

wegen Abforderung von Getreidezinsen zum Behuf des Hund- und Pferdefutters für vormalige Wolfsjagden; zum Verlesen auf eine Tagesordnung. 4) Bericht der 4. Deputation der 2. Kammer vom 20. October 1834 über das Gesuch mehrerer Brennerlei-Besitzer im Erzgebirge um Herabsetzung der Branntweinsteuer für die mit Landwirthschaft verbundenen Brennerleien; zum Verlesen auf eine Tagesordnung. 5) Bericht der 4. Deputation der 2. Kammer vom 20. Oct. 1834 über die von Johann Dorotheen Moschin in Borstendorf geführten Beschwerden wegen einer ihr zuerkannten Nachzahlung und Kostenabstattung in einer vormaligen Accisrügensache; zum Verlesen auf eine Tagesordnung. 6) Extract des Protocolls der 1. Kammer vom 17. Oct. 1834, die Genehmigung der bei dieser Kammer entworfenen ständischen Schrift wegen des Gesetzes über die privilegierten Gerichtsstände betr.; zur 1. Deputation. 7) Extract des Protocolls der 1. Kammer vom 21. Oct. 1834, den Vortrag der ständischen Schrift wegen des neuen Grundsteuersystems und der Aufhebung der bisher bestandenen Real-Befreiungen betr.; zur betreffenden außerordentlichen Deputation.

Hierauf erstattete mit Bewilligung der Kammer Abg. Schäffer, als Mitglied der 1. Deputation, mündliche Relation über die in der 1. Kammer verabsasste ständische Schrift, den Gesetzentwurf wegen Erfüllung der Militairpflicht betreffend. Derselbe bemerkt dabei, unter Beziehung auf den Protocollauszug der 1. Kammer vom 18. dieses Monats, welche Veränderungen in der Redaction der zur Schrift gehörigen Beilage bei §. 12., §. 12 b., §. 13., §. 21 b., §. 40., §. 68. u. §. 68 b. des Gesetzentwurfs, so wie bei §. 45. des Entwurfs der Verordnung von der 1. Kammer beschlossen worden, und es trat, nachdem auf jeden einzelnen Punct eine besondere Frage gestellt worden, die Kammer diesen Beschlüssen und Erklärungen durchgängig und einhellig bei.

Die Beilage selbst wird in dieser Masse modificirt, in der Kanzlei 24 Stunden hindurch für die Mitglieder der Kammer am heutigen Tage ausgelegt werden, um solche einsehen und etwanige Erinnerungen oder Bemerkungen darüber vorbringen zu können.

Die Schrift selbst ward genehmiget und ist hierüber Protocoll extract an die 1. Kammer zu bringen. —

Secretair Richter zeigte hierauf an, daß die Beilage zur Schrift, den Gesetzentwurf wegen einiger zweifelhaften Rechtsfragen betr., die bestimmte Zeit in der Kanzlei ausgelegt und keine Erinnerungen dagegen eingegangen wären, daher sie nun als genehmiget angesehen wurde. —

Man geht nun auf die Tagesordnung über. Sie betrifft die Berathung des Berichts der 1. Deputation über den Gesetzentwurf wegen Abtretung von Grundeigenthum zu Eisenbahnen.

Als Redner hatten sich die Abgg. Sachse und Richter (aus Zwickau) einzeichnen lassen.

Abg. Sachse begiebt sich zuerst auf die Rednerbühne und beginnt seinen Vortrag mit folgenden Worten: Indem ich es wage, über den vorliegenden Gegenstand zu sprechen, muß ich

aus einer doppelten Ursache um Entschuldigun bitten, theils in Betreff meiner schwachen Kräfte, theils aber auch in Folge des Dranges der Zeit. Erst gestern wurde der Bericht ausgegeben, und daher ist es schwer, über den Gegenstand mit aller Gründlichkeit zu sprechen.

Der Gesetzentwurf selbst erscheint mir in seinen einzelnen Bestimmungen an und für sich ganz zweckmäßig; allein, indem ich mich doch dagegen erkläre, geschieht es, weil er die Eisenbahnen im Allgemeinen und insbesondere die von Leipzig nach Dresden zu bezwecken scheint. Dagegen glaube ich mich aus mehreren Gründen erklären zu müssen. Von Seiten der Deputation hat man diese Idee noch bestimmter ausgesprochen, indem man das Gesetz lediglich auf die in Frage stehende Eisenbahn gerichtet hat, während der Gesetzentwurf das Gesetz auf alle Eisenbahnen erstreckt und nicht bloß auf Actienunternehmungen, sondern auch für den Fall, wenn der Staat Eisenbahnen bezwecken sollte. Aus diesem Betracht habe ich mich weniger gegen den Gesetzentwurf selbst zu erklären, als vielmehr gegen die Tendenz der Actiengesellschaft, welche zum Behuf der Anlage einer Eisenbahn von Dresden nach Leipzig sich bilden und ein Monopol ohne alle Bedingung ausüben will. Das scheint mir aber aus vielfachen Gründen bedenklich. Der erste Grund ist der: Der Staat, wenn er eine an die Stelle der Post- und Commerzialstraße tretende Eisenbahn mit Dampfswagen selbst anlegt, bleibt nur seinem System, die Straße selbst zu bauen und zu unterhalten, treu, und wendet das, was bei dem Bergbau jüngst und zum Theil schon längst stattfindet, auf den Landtransport überhaupt an. Auf einem nicht ebenen, rohen, der Natur überlassenen Wege zieht ein Pferd 6 Centner, auf einer ebenen Chaussee 30 bis 35 Centner, auf einer Eisenbahn hingegen 30 Centner.

Bei dem Bergbau wurde das gegen den gewöhnlichen Transport mit einem Gewinn von 30 bis 40 pCt. in Anwendung gebracht, und neuerdings hat man auf der Morbgruben Eisenbahn von 936 Fuß Länge 14 pCt. mehr Gewinn, im Vergleich mit dem seit ungefähr 50 Jahren ausgeführten Hund, durch den 30 bis 40 pCt. gewonnen werden, erhalten. Sieht man nun auf den Bergbau, wie er jetzt betrieben wird, so kann man ihn in der That als ein Staatsunternehmen betrachten; denn die Gewerke haben keinen Einfluß, es sind Staatsbeden, welche den Bergbau leiten, und wenn auch die Gewerke als Unterbeamte dabei vorkommen, so stehen sie doch immer in einem solchen Verhältniß, daß man sie fast auch als Staatsbeamte ansehen kann. Dessenungeachtet ist der Bergbau sehr vortheilhaft betrieben worden und zwar so, daß, wenn er vom Staate nicht unterstützt worden wäre, er untergegangen sein würde. Ich bemerke dieß, um zu zeigen, daß die in Frage stehende Erfindung schon längst bei dem Bergbau, welcher vom Staate betrieben wird, in Anwendung ist, und daß also der Staat, wenn er die Eisenbahnen bei dem Straßenbau anlegte, nur noch einen Schritt weiter ginge. Vor dem Straßenbau-mandat von 1781 kannte man gar keine Chausseen und erst seit 20 bis 21 Jahren hat sich der Chausseebau so außerordentlich