

Görlitz (sächsisch-schlesische, oder [Nr. 1. des Anhangs, S. 1] Südostbahn), für den Verkehr mit Schlesien, Polen, Rußland.

Sie wird nun nach dem, was zu 3. bemerkt worden ist, eine selbstständige Bahn bilden; die Betheiligung daran war nach der Decretsbeilage von einem abzuschließenden Vertrage mit der Krone Preußen abhängig gemacht worden; ein solcher ist aber immittelst zu Stande gekommen. — Mittelft dieses bis auf allerhöchste Ratification mit der königl. preussischen Regierung unter dem 24. v. M. abgeschlossenen Vertrags, haben sich die beiden Regierungen verpflichtet, für die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden zum Anschlusse an die von Dresden nach Leipzig führende Eisenbahn Sorge zu tragen, und zwar in der Art, daß einer Seits von der nieder-schlesisch-märkischen Eisenbahngesellschaft in Verbindung mit der von ihr zu erbauenden Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt an der Oder eine Anschlußbahn nach Görlitz angelegt, anderer Seits der Bau einer Eisenbahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach Görlitz, einschließlich des im königlichen preussischen Gebiete gelegenen Theils derselben, durch die im Königreich Sachsen zu errichtende Gesellschaft ungetheilt als ein Ganzes zur Ausführung gebracht, und der Bau innerhalb eines Zeitraums von 4 Jahren, vom Abschlusse des gegenwärtigen Vertrags an gerechnet, vollendet und thunlichst so gefördert werden soll, daß der Betrieb gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. der O. beginnen könne. Es sind hierbei die gegenseitigen Verhältnisse der beiderseitigen Regierungen theils in Beziehung auf das Aufsichtsrecht, theils in Betreff der Einwirkung auf die Administration, ferner wegen Benutzung der Bahn Seiten der Militärverwaltungen und in Betreff der Postverhältnisse, so wie der nöthigen Modificationen des königl. preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 getroffen worden; und es haben hauptsächlich nur diejenigen Bestimmungen des letzteren, welche die Begünstigungen der Actiengesellschaften und die Expropriationsgrundsätze enthalten, keine Abänderung erlitten.

Die königlich preussische Regierung hat sich endlich die Erwerbung der auf königlich preussischem Gebiet gelegenen Bahnstrecke nach Verlauf von 30 Jahren gegen Erstattung des Anlagekapitals, oder, wenn eine bedeutende Abnutzung der Bahn eingetreten sein sollte, gegen eine durch Sachverständige zu ermittelnde Kaufsumme vorbehalten.

Der gesammte Geldbedarf für diesen Bahnbau von Dresden ab bis Görlitz ist zu  
6 Millionen Thaler  
zu veranschlagen.

Durch vorgedachte 4 Bahnen in Verbindung mit der leipzig-magdeburger Bahn (der Nordbahn, s. Nr. 1. des Anhangs, S. 1.) ist das Eisenbahnsystem, insoweit es auf die Verbindung mit dem Auslande berechnet ist, geschlossen und Sachsen befindet sich in der günstigen Lage, daß nach allen Seiten hin, mit Ausschluß der Richtung von Leipzig nach Dürrenberg, sein Verkehr durch Eisenbahnen mittelst Verträge gesichert ist.

Es ist nun zu den Binnenbahnen, welche in das System aufgenommen werden sollen, überzugehen.

Es wird hier im Allgemeinen genügen, auf die klare Darlegung der Verhältnisse, welche in der Decretsbeilage (s. Nr. 1. des Anhangs, S. 2 flg.) und dem jenseitigen Bericht (s. Nr. 1. des Anhangs, Seite 17 ff.) enthalten ist, hinzuweisen, um die Ueberzeugung zu gewähren, daß

die Staatsregierung der Beförderung des Binnenverkehrs mittelst Eisenbahnen ihre Fürsorge und Betheiligung nicht völlig entziehen kann und darf.

Mit Ausschluß der sächsisch-schlesischen Bahn, welche die Oberlausitz ziemlich durchschneiden wird, ziehen die übrigen Eisenbahnen sich mehr oder minder längs der Landesgrenzen hin und lassen das Innere des Landes unberührt; ihr Nutzen für die gewerbereichen und dichtbevölkerten Gegenden in der Mitte des Vaterlandes wird dadurch ein sehr geringer, ja es absorbiert der Nachtheil, der durch die Ausschließung von diesen Verkehrsmitteln herbeigeführt wird, diesen geringen Vortheil vielleicht völlig.

Wahr ist wohl die Bemerkung im jenseitigen Bericht, daß sich der Gewerbsverkehr, namentlich der größere, welcher mit dem Auslande in Verbindung steht, von den den Eisenbahnen entfernter liegenden Orten sich nach und nach immer mehr nach den ersteren hinziehen wird, wo ihm die schnellsten und wohlfeilsten Verkehrsmittel zu Erlangung der Fabrikmaterialien, zum Vertrieb der Gewerbszeugnisse und zum Personenverkehr geboten werden; es würde aber hierdurch ein Umsturz in den Nahrungsverhältnissen der einzelnen Landestheile herbeigeführt werden, der für den Staat selbst Besorgnisse erregen muß.

Die Betheiligung der Staatskassen wird sich lediglich auf solche Binnenbahnen erstrecken dürfen (wenigstens zur Zeit), welche man im allgemeinen Landeswohl für unentbehrlich hält; denn wollte man weiter gehen, so würden diejenigen Gegenden und Landestheile, welche von den Eisenbahnverbindungen ausgeschlossen bleiben, zum Vortheil der von Eisenbahnen betroffenen Gegenden zu sehr benachtheiligt werden.

Es ist der Grundsatz, daß der Staat nur da bei den Eisenbahnen helfend einzuschreiten hat, wo das allgemeine Landesinteresse deren Herstellung unabweisbar gebietet, als ein leitender bereits anerkannt worden, und die Deputationen werden sich bestreben, ihn auch in Bezug auf die Binnenbahnen festzuhalten. Die hohe Staatsregierung hat zwei solche Bahnen in das Eisenbahnsystem aufgenommen:

- 1) eine Bahn zur Verbindung des mittleren Erzgebirges von Chemnitz ab mit einer der in das Ausland führenden Hauptbahnen (erzgebirgische Bahn);
- 2) eine Bahn zur Verbindung der südlichen Oberlausitz von Zittau ab mit der sächsisch-schlesischen Bahn (Flügelbahn von Löbau nach Zittau).

Referent Bürgermstr. Schill: Ich würde hier die Frage zu stellen haben, ob die geehrte Kammer wünscht, die Gründe, welche die hohe Staatsregierung hinsichtlich dieser Bahnen, namentlich der gebirgischen Bahn aufgestellt hat, vorgetragen zu sehen. (Sie sind ersichtlich in Nr. 1. dieses Anhangs, Seite 3 flgg.)

von Polenz: Sollte nicht Jeder in diesem Saale sich damit bekannt gemacht haben? Der Gegenstand ist so wichtig, daß Niemand darüber urtheilen kann, der die dazu gehörigen Schriften nicht studirt hat. Es möchte das aber wohl zu vermuthen sein, und sie dürften daher nicht erst vorgelesen werden.

Referent Bürgermstr. Schill: Es heißt nun im Berichte:

Zu 1.

Es ist zuvörderst auf die historische Darlegung der Verhältnisse in der Decretsbeilage hinzuweisen.