

eine Entschädigung von mehreren Jahren geben soll. Die Zeit ist allerdings zu kurz, um der Deputation alle diese Vorlagen noch zu verschaffen, und es scheint, als wünschten die Unternehmer die Sache bald möglichst anzufangen, und zwar aus dem Grunde, weil sie denken, daß, wenn einmal die Eisenbahn hier eingeführt, andere Staaten sich anschließen würden. Es wäre freilich zu wünschen, daß die Unternehmer sich zuerst bei den andern Staaten erkundigt hätten, welche Absicht man dort habe, und ob man direct eine Eisenbahn nach Leipzig legen wolle. Wohl ist zu erwarten, daß dieß von Preußen aus geschieht; aber wenn die Eisenbahnen einmal überhaupt in Deutschland angelegt werden, so würde es sich doch fragen, ob Preußen die Eisenbahn nach Leipzig legen wird; denn der Handel von Dresden nach Leipzig ist nicht so bedeutend, und es wäre ja möglich, daß die Preussische Regierung ihre Eisenbahn von Magdeburg nach Baiern oder von Berlin aus nach Rußland und Polen führe. Dann hat die Deputation vorgeschlagen, daß das vorliegende Gesetz nicht die Ausdehnung erhalten soll, die man damit beabsichtigte, daß es auf Anlegung von Eisenbahnen im Allgemeinen sich erstrecken soll, und ich bin ganz dieser Meinung, daß man es jetzt nur auf die von Leipzig nach Dresden beschränke. In Amerika haben sich freilich die Eisenbahnen sehr nützlich bewährt; allein sie wurden gewöhnlich von einer Stadt, die sehr gewerbreich ist, gegen einen Fluß hin, oder nach der See zu angelegt. Zwischen Dresden und Leipzig ist dieß auch der Fall, indem es von Dresden nach der Elbe geht, aber man wird nicht glauben, daß es einer Eisenbahn bedürfe, um die Waaren hierher zu bringen, damit sie auf der Elbe weiter fortgeschafft werden. Es ist noch in der letzten Versammlung in dem Hause der Lords eine Bill verworfen worden, weil sie einsahen, daß die projectirte Eisenbahn nicht den Nutzen brächte, um den durch sie verursachten Schaden zu überwiegen. Es wird wohl nothwendig sein, daß man einigermaßen die Vortheile und Nachtheile erwäge, welche eine solche Eisenbahn mit sich bringt. Wir haben aber im vorliegenden Falle keine andere Nachweisung, als die 4 Berichte, welche der Eisenbahncomité uns zugehen ließ, und da finden sich allerdings die Vortheile aufgezählt, man würde z. B. nur  $\frac{2}{3}$  der Fracht zu zahlen brauchen, es würden sich die Steinkohlen besser zum Verkauf gestalten; allein es fragt sich, ob das hinlänglich ist für die mancherlei Nachtheile, welche daraus hervorgehen, und wofür die Gesellschaft eine Entschädigung nicht gewähren kann, namentlich der Verlust für diejenigen, welche ein Gewerbe an der Straße von Dresden nach Leipzig treiben. Es befinden sich an dieser Straße etliche 30 Wirthshäuser, diese werden dadurch einen großen Nachtheil haben, daß die Fuhrleute diesen Weg nicht mehr fahren; denn es werden sich natürlich nur noch wenige Fuhrleute halten können, und alle diese Personen werden ihrem Untergange entgegen gehen. In den Motiven zu dem Gesetze findet man allerdings, daß eine Rücksicht darauf nicht stattfinden könne, was auch natürlich ist, da die Eisenbahn gerade durchgehen muß; aber es wird sehr viele Nachtheile für einzelne Städte und Dörfer haben, und es ist wohl nöthig, daß man zuerst die Nützlichkeit des Unternehmens recht ins Auge fasse. Die Eisenbahngesellschaft hat in

