

vierten Deputation berathen und an die zweite Kammer, wohin die erste zunächst eingegangen war, abgegeben worden sind, wurden in der 27sten öffentlichen Sitzung der letztgenannten Kammer (den 28. Januar d. J.), nachdem ein Mitglied derselben die erste Petition zur seinigen gemacht hatte, der Deputation zur Berichtserstattung überwiesen. —

Vorgenannte Petenten stimmen sämmtlich in dem Wunsche und Gesuche überein, daß die von der Eisenbahn-Compagnie ohnweit Riesa über den Elbstrom erbaute, bisher lediglich den Zwecken der Eisenbahn vorbehalten, Brücke zu allgemeiner Benutzung (jedoch wie zum Theil vorgeschlagen worden, gegen Erhebung eines mäßigen Brückenzolls,) dem öffentlichen Verkehr freigegeben werden möge; womit rücksichtlich der Antrag auf Herstellung eines chaussirten Verbindungsweges von der Eisenbahn bis zur preussischen Grenze verbunden worden.

Schon vor Erbauung der fraglichen Brücke, sagen die Bittsteller, sei das Bedürfnis einer Erleichterung des Verkehrs zwischen beiden Elbufern, nicht nur in der Nähe von Riesa, sondern in der ganzen Gegend zwischen Meissen und der preussischen Grenze um so dringender empfunden worden, als die Brücken zu Meissen und Torgau dreizehn Stunden weit von einander entfernt wären. Seit dem Beginn des Baues der Riesaer Brücke habe sich daher der Wunsch nach einer freien und ungehinderten Benutzung derselben allgemein und lebhaft ausgesprochen. Nach ihrer Vollendung rechtfertige sich derselbe durch den vermehrten Verkehr. Schon oft sei der Strom bei stürmischem Wetter und zumal des Nachts, bei hohem oder sehr seichtem Wasserstande, bei schwachem Eise oder starkem Eisgange, mehre Tage lang gar nicht, oder nur mit Lebensgefahr zu passieren gewesen, so daß Personen und Geschirre, um an ihren, sonstfüglich in einer Stunde erreichbaren, Bestimmungsort zu gelangen, einen Umweg von fünf Meilen über Meissen hätten zurücklegen müssen.

Hiernächst gewähre nur und allein der Bahnhof bei Riesa, da die Station Priestewitz fünf Stunden entfernt sei, dem gegenüberliegenden Elbufer und allen östlichen Ortschaften die Vortheile der Eisenbahn. Gleichwohl könne man zu demselben nur nach großem, oft sehr beschwerlichem Aufenthalte, mittelst entfernter Fahren gelangen, ohne daß auf pünktliches Eintreffen der Personen oder Waaren am Bahnhofe zu rechnen sei, was besonders zur Zeit der Leipziger Messen zu vielfältigen Klagen Anlaß gegeben habe. Demnach sei die, Anfangs wirklich in Aussicht gestellt gewesene, allgemeinere Benutzung der Eisenbahnbrücke bei Riesa von so unbestreitbarer Wichtigkeit und dem öffentlichen Wohle so förderlich, daß sie, die Petenten, in der Störung, welche einige Privatinteressen dadurch erfahren möchten, und in geringen technischen Schwierigkeiten, welche wohl zu beseitigen sein würden, ein unübersteigbares Hindernis um so weniger erkennen könnten, als bekanntlich zum Besten der Eisenbahn ein gesetzlicher Zwang zur Abtretung von Grundeigenthum stattgefunden hätte.

Die Deputation muß sich bei Begutachtung vorgedachter Petitionen der Ueberzeugung hingeben, daß es dabei zunächst und hauptsächlich auf Beantwortung zweier Fragen ankomme, welche bereits von einem Mitgliede der ersten Kammer bei Berathung desselben Gegenstandes hervorgehoben worden sind, der Fragen nämlich:

- a) ob es wünschenswerth sei, daß die fragliche Brücke dem öffentlichen Verkehr überlassen werde,
- b) ob, und wie dies überhaupt zu erreichen sein möchte.

