

Mittheilungen

über die Verhandlungen des Landtags.

Anhang.

Die Eisenbahnangelegenheit betreffend.

N^o 1.

Dresden, den 3. November

1843.

Inhalt:

Mittheilung der Vorlage der hohen Staatsregierung, sowie des Berichts der zweiten Deputation der zweiten Kammer.

Decret an die Stände.

Die Eisenbahnangelegenheit betreffend

Se. Königliche Majestät lassen den getreuen Ständen in der Beilage diejenigen Mittheilungen zugehen, die Sie denselben über den dormaligen Stand der inländischen Eisenbahnangelegenheiten, so wie über die in dieser Hinsicht weiter zu ergreifenden Maßregeln 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.

(L. S.)

Eduard Gottlob Rostiz und Sänckendorf.

In der Vorlage der hohen Staatsregierung heißt es:

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 Mittelpunkt desselben, so wer-

Anhang 1.

den überhaupt zwei Hauptclassen sächsischer Eisenbahnen zu unterscheiden sein:

- 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. Hienach 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 ic. — sodann nach Nordosten — Linie: Leipzig, Berlin, Stettin, Frankfurt a. d. S. ic.;

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

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

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

5) einer Südostbahn für den Verkehr mit Schlessien, Posen, 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 weitem Verzweigungen nach Nordwesten und Nordosten.

Zu 2) Die Westbahn ist nur denkbar in Verbindung mit der projectirten thüringischen Eisenbahn von Halle über Naumburg, Weimar ic. 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 sein, ja eine Eisenbahn zwischen Leipzig und Dürrenberg dürfte selbst als bloße Localbahn und abgesehen von der dadurch zu vermittelnden weitem 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.