ihr die verehrte zweite Kammer war der Meinung, daß es hier um Beförderung und Erhaltung des Verkehrs nach, aus und durch eine in gewerblicher Beziehung sehr wichtige vaterländische Gegend — die von Zittau, Großschönau, Seifhennersdorf ꝛc, daß es sich fer-

ner um Heranziehung des Verkehrs aus der nahe gelegenen Reichenberger Gegend, einem der wichtigsten Fabrikdistricte Deutschlands, nach Sachsen und der schlesischen Hauptbahn, der möglicherweise einer weiter östlich zu führenden Bahn nach Görlitz anheim fallen könnte, daß es sich endlich um ein verhältnißmäßig nur sehr kleines Opfer aus Staatskassen handele. —

Nach dem sehr gründlichen würtembergischen Voranschlage (die östreichischen Pferdebahnen sind noch viel wohlfeiler) würde eine Pferdebahn von 6 Stunden Länge 342,000 Thlr. — — kosten. Angenommen, sie koste in Sachsen 500,000 Thlr. — — und der Staat wäre genöthigt, sich zu $\frac{1}{3}$ bis zur Hälfte zu betheiligen und bezöge für seinen Antheil gar keine Zinsen oder Dividende, so würde immer erst ein jährliches Opfer von 7 bis 8000 Thlr. in Frage seyn. — Es sind dieß aber die ungünstigsten Annahmen, die Deputation hegt die auf den ansehnlichen Verkehr nach jener Gegend begründete Hoffnung, daß neben dem wesentlichen Nutzen, den jene Flügelbahn der dortigen Gegend bringen würde, das kleine, Seiten des Staats darin anzulegende Kapital, unbezweifelt ein productives, gut angelegtes seyn werde. —

Den Bau der Bahn, mit Unterstützung des Staates, lediglich an das Vorhandenseyn einer Gefahr, umgangen zu werden, zu knüpfen, wie die erste Kammer beschlossen hat, kann die unterzeichnete Deputation schon aus dem Grunde nicht anrathen, daß das Vorhandenseyn einer solchen Gefahr sehr schwer zu beurtheilen und zu überwachen seyn, und deßhalb eine schwierige Verantwortlichkeit für die Regierung begründet werden würde. Einestheils könnte ein auf die diesseitigen Beschlüsse berechnetes auftauchendes Project wie eine Gefahr aussehen, ohne eine solche in Wirklichkeit in sich zu tragen, andererseits könnte, da die Bahn um welche es sich handelt, das sächsische Gebiet gar nicht berühren würde, ein Vertrag deßhalb zwischen den betreffenden beiden auswärtigen Regierungen geschlossen werden, ohne daß man es diesseits vorher erführe.

Nach Vorstehendem und unter Bezugnahme auf die in dem ersten Berichte und der Regierungsvorlage entwickelten Gründe, kann die unterzeichnete Deputation ihrer Kammer nicht anrathen, ihre Beschlüsse mit denen der ersten Kammer zu vertauschen. Die Deputation, mit Ausnahme eines ihrer Mitglieder, welches wünscht, daß der Beschluß der zweiten Kammer in seinem vollen Umfange aufrecht erhalten werde, gestattet sich jedoch den Vermittelungsvorschlag, die diesseits im Bericht und bei den Verhandlungen ausgesprochene Voraussetzung, daß die Ausführung der zittau-löbauer Flügelbahn den Unternehmern der Hauptbahn von vorn herein zur Bedingung gemacht werde, eine Maasregel, die allerdings einiges Bedenkliche hat, fallen zu las-

sen, so daß diese Bahn, als Pferdebahn, zwar in das System der unter Mitwirkung des Staates auszuführenden Eisenbahnen mit aufgenommen werde, die Ausführung und der Bau aber erst nach Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel durch die künftigen Ständeversammlungen und nach vollständiger Sicherung der Bahnen nach dem Auslande zu erfolgen habe.

Die Deputation ist der Ansicht, daß schon der Umstand, daß die fragliche Bahn in das sächsische Eisenbahnsystem aufgenommen wird, wohl genügen werde, das Zustandekommen einer Bahn von Reichenberg nach Görlitz zu verhüten.

Wenn die geehrte Kammer dem Vorschlage der Deputation beipflichtet, so kann Punct I. nach dem diesseitigen Bericht unverändert bestehen bleiben.

Zu 2.

Unter letzterer Voraussetzung beantragt die Deputation die diesseits angenommene Fassung dieses Punctes nach der Vorlage bestehen zu lassen. Eine Aenderung, wie sie die erste Kammer beantragt hat, würde nur aus einer Aenderung von Punct I. sich rechtfertigen lassen. —

Zu 3.

Der von der zweiten Kammer mit 41 gegen 25 Stimmen beschlossene Antrag auf Aufhebung des durch das Gesetz vom 10. August 1837 ausgesprochenen Expropriationsrechtes auf der Linie Zwickau-Chemnitz ist von der ersten Kammer einstimmig abgelehnt worden. —

Die unterzeichnete Deputation ist bei Stellung jenes Antrages von der Ansicht ausgegangen, daß durch das Zustandekommen des Tractes Zwickau-Chemnitz, wenn Chemnitz-Riesa einmal gebaut wäre, der Character dieser ganzen Bahn ein wesentlich anderer, daß es eine Parallelbahn für die sächsisch-baiersche Bahn werden, diese, und damit die ansehnlich daran betheiligte Staatskasse, so wie das Interesse von Leipzig — ganz besonders, wenn die Jüterbogk-Riesaer Bahn noch einmal ausgeführt werden sollte — sehr empfindlich berühren würde. — Die Deputation meinte deßhalb, es knüpften sich fernerhin an den Bau der Strecke Chemnitz-Zwickau so gewichtige Interessen, daß es rathsam sey, diesen Bau, auch wenn keine Mittel aus Staatskassen dazu erforderlich würden, jedenfalls von einer weiteren Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen abhängig zu machen. Das war der einzige Zweck des diesseitigen Antrages und dieser ließ sich nur durch Zurücknahme des Expropriationsrechtes erreichen, da ausserdem die hohe Staatsregierung jeden Augenblick die Concession zu jener Bahn ertheilen kann. —

Die Deputation war der Ansicht, die ansehnliche Betheiligung des Staates an der sächsisch-baierschen, der zwickau-werdauer und der chemnitz-riesaer Bahn berechtige Denselben vollkommen, jenes Expropriationsrecht zurück zu nehmen, das unter ganz anderen Verhältnissen und in der Voraussetzung, daß die ganze Linie ohne Beihülfe des Staates gebaut werden würde, ertheilt worden war. Aus diesen Gründen rathet die Majorität der Deputation der Kammer an, bei ihrem früheren Beschlusse zu beharren.

Die Minorität der Deputation dagegen will nicht verkennen, daß eine der wichtigsten Voraussetzungen, von denen die Deputation bei Stellung des Antrages ausgegangen ist, erst dann sich erfüllen wird, wenn der Bau der chemnitz-riesaer Bahn unter Beihülfe und Mitwirkung des Staates beginnt und daß demnach, da hierzu für die jetzige Finanzperiode keine Mittel bewilligt worden sind, in Wirklichkeit der Stand der ganzen Angelegenheit zur Zeit sich wenig ändert und ändern wird, demnach wohl auch ohne wesentlichen Nachtheil zur Zeit noch jener Antrag auf sich beruhen kann. — Von derjenigen künftigen Ständeversammlung, welche die Mittel zum Bau der Linie Chemnitz-Riesa bewilligen wird, wird es abhängen, ob sie für rathsam erachtet, dann die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, daß die Linie Chemnitz-Zwickau ohne Zustimmung der Stände nicht nachfolgen kann.

Aus diesem, aber auch lediglich aus diesem Grunde rathet die Minorität der Deputation ihrer geehrten Kammer an, dem Beschlusse der ersten Kammer beizutreten und zur Zeit den Antrag auf Aufhebung des Expropriationsrechtes auf der Linie Zwickau-Chemnitz fallen zu lassen.

Für den möglichen, wenngleich nicht wahrscheinlichen Fall jedoch, daß die Linie Zwickau-Chemnitz ohne Unterstützung des Staates, vor Beginn der Linie Riesa-Chemnitz erbaut würde, rathet dieselbe Minorität der Deputation ihrer geehrten Kammer an, im Verein mit der ersten hohen Kammer in der ständischen Schrift die Voraussetzung auszusprechen, daß in solchem Falle alle Verpflichtungen des Staates zu Mitwirkung bei der Linie Riesa-Chemnitz erledigt seyn würden. Die erste Deputation, mit Ausnahme eines ihrer Mitglieder, tritt dem Minoritätsgutachten, jedoch nicht dem Antrage in die ständische Schrift bei.

Zu 5.

Dieser Punct, welcher lediglich von der Modalität der Ausführung der Bahnen handelt, enthält nach dem ursprünglichen Gutachten der Deputation den Schlußsatz: „Die Modalität der Ausführung der nicht auf Staatsverträgen beruhenden Bahnen bleibt künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten.“

Die Regierung sprach bei der Discussion in der zweiten Kammer die Ansicht aus, wenn dieser Satz so stehen bleibe, so behindere sie derselbe für die zittau-löbauer Flügelbahn sofort in ein Vertragsverhältniß mit der Compagnie für die Hauptlinie zu treten und lediglich rücksichtlich dieses Bedenkens wurden auf Antrag des Herrn Finanzministers die Worte: „Die Modalität der Ausführung der ꝛc." in: „Die Modalität der Aufbringung der Mittel für die nicht ꝛc." umgeändert und so der Satz in beiden Kammern angenommen, obgleich nicht zu verkennen, auch im jenseitigen Bericht bemerkt ist, daß nun dieser Schlußsatz etwas enthält, was gar nicht hierher gehört, und in Punct 10. vollständig enthalten ist.

Da nun, wenn die geehrte Kammer dem Vorschlage der Deputation, daß die Ausführung der zittau-löbauer Bahn nicht sofort bedungen werden soll, beitritt, jedes Bedenken gegen die ursprüngliche richtige Fassung des oben angeführten Schlußsatzes wegfällt, so beantragt die Deputation, mit Ausnahme des wegen der Linie Zittau-Löbau dissentirenden Mitgliedes, in diesem Falle jenen Schlußsatz unter Wiederablehnung der angenommenen veränderten Fassung, in der ursprünglichen Fassung der Deputation anzunehmen.

Zu 6.

In Berücksichtigung des Umstandes, daß die Königlich preussische Regierung für die Bahnstrecke von der sächsischen Grenze bis Görlitz sich ein Rückkaufsrecht nach 30 Jahren lediglich für die Anlagekosten, oder, Falls die Bahn bedeutend abgenutzt seyn sollte, für den Taxwerth, vorbehalten hat, dieser Vorbehalt aber etwas verschieden ist von den Rückkaufsbedingungen, welche man diesseits den Gesellschaften stellen will, hat die erste Kammer einen Zusatz angenommen des Inhalts:

> „Hinsichtlich der sächsisch-schlesischen Eisenbahn ist jedoch auf die Bestimmungen in dem mit der Königlich preussischen Regierung abgeschlossenen Vertrage Rücksicht zu nehmen."

Die Deputation ist hiermit einverstanden, beantragt jedoch zu Vermeidung möglichen Mißverständnisses folgende veränderte Fassung:

> „Hinsichtlich des Rückkaufs des auf Königlich preussischem Gebiete befindlichen Theiles der sächsisch-schlesischen Eisenbahn ist jedoch auf die Bestimmungen in dem mit der Königlich preussischen Regierung abgeschlossenen Vertrage vom 24. Juli d. J. Rücksicht zu nehmen."

Zu 10.

In Berücksichtigung des Umstandes, daß die erste Kammer die zittau-lö-

bauer Flügelbahn abgelehnt hat, ist von ihr beschlossen worden, in der Fassung dieses Punctes die Worte: „inneren Verbindungsbahnen" mit „innere Verbindungsbahn" zu vertauschen. — Falls das Gutachten der Deputation zu 1. die Annahme der geehrten Kammer findet, wird auch hier die diesseitige Fassung bestehen bleiben müssen.

Zu 11.

Die erste Kammer hat zu Punct c. rücksichtlich der Ermächtigung der hohen Staatsregierung zu Creirung und Emittirung einer Million Thaler Kassenbillets den Zusatz beschlossen:

„auch das dießfalls nöthige Gesetz unter Beziehung auf die ständische Zustimmung zu erlassen."

Es entspricht dieser Zusatz ganz dem in der zweiten Kammer bereits gefaßten Beschlusse und die Deputation beantragt, ihn in obiger Fassung anzunehmen.

Zu 12.

Die erste Kammer beantragt zu Punct 2., welcher die Ermächtigung zu Bestreitung des für das Eisenbahnwesen erwachsenden transitorischen Aufwandes enthält, eine Bezugnahme ausser auf Pos. 26. b. wie diesseits beschlossen war, auch noch auf Pos. 19. 20. des Etats des Ministerium des Innern zu nehmen, weil in diesen beiden Positionen ebenfalls transitorische Bewilligungen enthalten sind, die durch die Geschäftsanhäufung in Folge der Eisenbahnunternehmungen ihre Rechtfertigung erhielten. — Es ist dieser kleine Zusatz ganz unbedenklich und die Deputation beantragt beizutreten und an der betreffenden Stelle die Zahlen: 19. 20. beizufügen.

Dresden, den 13. August 1843.

Die zweite Deputation der zweiten Kammer.

von Thielau.
Püschel.
Georgi, Referent.
von der Planitz.
Sachße.
Römer.

XVI.

Decret an die Stände.

Die Verlängerung einiger Staatsverträge betreffend.

Eingegangen am 28. Januar 1843.

