

Eisenbahnbrücke entfernt sei, und daß ein mittelbarer Verlust, welcher durch den öffentlichen Gebrauch der Brücke für die Besitzer der Fährten entstehen könne, unmöglich einen Entschädigungsanspruch begründen dürfe.

Die hohe Staatsregierung hat nun zwar diesen Remonstrationen vollkommene Anerkennung geschenkt, und ein Widerspruchsrecht der Herren Impetranten nicht für begründet erachtet, allein demohngeachtet die vergleichsweise Berücksichtigung jener Interessen, so wie mehrerer anderer Gegenstände als Bedingungen der erbetenen Concession der Eisenbahn-Compagnie gestellt. Da jedoch letztere in der Erfüllung der gestellten Bedingungen ihr eigenes Interesse zu verlegt wähnte, so hat sie von dem Plane zur Zeit ganz abstrahiren und die Eisenbahnbrücke von dem öffentlichen Verkehr, außer den Dampfwagenzügen, annoch absperrern zu müssen geglaubt, wobei es die hohe Staatsregierung bewenden lassen und der Compagnie ausdrücklich untersagt hat, diese Brücke zu einem andern Gebrauche selbst zu benutzen, oder benutzen zu lassen.

Wenn nun, was die Sache selbst anbelangt, die unterzeichnete Deputation nicht in Abrede zu stellen vermag, daß die von den Petenten beantragte Veröffentlichung der Eisenbahnbrücke um so wünschenswerther wäre, als insofern hierdurch einem längst gefühlten Bedürfnisse begegnet würde, der zwischen Meissen und der preussischen Grenze gelegenen Ortschaften sich nur beleben müßte, so ist sie dennoch des Dafürhaltens, daß die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie, da sie bei dem Bau der Eisenbahnbrücke bei Riesa über die Elbe keineswegs eine Verpflichtung, diese Brücke zur allgemeinen Benutzung aller Art für das Publicum einzurichten, übernommen hat, nun auch nicht durch Vermittelung der Ständeversammlung Seiten der hohen Staatsregierung hierzu gezwungen werden kann, es ihr vielmehr lediglich überlassen bleiben muß, wie sie ihren bereits beabsichtigten Plan, eine öffentliche Concurrency auf dieser Brücke eintreten zu lassen, zuvörderst durch Beseitigung der obenerwähnten hier einschlagenden, lediglich in der Verletzung einiger Privatinteressen liegenden Hindernisse bewerkstelligen wird.

Die Deputation findet sich daher bei so bewandten Umständen veranlaßt, ihrer geehrten Kammer anzurathen:

„Die Petenten mit ihrem Antrage abzuweisen,“
die beiden Eingaben jedoch, da sie an die Ständeversammlung im Allgemeinen gerichtet, annoch an die zweite Kammer abzugeben.

Secretär v. Biedermann: Mit dem Antrage der Deputation kann ich mich nicht einverstanden erklären. Er ist begründet auf den Umstand, daß die Eisenbahncompagnie keine Verbindlichkeit habe, die Brücke dem öffentlichen Verkehr zu eröffnen; allein von einer solchen Verbindlichkeit ist in dem Antrage der Petenten keine Rede, sie verlangen nicht, daß gegen die Compagnie zwangsweise eingeschritten werden soll, sondern sie nehmen nur die Vermittelung der Stände in Anspruch, nur das zu erlangen, was in ihrem Wunsche und in dem Wunsche vieler Staatsbürger und dem Interesse des allgemeinen Verkehrs liegt; ich glaube daher, daß der Antrag ein ganz unverfänglicher sei und von der Deputation vielleicht anders genommen worden ist, als er zu nehmen war. Ich glaube, es sind hier nur zwei Fragen zu beantworten; erstens, ist es wünschenswerth, daß die Brücke dem öffentlichen Verkehr eröffnet wird? und zweitens, ist es ausführbar? Was den ersten Punkt anlangt, so glaube ich, kann über die Bejahung dieser Frage kaum ein

Zweifel entstehen, denn da zwischen Meissen und Torgau eine Brücke weiter nicht besteht, und manchmal einen großen Theil des Jahres bei Ueberschwemmung und Eisgang die Passage gehemmt ist, so muß es wohl in den Wünschen des Volks und in dem Interesse des Verkehrs liegen, daß dieses neue Verbindungsmittel hergestellt werde. Die zweite Frage, ob und wie man dazu gelangen könne, wird sich, glaube ich, dadurch beantworten lassen, daß man die Staatsregierung zu bitten habe, daß sie vermittelnd einschreiten möge, damit dieser Zweck erreicht werde. Es stehen sich hier zwei Interessenten entgegen, auf der einen Seite behaupten die Besitzer der Fährten ein Verbotungsrecht, was sie vielleicht auch haben mögen, und auf der andern Seite kann die Eisenbahncompagnie wohl nicht gezwungen werden, die Brücke dem öffentlichen Verkehr zu eröffnen, wenn sie die Verbindlichkeit dazu nicht übernommen hat. So lange nun nicht eine Behörde, und das könnte hier wohl nur auf Veranlassung der Staatsregierung geschehen, vermittelnd eintritt, wird es immer schwieriger, im Interesse des allgemeinen Verkehrs zu wirken. Dessenungeachtet hege ich aber die Hoffnung, daß dieser Zweck zu erreichen sein dürfte, denn das Interesse der Fährbesitzer kann nicht so bedeutend sein, daß demselben nicht durch eine billige Abfindung entsprochen werden könnte und die Eisenbahncompagnie hat schon ihre Bereitwilligkeit für die Sache zu erkennen gegeben, nur will sie sich einer zu großen Entschädigung der Fährbesitzer entziehen; tritt aber die Staatsregierung vermittelnd ein, so werden wohl die beiderseitigen Interessenten, die sonst sich wohl einander nicht bald nähern dürften, zu einer Vereinigung zu bringen sein. Ich wollte mir daher erlauben, den Antrag zu stellen: „daß die Kammer bei der Staatsregierung beantrage, sie wolle vermittelnd einschreiten, damit diese Brücke für den öffentlichen Verkehr eröffnet werde.“

Staatsminister v. Beschau: Die Deputation hat, wie ich aus dem Bericht vernommen habe, von einem mit dieser Angelegenheit näher bekannten Kammermitglied Erkundigung eingezogen; indessen ist eine weitere Anfrage an die Regierung nicht gelangt, ich erlaube mir daher in letzterer Beziehung das Nöthige zu bemerken. Die Verhandlung und Erörterung über diesen Gegenstand ist noch gar nicht als geschlossen anzusehen. Allerdings ist im Jahr 1835 von der Eisenbahncompagnie das Anerbieten gemacht worden, gegen die Concession, einen gewissen Zoll erheben zu dürfen, die Brücke dem öffentlichen Verkehr zu eröffnen. Die Regierung konnte indessen auf diesen Antrag sofort eine definitive und heifällige Entscheidung nicht fassen, da die Beantwortung der Frage nicht unwichtig erschien: ob eine solche Concession zu Erhebung eines Zolles zu rechtfertigen sein möchte? Späterhin traten auch die Ansprüche der Fährbesitzer, oder eigentlich derjenigen ein, welche, im Fall die Brücke dem Verkehr eröffnet würde, eine Entschädigung zu fordern berechtigt waren. Zweitens liegt auch noch die Frage vor, wie und auf welche Art die Communication, der Zugang zu dieser Brücke herzustellen sei, denn um dieselbe für den allgemeinen Verkehr benutzen zu können, ist es nothwendig, verschiedene