

schon finden, bieten vor Allem sichere Aussicht dar auf einen günstigen Erfolg in engerem und allgemeinerem Sinne, und darf nicht verkant werden, daß die Begründung dieser Bahn auf sächsischem Gebiete wegen der nicht unerheblichen Terrainschwierigkeiten ansehnliche Opfer erheischt, so ist der Zweck, der dadurch erreicht wird, ihrer doch sicherlich werth.

Sollte früher oder später noch eine Eisenbahnverbindung auf der 20 Meilen langen Strecke zwischen Bamberg und Frankfurt a. M. zu Stande kommen, so würde diese Bahn sicher eine der allerwichtigsten Deutschlands werden.

Die hohe Staatsregierung giebt in der Vorlage eine Berechnung der pekuniären Verpflichtungen der Staatskasse für die sächsisch-bayerische Bahn, nach welcher auf den königlich sächsischen Antheil

1,680,000 Thaler — —

fallen würden, von denen bis Ende Februar 456,000 Thaler — — bereits bezahlt waren. Es läßt sich aber darüber mit Sicherheit noch nichts feststellen, theils weil noch nicht zu übersehen ist, wieviel von den durch die Staatskasse zu leistenden Zinsenvorschüssen durch die Zwischenbenutzung der Bahn abgehen wird, theils weil das ursprünglich veranschlagte Baukapital, wie bereits jetzt übersehen werden kann, eine nicht unbeträchtliche Ueberschreitung erfahren wird. Diese Ueberschreitung der Voranschläge, obgleich sie erfahrungsmäßig beinahe bei allen Bahnbauten, die mit erheblichen Terrainschwierigkeiten zu kämpfen hatten, eingetreten ist, bleibt immer ein übler Vorgang, da sie mindestens die Unzulänglichkeit der Erfahrungen documentirt und nothwendig die Aufbringung der Mittel für alle fernern Bahnbauten erschweren muß. Es ist deshalb dringend zu wünschen, daß bei fernern Voranschlägen mit der erreichbaren äußersten Vorsicht verfahren und der Beweis geliefert werde, daß man über die Mittel zur Erreichung des gegebenen Zweckes sich nicht täusche.

Ist bis hierher die Deputation in ihrer Berichtserstattung der Vorlage gefolgt, da es sich in der Hauptsache um bereits Geschehenes handelte, so glaubt sie von hieran, bevor sie die Darlegung der Verhältnisse in Beziehung auf die einzelnen bis dahin in Frage gekommenen Bahnen, wie sie die Vorlage enthält, beleuchtet, sich sofort mit der allgemeinen Frage: welche Bahnen sind in Sachsen noch zu bauen? beschäftigen und daran jene Beleuchtung der bereits eingeleiteten oder erörterten Verhältnisse knüpfen zu müssen.

Die hohe Staatsregierung hat in der Vorlage von einer Erörterung der Vorfrage über den Werth, über die Vortheile und Nachtheile des Eisenbahnwesens im Allgemeinen und Besonderen ganz abgesehen, sie hat vorausgesetzt, daß die Ansichten in der Hauptsache darüber zwischen Regierung und Ständen feststehen, daß nach dem, was in Sachsen für das Eisenbahnwesen bereits geschehen ist, nach dem, was dafür in allen uns umgebenden Staaten geschieht, die Frage über den Werth der Eisenbahnen überhaupt eine müßige — eine entschiedene geworden sei. Die Deputation kann hiermit nur einverstanden sein, sie ist der Meinung, daß der Werth und Nutzen der Eisenbahnen relativ und in Beziehung auf einzelne Tracte wohl noch erörtert werden müsse, daß aber, nachdem im Allgemeinen Deutschland nicht allein, sondern beinahe alle gebildete Nationen die wichtige und wohlthätige Wirkung des großen Verkehrsmittels in geistiger, politischer, commerzieller, volkswirtschaftlicher Hinsicht anerkannt haben und in dem Streben nach ihrer Erlangung begriffen sind, — man in Sachsen sich nicht mehr mit der

Frage zu beschäftigen habe, ob die Eisenbahnen das Glück der Völker überhaupt und im Verhältniß der dafür zu bringenden Opfer fördern, oder nicht.

Wer möchte verkennen, welche außerordentliche Steigerung an productiver Kraft, welcher Gewinn an Zeit und Geld in dieser bewundernswerthen Erfindung liegt, welche Menschen und Verhältnisse in einer früher nie geahnten Weise einander näher rückt, Beziehungen schafft, denen Raum und Zeit bisher unüberwindlich entgegentraten, Gegensätze ausgleicht, die Entbehrungen auf der einen oder andern Seite in sich trugen und mit der gewonnenen Beherrschung des Raumes in materieller und geistiger Beziehung den Menschen unendlich Vieles zugänglich macht, was für sie zeither nicht in dieser Allgemeinheit existirte, weil es sich an den Raum knüpfte, auf dem es sich gerade vorfand?

Wer möchte mit andern Worten sich verbergen, daß durch den in so hohem Grade erleichterten Austausch der Güter des Lebens, der Genuß dieser Güter selbst unendlich vervielfältigt und das Wohlbefinden der Gesamtheit, 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 wird, an der Quelle zu schöpfen? —

Wer möchte verkennen, daß in dem lebhaften 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 dieß hoffen von einem Zusammenrücken in Raum und Zeit, wie die Eisenbahnverbindungen es vermitteln?

Es ist dieser Gewinn im Großen und Ganzen am Eisenbahnwesen so in die Augen springend, daß sich das Gefühl davon immer wirksamer Bahn gebrochen hat durch die mancherlei Zweifel und Bedenken, die von dieser und jener Seite gegen die Eisenbahnbauten aufgestellt worden sind und die sicher in mancher Beziehung auch alle Beachtung verdienen. Es ist nicht zu verkennen, daß, wie es meist das Schicksal großartiger Erfindungen ist, die bestehenden Einrichtungen entgegentreten und diese aufheben, so auch die Eisenbahnen manches Einzelinteresse von Individuen, ja Städten und Provinzen schneidend verletzen, daß sie den Gewerben, die von der zeitherigen Verkehrsweise lebten, eine tiefe Wunde schlagen, daß ferner sie, in der ersten Zeit wenigstens, erfahrungsmäßig den Verkehr und das rege Leben, was sie schaffen, in die größeren Städte, an die Endpunkte drängen, daß sie endlich für den Augenblick einen Aufwand an Kapital erfordern, wie ihn wohl reichere Nationen, als die deutsche, mit Leichtigkeit machen können, der aber im Verhältniß zu unserem Kapitalreichtum sehr groß zu nennen ist. Allein theils steht diesen Einwendungen wohl eine zu ängstliche Besorgniß zur Seite, die von den bereits gemachten Erfahrungen nicht allenthalben gerechtfertigt wird,