

Um dieselben aber zu dem geeigneten Zeitpunkte 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 weitem Beschlüsse Sr. Majestät des Königs von Baiern für die ganze Linie von Leipzig bis Augsburg, nach Befinden selbst von da bis Lindau, 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 Punkten der bayerischen 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 österreichischen 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 Delitzsch.

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

Zu b.

Zieht man bloß 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 seien? Auch wird man hierbei unter allen Umständen nicht an ein vollständiges System inländischer Eisenbahncommunicationen zu denken haben, wie es für größere Staaten Bedürfnis sein 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 sein 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 Tract 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 Haupttheil und eigentlichen Kern des Landes, der von ihnen wie von den beiden Seiten eines in einen spitzen Winkel auslaufenden Dreiecks eingeschlossen wird, außer unmittelbarer Berührung lassen. Mag dies 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 Verhältnisse Theil nehmen werden, und der Wunsch, dieses Mißverhältnis 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 Maße zur Mitleidenschaft 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 gewerblichen Umgegend. Es ist wohl nicht zu verkennen, daß den Bestrebungen dieser Städte, eine eigene Eisenbahnverbindung zu erlangen, mehr als ein bloß eingebildetes Bedürfnis 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 Gewerthätigkeit und erhöhten Wohlstand beraubt, die für Fabrikorte an den Besitz einer Eisenbahnverbindung sich knüpfen, und somit zu einem mehr oder weniger stationären 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 Bewußtsein 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 fabrikkonomischen Vortheile, welche mit der Benutzung der Eisenbahnen für den Bezug des Fabrikmaterials und die Abfuhr der Fabrikate unleugbar verbunden sind, von letzterer nicht überflügelt werde, was leicht der Fall sein 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-bayerischen Bahn der Waaren- und Reiseverkehr aus Böhmen und Baiern nach Sachsen, der sich bisher auf die verschiedenen von dort aus ins Land führenden Straßenzüge vertheilte und sich namentlich zum Theil über Zittau, zum Theil auf der Reichenhainer Straße über Chemnitz bewegte, zum Theil endlich von Zwickau aus die letztere Richtung einschlug, sich künftig vorzugsweise jenen Eisenbahnen zuwenden wird,