einem ihrer Berichte angeführt, daß zu erwarten sei, daß das Holz, welches 13,400 Klaftern beträgt, hinführo von der Eisenbahngesellschaft herbeigeführt werde, und man dabei rechnen könne, daß 12 Gr. Unkosten à Klafter weniger dabei vorkommen. Sieht man nun zu, daß ein großer Gewinn dabei den Actionnaires zufalle, so muß man berücksichtigen, daß dieser Gewinn auf der andern Seite den Leuten entzogen wird, welche sich bisher damit befaßten, und diese dann keinen Erwerb mehr haben; allein jeder Einzelne muß beitragen, wenn es zum allgemeinen Besten gereicht, und man hat also nur darauf zu sehen, ob die Vortheile so wichtig sind, daß sie die Nachtheile aufheben. Ein großer Vortheil, den ich mir dabei denke, — denn ob die Actionnaires etwas dabei gewinnen, geht uns nichts an, das muß man ihnen überlassen — ein großer Vortheil ist der, daß 1 und vielleicht  $1\frac{1}{2}$  Million Thaler unter die arbeitende Classe komme. Das ist allerdings eine sehr erfreuliche Sache, und wenn nicht noch andere Bedenken sich herausstellen, so werde ich dem Gesetzentwurfe so weit meine Zustimmung geben, daß auch die vollständigste Entschädigung denen gewährt werde, welche die Grundstücke hergeben. Ich habe vorhin von den Wirthen, welche an dieser Straße wohnen, gesagt, daß sie ihrem Ruin entgegen gehen, es mag dieß bei dem einen oder andern mehr oder weniger der Fall sein, der größere Theil wird aber zu Grunde gehen, und ich würde also für den Fall, wenn die Eisenbahn eingerichtet wird, bitten, daß in der Schrift der Antrag aufgenommen werde, welcher dahin lautet:

„Die Staatsregierung zu ersuchen, daß sie die Eisenbahngesellschaft veranlassen möge, den Gastwirthen, welche an der Chausseestraße von Leipzig nach Dresden ihr Gewerbe treiben, bei Errichtung von Wirthshäusern an der Eisenbahn bei gleichmäßiger Qualification den Vorzug zu geben.“ Auf das, was der Abg. Sachße geäußert, habe ich zu bemerken, daß ich glaube, es würde die Staatsregierung, wenn sie die Errichtung der Eisenbahnen übernehmen wollte, in größeren Nachtheil gerathen, als Privaten. Was der Abg. v. Thielau von dem Monopol geäußert, so ist er im Irrthum, denn man findet, daß die Bank von England oder die Compagnie von Indien auf 20, 30 bis 40 Jahre ein Monopol bewilligt erhält, oder man sagt, daß wenn das Unternehmen gewisse Procente übersteigt, die Sätze heruntergesetzt werden müssen. Ich würde mich also seinem Antrage anschließen, welcher nur auf gewisse Zeit das Monopol zugestehen will, und daß, wenn der Vortheil mehr als 20 pCt. herauswerfe, eine Revision der Frachten stattfinde, und die Sätze verringert werden.

Nachdem der Antrag des Abg. Schütz der hinlänglichen Unterstützung sich zu erfreuen gehabt halte, äußert sich

Abg. v. Mayer dahin: Es giebt zwei Mittel, die Welt zu erobern, das eine durch die Gewalt der Waffen, das andere durch den kräftigen Aufschwung der Institute, durch den Flor der Gewerbe und durch die Blüthe des Handels. Napoleon wußte das sehr gut. Er sagte: Ich werde damit beginnen, die Entfernung zu vernichten. Er hat recht gehabt, und von ihm schreiben sich die Straßenzüge her. Welchen unendlichen Einfluß das auf den Wohlstand des Staates, auf den Flor der Gewerbe und auf den Industriezustand der Nation gehabt hat, davon ist die Welt