



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, an der Quelle zu schöpfen? Wer möchte verkennen, daß in dem lebhaftesten 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 dies hoffen von einem Zusammenrücken in Raum und Zeit, wie die Eisenbahnverbindungen es vermitteln?“

Die Ausführungen und Anträge hinsichtlich der anderen beiden Fragen, mit welchen Mitteln und in welcher Zeitfolge die Bahnen zu bauen sind, können hier füglich übergangen werden, denn einerseits sind sie durch die Zeit überholt, andererseits durch inzwischen eingetretene veränderte Verhältnisse in anderer Art gestaltet worden, als ursprünglich vielleicht beabsichtigt war. In welcher Weise aber die Eisenbahnangelegenheiten in Sachsen seit jener Zeit, fast zwanzig Jahre lang, ihren Fortgang genommen haben, geht aus den Mittheilungen der Königlichen Staatsregierung an die Ständeversammlung 1863/64 bei Gelegenheit der Vorlegung zahlreicher Eisenbahnprojecte hervor.

Die hierauf bezüglichen Mittheilungen lauten:

„Das bisher in Sachsen befolgte System beruht nicht, wie z. B. in Frankreich und in höherem Grade in Belgien, auch in einigen deutschen Mittelstaaten, auf einer von einem allgemeinen Gesichtspunkte ausgehenden Initiative der Regierung; nicht auf einem festen für das ganze Land entworfenen Plane, es ist vielmehr ein historisch entstandenes und aus dem Bedürfnisse der einzelnen Gegenden und Verkehrsrichtungen hervorgegangenes, denen gegenüber Regierung und Stände für jeden einzelnen Fall ihre Stellung durch besondere Vereinbarung genommen haben.

Als in der Mitte der dreißiger Jahre die Idee der Leipzig-Dresdner Eisenbahn hervortrat und lebhaft betrieben wurde, da war das Eisenbahnwesen