Se. Königliche Majestät lassen den getreuen Ständen nachträglich zu dem Decret vom 22. November 1842 den grösseren deutschen Zollverband ꝛc. betreffend, hiermit eröffnen, daß sich die zu letzterem gehörenden Staaten mit Rücksicht auf andere, zwischen denselben und der Königlich Hannoverschen Regierung dermalen obschwebende Verhandlungen bewogen gefunden haben, die nur für die Dauer des Jahres 1842 abgeschlossenen Verträge, nämlich:

1.) den Vertrag zwischen Hannover und Oldenburg einerseits, und den Zollvereinsstaaten, einschließlich Braunschweigs, andererseits, die steuerlichen Verhältnisse einiger braunschweigischer Gebietstheile betreffend, vom 16. December 1841,

und

2.) den Vertrag zwischen Hannover, Preussen, für sich und in Vertretung sämmtlicher übrigen Mitglieder des Zoll- und Handelsvereines, Oldenburg und Braunschweig, betreffend die Erneuerung der unterm 1. November 1837 geschlossenen Uebereinkunft wegen Beförderung gegenseitiger Verkehrsverhältnisse, nebst den zugehörenden besonderen Vereinbarungen unter Lit. A. B. C. D. und E., sämmtlich vom 17. December 1841,

noch auf das Jahr 1843 zu verlängern, in Folge dessen auch der zwischen Hannover und Preussen in Betreff gleicher Besteuerung innerer Erzeugnisse in den mit dem Zollverein verbundenen Hannoverschen Gebietstheilen, unterm 1. November 1837 abgeschlossene Vertrag für das Jahr 1843 in Kraft bleiben wird.

Die Uebereinkunft über fragliche Prolongationen ist bereits durch Verordnung vom 5ten dieses Monats zu allgemeiner Kenntniß gebracht. (cf. Gesetz- und Verordnungsblatt vom Jahre 1843, Seite 3 flg.)

Allerhöchstdieselben sehen der Zustimmung der getreuen Stände auch hierüber entgegen und bleiben denselben in Huld und Gnade stets wohlbeigethan.

Dresden, den 19. Januar 1843.

Friedrich August.

(L.S.)

Heinrich Anton von Zeschau.

XVII.

Bericht

der ersten und zweiten Deputation der zweiten Kammer über das allerhöchste Decret, den deutschen Zollverband betreffend.

Eingegangen am 17. August 1843.

(Allerhöchstes Decret, Landt. Act. IV. Abth. S. 3 flg.)

Ein allerhöchstes Decret vom 22. November 1842 theilt der Ständeversammlung diejenigen Veränderungen mit, welche rücksichtlich des deutschen Zoll- und Handelsvereins seit letztem Landtag stattgefunden, und sprach die Erwartung aus, daß die Stände zu den von dem Verein geschloßnen Verträgen und den dadurch hervorgerufenen Gesetzen und Verordnungen nachträglich ihre Zustimmung ertheilen würden. Dieses Decret gelangte zuerst an die zweite Kammer, und wurde von dieser in der Sitzung den 9. December 1842 der ersten Deputation zur Vorberathung überwiesen, mit dem Auftrag, die zweite Deputation zuzuziehen. Ein ferneres Decret vom 19. Januar 1843, welches die Verlängerung einiger bereits geschlossenen Verträge auf das Jahr 1843 zum Gegenstand hatte, gelangte ebenfalls zuerst an die zweite Kammer und wurde der ersten Deputation mit Zuziehung der zweiten in gleicher Maase zur Vorberathung überwiesen.

Nachdem nun die Deputationen mit den Herren Regierungscommissarien sich vernommen haben, werden die Ergebnisse in nachfolgendem Bericht der verehrten Kammer zur Entschliessung und Beschlußnahme mitgetheilt. Geht man nun zurück auf den Stand der Dinge, wie er 1840 war, so ergiebt sich, daß die Krone Preussen die Vereinsverträge gekündigt hatte, und zwar aus dem Grunde, weil der Vertrag über die gemeinsame Branntweinsteuer für Preussen in finanzieller Beziehung sehr nachtheilig sich gestaltet hatte. Die Ständeversammlung war der Ansicht, daß die Aufhebung des bestehenden Zollvereins nur nachtheilig seyn könne, und, um die Fortdauer desselben zu erzielen, wegen der gemeinsamen Branntweinsteuer ein Opfer gebracht werden müsse, und, da die Größe desselben mit einiger Sicherheit nicht zu be-

messen war, so bot ein anderes Auskunftsmittel sich nicht dar, als nur dieses, daß man in die Hände der hohen Staatsregierung die Ermächtigung niederlegte, Verhandlungen einzuleiten, fortzusetzen, und zu einer Vereinigung dahin zu führen, daß die Verträge fortzusetzen, mit Zugestehung jedoch einer Entschädigung an die Krone Preussen in Rücksicht auf die gemeinschaftliche Branntweinsteuer. Auf den Grund dieser Ermächtigung nun hat die hohe Staatsregierung Verhandlungen gepflogen, und bis zu einer vollständigen Vereinbarung fortgesetzt. War nun auch diese nur durch Zugestehung eines **praecipui** an die Krone Preussen zu erlangen, so müssen doch die Deputationen, nachdem die Herren Regierungscommissarien Erläuterungen und Berechnungen den Deputationen mitgetheilt haben, ihre volle Ueberzeugung dahin aussprechen, daß Seiten der hohen Staatsregierung nichts unterlassen worden ist, um den Verlust möglichst zu mindern, letztere auch nicht einen positiven Nachtheil und Schaden, sondern nur eine Verminderung des bisherigen Vortheils und Gewinns zur Folge hat. Geht man nun auf das Einzelne über

zu **A.**

I. so finden die Deputationen die hier stattgehabte Abänderung des bisherigen Princips sachgemäs aus den in dem allerhöchsten Decret angegebenen Gründen, auch deßhalb, weil die Zulässigkeit des Rückzolles hier anerkannt wird, der für den vorliegenden Fall als sehr zweckmäßig sich darstellt. Was nun

II. die Rübenzuckersteuer betrifft, so stellte man die Frage, ob es wohl als zweckmäßig anzusehen sey, einen nur erst erblühenden Zweig landwirthschaftlicher Industrie durch eine Steuer zu bedrücken. Dem wurde jedoch entgegen gehalten, daß die Steuer nur gering sey, daß mehrere der Vereinsstaaten auf die Besteuerung gedrungen hätten, für Sachsen insonderheit eine bedeutende Runkelrübenzuckererzeugung gar nicht zu erwarten sey. Nach der erhaltenen Mittheilung wurden in den Vereinsstaaten

vom **1.** April **1841** bis **31** März **1842**

253,214,35 Centner Rübenrohzucker erzeugt,
994,855,15 „ Colonialrohzucker eingeführt,

zusammen also

1,248,070,10 Centner.

Da nun hiervon **20** Procent

249,614,2 Centner

betragen, so wird dieses von dem erzeugten Runkelrübenzucker um

3,600,33 Centner

überstiegen, daher nach dem Gesetz die Steuer von 10 auf 20 Sgr. hätte erhöht werden können, was jedoch wegen der Unbedeutenheit des Gegenstandes nicht geschehen ist. Im Jahr 1842 bis 1843 wurde an Runkelrübenzucker erzeugt

124,580,18 Centner,

an Colonialrohzucker

1,118,968,69 Centner,

das ganze Consumo war daher

1,243,548,87 Centner

und, da hiervon 20 Procent

248,709,37 Centner

betragen, so blieb der Runkelrübenzucker mit

124,129,19 Centner

hinter 20 Procent zurück. Die Runkelrübenzuckersteuer war

1841 84,738,12 Thaler,
1842 41,526,13 Thaler,

die Colonialzuckersteuer

1841 5,171,356 Thaler,
1842 5,697,377 Thaler.

III. Gegen diese Abänderungen in der Vertheilung hatten die Deputationen nichts einzuwenden, wünschten jedoch zu wissen, welche Ergebnisse dadurch herbeigeführt worden, erhielten aber von den Herren Regierungscommissarien die Antwort, daß man große Resultate davon eben nicht erwarte, es jedoch mit einiger Genauigkeit sich noch nicht übersehen lasse.

Betreffend

C.

fanden die Deputationen unter Beziehung auf das im Eingang Angeführte etwas nicht zu erinnern.

Daß der Verein auch im Lauf der letzten Finanzperiode durch den Beitritt mehrerer Staaten an Ausdehnung gewonnen, und so mehr und mehr einem allgemeinen deutschen Handelsverein sich nähert, können die Deputationen nur als ein günstiges Ereigniß ansehen, und bei den vielfachen Klagen, welche gegen den Vertrag mit Holland erhoben worden sind, konnte man nur sich damit einverstanden erklären, daß die Kündigung dieses Vertrags, so wie der in Verbindung damit stehenden Verträge mit Hamburg und Bremen erfolgt ist. Während gegen den Vertrag mit der Ottomannischen Pforte ein Bedenken nicht angeregt wurde, hielt man den Vertrag mit Großbrittanien in seinen Folgen möglicher Weise insofern für nachtheilig,

als dadurch die Möglichkeit ausgeschlossen würde, mit anderen, besonders überseeischen Staaten, namentlich mit Brasilien wegen des Zuckers, mit Begünstigung durch Differentialzölle, Handelsverträge abzuschliessen. Die Herren Regierungscommissarien theilten diese Besorgnisse zwar nicht, hatten jedoch auch nichts dagegen zu erinnern, daß der nächsten Ständeversammlung eine Mittheilung geschehe, um daraus besser übersehen zu können, ob nicht eine Kündigung nöthig sey. Die Deputationen rathen nun der verehrten Kammer an:

zu den unter A. bis G. in dem allerhöchsten Decret vom 22. November 1842 erwähnten Verträgen und in Folge derselben erlassenen Gesetzen, sowohl auch den in dem allerhöchsten Decret vom 19. Januar 1843 unter 1. und 2. gedachten Verträgen nachträglich, soviel das Königreich Sachsen betrifft, die ständische Zustimmung zu ertheilen,

zugleich aber auch

die hohe Staatsregierung zu ersuchen, der nächsten Ständeversammlung nähere Mittheilung über die Frage zu machen, ob es zweckmäßig seyn werde, den Vertrag mit Großbrittanien zu kündigen, wenn dessen Kündbarkeit eingetreten seyn wird.

Die Deputationen hielten es für zweckmäßig, auch über verwandte Gegenstände, zu denen das allerhöchste Decret einige, obwohl nur entfernte, Veranlassung darbot, die Ansichten der Herren Regierungscommissarien zu vernehmen, um dann etwas darüber an die verehrte Kammer gelangen zu lassen.

Da im Allgemeinen man gegen die Herren Regierungscommissarien die Besorgniß ausgesprochen hatte:

daß Preussen den kleinern Zollvereinsstaaten zu wenig Einfluß auf die Abschliessung von Verträgen und auf die ganze Verwaltung der Zollangelegenheiten gestatte,

so wurde dem widersprochen, mit der Versicherung, daß über alle einzugehende Verträge mit den übrigen Regierungen, insonderheit aber mit der Königlich sächsischen sich berathen werde. Wegen des Beitritts von Hannover zu dem deutschen Zollverband wurde von den Herren Regierungscommissarien die Auskunft ertheilt:

daß Verhandlungen würden angeknüpft werden, jedoch bei den erheblichen Forderungen, welche die dortige Regierung gemacht habe, ein Anschluß kaum zu erwarten, wohl aber zu wünschen sey, daß die zu Vermeidung und Unterdrückung des Schmuggelhandels bereits

geschlossenen und bestehenden Verträge auch ferner möchten fortgesetzt werden.

Einen Handelsvertrag mit Belgien erkannten die Herren Regierungscommissarien für bedenklich, und bemerkten, daß in dieser Hinsicht wohl etwas, schwerlich aber viel zu Stande kommen werde; daß ein Vertrag von Frankreich mit den Zollvereinsstaaten beabsichtigt werde, war man nicht in Abrede, fügte aber hinzu, daß wohl kaum etwas zu Stande kommen werde und bemerkte auf Befragen, daß die gegen Frankreich ergriffenen Retorsionsmaasregeln gute Folgen gehabt, obwohl eine Concession noch nicht gemacht worden sey, weßhalb diese Maasregeln auch noch zur Zeit hätten fortgesetzt werden müssen. Handelsverträge mit Nordamerika und Spanien wären zur Zeit nicht zu bewirken gewesen bei den großen politischen und finanziellen Wirren in den erwähnten Staaten, obwohl nicht zu verkennen sey, daß für Sachsen große Vortheile sich in Aussicht stellen würden, wenn die Vereinsstaaten mit Nordamerika und mit Spanien Handelsverträge abschliessen könnten. Die Deputation beantragt:

daß die verehrte Kammer die zuversichtliche Erwartung ausspreche, es werde die hohe Staatsregierung immer dahin bemüht seyn, daß der Zollverein mit anderen Staaten Verträge eingehe, wie sie dem Interesse des vaterländischen Handels und Gewerbes entsprechend wären.

Man ging nun zu der von dem Dresdener Handelsstand an die Kammer eingereichten Petition, den Elbhandel und die Elbschifffahrt betreffend und die dabei ersichtlichen Gebrechen und deren Abhilfe über, welcher Petition viele Kaufleute aus Zittau, Bautzen, Haynichen, Meissen, Frankenberg, Pirna, Freiberg, Schandau, Döbeln, Strehla, Chemnitz und Königstein sich angeschlossen hatten. Die Herren Regierungscommissarien bemerkten hierauf im Allgemeinen,

daß zu hoffen sey, es würden die Hauptbeschwerdepuncte durch die gegenwärtig noch obschwebenden Verhandlungen unter den Elbuferstaaten ihre Erledigung finden.

