

festlich bestimmten, oder durch bringende Nothwendigkeit geboten, von der obersten Staatsbehörde zu bestimmenden Fällen, und gegen Entschädigung, welche ohne Anstand ermittelt und gewährt werden soll," so folgt auch daraus, „daß die erste zur Beantwortung sich darbietende Frage diese sein müsse, ob durch Anlegung einer Eisenbahn ein Staatszweck erreicht oder befördert werde," denn nur für einen Staatszweck, nicht aber für irgend einen andern, welcher immer es sein möchte, kann die Abtretung des Eigenthums einem Staatsangehörigen wider seinen Willen angeschlossen werden. Der unbedingt und absolut höchste Staatszweck ist die Sicherheit der Person und des Eigenthums, und für ihn kann unverkennbar die Anlegung einer Eisenbahn an sich kein Fördermittel sein. Neben diesem höchsten und für jeden Staat gleich geltenden Zwecke der Sicherheit der Person und des Eigenthums besteht, insonderheit für solche Staaten, welche nicht erst sich bilden und begründet werden sollen, sondern bereits bestehen, beigeordnet der Zweck der Staatswohlfahrt, auf deren Erreichung in dem umfassenden Gebiet der Staatswissenschaft und Staatswirthschaft hingearbeitet wird, und die Beförderung der gewerblichen Interessen, Belebung der Betriebsamkeit wird die Erleichterung des Verkehrs, welche durch Eisenbahnen bezweckt wird, als ein kräftiges Mittel für das Staatswohl anerkennen. — Ist nun die Deputation der Ansicht: „daß eine Eisenbahn einen Staatszweck kräftig befördern könne, und, wenn dieses der Fall ist, §. 31. der Verfassungsurkunde zur Anwendung zu bringen sei," darf sie auch die Gründe selbst für überwiegend anerkennen, welche für eine Eisenbahn von Leipzig nach Dresden geltend gemacht worden sind, muß sie auch darauf verzichten, aus vollständigen Plänen und technischen Erörterungen selbst eine feste Ueberzeugung der unbedingten Nützlichkeit des Unternehmens zu gewinnen, da diese Erörterungen noch nicht vollendet sind, glaubt sie dagegen der Staatsregierung vertrauen zu können, daß sie die im Gesetz ihr vorbehaltene Genehmigung zur Anlegung der Eisenbahn nur dann ertheilen werde, wenn aus sorgfamer Prüfung hervorgegangen sein wird, daß die beabsichtigte Eisenbahn, wie sie angelegt und fortgeführt werden soll, dem Zweck entspreche, so kann sie dennoch der verehrten Kammer nicht anrathen, „die Zustimmung für das vorgelegte Gesetz in der Ausdehnung auf alle Eisenbahnen ohne Unterschied zu ertheilen," muß vielmehr davon ausgehen: „daß das Gesetz nur auf die Eisenbahn von Leipzig nach Dresden beschränkt werden möge." — Nicht jede Eisenbahn ohne Unterschied kann die großen Vortheile und Begünstigungen eines Gesetzes, wie das vorliegende ist, in Anspruch nehmen, da die Behauptung nicht in der Allgemeinheit sich rechtfertigen dürfte, daß eine jede Eisenbahn als Staatszwecke befördernd, anzusehen, bei jeder Eisenbahn bedarf es einer genauen sorgfamen Erwägung. In keinem deutschen constitutionellen Staat besteht ein so allgemeines Gesetz zu Gunsten der Eisenbahnen, die Ständeversammlung von Hannover ist zur Zeit die einzige, welche, jedoch nur für eine bestimmte Eisenbahn, und auch für sie nur erst nach an sie noch zu bewirkender Vorlage der vollständigen Pläne, deren Prüfung sie sich vorbehalten hat, vorläufig für ein Expropriationsgesetz sich ausgesprochen hat. In Großbritannien, dem Lande, welches in Europa die meisten Eisenbahnen hat, muß für jede besonders ein Gesetz, wie das vorliegende, bei dem Parlament nachgesucht werden. Die Kammern prüfen die vorzulegenden vollständigen Pläne durch eine besondere Commission unter Zuziehung von Technikern, und nur auf die beifällige Begutachtung, welche darauf vorzüglich mit gerichtet ist, daß der beabsichtigte Zweck ein solcher Staatszweck sei, welcher ein das Privateigenthum so erschütterndes Mittel, als die erzwungene Abtretung desselben ist und bleibt, rechtfertigt, wird die Acte beschlossen, und der Königlichen Genehmigung vorge-

