

der Regierung eines in seinen Dimensionen kleinen, jedoch durch Bildung und Intelligenz ausgezeichneten Staates gelungen ist, am richtigen Zeitpunkte solche Verträge zu schließen. Die in Rede stehenden Verträge liefern für uns ein günstiges Resultat, besonders wenn man erwägt, daß, wenn der günstige Zeitpunkt zum Abschluß dieser Verträge versäumt worden wäre, Sachsen möglicher Weise mit den Eisenbahnen umgangen und dadurch sehr zurückgesetzt werden würde. Da wir uns jetzt nur über das Allgemeine zu verbreiten haben, so beschränke ich mich darauf, zu erklären, daß ich im Hauptwerke mit der Deputation stimme und die von ihr vorgeschlagenen Modalitäten, die erforderlichen Mittel aufzubringen, einer Anleihe im Auslande vorziehe.

Stellv. Abg. Fleischer: Auch ich habe die Vorlage der hohen Staatsregierung mit wahrhafter Freude begrüßt, denn ich sehe, daß sie erkannt hat, daß es unumgänglich ist, rasche Vorschritte zu thun, um uns das zu sichern, was Sachsen ist und bleiben soll, nämlich ein Glanzpunkt des innern Lebens und Geschäftstreibens von Deutschland. Der geehrten Deputation muß ich bei ihrem Antrage beistimmen, nur hätte ich gewünscht, daß man ihren Bericht etwas länger in Händen gehabt hätte, um sich auch im Allgemeinen noch vollkommnere Belehrung zu verschaffen. Ich glaube, wir dürfen nicht so übergroße Sorge tragen und nicht zu finster in die Zukunft blicken wegen Beschaffung der allerdings sehr großen Mittel, die dazu nothwendig sind. Bergegenwärtigen wir uns hierzu den Anfang der Eisenbahnen in Sachsen. Ich muß mir dabei erlauben, von der zuweilen angefeindeten leipzig-dresdner Eisenbahn zu sprechen, die man sogar das Product einer Gesellschaft von Fremden, denen das Wohl des Landes gleichgültig sei, genannt hat. Hier war es eine Gesellschaft schlichter Bürger, welche zusammentraten, sich über den zu beginnenden Bau besprachen und hierauf nach und nach das große Werk zu Stande brachten. Hier ist keine Staatsunterstützung da gewesen. Man tadelt sogar die Staatsregierung, daß sie sich nicht sofort in dieses Unternehmen gemischt und sich desselben bemächtigt habe. Ich aber hege in der That die feste Ueberzeugung, daß, wenn die Regierung damals die Bahn gebaut hätte, diese noch viel theurer geworden wäre, und man von Erbauung andrer Bahnen dadurch vielleicht für immer zurückgeschreckt worden wäre. Allerdings hat die Bahn sehr viel gekostet, aber wir wollen doch gestehen, daß sie eine große Schule für alle Eisenbahnen, nicht nur in Sachsen, sondern für ganz Deutschland, ja sogar für einen Theil Europas geworden ist. Wenn die Wahl des Tractes dieser Bahn getadelt worden ist, so muß ich sagen: durch Erfahrung wird man klüger! Ich glaube gern, daß, wenn wir die gegenwärtigen Erfahrungen voraus gehabt hätten, wir vielleicht eine andere Richtung genommen haben würden; aber damals schreckte man schon bei dem Gedanken zurück, als es hieß: die Bahn wird 2 Millionen Thaler kosten. Als diese 2 Millionen aber doch bestimmt waren, prüfte man den Uebergang über Meissen; da sagte der englische Ingenieur: der kostet

allein noch 1 Million! davor erschrock man wieder, und wählte den andern Tract, den man für 2 Millionen bauen zu können glaubte. Es haben sich aber nahe an 6 Millionen Kosten ergeben. Ist man nun wohl wegen des Erfolges zu tadeln? Hätte man damals für den Uebergang bei Meissen gesprochen, so wäre man jedenfalls, als einer unerschwinglichen Sache das Wort redend, überstimmt worden. — Ein andrer Abgeordneter hat gesagt, er fürchte, durch das vorliegende Unternehmen werde eine große Geldkrise entstehen, wenn wir die Eisenbahnen nach dem Vorschlage der Regierung und der Deputation bauten, und führte dabei an, daß die Zeit des Baues der leipzig-dresdner Bahn dafür den thatsächlichen Beweis abgegeben habe. Aber vergessen wollen wir doch nicht, daß der Bau ohnedem schon in die Zeit einer höchst gefährlichen Krise fiel, in die Umwandlung des Münzfußes, aus welcher Ursache das ganze Geldwesen Sachsens einen großen Umsturz erlitt. — Man hat ferner gesagt, der Staat habe dieses Unternehmen zu sehr begünstigt. Das aber kann nicht behauptet werden! Zwar erkennt es die Verwaltung der Bahn sehr dankbar an, daß ihr die hohe Staatsregierung immer mit Rath und That hülfreich zur Seite gestanden hat; aber mit Ueberzeugung kann ich sagen, daß der Staat bei jeder derartigen Begünstigung dieser Bahn das allgemeine Interesse des Landes nie aus den Augen verloren hat. Ich darf nur darauf hinweisen, wie drückend das Postverhältniß für die Verwaltung ist; eine Gewerbesteuer von 1000 Thln. ist auch keine unbedeutende Sache. Sie sehen also meine Herren, daß diese Bahn auch zu den allgemeinen Bedürfnissen recht ansehnlich beiträgt. Betrachte man sie nicht mit finstern Blicken, sondern mit jener Freude, mit welcher ein guter Schüler seinen Lehrer lieb hat. Im Allgemeinen glaube ich, daß wir auf diesem Wege vorschreiten müssen, und ich freue mich, aus dem Munde der hohen Staatsregierung gehört zu haben, daß rascher Vorschritt in Aussicht steht. Werden wir auch mit Beschwerden zu kämpfen haben, — denn alles Große ist schwer — so bin ich doch überzeugt, daß viele von uns noch mit Freuden dieses Eisenbahnsystem über ganz Sachsen werden verbreitet sehen.

Abg. Müller (aus Chemnitz): Durch die Vorlage über die Eisenbahnen von der hohen Staatsregierung hat dieselbe bewiesen, welche väterliche Fürsorge sie dem Vaterlande gewidmet hat. Die geehrte Deputation hat ihrerseits diese Vorlagen so umfanglich erörtert und erwogen, daß ich mich des Wortes über das Allgemeine des Gegenstandes begeben kann, da ich größten Theils mit der geehrten Deputation stimme. Nur bei dem 5. Punct werde ich einigermaßen von ihr abweichen und behalte mir vor, das Wenige, was ich darüber hier im Allgemeinen sagen könnte, dort einzuweben, weshalb ich im Voraus bitte, mir bei dem Punct 5. das Wort zu gestatten. Ich werde zeigen, daß ich wegen Herbeischaffung der nöthigen Kapitalien die von einem geehrten Sprecher ausgesprochene Furcht nicht theile, sondern ganz anderer Ansicht bin.

Präsident Dr. Haase: Es scheint, daß Niemand mehr