Folgende Bemerkungen haben die Herren Regierungscommissarien den Deputationen noch mitgetheilt

1.

Aus Art. 15. des Zollvereinigungsvertrages von 1833 sey eine Bevorzugung von Preussen nicht zu folgern, vielmehr sey ausdrücklich dort auf den Fortbestand der rücksichtlich des Flußzolls in der Wiener Congreß- und Elbschifffahrtsacte getroffenen Bestimmungen hingewiesen, während durch die, im gedachten Artikel enthaltene besondere Verabredung zwischen Sachsen und Preussen eine reciprozirliche Zollermäßi-

gung und resp. Befreiung des Elbverkehrs vereinbart worden sey. Wäre diese Verbindung nicht erfolgt, so müßten von allen Elbaufwärts nach Sachsen gehenden Waaren die vollen Schiffahrtsabgaben entrichtet werden, während es der Königlich preussischen Regierung unbenommen gewesen, die von und nach Preussen bestimmten Waaren gänzlich damit zu verschonen;

2.

für Sachsen allein sey die preussische Elbe nicht besteuert, sondern jeder fremde Schiffer von dem einen, wie von dem andern Uferstaat, müsse den preussischen Elbzoll entrichten, wegen des Elbzolls bestehe unter den Uferstaaten kein Verein, keine Gemeinschaftlichkeit, gerade Sachsen sey durch den erwähnten Art. 15. gegen die andern Uferstaaten begünstigt;

3.

einige wenige Stellen ausgenommen, sey der Zustand des Elbfahrwassers oberhalb Magdeburg, insonderheit innerhalb des sächsischen Gebietes befriedigender, als unterhalb;

4.

auch in Ansehung der Landzölle bezweckten die Verträge von 1833 eine derartige Gemeinschaftlichkeit und Gleichheit, während die Flußzölle nur nach den deßhalb bestehenden besondern Verträgen beurtheilt werden könnten;

5.

die noch gegenwärtig hier befindliche Commission habe sich lediglich mit den Bestimmungen der Elbschiffahrtsacte zu beschäftigen, nicht aber mit Bestimmungen des Zollvereins;

6.

mit den S. 5 unter 1. angegebenen Zuständen der Elbe stimmten die Resultate der 1842 stattgefundenen hydrotechnischen Stromschau keineswegs überein;

7.

die Wiener Congreßacte bestimme nichts über die Höhe der Elbzölle, am wenigsten setze sie fest, daß die Rheinzölle überall das nicht zu übersteigende Maas bilden sollten, ihr jährlicher Ertrag stehe in Sachsen mit dem Aufwand für Strom- und Uferbauten nicht im Mißverhältniß;

8.

wegen des Stader Zolles würden Verhandlungen gepflogen, und es

könne vor deren Erfolg nicht füglich über diese Sache sich verbreitet werden;

9.

die Klage über die Gewerbsteuer des Schiffers bei dem Betrieb der Binnenschiffahrt sey deßhalb ungegründet, weil der Preusse in Sachsen eben so gut sie entrichten müsse, wie der Sachse in Preussen.

Mußten nun diese Mittheilungen die Ueberzeugung gewähren, daß eines Theils die erhobenen Beschwerden nicht ihrem ganzen Umfange und Inhalt nach begründet, haben andern Theils die Herren Regierungscommissarien eine Abhilfe in manchen Beziehungen in nahe Aussicht gestellt, so erschien doch der Gegenstand von einer so großen Wichtigkeit zu seyn, daß die Deputationen sich in dem Antrag vereinigten:

daß die verehrte Kammer im Verein mit der ersten Kammer die eingereichte Petition mit allen übrigen Beifugen und Nachträgen an die hohe Staatsregierung, zu thunlichster Berücksichtigung, abzugeben beschliessen möge,

und, wenn dieses erfolgt, so kann man auch vergewissert seyn, daß die hohe Staatsregierung, wie und wo dann nur es thunlich, den erhobenen Beschwerden, inwiefern sie gegründet befunden worden, Abhilfe zu gewähren nicht unterlassen wird.

Ferner gelangte von der ersten Kammer eine Petition der Seifensieder zu Olbernhau, deren Zweck darauf gerichtet ist, daß der Zollsatz auf Talg möge herabgesetzt werden; die jenseitige Kammer hat jedoch, nach von der hohen Staatsregierung erhaltenen Mittheilung über die Sachverhältnisse, abfälligen Beschluß gefaßt; die Deputationen rathen an, diesem Beschluß aus den von der hohen Staatsregierung bemerklich gemachten Gründen beizutreten. Noch ist zu erwähnen einer Petition mehrerer Gastwirthe, Christian Gottlob Wetzels und Genossen, die darauf gerichtet ist,

die Staatsregierung zu ersuchen, ein Gesetz vorzulegen, wodurch die in dem Schlachtsteuertarif von 1834 enthaltene zusätzliche Bestimmung unter a. aufgehoben werde,

und durch Kammerbeschluß vom 23. Mai an die erste und zweite Deputation gelangte. Diese Bestimmung unter a. ist darauf gerichtet, daß Speisewirthe die Schlachtsteuer von dem Vieh, was sie schlachten, nach dem Satz auf Bankschlachten entrichten müssen; ähnliche Petitionen sind auch bei früheren Landtagen eingegangen und abfällig beschieden worden. In Erwägung nun, daß bei der früheren Fleischsteuer dasselbe stattgefunden, daß eine Controle, zu er-

mitteln, wie viel von dem geschlachteten Vieh im Hausstand verzehrt und verspeiset wird, sich gar nicht ausführen läßt, und die Staatsregierung aus diesen Gründen dem Gesuch der Petenten Gewährung versagt hat, man die Erheblichkeit dieser Gründe anerkennen muß, geht der Antrag der Deputationen dahin:

daß die verehrte Kammer diese Petition nicht bevorworten möge, sondern auf sich beruhen lasse.

Es hat endlich der Abgeordnete von Gablenz einen Antrag gestellt:

die hohe Staatsregierung wolle dahin zu wirken suchen, daß bei den betreffenden Zollvereinsstaaten eine gemeinschaftliche Behörde permanent hergestellt werde, welche sowohl im Innern der Zollvereinsstaaten Handel und Industrie unausgesetzt überwache, als auch dem Auslande gegenüber die Handelspolitik des deutschen Zollvereins vertrete,

und dieser Antrag, wie der des Abgeordneten Gehe,

die hohe Staatsregierung zu ersuchen, dahin zu wirken, den Zollverein auf sämmtliche deutsche Bundesstaaten zu erstrecken und die Initiative der Unterhandlung mit Oesterreich ihrerseits ergreifen, für diejenigen norddeutschen Bundesstaaten, welche dem Zollverband zur Zeit noch nicht angehören, jedoch ihren Einfluß anwenden, daß die Initiative von deren Nachbarn im Zollverein ergriffen werde, ohne das Freihafenverhältniß der freien Städte Bremen, Hamburg und Lübeck zu schmälern,

gelangten an die Deputationen zur Vorberathung und Berichtserstattung an die verehrte Kammer.

Was nun den ersten Antrag betrifft, so sind die Deputationen in ihrer Minorität der Ansicht, daß, nachdem die hohe Staatsregierung durch die Herren Regierungscommissarien die Mittheilung dahin gemacht hat, daß vor Eingehung von Verträgen und vor Ergreifung wichtiger Maasregeln in der Verwaltung man Seiten der Königlich preussischen Regierung nicht unterlasse, mit der dießseitigen sich in Einverständniß zu setzen, dabei sich wohl zu beruhigen, und das der hohen Staatsregierung von den Ständen mit dem besten Erfolge gewidmete Vertrauen ungeschwächt zu erhalten seyn werde. Noch kommt hinzu, daß die Construction der von dem Antragsteller gewünschten gemeinschaftlichen Behörde ebenso, wie die Instruction für selbige, großen Schwierigkeiten unterliegen, der Geschäftsbetrieb endlich sehr leicht benachtheiligt und verweitläuftigt werden würde, wenn die zu ernennende Behörde oft in die Nothwendigkeit versetzt würde, besondere Instructionen einzuholen, und dadurch die Momente für zweck- und zeitgemäses Handeln unbenutzt vorübergehen zu lassen. Aus diesen Gründen nun können die Deputationen in ihrer Minorität, so wenig sie auch die gute Absicht des von Gablenz'schen Antrags verkennen, der verehrten Kammer letz-

teren zur Annahme nicht empfehlen, während die Majorität der Deputation rücksichtlich der Nothwendigkeit einer permanenten gemeinschaftlichen Zollvereinsbehörde zu Ueberwachung und Vertretung der Zollvereinsinteressen nach innen und aussen die Ansichten des Abgeordneten von Gablenz theilt, und insoweit den Antrag desselben der hohen Staatsregierung zu thunlichster Berücksichtigung übergeben zu sehen wünscht. Was aber den Antrag Gehe's betrifft, so können die Deputationen für diesen eben so wenig sich entscheiden, denn, was den ersten allgemeinen Theil desselben betrifft, so erscheint er für überflüssig, da schon die bisherige Erfahrung gezeigt hat, wie man darauf immer hingestrebt, den deutschen Zollverein zu erweitern, allein zu jedem Preis es zu thun, so nachtheilige Bedingungen dagegen einzuräumen, wie Hannover sie gestellt hat, wird niemand wünschen und rathen können. Was aber den zweiten Theil betrifft, daß Sachsen zu einem Anschluß mit Oesterreich die Initiative ergreife, so würde die Ständeversammlung mit einer schweren Verantwortlichkeit sich belasten, wenn sie auf diesen Anschluß zu jedem Preis und unter allen Bedingungen hinarbeiten wollte, dieses muß man der hohen Staatsregierung und ihrer Verantwortlichkeit überlassen, der Hoffnung vertrauensvoll sich hingebend, daß die Staatsregierung, wenn ein günstiger Zeitpunct erscheint, ihn nicht unbenutzt werde vorübergehen lassen. Was den letzten Satz betrifft, so ist er in einer solchen Allgemeinheit gehalten, daß schon diese Rücksicht ausreichen wird, um ihn zu einer Bevorwortung an die Kammer nicht geeignet zu finden. Wenn die verehrte Kammer diesen Ansichten beipflichtet, so wird sie auch den Antrag ihrer Deputationen genehmigen, welcher dahin geht:

der Petition des Abgeordneten Gehe keine Folge zu geben, sondern sie auf sich beruhen zu lassen.

Dresden, den 15. August 1843.

Die erste und zweite Deputation der zweiten Kammer.

Eisenstuck, Referent.	von Thielau.
Todt.	Püschel.
D. Schröder.	Georgi.
Oehmichen.	von der Planitz.
Baumgarten.	Sachße.
Kasten.	Römer.

XVIII.

Dresden, am 17. August 1843.

Gegenwärtig:
die Herren Staatsminister von Lindenau,
von Zeschau,
Nostitz und Jänckendorf, und
die Königlichen Commissarien Herr Geheimer Finanzrath Wehner und
Herr Geheimer Regierungsrath von Weißenbach.

Nachdem die heutige öffentliche Sitzung geschlossen und die Tribünen geräumt worden, ging man zu einer geheimen Sitzung über, in welcher

Herr Vicepräsident Eisenstuck den Bericht der ersten und zweiten Deputation der zweiten Kammer über das allerhöchste Decret vom 22. November 1842 und resp. 19. Januar d. a. „den deutschen Zollverband betreffend", von der Rednerbühne aus vortrug.

Nachdem nun zuvörderst

die Herren Abgeordneten Gehe, von Gablenz und Tzschucke ihr Bedauern darüber ausgedrückt, daß der Bericht erst jetzt vor dem so nahen Schlusse des Landtags erscheine und nicht in öffentlicher Sitzung berathen werden solle, auch nicht dem Druck übergeben worden, hierdurch aber die Möglichkeit Anträge zu stellen und etwas Wesentliches erfolgreich zu erörtern, im Voraus abgeschnitten werde, und

Herr Abgeordneter Gehe als Vertreter des Handels- und Fabrikstandes gegen eine derartige Behandlung der Sache protestirt,

der Herr Staatsminister von Zeschau aber hierauf zu bemerken gegeben, daß wenigstens das mit der Krone Preussen bezüglich der Branntweinsteuer getroffene Abkommen sich nicht zur Verhandlung in öffentlicher Sitzung geeignet, man zwar einen ganzer 8 Jahre hindurch genossenen Vortheil aufgeben müssen, das getroffene Abkommen aber immer noch insofern vortheilhaft erscheine, als die Staatsregierung besorgt, noch mehr geben zu müssen, auch die thüringischen Staaten dem beigetreten, dieß aber den Beweis liefere, daß das getroffene Abkommen günstig sey,

weiter Herr Abgeordneter Georgi in längerer Rede zwar im Allgemeinen den abgeschlossenen Verträgen seine Anerkennung gezollt, jedoch rücksichtlich des

mit England abgeschlossenen, die Nothwendigkeit der Kündigung ausspricht, weil dieser Vertrag die Zollvereinstaaten behindere, rücksichtlich zweier wichtiger Artikel Differentialzölle zu gewähren, und rücksichtlich der Tarifsätze eine ständische Kammer kaum Beschlüsse in Zahlen fassen könne,

die Herren Abgeordneten Gehe und von Gablenz denselben hierunter beigetreten und Ersterer den Antrag unter **A.** gestellt, solchen auch weiter motivirt, derselbe aber nicht ausreichende Unterstützung in der Kammer gefunden, Letzterer dagegen die darauf bezüglichen Petitionen weiter vertheidigt und nächstdem auch bezüglich der inländischen Eisenproduction, zumal bei den bevorstehenden Eisenbahnbauten, eine günstigere Gestaltung herbeigewünscht,

der Herr Staatsminister Nostitz und Jänckendorf hierauf in Aussicht gestellt, daß vielleicht eine mäßige Erhöhung des Eingangszolls für Roheisen zu erwarten und man im Begriff stehe, die deßhalb bereits im Jahre 1842 stattgefundenen Verhandlungen wieder aufzunehmen, und

