

theils gehören die gerügten Nachteile nur einer Uebergangsperiode an, die nach mancher Seite hin allemal schmerzlicher ist, wo es gilt, Kapitalien und Arbeitskräften eine andere Richtung zu geben, theils endlich und hauptsächlich werden die Nachteile im Einzelnen und in der Gegenwart weit überwogen von den großen Vortheilen im Ganzen und Weiteren. Möge deshalb auch die Beantwortung der Frage, ob die Erfindung und Einführung der Eisenbahnen für die lebende Generation als ein Glück zu betrachten sei, nicht allgemein und entschieden eine bejahende Beantwortung finden, weil eben diese Generation alle Nachteile der Uebergangsperiode tragen muß, während der Nutzen in seiner ganzen großen Wirkung erst später vollständig eintreten wird, so kann doch sicher darüber kein Zweifel sein, daß sich die Aneignung der Erfindung nicht von der Hand weisen läßt, so wenig man es mit mancher andern früher gekonnt hat, deren wohlthätige Wirkungen wir jetzt genießen, während zur Zeit ihrer Einführung sie vielfach verletzten.

Diese wenigen nur einige Grundzüge enthaltenden Worte über Eisenbahnen im Allgemeinen hat die Deputation geglaubt sich gestatten zu dürfen, ohngeachtet und unbeschadet ihrer oben ausgesprochenen Ansicht, daß eine tiefere Prüfung des Werthes des neuen Verkehrsmittels im Ganzen, nicht mehr an der Zeit sei, weil diese bereits darüber entschieden habe. Es wendet sich nun die Deputation mit Beziehung auf unsere sächsischen Interessen am Eisenbahnwesen zu den in der Vorlage aufgestellten drei Fragen:

- A. Welche Bahnen sind zu bauen?
- B. Mit welchen Mitteln?
- C. In welcher Zeitfolge?

#### A.

Wenn das kleine Sachsen von den Stürmen des letzten großen Krieges erschüttert, wie wohl sonst kein deutsches Land, beinahe ruiniert, mit Schulden belastet und getheilt, dennoch in verhältnißmäßig kurzer Zeit sich erholt und seinen Wohlstand wieder errungen hat, so haben dazu sicher zwei Momente ganz wesentlich geholfen; zunächst, daß es sich seinen Antheil am Welthandel zu erhalten gestrebt und gewußt hat, und dann die rege nicht ermüdende gewerbliche Thätigkeit seiner Bewohner. Handel und Industrie mit ihrem wohlthätigen und belebenden Einflusse auf Ackerbau und Bodenrente haben dem Lande wieder aufgeholfen, direct und indirect; ihr Blühen und Gedeihen ist Grundbedingung seines Wohlstandes geworden.

Erkennt man die Wahrheit dieses Satzes an, ist man ferner geneigt anzuerkennen, und wo Erfahrung so laut spricht, darf wohl nicht gezweifelt werden, daß Erleichterung der Verkehrsmittel von dem wichtigsten und wohlthätigsten Einflusse auf den Betrieb des Handels und der Gewerbe nicht allein, sondern auch auf den Werth der Ackerbauproducte, des Viehes, des Holzes etc. ist, so ist damit zugleich ausgesprochen, von wie großer Wichtigkeit vorzugsweise für unsere sächsischen Verhältnisse die Eisenbahnen sein müssen, und wie unerläßlich nöthig es ist, ihren belebenden und erhaltenden Einfluß allen den Verhältnissen zuzuführen, die außerdem in der Concurrency gewiß mit der Zeit erliegen und verkümmern würden.

Wenn die Deputation das Eisenbahnwesen zunächst rücksichtlich seines Einflusses auf Handel und Gewerbe betrachtet, so thut sie dies in der Ueberzeugung, daß Niemand verkennen werde, wie innig und unzertrennbar verwandt die Interessen des Grundbesitzes mit denen von Handel und Gewerbe sind und wie ein Wohlbefinden des einen ohne das

des andern, namentlich nach der Gestaltung der Verhältnisse in Sachsen, ganz undenkbar ist.

Die Aufgabe ist in Beziehung auf Gewerbe eine doppelte: zu sorgen für die Interessen des Handels und die der Fabrikgewerbe, und wenn in vielen Beziehungen beide zusammentreffen, so ist doch eben sowohl, namentlich in Betracht der bei dieser Angelegenheit in Frage kommenden örtlichen Verhältnisse, nicht allemal Beides zu vereinigen.

Die Handelsverhältnisse verlangen vorzugsweise die Beförderung des wichtigen Verkehrs des sächsischen Handelsplatzes nach dem Auslande, die Sicherung des Verhältnisses, welches Leipzig zum Mittelpuncte des deutschen Handels für den Austausch zwischen Ost und West, Süd und Nord erhoben hat.

Die Fabrikgewerbe werden indirect ihren Antheil zwar auch haben an der Sicherung dieses Verhältnisses, allein ihr specielles Bedürfnis verlangt dringend hierzu noch ihre Verbindung mit den ausländischen Bahnen, die Verbindung der wichtigsten Fabrikgegenden unter sich, rücksichtlich des Personenverkehrs, die Verbindung mit der großen Wasserstraße des Landes — der Elbe — zu möglichst wohlfeilem Bezug der Fabrikmaterialien, und endlich die Verbindung mit den Theilen des Landes, aus welchen sie ihre Nahrungsmittel und ihre Steinkohlen beziehen. —

Es ergiebt sich hieraus von selbst die Doppelnatur der Aufgabe, wie sie die Vorlage ganz richtig aufstellt, zu sorgen:

- a) für Bahnen zur Vermittelung des Verkehrs mit dem Auslande,
- b) für innere Verbindungsbahnen.

#### Zu a.

Die Deputation hat sich mit der hohen Staatsregierung dahin einzuverstehen, daß für den Verkehr Sachsens nach dem Auslande ausreichend durch Eisenbahnen gesorgt sein wird, wenn die Verbindung

- 1) mit Norddeutschland, in nordöstlicher und nordwestlicher Richtung, mit Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Hamburg etc. einerseits, und Berlin, Stettin, Königsberg, Frankfurt an der Oder andererseits,
- 2) mit Frankfurt am Main, beiden Hessen, den Rheinlandern, Belgien, Frankreich,
- 3) mit Süddeutschland, Baiern, Württemberg, Baden, der Schweiz und Italien,
- 4) mit Böhmen, Oestreich, Wien, Ungarn, Triest,
- 5) mit Schlesien, Polen, Rußland

gesichert sein wird.

Zu 1. Die Bahn von Leipzig zur nördlichen Landesgrenze, nach Magdeburg und Berlin, sichert den Verkehr nach dieser Richtung und die in neuerer Zeit gefaßten Entschliessungen der königlich preussischen Regierung, rücksichtlich der von Berlin aus in verschiedenen Richtungen zu führenden Bahnen, erhöhen das Gewicht dieser Bahn, gleichwie die im Baue begriffenen Bahnen von Magdeburg nach Halberstadt und Braunschweig, von Braunschweig nach Hannover und von Hannover nach Bremen, so wie nach Minden und Hildesheim, Celle, Uelzen, Lüneburg, Harburg, Leipzig und Sachsen mit dem gesammten nördlichen Deutschland in Verbindung setzen.

Zu 2. Für den Fall, daß Preußen und die thüringischen Staaten die in der Eröffnung an die sächsischen Ausschüsse in Preußen mit aufgenommene Eisenbahn von Halle nach Frankfurt am Main ausführen, wie — wenn dieser Tract wegen der sich auf ihm vorfindenden großen Terrain-