

Nachrichten vom Landtage.

Dreihundert und zwei und vierzigste öffentliche Sitzung der zweiten Kammer, am 22. Octbr. 1834.

(Beschluß.)

Berathung des Berichts der I. Deputation, den Gesekentwurf wegen Abtretung von Grundeigenthum zu Eisenbahnen betreffend.

Abg. Sachße: Der Herr Vicepräsident hat meine Ansichten über die Sache aus einem sehr niedrigen Standpunct genommen, oder überhört, was ich gesagt habe. Davon ist nicht die Rede gewesen, daß es lediglich darauf ankomme, daß den Chausseearbeitern der Unterhalt nicht entzogen werde, sondern . . .

Präsident: Es wird jetzt vorerst nothwendig sein, daß diejenigen Sprecher sich äußern, welche sich gemeldet haben.

Abg. Sachße: Da muß ich mir jedenfalls das Wort zur Widerlegung gegen den Herrn Vicepräsidenten vorbehalten.

Abg. Richter (aus Zwickau) besteigt hierauf als zweiter eingeschriebener Redner die Rednerbühne, und äußert sich also: Zuerst, meine hochgeehrten Herren, habe ich zu bemerken, daß ich mich bemühen werde, einen möglichst kurzen Vortrag zu halten, um eine ähnliche Ausschweifung zu vermeiden, welche der vorige Redner veranlaßt hat. Ich erlaube mir, mich zuerst über das Formelle des Decrets selbst auszusprechen. Unsere geehrte Deputation hat eigentlich im Wesentlichen das hohe Decret mehr abzulehnen begutachtet, als dessen Annahme angerathen. Das hohe Decret scheint in der Absicht gegeben worden zu sein, als sei jetzt die Aussicht vorhanden, nicht eine, sondern recht viele Eisenbahnen anzulegen. Es scheint dieß auf die Aussicht basirt zu sein, als sei der Verkehr so mit Riesenschritten vorangeeilt, daß unsere Wagen, Pferde, Schubkarren, kurz alle Transportmittel nicht mehr ausreichen, um unsere Waaren an einen andern Ort zu bringen. Mit Recht hat sich daher die Deputation gegen das hohe Decret erklärt; aber aus demselben Grunde, aus welchem sie Modificationen beantragt, eigentlich einen Antrag auf ein neues Gesetz gestellt; denn wenn die Deputation sagt, sie finde bloß für zweckmäßig, eine Eisenbahn von Dresden nach Leipzig anzulegen, wenn sie erklärt, sie finde es nothwendig, daß jede Eisenbahn, deren Einrichtung so tief in den Privatverkehr eingreift, immer ein neues Gesetz verlange, so steht das so weit von dem vorliegenden Gesekentwurfe ab, daß jedenfalls ein Antrag auf ein eignes Gesetz für die Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig am angemessensten ist, folglich der Gegenstand nicht mehr für die jetzige Discussion geeignet zu sein scheint. Ich halte mich indessen an die Sache, wie sie vorliegt, und erlaube mir nur noch Folgendes:

Ich glaube der Ansicht sein zu dürfen, daß es nicht einmal rathlich erscheint, ein besonderes Gesetz wegen einer zwischen

Dresden und Leipzig zu errichtenden Eisenbahn anzunehmen. Mir scheint, es liege der Zweck jener Eisenbahn noch gar nicht vor. Sehen Sie, meine Herren, auf die Eisenbahnen, welche in andern Ländern Europa's und Amerika's angelegt worden sind, so dienen sie allerwärts ohne alle Ausnahme bloß dazu, um von einem Puncte Waaren und Producte aller Art, welche sich auf einen Punct concentriren, schnell und sicher auf einen andern Punct zu bringen, wo sie wieder in Masse aufgenommen werden, und das kann doch eigentlich nur der wahre Zweck der Eisenbahnen sein. Wenden wir dieß auf die Eisenbahn an, welche zwischen Dresden und Leipzig errichtet werden soll, so frage ich: Wo häufen sich hier die Producte und Waaren in so ungeheurer Masse, daß sie nicht schnell genug nach Leipzig gebracht werden können? Ferner ist Dresden ein solcher Ort, daß das, was hier bereitet wird, eine Eisenbahn nach Leipzig rechtfertigt? Mir scheint das nicht der Fall zu sein. Zwischen Dresden und Leipzig sind die Verhältnisse durchaus nicht so, wie die Verhältnisse zwischen gewissen Orten in andern Staaten. Ich gehe noch weiter. Man könnte die Eisenbahn vielleicht zweckmäßig finden, um die überseeischen Waaren aller Art prompt an vus Ufer der Elbe zu bringen. Da muß ich aber bemerken, daß der Bedarf an überseeischen Producten nicht so groß ist, daß er einen solchen Transport rechtfertigte. Der Bedarf derselben ist ja seit dem Anschlusse an den deutsch-preussischen Zollverband bei weitem nicht mehr so groß, als früher; er ist auf $\frac{1}{3}$ dessen gesunken, was früher in diesen Artikeln versendet wurde. Also scheint es auch hier nicht angemessen, und unsere Waarenproduction, namentlich von Dresden aus, ist keineswegs so außerordentlich quantitativ und findet nicht in so großer Menge auf einmal statt, daß sich aus diesem Grunde ein solches Unternehmen rechtfertigen ließe. Wir haben freilich in neuerer Zeit eine außerordentlich hohe Meinung von unseren industriellen Erzeugnissen bekommen, ich will Sie darin nicht stören, aber bei aller Vorliebe für das, was man selbst erzeugt und auf die Märkte bringt, muß man das gegenseitige Verhältniß nicht ganz außer Augen lassen, am allerwenigsten bei einer so wichtigen Angelegenheit, wie die Anlegung von Eisenbahnen ist. Es ist zu bekannt, daß ein einziges Kattunetablissement in England oft mehr Waaren liefert, als die größte Fabrikstadt bei uns. Nun frage ich, welcher colossale Unterschied findet zwischen dem statt, was in England und was bei uns besteht? Ja, meine Herren, überschätzen wir uns nicht. Wir wollen hier ein Unternehmen ausführen, was bei weitem zu groß ist für das, was wir leisten können, wir wollen zu viel, es genügt jedenfalls an den Transportmitteln, welche jetzt vorhanden sind. In Betreff Leipzigs erlaube ich mir wenige Worte. Sie wissen,