Herr Staatsminister von Zeschau sich bezüglich der Differentialzölle dahin geäussert: daß solche wohl dann überflüssig schienen, wenn alle Staaten gleichmäßig nach dem Tarif behandelt würden,

weiter Herr Abgeordneter Tzschucke die jetzt eingeführte Volkszählung nicht für zweckentsprechend erachten mag, ob solcher schon von

den Herren Staatsministern von Zeschau und Nostitz und Jänckendorf der Vorzug vor andern im Auslande bestehenden Modalitäten der Volkszählung eingeräumt wird, endlich

Herr Abgeordneter Stockmann den Wunsch im Protocoll niedergelegt zu wissen wünscht, daß bezüglich der Branntweinsteuer in Sachsen dieselben Erleichterungen wie in Preussen eintreten könnten; wird zu den einzelnen Abschnitten des Berichts übergegangen, wobei

der Herr Staatsminister von Zeschau noch bemerkt, daß dem Beitritte Hannovers zum Zollverbande zur Zeit noch erhebliche Schwierigkeiten entgegen stünden, dieß der Zukunft zu überlassen, Opfer aber um deßwillen nicht zu bringen seyen, da aber Braunschweig mit dem Harz- und Weserdistricte beigetreten, eine Vereinigung mit Hannover wenigstens in Betreff der Verträge gegen das Schmuggeln zu erwarten stehe, hauptsächlich aber zu wünschen sey, daß Belgien die Ordonnanz, die nur noch kurze Zeit dauere, für Sachsen verlängere, was vielleicht durch angemessene Transiterleichterungen erwiedert werden könne,

und tritt die Kammer auf Präsidialanfrage dem Seite 326 zu lesenden Deputationsgutachten:

„zu den unter **A.** — **G.** ——— zu ertheilen,“

so wie:

„der hohen Staatsregierung ——— eingetreten seyn wird",

so wie dem weiter Seite 327 des Berichts vorgeschlagenen Antrage:

„daß die verehrte Kammer ——— entsprechend wären,"

einhellig bei.

Uebergehend demnächst zu den im Berichte vorgetragenen Petitionen, so wird

1.

bezüglich der des Dresdner Handelsstandes in Betreff des Elbhandels und der Elbschifffahrt,

nachdem Herr Abgeordneter Tzschucke die Erwartung ausgesprochen, daß Seiten hoher Staatsregierung in Ansehung

1.) des Mangels eines tüchtigen Kahns an der Riesaer Brücke, Behufs der Legung des Mastbaums,

2.) der Abgabe für das Globenzeug beim Ziehen der Schiffe an die Meißner Brücke, und

3.) der Abgabe eines Pfennigs für jeden am Meißner Quai abgeladenen Centner,

Erleichterung um so mehr eintreten würde, als in Dresden und Pirna ähnliche Beschwerungen nicht stattfänden,

der Königliche Commissar, Herr Geheime Finanzrath Wehner, aber zu bemerken gegeben, daß man diese gerügten Uebelstände weiter untersuchen und ihnen nach Befinden Abhilfe geben werde, der erwähnte 1 Pfennig vom Centner übrigens für Benutzung des Quais, den die Regierung mit vielen Kosten gebaut, genommen werde, dem Deputationsgutachten (S. 329 des Berichts) ebenso wie, bezüglich

2.

der Petition der Seifensiederinnung zu Olbernhau

dem Gutachten (S. 330) so wie

3.

bezüglich der Petition der Gastwirthe Wetzels und Genossen, dem weiteren Gutachten S. 330

einhellig

beigetreten.

Endlich werden

4.

vom Herrn Referenten Vicepräsidenten Eisenstuck die vom Herrn Abgeordneten von Gablenz, so wie

5.

die vom Herrn Abgeordneten Gehe eingereichten Petitionen vorgetragen, und nachdem Herr Abgeordneter Georgi bezüglich der erstern sich dahin geäussert, daß ihm die Art und Weise der Behandlung der Zollvereinsangelegenheiten um deßwillen bedenklich erscheine, weil zu viel Gewicht in die Hände grösserer Staaten gelegt sey,

der Herr Staatsminister von Zeschau aber dem eingehalten: daß andere Staaten ebenfalls eifersüchtig auf ihre Rechte wären, und Preussen Uebergriffe nicht einräumte, bei den Zollconferenzen aber jede Regierung vorher ihre Fragen, die man besprechen wolle, aufsetze und die betreffenden Commissarien, nach von ihren Regierungen eingeholter Instruction, sich darüber weiter besprächen,

Herr Abgeordneter von Gablenz dagegen seine Petition weiter vertheidigt, und

5.

Herr Abgeordneter Gehe den Standpunct näher bezeichnet, von welchem aus er bei seiner Petition ausgegangen, wird von der Kammer bezüglich der von Gablenzischen Petition dem Seite 331 zu lesenden Majoritätsgutachten:

„dieselbe der hohen Staatsregierung zur thunlichsten Berücksichtigung zu übergeben",

einhellig, so wie bezüglich des Gehe'schen Antrags dem S. 331 zu lesenden Gutachten:

„dieser Petition keine Folge zu geben, solche vielmehr auf sich beruhen zu lassen,"

gegen 1. Stimme beigetreten.

Schlüßlich vermißt Herr Abgeordneter Clauß im Berichte einer Erwähnung der im Bezug auf den Zollschutz der Baumwollenspinnerei eingegangenen Petition, dem

Herr Abgeordneter Tzschucke einhält, daß solche der dritten Deputation zur Begutachtung vorgelegen und an die hohe Staatsregierung gelangen zu lassen beschlossen worden, wobei sich

Herr Abgeordneter Clauß beruhigt.

Weiter wird auf Antrag des Herrn Abgeordneten Georgi der Druck sowohl des Deputationsberichts, als auf Antrag des

Herrn Staatsministers von Zeschau der Druck des allerhöchsten Nachdecrets vom 19. Januar 1843, so wie endlich auf Antrag des Herrn Abgeordneten Gehe der Druck gegenwärtigen Protocolls von der Kammer decretirt, sodann aber vom

Herrn Präsident D. Haase, nachdem die Königlichen Commissarien den Sitzungssaal verlassen, zur Abstimmung über beide darauf bezügliche allerhöchste Decrete vom 22. November 1842 und 19. Januar 1843 durch Namensaufruf verschritten, und von der Kammer unter den von der Deputation vorgeschlagenen Beschlüssen, unanim angenommen.

Hiermit schloß Herr Präsident D. Haase die heutige geheime Sitzung und lud die Kammer zu einer weitern geheimen Sitzung auf morgen früh 8 Uhr ein, um über den anderweiten Bericht der zweiten Deputation der zweiten Kammer, das allerhöchste Decret vom 8. Februar 1843, die Eisenbahnangelegenheiten betreffend, zu berathen.

Dieß schrieb dem Hergange gemäs nieder

D. Haase, Präsident. Moritz Rothe,

Carl Schwabe. Secr. der II. Kammer.

Georgi.

A.

Die hohe Staatsregierung wolle die Tarifsätze des vereinsländischen Zolltarifes rücksichtlich des Verhältnisses, in welchem solche zu dem Handel und der Industrie des Vereininlandes stehen, auf das genaueste untersuchen, soweit als nöthig unter Abhörung sachverständiger Kaufleute und Fabrikanten, und diejenigen Abänderungen des Tarifes bevorworten, welche unter Gewährleistung der früheren Einnahme durch eine richtige Vertheilung der Zölle eine höhere Entwickelung des deutschen Handels und der deutschen Industrie in dem Zollvereine zu versprechen geeignet befunden werden.

Ueber diese Untersuchung, so wie über die fernere Ausbildung des Zollvereins durch dessen weitere Ausdehnung in Deutschland und höhere politische Stellung nach dem Auslande, wolle die hohe Staatsregierung der nächsten Ständeversammlung zu Anfang des nächsten Landtags Mittheilung machen.

Gehe.

XIX.

Bericht

der zweiten Deputation der ersten Kammer

über das allerhöchste Decret, den deutschen Zollverband betreffend.

Eingegangen den 18. August 1843.

(Allerhöchstes Decret, Landt.Act. IV. Abth. S. 3 flg.)

(Bericht der ersten und zweiten Deputation der zweiten Kammer, Landt.Act. IV. Abth. S. 323 flg.)

Die Ständeversammlung $18\frac{39}{40}$ faßte folgende Beschlüsse:

1.

Die hohe Staatsregierung zu ermächtigen, mit der Krone Preussen und den Vereinsstaaten die Verlängerung des Zollverbandes auf die Zeit vom 1. Januar 1842 ab, abermals zu verhandeln und die für die Erreichung dieses Zweckes erforderlich werdenden Modificationen und Abänderungen des Vertrags von 1833 zu verhandeln und abzuschliessen, die Ergebnisse aber der nächsten Ständeversammlung zu Einholung einer nachträglichen Zustimmung derselben mitzutheilen.

2.

Die hohe Staatsregierung zu ermächtigen, mit der Krone Preussen und den thüringischen Staaten die Verlängerung des bestehenden Vertragsverhältnisses zu verhandeln, auch zu Erlangung derselben ein angemessenes **Praecipuum** von den Gesammtrevenüen an Preussen zu vermitteln und den Erfolg der nächsten Ständeversammlung mitzutheilen.

Die erste und zweite Deputation, welche am vor. Landtage über diesen Gegenstand Bericht erstatteten, sprachen das Gutachten aus:

daß das Wohl des Landes nicht nur die Verlängerung des Zollvertrags im weitern Sinne, sondern auch die des Separatvertrags mit der Krone Preussen und den thüringischen Staaten erfordere.

Die Kammer theilte diese Ansicht und ermächtigte die hohe Staatsregierung,

letzteren selbst in dem Falle zu bewirken, wenn zu Gunsten Preussens ein Opfer gebracht werden müßte.

Sie war sonach mit den Deputationen darin einverstanden, daß die Fortdauer der Zollvereinigungen, wenn irgend nur möglich, zu erzielen seyn möchte.

Den Bemühungen der hohen Staatsregierung ist es auch gelungen, die Verlängerung beider Verträge zu erzielen, und Sie hat sich dadurch von Neuem das Vaterland zu Dank verpflichtet.

Die hohe Staatsregierung legt nun in dem betreffenden allerhöchsten Decrete

1.) die neu abgeschlossenen Verträge zur Genehmigung vor,
2.) theilt die wesentlichsten Veränderungen in den Vertragsbestimmungen mit und
3.) giebt Mittheilung über die Erweiterung des Zollvereins und die immittelst abgeschlossenen Handelsverträge, worüber ebenfalls der Zustimmung der Ständeversammlung entgegengesehen wird.

Was zunächst den Zollverband anlangt, so sind es 3 Puncte, welche herauszuheben sind.

1.

Nach dem Zollvereinigungsvertrag vom 30. März 1833, Art. 11. und 12. war hinsichtlich der innern, von dem einen Vereinsstaat in den andern übergehenden Erzeugnisse, die Abentrichtung einer Differentialsteuer bestimmt; so daß z. B. wenn Gegenstände, welche in dem Staat, wo sie producirt wurden, mit einer höhern innern Abgabe belegt waren, als dieß in einem andern Vereinsstaat der Fall war, bei dem Uebergang in letztern mit gar keiner Ausgleichungssteuer eingeführt werden durften, und im umgekehrten Falle durfte diese Steuer nur die Differenz zwischen den Steuern beider Staaten erreichen; zugleich war eine Restitution oder Vergütung der im Lande der Erzeugung bezahlten Steuern bei Ausgang des steuerbaren Objects in einen andern Vereinsstaat verboten.

Diese Bestimmungen sind nach Seite 4. völlig dahin abgeändert worden:

1.

beim Uebergang eines innern Erzeugnisses in einen andern Vereinsstaat muß die in letzterm gültige Steuer voll entrichtet werden, dagegen

2.

sind die einzelnen Staaten aber auch befugt, auf die in andere Vereinsstaaten übergehenden innern Erzeugnisse die bereits erhobenen Steuern zurückzuerstatten,

und jedenfalls ist dieß ein billigeres, dem Interesse der einzelnen Staaten entsprechenderes, den Gewerbtreibenden aber auch nicht lästiges Verhältniß, wie das allerhöchste Decret näher nachweiset.

2.

Eine ganz neue Abgabe bildet
die Rübenzuckersteuer.

Die Nothwendigkeit der Besteuerung dieses Fabricats ist schon am vorigen Landtage angedeutet worden, und stellt sich nach dem, was das allerhöchste Decret darüber anführt, als unvermeidlich heraus. — Die Steuer ist nur eine geringe und beträgt pro Centner Rohzucker — 10 ngr. —

3.

Endlich ist hinsichtlich der Separation und Theilung der Durch- und Ausgangszölle insoweit eine Veränderung vorgegangen, als sie nicht mehr in die gemeinschaftliche Vertheilung aller Zollvereinsstaaten fallen, sondern als die in den östlichen Provinzen Preussens, im Königreich Sachsen und in den thüringischen Staaten zur Erhebung kommenden derartigen Abgaben der Regierung dieser Staaten ausschließlich überlassen werden, wogegen die übrigen Vereinsstaaten die dort erhoben werdenden für sich allein participiren. —

Diese Aenderung ist — wie aus dem allerhöchsten Decret hervorgeht — im Interesse der erstern erfolgt.

