

gegenstand, welcher vorliegt, etwas Neues zu sagen. Aber darauf erlaube ich mir noch aufmerksam zu machen, daß die sächsisch-schlesische Eisenbahn keineswegs allein im Interesse der Oberlausitz, sondern im Interesse des ganzen Landes und in der That von der größten Wichtigkeit ist. Ich glaube, sie ist namentlich im Interesse der bestehenden inländischen Eisenbahnen. Die Eisenbahn durch die Oberlausitz soll nämlich den alten Güter- und Handelszug erhalten, welcher aus dem Norden und Osten auf die deutschen Märkte seit Hunderten von Jahren Güter und Menschen geführt hat. Auf diesem Wege sind die Handelsleute aus Schlesien, Polen, Rußland, den Donaufürstenthümern, Armenien, Persien und der Levante seit Jahrhunderten auf die leipziger Messen und zu uns gekommen. Es ist daher dringend zu wünschen für Sachsen, daß dieser Personen- und Frachtverkehr noch ferner stattfinde. Wenn aber diese Handelsstraße, statt durch Sachsen hindurchzuführen, künftig etwa um Sachsen herumgeführt würde, so würde dieß von wesentlich nachtheiligem Einfluß für das Land sein und dürfte namentlich Dresden schmerzlich berühren. Daß bei den unendlichen Vortheilen der oberlausitz-schlesischen Eisenbahn, welche keineswegs bloß für die Oberlausitz vorhanden, sondern wohl in der That für Dresden, Leipzig und ganz Sachsen von der höchsten Wichtigkeit sind, auf der andern Seite die gerügten Nachtheile nicht schwer in die Waagschaale fallen, ist nach meinem Dafürhalten keinem Zweifel unterworfen, und ich bekenne ganz offen: wäre selbst die Bedingung des Baues auf preussischem Gebiete bis Görlitz im Vertrage aufgenommen, wie vorhin erwähnt wurde, so würde ich den Vertrag immer noch für ein Glück halten; denn es ist die Frage: Was ist wohl am Ende vorzuziehen, eine Bedingung, wornach das Ausland in unserem Sachsen die Eisenbahn baute und das Eigenthum an der Straße hätte, oder eine Bedingung, wornach Sachsen im Auslande eine kurze Strecke baut, und die Benutzung davon erhält? Bei einer solchen Wahl würde wohl Jedermann das Letzte vorziehen. In der That: wäre also eine Bedingung der letztern Art im Staatsvertrage enthalten, was ich nicht gewiß weiß, so würde diese Bedingung mich nicht abschrecken, für den Vertrag mich zu erklären, ungeachtet ich von allem Particular-Interesse der Oberlausitz dabei noch völlig absehen kann. Die Kosten würden sich für die von der Grenze bis Görlitz zu bauenden circa 1½ Meilen etwa auf sechsmalshunderttausend Thaler belaufen. Dieser Aufwand würde in keinem Verhältnisse stehen zu dem ungeheuren Nutzen, welcher nur allein für Leipzig und Dresden aus der Verlängerung der leipzig-dresdner Eisenbahn bis nach Schlesien und weiterhin erwachsen wird, und ich sollte glauben: schon in Betracht der bereits bestehenden Bahnen würde man diese Summe bewilligen können. Doch bescheide ich mich, daß darüber weitere Erörterungen vorbehalten bleiben, und die geehrte Kammer jedenfalls weitere Berathungen zu pflegen und sich am Ende darüber zu entschließen hat. Der Herr Staatsminister hat erklärt, daß der Staatsvertrag zur Erklärung der Kammer vorliege, daß daher jedenfalls die vorläufige Auseinandersetzung dieses Punctes noch zur Zeit überflüssig sei. Ich wünsche nur,

Anhang 2.

daß die Kammer sich auf den Standpunct setzen möge, nicht etwa die Bahn von Dresden nach Löbau als eine solche anzusehen, welche auch noch da von Nutzen und rentabel sein könne, wenn sie eine Binnenbahn, d. h. ohne Anschluß an Schlesien bliebe. Ich weiß nicht, ob dann durch gute Chaussees oder eine Pferde-Eisenbahn nicht vielleicht dasselbe erlangt werden sollte. Meine Herren! Es handelt sich hier um eine der größten Hauptpulsadern des Verkehrs, und ich sollte daher glauben, die oberlausitz-schlesische Eisenbahn müsse in der ersten Reihe mit stehen.

Staatsminister Noßitz und Jänckendorf: Ich erlaube mir, auf den Antrag der ständischen Schrift vom 20. Juni 1840 aufmerksam zu machen, welcher dahin geht: „daß die Verbindung des Königreichs Sachsen mit dem Königreiche Baiern auf der einen und mit Schlesien und Böhmen auf der andern Seite durch, mit der leipzig-dresdner Eisenbahn in Verbindung zu setzende und soviel möglich das Innere des Landes durchschneidende Eisenbahnlinien zu bewerkstelligen, zu dem Ende auf den Abschluß von Verträgen mit den benachbarten, theilhaftigen Staaten Bedacht zu nehmen, insbesondere aber und unverzüglich die geeigneten Maßregeln zu ergreifen seien, um zu verhindern, daß das Königreich Sachsen durch eine das nördliche und südliche Deutschland verbindende Eisenbahn umgangen werde.“ Diesem Antrage ist beziehentlich durch den Abschluß des Vertrags mit Preußen wegen der sächsisch-schlesischen Bahn entsprochen worden, über welchen die Erklärung der geehrten Ständeversammlung eben jetzt erfordert wird.

Abg. Sachse: Ich theile ganz die früher ausgesprochene Ansicht des Herrn Abg. D. v. Mayer, indem ich keinen Nachtheil da sehe, wenn Sachsen einige Stunden in preussisches Gebiet hineinbaut, im Gegentheil etwas Vortheilhaftes im Vergleich zu dem umgekehrten Verhältnisse, wenn nämlich Preußen nach Sachsen hereinbaut. Es läßt sich voraussetzen, daß der Vertrag mit soviel Vorsicht gemacht worden ist, daß seiner vortheilhaften Ausführung Nichts im Wege steht, sondern alle erforderlichen Bestimmungen getroffen worden sind. Also sehe ich nicht ab, wie irgend ein Nachtheil daraus erwachsen könne, wenn man die Bahn von Dresden bis an die preussische Grenze und noch ein Paar Stunden nach Schlesien hinein führte. Entweder ist die Bahn rentabel oder sie ist es nicht. Ist sie es, so wird das weiter keinen Unterschied machen. Ist sie es nicht, so dürfen wir uns überhaupt nicht dafür entschließen. Allein es ist nicht zweifelhaft, daß sie rentabel sein wird.

Abg. von Gablenz: Es ist bereits ziemlich Alles das gesagt, was ich dem Herrn Vicepräsidenten entgegen wollte, nur Eines Vortheils wollte ich noch erwähnen, der vorzugsweise auf diese Bahn mit fallen würde und der jedenfalls das ganze Land und nicht bloß die Oberlausitz trafe. Dieser Vortheil der in Rede stehenden Bahn besteht meiner Ansicht nach darin, daß sie uns von Schlesien, welches ein ackerbautreibendes Land ist, und wo die Erzeugnisse des Lebensunterhaltes bedeutend wohlfeiler sind, als bei uns, diesen Lebensunterhalt wohl-