

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 290.

Donnerstag den 17. October.

1850.

Landtagsverhandlungen.

Zweihunddreißigste öffentliche Sitzung der 2. Kammer am 15. October.

Unter den Eingängen befand sich heute eine Anzeige des Abg. v. Jesschwitz, daß er nun seinen Sitz in der Kammer wieder selbst einnehmen werde. Bisher hat ihn bekanntlich v. Mey-
Thielau vertreten. Nach dem Vortrag aus der Registrande, die sonst nichts von wesentlicher Bedeutung enthielt, beantwortete Staatsminister v. Friesen die neuliche, von uns bereits mitgetheilte Interpellation des Abg. Kiesel in Bezug auf die Wählbarkeit des Abg. Reibhardt in Reichenbach dahin, daß unterm 4. Juni d. J. von der Regierung an sämtliche Kreisdirectionen der Auftrag gelangt sei, sie möchten hinsichtlich der Wählbarkeit der frühern Abgeordneten Erörterungen anstellen; dies sei geschehen, und in Betreff Reibhardts von der zuständigen Kreisdirection angezeigt worden, derselbe habe seinen Wohnort verlassen und dadurch seine Wählbarkeit verloren, worauf sein Stellvertreter einberufen worden sei. Mit dieser Antwort erklärte der Interpellant „vor der Hand“ sich zufrieden stellen zu wollen. Auf der Tagesordnung stand ferner der dritte Bericht der zweiten Deputation über das Eisenbahnwesen, und zwar über die sächsisch-schlesische Eisenbahn, welche bekanntlich nach dem Vorschlage der Regierung in Folge einer Uebereinkunft mit der betreffenden Actiengesellschaft als volles Eigenthum dem Staate erworben werden soll. Der Referent v. d. Beeck hat einen sehr ausführlichen und interessanten Bericht ausgearbeitet, dessen Vorlesung nebst dem vorausgegangenen Vortrag des Decrets der Regierung die ganze Zeit der Sitzung ausfüllte. Wir können des beschränkten Raumes wegen nur das Wesentlichste aus demselben ausheben, indem wir diejenigen Leser, welche ein specielles Interesse an dem Eisenbahnwesen haben, auf den Bericht selbst verweisen. „Das Project — sagt derselbe in seiner geschichtlichen Einleitung — eine Eisenbahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach Görlitz anzulegen, entstand in einer Zeit, wo in allen Staaten Deutschlands ein förmlicher Wettkampf Platz ergriffen hatte, um sich durch Schienenwege den Verkehr mit den Nachbarländern zu sichern. Sachsen mußte sich nothwendig dabei betheiligen, es durfte nicht versäumen, um sich seinen Antheil an dem großen Eisenbahnen, welches sich über alle Länder ausbreiten sollte, zu sichern. Sachsen, eines der gewerbreichsten Länder Europas, durfte kein Opfer scheuen, wenn es dadurch möglich wurde, in seinen Eisenbahnanlagen den Mittelpunkt dieses Netzes zu bilden. Die Staatsregierung mußte sich daher beeilen, durch Verträge mit den angrenzenden Staaten dieses Ziel zu erreichen, sie mußte selbst beschwerende Bestimmungen eingehen, wenn es dem Lande den Personen- und Güterdurchzug erhalten und bewahren konnte. Glücklicher Weise war das erste große Eisenbahnunternehmen in unserm Lande ins Leben gerufen worden; wir haben der ausdauernden Thatkraft der Männer, welche an der Spitze des Projects standen, eine Eisenbahn von Leipzig nach Dresden zu bauen, unendlich viel zu danken, denn sicher würde es weit schwieriger gewesen sein, die Verbindungen mit dem Auslande ins Leben zu rufen, wenn diese Bahn nicht schon vollendet gewesen wäre. Die im Jahre 1839 versammelten Stände, fährt der Bericht in seiner geschichtlichen Entwicklung fort, beriethen sich sehr ernsthaft und mit der ausführlichsten Genauigkeit über den Bau von Eisenbahnen und gelangten zu dem Resultate, vorzugsweise die Kräfte von Privaten zu diesem Zwecke zu benutzen; sie erklärten in der ständischen Schrift vom