Zu dem engern Verein übergehend, so hat, wie aus dem allerhöchsten Decret sich ergiebt, die Verlängerung dieses betreffenden Vertrags allerdings nur mit einem Opfer zu Gunsten Preussens erlangt werden können.

Es ist nämlich, da sich unzweifelhaft herausgestellt hatte, daß Preussen

hinsichtlich der Branntweinsteuer in beträchtlichem Nachtheile sich befand, folgende Vereinbarung erfolgt:

> daß zwar die Bevölkerungsstände der contrahirenden Staaten auch fernerhin den Theilungsmaasstab bilden, zur Ausgleichung des für Preussen daraus hervorgehenden Verlustes aber $18\frac{1}{2}$ Procent der sächsischen und thüringischen Revenüenantheile von letzterm wiederum in Abzug gebracht und dem preussischen Antheil hinzugerechnet werden sollen, wobei jedoch in keinem Falle jener Abzug die Summe von 200,000 Thlr. — — für ein Jahr übersteigen darf.

Der diesseitige Ausgleichungsbeitrag kann sonach die Summe von

128,413 Thlr. — —

nicht übersteigen.

Die Deputation hält dieses Opfer nicht für zu groß und unverhältnißmäßig gegen die Vortheile, die in gewerblicher Beziehung aus der Erneuerung des Vertrags erwachsen; die verehrte Kammer hat durch die oben sub 2. ausgesprochene Ermächtigung sich zu der Ansicht der Deputation am vorigen Landtage bekannt, daß es nicht allein die finanziellen Vortheile der Staatskasse seyn können, welche man bei dem Zollverein und den Handelsverträgen im Auge zu behalten hat; und daß der Gewinn, welcher für Handel und Verkehr daraus entspringt, und dem ganzen Lande zuwächst, ebenso hoch, wonicht noch höher zu veranschlagen ist, und die Deputation hält dieselbe Ansicht auch heute noch fest. —

Allein nach einer Darlegung der Staatsregierung, welche mitgetheilt werden wird, wird auch die Staatskasse durch diese Vereinbarung nicht schlechter, ja im Gegentheil noch besser gestellt, als wenn sie jenen Vertrag aufgelöset hätte, und man muß aus dieser Darlegung wohl entnehmen, daß die hohe Staatsregierung alles gethan hat, was nur zu thun war, um möglichst günstige Bedingungen zu erlangen, daß aber auch die preussische Regierung Billigkeit hat vorwalten lassen.

Sonstige wesentliche Veränderungen sind in den Vertragsbestimmungen nicht eingetreten.

Besage allerhöchsten Decrets vom 19. Januar 1843 sind die sub C. S. 8 unter VI. bemerkten Verträge auf das Jahr 1843 verlängert worden, in Folge dessen auch der zwischen Hannover und Preussen in Betreff gleicher Besteuerung innerer Erzeugnisse in den mit dem Zollverein verbun-

denen Hanoverschen Gebietstheilen unterm 1. November 1837 abgeschlossene Vertrag für das Jahr 1843, in Kraft bleiben wird. — Auch hierzu wird die Zustimmung der Ständeversammlung verlangt. Je weiter sich der Zollverein ausdehnt, je mehr es ihm gelingt, durch Handelsverträge den Verkehr auch in den Staaten, welche sich ihm nicht anschliessen, zu erleichtern, desto wohlthätiger wird er für Handel und Gewerbe wirken, und jede Vergrösserung und jeder derartige Vertrag, wenn er sonst nur wirkliche Vortheile bringt, wird immer mit Freuden begrüßt werden.

Was endlich die Seite 9. berührten Verhältnisse mit den fremden Staaten betrifft, so sind zwar die Verträge mit Holland, Hamburg und Bremen erloschen, dagegen neue mit Großbrittanien und der Ottomannischen Pforte abgeschlossen worden.

Die Handels- und Schifffahrtsconvention mit Großbrittanien gehört unter diejenigen, welche im Publicum viel Anfechtungen gefunden haben und deren Nutzen und Vortheil vielfach bezweifelt worden ist.

Die hohe Staatsregierung hat deßhalb auch die Verhältnisse etwas genauer dargelegt, aus welchen wenigstens so viel hervorgehen dürfte, daß ein Nachtheil aus ihr nicht erwächst. Bei der Discussion in der zweiten Kammer hat ein Vertreter des Handels- und Fabrikstandes die Bedenken, die gegen diesen Vertrag laut geworden sind, für nicht begründet erklärt, jedoch ebenso wenig einen wesentlichen Nutzen desselben anerkannt, und die zweite Kammer hat beschlossen:

> die hohe Staatsregierung zu ersuchen, der nächsten Ständeversammlung nähere Mittheilung über die Frage zu machen, ob es zweckmäßig seyn werde, den Vertrag mit Großbrittanien zu kündigen, wenn dessen Kündbarkeit eingetreten seyn wird.

Im Uebrigen aber

> zu den unter **A.** bis **G.** in dem allerhöchsten Decret vom 21. November 1842 erwähnten Verträgen und in Folge derselben erlassenen Gesetze, sowohl auch der in dem allerhöchsten Decrete vom 19. Januar 1843 unter 1. und 2. gedachten Verträge nachträglich, soviel das Königreich Sachsen betrifft, die ständische Zustimmung zu ertheilen.

Kann der erstere Antrag nur dahin führen, die obschwebenden Bedenken entweder zu beseitigen, oder zu bestätigen, und letztern Falls die Kündigung des Vertrags zu vermitteln, so glaubt die Deputation ihn gerechtfertigt, und em-

pfiehlt sowohl hinsichtlich seiner, als hinsichtlich des zweiten Beschlusses der zweiten Kammer beizutreten.

Man bemerkt nur noch in Bezug auf letztern, daß die Deputation schon in ihrem vorigen Bericht sich dahin ausgesprochen hat, wie diese Zustimmung nur formell zur Reservirung der ständischen Rechte vorbehalten worden ist.

Ein fernerer Beschluß der zweiten Kammer geht dahin:

> daß man die zuversichtliche Erwartung ausspreche, es werde die hohe Staatsregierung immer dahin bemüht seyn, daß der Zollverein mit andern Staaten Verträge eingehe, wie sie dem Interesse des vaterländischen Handels und Gewerbes entsprechend wären.

Man hat im jenseitigen Bericht auf Verträge mit Amerika und anderen Ländern hingewiesen; unbezweifelt würde namentlich eine Handelsconvention mit Amerika von großem Nutzen seyn.

So überzeugt man sich auch halten kann, daß die hohe Staatsregierung allenthalben, wo es nur möglich, für den Abschluß von Handelsverträgen bemüht seyn wird, wie dieß auch bis jetzt geschehen ist, so wird doch der Beitritt zu obigem Antrag das Interesse, welches die Ständeversammlung an dem Flor des Handels und Gewerbes nimmt, darlegen, und man empfiehlt deßhalb

> mit dem Beschluß der zweiten Kammer sich zu vereinigen.

Schlüßlich sind noch verschiedener Petitionen zu gedenken.

In Bezug auf den Elbhandel und die Elbschifffahrt, und die dabei ersichtlichen Gebrechen und deren Abhülfe ist der Handelsstand zu Dresden mit einer Petition — die gedruckt vertheilt worden — eingekommen, und es haben sich derselben viele Kaufleute zu Zittau, Bautzen, Hainichen, Meissen, Frankenberg, Pirna, Freiberg, Schandau, Döbeln, Strehla, Chemnitz, Königstein angeschlossen; das Gesuch geht dahin:

> die dargelegten Gebrechen der sächsischen Elbschifffahrt und des sächsischen Elb- und Transitohandels, soweit dieselben begründet gefunden werden, der hohen Staatsregierung zur Abhülfe zu empfehlen.

Die hohe Staatsregierung hat von den Gebrechen und Wünschen, wie sie dargelegt worden sind, Kenntniß genommen und daraus eine Mittheilung gemacht, auch bemerkt,

daß zu hoffen sey, es würden die Hauptbeschwerdepuncte durch die gegenwärtig noch obschwebenden Verhandlungen unter den Elbuferstaaten ihre Erledigung finden.

Bei dem Mangel an Zeit muß die Deputation auf ein näheres Eingehen verzichten, und erlaubt sich nur auf das, was die gedruckte Petition darüber sagt, und die erwähnte Mittheilung der hohen Staatsregierung zu beziehen.

Daß diese Beschwerden völlig grundlos seyen, dürfte schwerlich behauptet werden, und deßhalb erscheint auch im Interesse der Sache der Beschluß der zweiten Kammer,

die eingereichten Petitionen mit allen ihren Beifugen und Nachträgen an die hohe Staatsregierung zu thunlichster Berücksichtigung abzugeben,

vollkommen angemessen und entsprechend, und der Beitritt dazu wird empfohlen.

Noch haben zwei Abgeordnete der zweiten Kammer folgende Anträge gestellt:

1.

Der Abgeordnete von Gablenz:

Die hohe Staatsregierung wolle dahin zu wirken suchen, daß bei den betreffenden Zollvereinsstaaten eine gemeinschaftliche Behörde permanent hergestellt werde, welche sowohl im Innern der Zollvereinsstaaten Handel und Industrie unausgesetzt überwache, als auch dem Auslande gegenüber die Handelspolitik des deutschen Zollvereins vertrete.

2.

Der Abgeordnete Gehe:

Die hohe Staatsregierung zu ersuchen, dahin zu wirken, den Zollverein auf sämmtliche deutsche Bundesstaaten zu erstrecken, und die Initiative der Unterhandlung mit Oesterreich ihrerseits zu ergreifen, für diejenigen norddeutschen Bundesstaaten, welche dem Zollverband zur Zeit noch nicht angehören, jedoch ihren Einfluß verwenden, daß die Initiative von deren Nachbarn im Zollverein ergriffen werde, ohne das Freihafenverhältniß der freien Städte Bremen, Hamburg und Lübeck zu schmälern.

Die zweite Kammer hat beschlossen:

letztere auf sich beruhen zu lassen, erstere aber der hohen Staatsregierung zur thunlichsten Berücksichtigung zu übergeben.

Die Deputation muß dagegen anrathen:

beide Petitionen auf sich beruhen zu lassen,

und zwar die erstere, weil sie einen Gegenstand enthält, der so reiflicher Erwägung bedarf, daß sie jetzt nicht mehr vorgenommen werden kann, bei einer näheren Erörterung könnte es wohl seyn, daß man einen Theil des Antrags bevorworten oder überhaupt ihn umgestalten würde, allein dazu ist jetzt keine Zeit mehr. Die letztere, weil das, was man von der Regierung erwarten kann, schon weiter oben ausgesprochen worden ist.

Noch hat die zweite Kammer den Druck des Decrets vom 19. Januar 1843 und des Protocolls über die Sitzung beschlossen, dem beizustimmen seyn wird.

Dresden, den 18. August 1843.

Die zweite Deputation der ersten Kammer.

Hübler.
Schill.
D. Crusius.
Frhr. von Welck.
von Watzdorf.

XX.

Dresden, am 18. August 1843.

Anwesend:

die Herren Staatsminister von Zeschau,
von Nostitz-Wallwitz und
der Herr Geh. Regierungsrath von Weißenbach.

Auf heutigen Nachmittag 5½ Uhr war eine geheime Sitzung der ersten Kammer zur

Berathung über das allerhöchste Decret vom 22. November vorigen Jahres, den grössern deutschen Zollverband und die engeren Steuervereine betreffend,

anberaumt worden, zu welcher sich 35 Mitglieder eingefunden haben, wobei aber für die Mitglieder der zweiten Kammer die für dieselben bestimmte Tribüne offen geblieben ist.

Der in der Sache bestellte Referent, Herr Bürgermeister Schill, betritt die Rednerbühne, und trägt das allerhöchste Decret, darauf aber auch den darüber abgefaßten Deputationsbericht, welcher jedoch wegen Kürze der Zeit nicht hat gedruckt werden können, vor, womit derselbe noch den Vortrag einer Mittheilung der Staatsregierung über das mit der Krone Preussen wegen der Branntweinsteuer getroffene neue Abkommen verbindet.

Der Bericht lautet über die Puncte des Decrets unter

A. — E.

allenthalben beifällig.

Zu **F.**

gedenkt derselbe eines doppelten Beschlusses, welchen die zweite Kammer bei diesem Puncte gefaßt hat, und wovon der

erste dahin geht, die Staatsregierung um Mittheilung an die Ständeversammlung über die Zweckmäßigkeit der Kündigung des mit Großbritannien abgeschlossenen Vertrages zu ersuchen, der

zweite aber dahin, daß den unter **A. — G.** erwähnten Verträgen die nachträgliche Genehmigung ertheilt werden solle, was jedoch, einem früheren ständischen Beschlusse gemäs, nur geschehen soll, um die dießfallsigen ständischen Rechte formell zu verwahren.

Herr von Friesen bestreitet sodann, daß Preussen verhältnißmäßig so viel mehr Branntwein consumire, als bei dem dießfallsigen Vertrage angenommen worden sey, indem es vielmehr auch einen großen Theil seines erzeugten Branntweins nach Sachsen und Thüringen ausführe, was wiederum darin seinen Grund habe, daß Preussen den Branntwein wohlfeiler erzeugen könne. Daher sey eigentlich die Verbindung Preussens mit Sachsen und Thüringen hinsichtlich der Branntweinsteuer eine unnatürliche, den Producenten der letzteren Länder nachtheilige; weßhalb später immer wieder zu erwägen seyn werde, ob es nicht rathsamer sey, zu seiner Zeit jene Verbindung wieder aufzuheben.

Herr von Posern äussert sich dahin, daß aus denselben Gründen der Preussen zugestandene Abzug wohl als zu hoch erscheine.

