

trägt und im Einverständniß der hohen Staatsregierung ist dahin Veranstellung 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 voranzuschicken, 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 erteilten 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 Schlessien 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 sei und der Staat nur durch Uebernahme eines bestimmten Theils des Actienkapitals, unter Verzichtleistung auf eine Verzinsung dafür, so lange die Bahn nicht den Privatunternehmern für ihren Kapitalantheil eine Rente von 4 Procent gewähre, concurriren, dagegen aber, wo möglich, die 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.

Dies waren die Ansichten der vorigen Ständeversammlung über das Eisenbahnwesen in Sachsen, und die hohe Staatsregierung giebt in der den jetzt versammelten Ständen erteilten Unterlage über denselben Gegenstand die Erklärung, daß sie darin in der Hauptsache ihre eigenen Ansichten und Grundsätze wiedergefunden und deshalb 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 bayerischen und der sachsen-

altenburgischen Regierung, so wie durch Uebereinkommen mit einer Actiengesellschaft — der sächsisch-bayerischen Eisenbahncompagnie — gesicherte Ausführung einer Eisenbahn nach Baiern und dem südlichen Deutschland. Mußte zur Zeit der von der vorigen Ständeversammlung gepflogenen Berathungen und erteilten 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 unbezweifelbar zur Vollendung zu führen.

Die von der Regierung gewährten Concessionsbedingungen sind nach Grundsatz und Ausdehnung in der Hauptsache den vorigen ständischen Erklärungen und Ermächtigungen gemäß. Wenn allerdings die vorige Ständeversammlung darauf angetragen hatte, daß bei einem Vertrage mit Privatunternehmern auf einen späteren unentgeltlichen 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 erleidet sich deshalb der Antrag durch die Erklärung, daß möglicherweise durch das Stellen dieser Bedingung die Actiengesellschaft nicht zu Stande gekommen sein 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 dies wohl als genügend erscheinen.

Die technische Ausführung anlangend, so ist nicht zu verkennen, daß die Zögerung in dem Vorschreiten des Bahnbaues auf dem königlich bayerischen Gebiete manche Besorgnisse erweckt hat und daß ein schnelleres Entgegenkommen von jener Seite im Interesse der Bahn höchst wünschenswerth gewesen sein 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 commercieller und finanzieller Beziehung ist die seitdem kundgewordene Entschliessung der königlich bayerischen 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 württembergischen 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