24. Juni 1840: „die Verbindung des Königreichs Sachsen mit Baiern auf der einen und mit Schlessien und Böhmen auf der andern Seite durch eine mit der Leipzig-Dresdner Bahn in Verbindung zu setzende und so viel als möglich das Innere des Landes durchschneidende Eisenbahnlinie zu bewerkstelligen, zu dem Ende auf die Abschließung von Verträgen mit den benachbarten theilhaftigen Staaten Bedacht zu nehmen, insbesondere aber unverzüglich die geeigneten Maßregeln zu ergreifen, um zu verhindern, daß das Königreich Sachsen durch eine das nördliche Deutschland verbindende Eisenbahn umgangen werde.“ Diese Verhandlungen wurden von der Regierung mit den Cabinetten von München, Wien und Berlin angeknüpft, so daß bei Eröffnung der Stände von 1842 die sächs.-bayerische Bahn in Angriff genommen war. Ebenso war mit Oesterreich am 9. Aug. 1842 eine Vereinigung über die Bahn von Dresden nach Prag zu Stande gekommen. Nur Preußen hatte sich schwierig gezeigt, doch kam kurz vor der Verabschiedung des Landtags am 24. Juli 1843 auch die Convention über die Bahn von Dresden nach Görlitz, obgleich unter ungünstigen Bedingungen (Art. 1, 14, 15.) zu Stande. Die Stände genehmigten, daß der Staat mit 1) „dem dritten Theil des Anlagecapitals sich betheiligen könne, 2) den Actiengesellschaften die Zinsen auf die Einzahlungen unverzinslich vorzuschleusen, 3) auf Dividendengenuß so lange zu verzichten hätte, bis der Reinertrag volle vier Procent vom Actien-capital betrage, und endlich 4) auch die Zinsen bis zu 4 Procent während eines Zeitraums von 5 Jahren nach Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Bahnstrecke zu garantiren befugt sei.“ Aus diesen Beschlüssen ging hervor, daß die Stände ihren Anfang zu Tage gegebenen Widerstand gegen Staats-eisenbahnbauten immer mehr aufgaben. Im Frühjahr 1844 ward der Bau der Bahn begonnen. — Nach dieser im Auszuge mitgetheilten Darstellung geht der Bericht auf die specielle Geschichte der sächs.-schlesischen Eisenbahn und auf die Prüfung der dem Decret der Regierung beigefügten Motive ein. Es würde uns zu weit führen, auch diesen Theil des Berichts mitzutheilen, und wir müssen uns auf diese Andeutung beschränken. Vielleicht giebt uns die bevorstehende Debatte Veranlassung, auf einzelne Punkte zurückzukehren. Für heute blieb wegen vorgerückter Zeit nach dem Vortrag des Berichts die Verhandlung ausgesetzt und wird in der auf morgen anberaumten Sitzung statthaben. Wir sparen uns daher die wörtliche Mittheilung der Schlusstränge der Deputation, durch welche die Regierung Vollmacht erhält, einen Contract abzuschließen, wonach die schles.-sächs. Eisenbahn auf den Staat übergehen soll, für unsern nächsten Bericht auf und bemerken nur noch beiläufig, daß auf der morgenden Tagesordnung außer der Verhandlung über diesen Gegenstand noch ein Vortrag des Directoriums über die ausgebliebenen Abgeordneten steht. †.

Notiz.

Bei dem gegenwärtigen Landtage haben 13 Dorfgemeinden aus der Gegend von Leipzig um Verwendung bei der Staatsregierung wegen Errichtung einer Apotheke in Reudnitz gebeten. Der am 15. d. M. ausgegebene Bericht der Deputation der zweiten Kammer über diese Petition spricht sich zu Gunsten der Petenten aus und rath der Kammer an: bei der Staatsregierung zu beantragen, den petirenden 13 Dörfern die Errichtung einer Apotheke zu gestatten. — Bei der demnächst zu erwartenden Berathung der Kammer über diesen Gegenstand werden jedenfalls auch die Leipziger Apotheken-Privilegien mit berührt werden.