Herr D. Crusius aber giebt die von Herrn von Friesen geschilderten Nachtheile nicht zu, glaubt, daß namentlich von einer wohlfeileren Production schon wegen der Verschiedenheit der Bestandtheile des preussischen Staates nicht die Rede seyn könne, und wenn die Production eine wohlfeilere in Preussen sey, dieß wohl in einem vollkommneren Betriebe der Brennereien seinen Grund habe.

Auch Se. Königl. Hoheit Prinz Johann sucht nachzuweisen, daß der fragliche Vertrag in finanzieller Hinsicht vortheilhaft, aber auch wohl den richtigen volkswirthschaftlichen Grundsätzen angemessen sey.

Hierauf wird den oberwähnten beiden Beschlüssen der zweiten Kammer

einstimmig

beigetreten;

ebenso auch zu einem weitern von der zweiten Kammer, besage des Berichts, beschlossenen Antrage:

daß die hohe Staatsregierung auf die Abschliessung von Handelsverträgen mit noch mehren Staaten bedacht seyn möge,

die

einhellige

Zustimmung ertheilt.

Eine von einer beträchtlichen Anzahl von Handelsinnungen eingebrachte Petition, welche die nachtheiligen Verhältnisse der sächsischen Elbschifffahrt betrifft, hat die zweite Kammer an die Staatsregierung zu thunlichster Berücksichtigung abzugeben beschlossen, und es wird, auf Anrathen der Deputation, auch diesem Beschlusse

einstimmig

beigetreten.

Wenn dagegen noch zwei Abgeordnete der zweiten Kammer, die Herren von Gablenz und Gehe, Anträge gestellt haben, wovon die zweite Kammer nur den erstern an die Staatsregierung zur thunlichsten Berücksichtigung abgeben will; so räth die Deputation, weil jetzt keine Zeit mehr sey, diesen Antrag zu prüfen, auch ihn auf sich beruhen zu lassen, und man tritt ihr hierin

einstimmig

bei; worauf noch beschlossen wird, den heute erstatteten Bericht und das gegenwärtige Protocoll noch in der **IV.** Abtheilung der Landtags-Acten abdrucken zu lassen.

Bei sodann vorgenommenem Namensaufrufe erklären

sämmtliche Stimmen

nochmals ihre Genehmigung zu den gefaßten Beschlüssen.

Am Schlusse der Sitzung wird noch die Tagesordnung für die morgen früh 9 Uhr zu haltende öffentliche Sitzung festgesetzt. Es soll nämlich dieselbe bestehen in

mündlichen Vorträgen der ersten Deputation über

das Decret, die Landtagsordnung betreffend und

den Gesetz-Entwurf, die Militairleistungen betreffend, und

der Behandlung alles Dessen, was sich im Laufe der Sitzung noch darbieten wird.

Auf Vorlesen genehmiget und mitvollzogen wie oben.

Ernst Gustav von Gersdorf.
Wilhelm von Polenz.
Carl von Metzsch.

Paul August Ritterstädt,
Secr. d. I. Kammer.

XXI.

Dresden, am 18. August 1843.

Gegenwärtig waren:

die Herren Staatsminister von Koenneritz,
von Zeschau,
Nostitz und Jänckendorf, und
von Nostitz-Wallwitz, Excellenzen,
so wie
Herr Geh. Regierungsrath Kohlschütter.

In geheimer Sitzung wurde heute ein über die gestrige geheime Sitzung aufgenommenes Protocoll, die Verhandlungen über die Zollangelegenheiten betreffend, verlesen, solches auch nach einer Bemerkung des Herrn Abgeordneten Gehe genehmigt und vollzogen.

Nun ging man zur heutigen Tagesordnung, der Berathung des anderweiten Berichts der zweiten Deputation, die Eisenbahnangelegenheiten betreffend, über und trug denselben der Referent, Herr Abgeordneter Georgi aus Mylau, vor.

Bei

Punct 1.

ergriff der Herr Abgeordnete Püschel das Wort, hielt die in der ersten Kammer aufgestellten Gründe für unzureichend und wünschte, daß die Kammer ganz bei ihrer früheren Ansicht stehen bleiben möge, um so mehr, als die zittauer Bahn schon fast fertig gebaut seyn würde, wenn die hohe Staatsregierung die Concession dazu nicht verweigert hätte, denn vor mehren Jahren wären die Mittel zu dieser Bahn sehr leicht durch Privatpersonen und ohne Betheiligung des Staates zusammenzubringen gewesen.

Die zu stellende Bedingung sey auch endlich für die dresden-görlitzer Gesellschaft ganz unbedenklich, eine besondere Bahnverwaltung für die Flügelbahn aber zu kostspielig und ganz unnöthig.

Hierauf ergegnete Se. Excellenz der Herr Staatsminister Nostitz und Jänckendorf, daß die Regierung früherhin die gewünschte Concession deßhalb nicht habe ertheilen können, weil vorerst die Verbindung mit dem Auslande habe hergestellt und vereinbart werden müssen, ehe man sich über die Richtung von Binnenbahnen entscheiden können, woran der

Herr Referent, die Herren Abgeordneten Georgi aus Mylau, Vicepräsident Eisenstuck, Meisel und von Thielau noch die Bemerkungen knüpften, daß es jenem Landestheile gleichgültig seyn könne, auf welche Weise diese Flügelbahn gebaut werde, wenn sie nur überhaupt gebaut und wenn sie zu diesem Behufe in das System mit aufgenommen werde, wogegen die der dresden-görlitzer Gesellschaft zu stellende Bedingung allerdings hindernd auf das Zustandekommen der Hauptbahn einwirken möchte.

Der Meinung des Herrn Abgeordneten Püschel traten aber bei die Herren Abgeordneten Sachße, von Gablenz, Scholze, von Zezschwitz und Zische, und wünschte man, daß wenigstens der zu concessionirenden dresden-görlitzer Gesellschaft aufgegeben werde, gleich bei dem Baue der dresden-görlitzer Bahn auf diese Flügelbahn mit Rücksicht zu nehmen, welchen letzteren Umstand auch sofort der Königliche Commissar, Herr Geh. Regierungsrath Kohlschütter, als sich schon von selbst verstehend, erklärte, in dessen Folge der Herr Abgeordnete von Thielau den in der Beilage **A.** enthaltenen Antrag stellte und ihn an die Stelle des Gutachtens der Deputation gesetzt wissen wollte.

Der Herr Referent war mit den übrigen Mitgliedern der Deputation damit einverstanden, daß dieser Antrag an die Stelle des Deputationsgutachtens treten solle, insoweit solches Seite 315 sub fine dahin gerichtet ist: die ausgesprochene Voraussetzung, daß die Ausführung der zittau-löbauer Flügelbahn den Unternehmern der Hauptbahn von vorn herein zur Bedingung gemacht werden solle, fallen zu lassen, nur wurde dabei besonders noch vorausgesetzt, daß dadurch Punct 10. der früheren Beschlüsse nicht alterirt werde.

Gegen diesen Antrag sprach Herr Abgeordneter Schwabe sich aus, indem er denselben als eine zu große Bevorzugung jener Bahn ansah, wogegen der Antrag vom Herrn Referenten sowohl als den Herren Abgeordneten von Thielau und Sachße aus mehrfachen Gründen in Schutz genommen wurde.

Auf Veranlassung des Herrn Abgeordneten van der Beek schloß die Kammer, des Widerspruches der Herren Abgeordneten Gehe, Hensel und Müller aus Chemnitz ungeachtet, die Debatte und beschloß die Kammer:

a.) bei ihrem früheren Beschlusse in Punct 1., mit Vorbehalt der folgenden Frage, zu beharren,
gegen 2 Stimmen,
b.) trat auch dem Vorschlage unter A. (beiliegend)
einhellig
bei.

Nach dem Vortrage von

Punct 2.

trat man ohne Discussion der Ansicht der Deputation einstimmig bei.

Punct 3.

rief eine lebhafte Debatte hervor, indem für Aufrechthaltung des früheren Beschlusses sich die Herren Abgeordneten D. Geißler, von Thielau, Sachße und von der Planitz aus den bei der ersten Berathung geltend gemachten Gründen verwendeten und namentlich sich auf Gründe der Nützlichkeit und des Rechts beriefen, welche die Zurücknahme des Expropriationsgesetzes für Chemnitz-Zwickau erheischten.

Anderer Ansicht waren die Herren Abgeordneten Rahlenbeck, Oberländer und Clauß, indem sie sich für Aufrechthaltung des Beschlusses der ersten Kammer aussprachen und namentlich auf die früheren Zusicherungen der Regierung und Stände sich beriefen, auch nicht für passend erkennen wollten, daß man das Unternehmen der chemnitz-zwickauer Bahn deßhalb zurückweise, um nicht die Actionairs der sächsisch-baierischen Bahn zu benachtheiligen, oder der Stadt Leipzig einigen Verkehr zu entziehen.

Für das Gutachten der Minorität der berichterstattenden Deputation verwendete sich der Herr Referent, hielt den Beschluß der ersten Kammer zwar für angemessen, war aber doch dafür, daß solchenfalls der vorgeschlagene Antrag in die Schrift angenommen werden möge, um nicht den Staat zu Ausgaben zu verleiten, die ihm selbst Schaden bringen würden.

Der Antrag des Herrn Abgeordneten von Gablenz auf Schluß der Debatte wurde abgelehnt und dieselbe noch weiter fortgesetzt, in deren Verlauf

der Herr Abgeordnete Sachße ausdrücklich den Namen „erzgebirgsche Bahn" für die Bahn von Chemnitz nach Riesa deprecirte und solchen Widerspruch in das Protocoll aufgenommen zu sehen wünschte, während

Herr Vicepräsident Eisenstuck die Ansicht der Majorität der ersten Deputation vertheidigte, zugleich aber auch dem von der Minorität der zweiten Depu-

tation vorgeschlagenen Antrage entgegentrat und behauptete, daß der Staat die gewerblichen Interessen des Landes nicht unter die finanziellen setzen dürfe.

Ein Antrag auf Schluß der Debatte, den Herr Abgeordneter Sörnitz anderweit stellte, wurde angenommen, und schließlich von Seiten

des Herrn Staatsministers Nostitz und Jänckendorf erklärt, wie die Regierung die Ansicht nicht theile, daß das in Rede stehende Expropriationsgesetz aufgehoben werden müsse, indem ja auch der Regierung unbenommen sey, Concessionen, wenn sie auch verlangt würden, zu verweigern.

Nachdem nun noch der Herr Referent und Herr Abgeordneter von Thielau, letzterer Namens der Majorität der zweiten Deputation, zum Schluß gesprochen hatten, verschritt der Herr Präsident zur Fragstellung und

wollte die Kammer bei ihrem früheren Beschlusse wegen Aufhebung des Expropriationsgesetzes mit 34 Stimmen gegen 33

nicht beharren,

trat aber dem Antrage, den die Minorität der zweiten Deputation für die ständische Schrift gestellt hatte,

gegen 25 Stimmen bei.

Bei

Punct 5. 6. und 7.

war die Kammer einhellig mit dem Gutachten der Deputation einverstanden, während man bei

Punct 11. und 12.

dem Antrage der ersten Kammer einstimmig beitrat.

Hierüber ist dieses Protocoll abgefaßt, vorgelesen und genehmigt worden.

D. Haase, Präsident.
Carl Schwabe.
Georgi.

D. Robert Schröder,
Secr. d. II. Kammer.

A.

Die Maasregel, die Ausführung der löbau-zittauer Flügelbahn den Unternehmern der Hauptbahn von vorn herein zur Bedingung zu machen, insoweit fallen zu lassen, daß es der hohen Staatsregierung überlassen bleiben möge, inwieweit sie auf dieser Bedingung bei Concessionirung des Eisenbahnbaues von Dresden nach Breslau insistiren zu können glaube.

von Thielau.

XXII.

Dresden, am 19. August 1843.

Anwesend war:

Se. Excellenz der Herr Staatsminister von Zeschau.

In geheimer Sitzung trug Herr Vicepräsident Eisenstuck vor, daß die erste Kammer bei Behandlung der Zollvereinsangelegenheiten dem gestellten Antrage wegen einer gemeinschaftlichen

Zollvereinsbehörde

nicht beigetreten sey und derselbe daher auf sich beruhen müsse, damit vereinigte sich auch sofort die Kammer

einhellig,

und wurde dieses Protocoll vorgelesen und genehmigt.

D. Haase, Präsident.
Blüher.
v. d. Heydte.

D. Robert Schröder,
Secr. d. II. Kammer.

XXIII.

Dresden, am 19. August 1843.

Anwesend war:

Se. Excellenz der Herr Staatsminister von Zeschau.

In geheimer Sitzung trug Herr Abgeordneter Georgi aus Mylau Namens der zweiten Deputation als Referent vor, in welcher Maase sich die betreffenden Deputationen der beiden Kammern über die vorhandenen Differenzen in der Eisenbahnangelegenheit vereinigt haben, in dessen Folge, anlangend

1.

die löbau-zittauer Flügelbahn, die Kammer dem in der Beilage A. enthaltenen Antrage

einstimmig beitrat.

2.

Was die chemnitz-riesaer Bahn betrifft, so war die Kammer ebenfalls damit einverstanden, daß in dem diesseits beschlossenen Antrage das Wort „gebaut" in die Worte

„in Angriff genommen"

verwandelt werde,

wodurch nunmehr Uebereinstimmung beider Kammern in dieser Angelegenheit bewirkt worden ist.

Zugleich trug Herr Abgeordneter Referent Georgi noch die beiden ständischen Schriften

a.) in Betreff des Vertrags mit Preussen und

b.) in Betreff der Eisenbahnangelegenheiten überhaupt,

vor und wurden dieselben durchgängig ihrem Inhalte und ihrer Fassung nach unanim genehmigt.