legt, welche die Actiengesellschaft für eine Eisenbahn ermächtigt. Da die für den Behuf einer Eisenbahn abzutretenden Gegenstände des Privateigenthums weit umfanglicher oft sein müssen, als bei einem Chausséebaue erforderlich, so ist es ferner um so nothwendiger, daß, um der Verfassungsurkunde Gütige zu leisten, eine vollständige Entschädigung zugesichert werde, die nicht bloß auf Vergütung des Areal's sich beschränken darf.

Man wendet sich sodann zur speciellen Berathung der einzelnen §§.

§. 1.:

Jeder, dessen Grundeigenthum, es bestehe in Grund und Boden, oder zugleich in Gebäuden, von der Richtung einer mit Unserer Genehmigung anzulegenden Eisenbahn betroffen wird, ist, so viel dazu erfordert wird, an die Unternehmer gegen Entschädigung abzutreten verpflichtet.

Im Deputationsgutachten hierzu heißt es:

Die Deputation beantragt bei §. 1. die Beschränkung auf „die von Leipzig nach Dresden beabsichtigte Eisenbahn," daher anstatt der Worte: „einer mit Unserer Genehmigung anzulegenden Eisenbahn," zu sagen sein würde: „einer mit Unserer Genehmigung von Leipzig nach Dresden anzulegenden Eisenbahn," und anstatt: „gegen Entschädigung," vielmehr: „gegen vollständige Entschädigung." Wenn die verehrte Kammer der Ansicht der Deputation beipflichtet, nach welcher das vorliegende Gesetz nur auf die jetzt in Frage stehende Eisenbahn zu beschränken, so würde auch der Eingang des Gesetzes eine Abänderung erleiden müssen, dahin, daß anstatt: „wegen der Abtretung des zu deren Erbauung erforderlichen Grundeigenthums," zu sagen sein würde: „wegen der Abtretung des zu Erbauung einer von Leipzig nach Dresden anzulegenden Eisenbahn erforderlichen Grundeigenthums."

Referent, Abg. Eisenstuck: Es ist allerdings in ganz Europa, und wenn ich nicht irre, selbst in Nordamerika noch bis zu diesem Augenblick kein Gesetz vorhanden, in welchem die Staatsregierung ermächtigt wird, auf alle und jede Eisenbahn diese Berechtigung zu übertragen, welche die Verfassungsurkunde besagt. Es ist namentlich, wie ich schon heute früh geäußert habe, in England dieß nicht der Fall; das Verfahren ist so: Es wird im Unterhause eine Bill zu einer bestimmten Eisenbahn eingebracht, nie aber zu mehreren; es existirt noch bis zu diesem Augenblick kein Expropriationsgesetz, welches sich auf mehrere Eisenbahnen erstreckte, und es ist nur mit großer Vorsicht, selbst bei den einzelnen Bahnen gegeben worden, die Pläne sind vorgelegt worden, der Calcul wurde gezogen, und es ist alles zur Eisenbahn fertig, ehe die Bill eingebracht wird. Nun hat die Deputation geglaubt, ihre Bevormortung nicht weiter ausdehnen zu können; es ist allerdings gefährlich, auszusprechen, daß jede Eisenbahn ohne Unterschied eine solche Berechtigung in Anspruch nehmen soll, wie sie §. 31. der Verfassungsurkunde bloß für den Staatszweck anordnet, und deshalb hat die Deputation sich bei §. 1. verpflichtet gehalten, diesen Antrag zu stellen. Dann hat man geglaubt, daß der Ausdruck: „Entschädigung" nicht genügend sei, und gesagt werden müsse: „gegen vollständige Entschädigung". Es ist nicht zu verschweigen, daß die Bestimmungen über den Straßenbau, die wir jetzt haben, keineswegs von der Art sind, daß sie rücksichtlich der Entschädigung nicht zu vielen Streitigkeiten Veranlassung darböten. Es ist diese Rücksicht