Hinsichtlich der ersten Frage glaubte die Deputation

keinem Zweifel Raum geben zu dürfen. Sie tritt selbst den Wünschen der Petenten vollkommen bei, und hält selbige zugleich für die eines großen Theils des sächsischen Volks.

Ueber die zweite Frage sind der Deputation von dem zu Rath gezogenen Herrn königl. Commissar Mittheilungen gemacht worden, in deren Gemäßheit sie an der Ausführbarkeit jenes Projectes gleichfalls nicht zweifeln kann, wenn schon einige nicht unerhebliche Bedenken hinsichtlich der Ausführung dieselbe dormalen noch zu erschweren scheinen.

Insonderheit ist es die Bereinigung gewisser, zur Zeit sich widerstrebender Privatinteressen, welche lediglich von der Vermittelung der hohen Staatsregierung zu erwarten sein dürfte. Hatte nämlich die Eisenbahn-Compagnie schon bei Erbauung der fraglichen ihr zugehörigen Elbbrücke die Benutzung derselben für den allgemeinen Verkehr beabsichtigt, und, unter Beifügung eines eventuellen Brückenzolltarifs, um diesfallsige Concession gebeten; so hat die hohe Staatsregierung mit Ertheilung der letzteren insofern noch Anstand nehmen zu müssen geglaubt, als einerseits von den, mit Haltung einer Fähre auf der Elbe berechtigten, Besitzern der Rittergüter Riesa und Strehla Entschädigungsansprüche protestando erhoben worden waren; Ansprüche, hinsichtlich welcher, wenn auch die Fährenbesitzer auf ein ausschließliches Recht bereits sich zu berufen nicht vermocht, doch eine genauere Erörterung zur Zeit noch nicht völlig auszuschließen ist, andererseits aber es ebenfalls bedenklich erscheint, der Eisenbahn-Compagnie die Verbindlichkeit zu einer solchen Entschädigung oder überhaupt zu unbedingter Eröffnung ihrer Brücke aufzuerlegen.

Hiernächst sind aber auch annoch zuvor in Betreff der, von vielleicht mehr als einem Orte bis zur Eisenbahn herzustellenden Verbindungswege, deren Beschaffenheit und Unterhaltungsweise nicht weniger wegen mancher anderer hier einschlagenden, jetzt nicht einmal ganz zu überblickenden Verhältnisse eben so unerläßliche als wünschenswerthe Erörterungen anzustellen.

Solchemnach kann die Deputation, soviel die Schmalz'sche und Rittner'sche Petition betrifft, dem Beschlusse der ersten Kammer, deren vierte Deputation übrigens die Wünsche der Petenten theilte, um deswillen nicht beipflichten, als derselbe auf deren Abweisung gerichtet ist. Sie nimmt vielmehr von eingangsgenannten drei Petitionen, an welche sich noch ein von dem Tuchmachergewerk zu Finsterwalde, Kosnig und Senoffen, im Preussischen, an die Ständeversammlung gerichtetes Gesuch, welches der Deputation zur Kenntnissnahme mitgetheilt worden ist, anschließt, Veranlassung, der verehrten zweiten Kammer zu dem Beschlusse zu rathen:

im Vereine mit der ersten Kammer die hohe Staatsregierung zu ersuchen, zu dem Ende, daß die gedachte Brücke dem öffentlichen Verkehr geöffnet werde, die bereits obschwebenden Erörterungen fortzusetzen und im Gange der Verhandlung deshalb die Realisirung des ausgesprochenen Wunsches hochgeneigtest zu vermitteln.

Referent D. Plazmann: An die erwähnten Petitionen schließt sich noch eine fünfte an, die erst nach dem Drucke des eben verlesenen Berichts mittelst Protokollextracts aus der ersten Kammer an die zweite gekommen ist. Sie ist nur kurz und enthält ein Moment, welches in den übrigen nicht enthalten ist, aber von Erheblichkeit zu sein scheint. Ich erlaube mir, die Kammer davon in Kenntniss zu setzen. Diese Petition geht aus von