Hierüber ist dieses Protocoll abgefaßt, vorgelesen und genehmigt worden.

D. Haase, Präsident.
Blüher.
v. d. Heydte.

D. Robert Schröder,
Secret. der II. Kammer.

XXIV.

Dresden, am 19. August 1843.

Anwesend:

die Herren Staatsminister von Koenneritz und
Nostitz und Jänckendorf,
Herr Geheimer Regierungsrath Kohlschütter.

Nach Schluß der heutigen öffentlichen Vormittagssitzung der ersten Kammer geht man noch zu einer kurzen geheimen Sitzung über, zu welcher 27 Mitglieder versammelt bleiben. Nach Schliessung der Galerien

Endliche Beschlußnahme in der Eisenbahnangelegenheit.

hält Herr Bürgermeister Schill einen Vortrag über die noch bestehenden Abweichungen in den Beschlüssen beider Kammern auf das allerhöchste Decret wegen der Eisenbahnen, und das deshalb abgehaltene Vereinigungsverfahren. Zu

Punct 1.

hat sich die Mehrheit der diesseitigen Deputation mit der Deputation der zweiten Kammer zu einer Erklärung in Betreff der löbau-zittauer Flügelbahn in der nachstehend unter I. ersichtlichen Fassung vereiniget; wodurch zugleich der diesseits angenommene von Posernsche Antrag sich erledigen würde. Doch soll hierbei der von der zweiten Kammer früher gefaßte Beschluß dahin modificirt werden:

daß der Staatsregierung überlassen bleiben solle, inwieweit sie der für die schlesische Bahn zusammentretenden Gesellschaft den Bau der fraglichen Flügelbahn zur Bedingung machen wolle.

Da sich die Deputation nicht hat vereinigen können; so läßt man über diesen Vorschlag den Namensaufruf eintreten, wobei sich

22 Stimmen für,
5 Stimmen gegen

den Vorschlag erklären.

Durch diesen Beschluß erlediget sich zugleich zu

Punct 2.

der diesseits gefaßte Beschluß hinsichtlich der Expropriation der Strecke Löbau-Zittau. Zu

Punct 3.

schlägt die Deputation vor, nunmehr der von der zweiten Kammer, nach Seite

317 des jenseitigen Berichts, ausgesprochenen Voraussetzung beizutreten, jedoch dergestalt, daß für das Wort:

„erbaut,"

gesetzt werde:

„in Angriff genommen,"

worein die Kammer

einstimmig

willigt. Bei

Punct 5.

wird vorgeschlagen: daß dem Beschlusse der zweiten Kammer, den Seite 317 ihres Berichts unten erwähnten Schlußsatz:

„die Modalität ——— vorbehalten,"

wieder in Wegfall zu bringen, beigestimmt werden möge, und man tritt dem

einstimmig

bei. Zu

Punct 6. unter c.

wird auf Anrathen der Deputation der von der zweiten Kammer angenommenen Fassung, wie sie Seite 318 ihres anderweiten Berichts vorgeschlagen ist,

einhellig

beigetreten, auch zu

Punct 10.

in Folge des Beschlusses zu 1., die früher hier beschlossene Veränderung wieder aufzugeben gerathen, welches ebenfalls

einstimmig

genehmigt wird.

Schlüßlich wird noch auf Vorschlag des Herrn Finanzministers

Herr Bürgermeister Hübler von der Kammer beauftragt, bei Ausscheidung derjenigen Stellen aus den den vorliegenden Gegenstand betreffenden Verhandlungen, welche, wenn dieselben nunmehr dem verkäuflichen Theile der Landtags-Acten einverleibt werden, wegzulassen seyn werden, mit zu wirken.

Schlüßlich wird noch das über die gestrige geheime Sitzung aufgenommene und hierauf das gegenwärtige Protocoll auf Vorlesen genehmiget und mit vollzogen, w. o.

Ernst Gustav von Gersdorf.
Wilhelm von Polenz.
Carl von Metzsch.

Paul August Ritterstädt,
Secr. d. I. K.

I.

Die Aufnahme der Flügelbahn von Löbau nach Zittau in das System der unter Mitwirkung und Unterstützung des Staats herzustellenden sächsischen Eisenbahnen, solle sich an die Voraussetzung knüpfen, daß die Voranschläge über die Kosten und Verkehrsverhältnisse, welche der nächsten Ständeversammlung zu gewähren sind, das Maas der vom Staate zu gewährenden Unterstützung in jene Bahn im Verhältnisse des davon zu hoffenden Nutzens nicht als zu hoch erscheinen lassen, hierüber aber die Vereinbarung der hohen Staatsregierung und der nächsten Ständeversammlung vorbehalten werden.

XXV.

Ständische Schrift

auf das allerhöchste Decret vom 8. Februar 1843, die Eisenbahnangelegenheit betreffend.

Allerdurchlauchtigster ꝛc. ꝛc. ꝛc.

Ew. Königliche Majestät haben mittelst allerhöchsten Decretes vom 8. Februar dieses Jahres uns diejenigen Mittheilungen zugehen zu lassen geruht, welche Allerhöchstdieselben über den dermaligen Stand der inländischen Eisenbahnangelegenheiten, so wie über die in dieser Hinsicht weiter zu ergreifenden Maasregeln für nöthig erachteten und haben rücksichtlich letzterer unsere verfassungsmäßige Erklärung verlangt.

Wir haben den uns vorgelegten Plan, welcher in der Eisenbahnangelegenheit ferner zu befolgen seyn wird, in beiden Kammern mit der der Wichtigkeit des Gegenstandes angemessenen Sorgsamkeit geprüft und uns dabei über mehrere Abänderungen vereinigt.

Indem wir Ew. Königlichen Majestät den in der Eisenbahnangelegenheit ferner zu befolgenden Plan, wie er von uns angenommen worden ist, nachstehend ehrerbietigst vorlegen, gestatten wir uns, insoweit unsere Ansichten und Erklärungen von der uns gegebenen Vorlage abweichen, rücksichtlich der Motiven die uns dabei geleitet haben, auf die Deputationsberichte beider Kammern, so wie auf die Protocolle über die Berathungen in denselben, Bezug zu nehmen.

1.

Das unter Mitwirkung des Staates auszuführende sächsische Eisenbahnsystem begreift, neben der schon bestehenden leipzig-dresdner Eisenbahn:

a.) für den Betrieb durch Dampfkraft:

1.) eine Bahn von Leipzig über Altenburg, Werdau und Plauen nach der baierischen Grenze bis Hof, einschließlich einer Seitenbahn von Werdau nach Zwickau, (sächsisch-baierische Bahn);

2.) eine Bahn von Dresden über Pirna nach der böhmischen Grenze bei Niedergrund, (sächsisch-böhmische Bahn);

3.) eine Bahn von Dresden über Bautzen und Löbau, nach der preussischen Grenze in der Richtung auf Görlitz, (sächsisch-schlesische Bahn);

4.) eine Bahn zu Verbindung von Leipzig mit der projectirten thüringischen Eisenbahn, (leipzig-dürrenberger Eisenbahn);

5.) eine Bahn von Chemnitz nach Riesa;

b.) für den Betrieb durch Pferdekraft:

6.) eine Bahn zur Verbindung der südlichen Oberlausitz von Zittau ab, mit der sächsisch-schlesischen Bahn, (Flügelbahn von Löbau nach Zittau).

2.

Die Aufnahme der Flügelbahn von Löbau nach Zittau in das System der unter Mitwirkung und Unterstützung des Staates herzustellenden sächsischen Eisenbahnen, knüpft sich an die Voraussetzung, daß die Voranschläge über die Kosten und Verkehrsverhältnisse bei dieser Bahn, welche der nächsten Ständeversammlung zu gewähren sind, das Maas der vom Staate zu gewährenden Unterstützung für jene Bahn, im Verhältnisse des davon zu hoffenden Nutzens, nicht als zu hoch erscheinen lassen. Hierüber bleibt die Vereinbarung der hohen Staatsregierung und der nächsten Ständeversammlung vorbehalten.

Ob und inwieweit bei Concessionirung des Eisenbahnbaues von Dresden nach Görlitz die Ausführung der löbau-zittauer Flügelbahn den Unternehmern der Hauptbahn von vorn herein zur Bedingung gemacht werden könne, bleibt der hohen Staatsregierung überlassen.

3.

Soweit die vorstehend genannten Linien in den Gesetzen vom 3. Juli 1835 und 10. August 1837 nicht schon vorgesehen sind, ist die Regierung ermächtigt, das Expropriationsrecht nach Maasgabe des Gesetzes vom 3. Juli 1835 zu dem geeigneten Zeitpuncte auf dieselben auszudehnen.

4.

Die Anlegung und der Betrieb der unter 1. genannten Eisenbahnen, rücksichtlich welcher Verträge mit auswärtigen Regierungen beste-

hen, oder im Laufe der jetzigen Finanzperiode abgeschlossen werden, wird Privatunternehmern überlassen, insoweit nöthig unter angemessener Unterstützung und Mitwirkung Seiten des Staates.

5.

Die Art und Weise der Mitwirkung des Staates bei den verschiedenen Eisenbahnunternehmungen bleibt im Allgemeinen die nämliche, wie die bei der sächsisch-baierischen Eisenbahn in Anwendung gekommene, unter nachfolgenden näheren Bestimmungen:

a.) Der Staat betheiligt sich bei jedem Unternehmen bis zum dritten Theile des erforderlichen Anlagekapitals.

b.) Er schießt überdieß den Gesellschaften die Summe unverzinslich vor, welche, abzüglich des Gewinns durch Streckenfahrten, zur Verzinsung der Einzahlungen auf die Actien zu vier Procent während der Bauzeit erforderlich ist, unter der Bedingung, daß der Betrag dieser Vorschüsse nach Vollendung des Baues zum Anlagekapitale geschlagen werde, und dem Antheile des Staates an letzterem hinzuwachse.

c.) Der Staat leistet auf den Dividendengenuß jedes einzelnen Betriebsjahres von seinem Antheile am Actienkapitale (a. und b.) zu Gunsten der übrigen Theilhaber insoweit Verzicht, als der gesammte Reinertrag des letzteren nicht eine Rente von vier Procent für die im freien Verkehr befindlichen Actien abwirft.

d.) Er garantirt überdieß den Actionairs die Zinsen nach vier Procent während eines Zeitraums von fünf Jahren nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnlinie.

e.) Dagegen stipulirt sich derselbe das Recht des Rückkaufs der Bahn nach den für die sächsisch-baierische Bahn in der Erklärung vom 24. April 1841, Punct 6. festgestellten Grundsätzen. Hinsichtlich des Rückkaufs des auf Königlich preussischem Gebiete befindlichen Theiles der sächsisch-schlesischen Eisenbahn ist jedoch auf die Bestimmungen in dem mit der Königlich preussischen Regierung abgeschlossenen Vertrage vom 24. Juli dieses Jahres Rücksicht zu nehmen.

6.

Der Inhalt des vorstehenden Punctes (Punct 6. der Decretsbeilage) bildet zwar im Allgemeinen die Norm für die den Unternehmern von

Eisenbahnen vom Staate zu gewährenden Zugeständnisse und Begünstigungen, ohne jedoch Modificationen der letzteren auszuschliessen, wenn die Erreichung des Zweckes dadurch bedingt seyn sollte.

Jedenfalls ist die Regierung ermächtigt, alle diejenigen Maasregeln zu ergreifen, welche zur pünctlichen Ausführung der mit den Nachbarstaaten wegen der **sub 1.** bezeichneten Bahnlinien abgeschlossenen oder noch abzuschliessenden Verträge, und zur Erfüllung der darin von der Regierung übernommenen Verbindlichkeiten erforderlich seyn werden.

Sollte in äusserster Grenze mit einer Betheiligung des Staates bis zur Hälfte des Anlagekapitals **inclusive** der Zinsen für die Bauzeit unter Verzichtung von Dividende dafür insolange für die übrigen Actionairs nicht vier Procent ausfallen, und nächstdem einer Zinsengarantie von vier Procent für die ersten zehn Jahre die Begründung der Bahnen durch Privatunternehmer nicht zu erreichen seyn, so ist das System des Staatsbaues in erneuerte sorgsame Erwägung zu ziehen.

Rücksichtlich der Bahnlinien, wegen welcher Verträge mit dem Auslande abgeschlossen seyn werden, bleibt diese Erwägung und die danach zu fassenden Entschliessungen der Regierung überlassen, während nach Punct 4. (Punct 5. der Decretsbeilage) die Bestimmung der Mittel und Wege zu Ausführung der nicht auf Staatsverträgen beruhenden Bahnen, künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten bleibt.

7.

Die Punct 1. genannten Eisenbahnen sollen, sobald es die Umstände bei jeder einzelnen gestatten oder erheischen, in Angriff genommen und, wo irgend thunlich, bis zu Ende des Jahres 1852 vollendet werden.

Die Bestimmung der Reihefolge der Bauführungen und die Vertheilung der verschiedenen Bahnen und Bahnstrecken auf die einzelnen Baujahre wird von dem Gesichtspuncte aus erfolgen, daß auf Erfüllung der mit den Nachbarstaaten rücksichtlich gewisser Bahnlinien abgeschlossenen Verträge zunächst Bedacht zu nehmen sey und der Bau der inneren Verbindungsbahnen erst nach Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel durch die künftigen Ständeversammlungen, so wie nach vollständiger Sicherung der Ausführung der Bahnen nach dem Auslande zu erfolgen habe.

8.

Die in Folge der Bestimmungen unter 4. 5. und 6. (5. 6. und 8. der Decretsbeilage), so wie des Vertrages mit der sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie, für Eisenbahnzwecke erforderlichen Staatsmittel werden in folgender Weise beschafft:

a.) durch Bewilligung der laut allerhöchsten Decretes vom 21. November 1842, die Kassenbestände betreffend, nach Abzug der für andere Zwecke im Betrage von 496,500 Thalern — — ausgesprochenen Bewilligungen noch verbleibenden Kassenüberschüsse aus den Finanzperioden $18\frac{37}{39}$ und $18\frac{40}{42}$ an, nach vorläufiger Uebersicht, zusammen:

1,933,229 Thlr. 18 ngr. 4 pf.;

ferner durch Ermächtigung der hohen Staatsregierung:

b.) die im Laufe der Finanzperiode $18\frac{43}{45}$ entstehenden Verwaltungsüberschüsse zu den Eisenbahnen vorläufig zu bestimmen, vorbehältlich jedoch der Zustimmung der nächsten Ständeversammlung, diese Bestimmung zu einer definitiven und bleibenden zu machen;

c.) annoch eine Million Thaler Kassenbillets zu creiren und auszugeben, wenn es nach dem Stande der politischen und Verkehrsverhältnisse angemessen und unbedenklich erscheinen sollte, auch das dießfalls nöthige Gesetz unter Beziehung auf die ständische Zustimmung zu erlassen;

d.) erforderlichenfalls ein Handdarlehn von einer halben bis einer Million Thaler gegen unterpfändliche Einsetzung im Besitze der Hauptstaatskasse befindlicher Staatspapiere auf kurze Zeit unter möglichst billigen Bedingungen aufzunehmen.

Hiernächst wird unter der Voraussetzung, daß disponible Kassenbestände vorhanden sind, welche eine zweckmäßigere augenblickliche Anlage bis zu voraussichtlicher Verwendung nicht finden, so wie ferner, daß die Verhältnisse der Staatskasse sich so gestalten, daß es rathsam erscheint, die für die Kammercreditkassenschuld ausgesetzten Tilgungsmittel zu Dotirung fernerer Kapitalaufnahmen für Eisenbahnzwecke frei zu bekommen, die hohe Staatsregierung ermächtigt, auf baldige Abwickelung der noch vorhandenen Kammercreditkassenschuld hinzuwirken und deßhalb unter verfassungsmäßiger Mitwirkung des ständischen Ausschusses zu Verwaltung der Staatsschulden die erforderlichen Maasregeln zu treffen.

9.

Bei der nächsten Ständeversammlung werden den Ständen über die während der Finanzperiode für Eisenbahnzwecke verwendeten Staatsmittel und die von der Regierung auf Grund obiger Ermächtigungen ausgeführten Operationen die speciellen Nachweisungen vorgelegt und wegen Deckung des Erforderlichen für die nächste Finanzperiode die weiteren Anträge gestellt werden.

10.

Das Ministerium des Innern ist ermächtigt:

1.) sowohl in sich selbst, als bei den von ihm ressortirenden Behörden, diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche in Beziehung auf die aus der Bearbeitung der Eisenbahnangelegenheiten und aus dem Verhältnisse des Staates zu den verschiedenen Eisenbahngesellschaften entstehende Geschäftsvermehrung geboten seyn werden;

2.) den hierdurch erwachsenden transitorischen Aufwand aus dem Postulate für den Etat des Ministeriums des Innern Position 19. 20. 26 b., vorbehältlich seiner Zeit darüber zu ertheilenden Nachweises, zu bestreiten;

3.) die aus polizeilicher und technischer Beaufsichtigung der Eisenbahnen erforderlichen Anordnungen zu treffen;

4.) die Concessionsbedingungen für die bis zu nächster Ständeversammlung zu concessionirenden Eisenbahngesellschaften festzustellen.

Alle in vorstehendem Plane enthaltenen und davon bedingten Ermächtigungen und Bewilligungen sprechen wir unter den gleichfalls hinzugefügten Voraussetzungen und Vorbehalten hierdurch ausdrücklich aus.

Wir haben ferner für den möglichen, wenn gleich nicht wahrscheinlichen Fall, daß die Eisenbahnlinie Zwickau-Chemnitz ohne Unterstützung des Staates vor Beginn der Linie Riesa-Chemnitz in Angriff genommen würde, die Voraussetzung auszusprechen, daß in solchem Falle alle Verpflichtungen des Staates zu Mitwirkung bei der Linie Riesa-Chemnitz erledigt seyn würden.

Endlich haben wir Ew. Königlichen Majestät noch folgende Anträge:

a.) daß die bei Concessionirung der sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie angenommenen Grundsätze in der Hauptsache auch bei neuen Concessionirungen festgehalten werden möchten;

b.) daß die Bildung eines angemessenen Reservefonds für ausserordentliche Zwecke, namentlich Hauptreparaturen, aus den Bahnerträgen über vier Procent, wie bei der sächsisch-baierischen Eisenbahncompagnie geschehen, auch künftigen Gesellschaften zur Pflicht gemacht werde;

c.) daß der nächsten Ständeversammlung die ertheilten Concessionen, so wie in Beziehung auf das Eisenbahnwesen erlassenen Verordnungen vorgelegt werden,

zu huldreichster Genehmigung vorzulegen.

In unwandelbarer Ehrerbietung und Treue beharrt

Ew. Königlichen Majestät

Dresden,
den 19. August 1843.

allerunterthänigst treugehorsamste
Ständeversammlung.

XXVI.

Ständische Schrift

auf das allerhöchste Decret vom 1. August 1843, den mit der Königlich preussischen Regierung wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden abgeschlossenen Staatsvertrag betreffend.

Allerdurchlauchtigster ꝛc. ꝛc. ꝛc.

Ew. Königliche Majestät haben mittelst Decretes vom 1sten dieses Monats uns einen zwischen der Königlich preussischen und Allerhöchstdero Regierung über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden in der Richtung über Görlitz, Löbau und Bautzen abgeschlossenen Vertrag mittheilen lassen und namentlich rücksichtlich der nach Artikel I. des gedachten Vertrages diesseits übernommenen Verbindlichkeit, daß die Eisenbahn von Dresden bis Görlitz einschließlich des innerhalb des Königlich preussischen Gebietes gelegenen Theils derselben durch die im Königreiche Sachsen zu errichtende Gesellschaft, ungetheilt als ein Ganzes zur Ausführung gebracht werden soll, vor Ratification des gedachten Vertrages unsere ständische Zustimmung erfordert.

Können wir nun auch nicht bergen, daß in einzelnen Bestimmungen und namentlich rücksichtlich der Diesseits übernommenen Verbindlichkeit, die Eisenbahn bis Görlitz auf Königlich preussischem Gebiete zu führen, der abgeschlossene Vertrag uns bedenklich erschienen ist, so haben wir uns doch überzeugen müssen, daß ohne Gefährdung wichtiger Interessen und möglicherweise eines Anschlusses selbst in jener Richtung, die dem diesseitigen Interesse weniger entsprechenden Stipulationen nicht zu umgehen gewesen sind.

Da wir aber den Anschluß an eine preussische Eisenbahn in der Richtung von Dresden über Bautzen, Löbau und Görlitz und insofern der abgeschlossene Vertrag Sachsen diesen sichert, denselben für vortheilhaft und dem sächsischen Interesse ganz entsprechend anzuerkennen haben, so nehmen wir nicht Anstand, zu dem gedachten Vertrage, wie er uns in neunzehn Artikeln vorgelegt worden ist, rücksichtlich aller darin enthaltenen Bestimmungen hierdurch unsere ständische Zustimmung zu ertheilen.

Wir haben aber dabei ehrerbietigst den Wunsch auszusprechen:

daß bei den näheren Verabredungen und Bestimmungen die mit der Königlich preussischen Regierung wegen der Bahnstrecke von der sächsischen Grenze bis Görlitz noch getroffen werden müssen, Ew. Königliche Majestät möglichst Sorge tragen lassen wollen, die sächsischen Interessen vor jeder Beeinträchtigung rücksichtlich jenes Tractes zu wahren, daß Ew. Königliche Majestät namentlich untersuchen zu lassen geruhen wollen, welche Uebelstände sich bei einem in einiger Beziehung conneren Verhältnisse bei der magdeburg-leipziger Eisenbahn und auf der Strecke zwischen Oschersleben und der Herzoglich braunschweigschen Grenze ergeben haben könnten, damit Bedacht genommen werden könne, durch sichernde Bestimmungen derartige Uebelstände, wenn sie vorgekommen sind, im Voraus zu beseitigen.

In tiefster Ehrerbietung und unwandelbarer Treue beharret

Ew. Königlichen Majestät

Dresden, allerunterthänigst treugehorsamste

den 19. August 1843. Ständeversammlung.

XXVII.

Ständische Schrift

in Erwiederung auf die allerhöchsten Decrete vom 22. November 1842 und 19. Januar 1843, den deutschen Zollverein betreffend.

Allerdurchlauchtigster ꝛc. ꝛc. ꝛc.

Die wichtigeren Ereignisse, welche sich bezüglich des grösseren deutschen Zollverbandes und der mit demselben zusammenhängenden engeren Steuervereine seit dem vorigen Landtage zugetragen, und die sowohl auf die innere Befestigung und Entwickelung, als auch auf die weitere Ausdehnung dieser wichtigen Staatenverbindung, so wie auf deren Handels- und Verkehrsverhältnisse zu fremden Staaten den entschiedensten Einfluß geäussert haben, wurden mittelst allerhöchsten Decretes vom 22. November 1842 der Ständeversammlung mitgetheilt, und dabei die Erwartung ausgesprochen, daß die Stände sämmtlichen in dem allerhöchsten Decrete von A. bis G. erwähnten Verträgen und in Folge derselben beziehentlich erlassenen Gesetzen die nachträgliche Zustimmung ertheilen würden.

Ein zweites allerhöchstes Decret vom 19. Januar 1843 theilte den Ständen mit, daß noch auf das Jahr 1843 sowohl der Vertrag zwischen Hannover und Oldenburg einerseits und den Zollvereinstaaten, einschlüßlich Braunschweig's andererseits, die steuerlichen Verhältnisse einiger Braunschweigischen Gebietstheile betreffend, vom 16. December 1841, als auch der Vertrag zwischen Hannover, Preussen für sich und in Vertretung sämmtlicher übrigen Mitglieder des Zoll- und Handelsvereins, Oldenburg und Braunschweig, betreffend die Erneuerung

der unter dem 1. November 1837 geschlossenen Uebereinkunft wegen Beförderung gegenseitiger Verkehrsverhältnisse nebst den zugehörenden besonderen Vereinbarungen unter **A. B. C. D.** und **E.**, sämmtlich vom 17. December 1841, auf das Jahr 1843 verlängert worden, und es wurde auch hierüber der ständischen Zustimmung entgegen gesehen.

Nachdem nun gedachte allerhöchste Decrete in beiden Kammern, und zwar, dem Antrage der hohen Staatsregierung gemäs, in geheimer Sitzung, berathen worden, hat man dahin sich vereinigt:

> zu den unter **A.** bis **G.** in dem allerhöchsten Decrete vom 21. November 1842 erwähnten Verträgen und in Folge derselben erlassenen Gesetzen, sowohl auch den in dem allerhöchsten Decrete vom 19. Januar 1843 unter 1. und 2. gedachten Verträgen, nachträglich, so viel das Königreich Sachsen betrifft, die ständische Zustimmung zu ertheilen.

Da jedoch, wie in dem allerhöchsten Decrete selbst angedeutet worden, sich hin und wieder Zweifel darüber erhoben haben, ob der Vertrag mit Großbritannien für die Zollvereinstaaten nicht nachtheilig sich äussern werde, so wird es auch Gewährung finden, wenn der ständische Beschluß dahin gefaßt worden ist,

> die hohe Staatsregierung zu ersuchen, der nächsten Ständeversammlung Mittheilung über die Frage zu machen, ob es zweckmäßig seyn werde, den Vertrag mit Großbritannien zu kündigen, wenn dessen Kündbarkeit eingetreten seyn wird.

Wenn ferner die Ständeversammlung die Bestrebungen der hohen Staatsregierung, auch durch Verträge mit anderen Staaten die vaterländische Industrie zu fördern, nicht verkannte, so wurde sie dennoch durch die große Theilnahme, welche sie dem vaterländischen Handel und Gewerbe zu widmen verpflichtet ist, dazu aufgefordert,

> gegen die hohe Staatsregierung die zuversichtliche Erwartung hiermit auszusprechen, daß sie immer dahin bemüht seyn werde, daß der Zollverein mit anderen Staaten Verträge eingehe, wie sie dem Interesse des vaterländischen Handels und Gewerbes entsprechend wären.

Eine, gedruckt auch an die Mitglieder beider Kammern vertheilte Schrift vieler Mitglieder des Dresdner Handelsstandes, der die Handelsleute auch zwölf anderer Städte beigetreten sind, schilderte mannichfaltige Gebrechen rücksichtlich

der Elbschifffahrt und des Elbhandels, welche dringend Abhülfe erheischten. Bei der großen Wichtigkeit des Gegenstandes, wobei so viele Handel und Gewerbe treibende Staatsbürger betheiligt sind, wurde von der Ständeversammlung beschlossen,

> die dießfalls eingereichten Petitionen mit allen ihren Beifügen und Nachträgen an die hohe Staatsregierung zu thunlichster Berücksichtigung hiermit abzugeben.

Mit größter Ehrerbietung verharren wir stets

Ew. Königlichen Majestät

Dresden,
den 19. August 1843.

allerunterthänigst treugehorsamste
Ständeversammlung.

Schluß der IV. Abtheilung.

118

H. Sax. J

Datum der Entleihung bitte hier einstempeln!

20. Feb. 1944		