Der Ausschuß hatte sich bei der Erwägung dieses Gegenstandes zunächst zu sagen, daß hierbei vor allem Andern der Umstand von entscheidendem Einfluß sein muß, ob die sächsisch-schlesische Bahn demnächst in den Besitz des Staates übergehen wird. Da die Verhandlungen hierüber bereits soweit zum Abschlusse gediehen sind, daß es nur noch der Zustimmung der Kammern dazu bedarf und ein solche beantragendes königliches Decret bereits an dieselben gelangt ist, so wird auch erst nach erfolgter diesfallsiger Entschließung in definitive Erörterungen eingegangen werden können. Indeß mag es nicht unangemessen scheinen, wenn die Kammern schon jetzt in etwas ihre Ansicht aussprechen, um der Regierung als vorläufiges Anhalten zu dienen.

Im Allgemeinen ist es unabweislich, wenn man den Zweck der Eisenbahnen — Zeit und Kostenersparniß — nicht selbst wieder aufheben will, darnach zu streben, dem Verkehre die möglichste Concentration, das möglichst unmittelbare Ineinandergreifen zu verschaffen. Ein ununterbrochener Zusammenhang der verschiedenen Eisenbahnlinien wird dadurch eben so bedingt, wie die möglichste Vereinigung des an einem Orte zusammenfließenden Verkehres in einem Brennpunkt, namentlich des Güterverkehres, da bei diesem jede Vermehrung der Kosten der Erreichung des beabsichtigten Zweckes vorzugsweise Abbruch thut. Daß dabei zugleich das Bestreben auch dahin gerichtet sein muß, diesen Brennpunkt dem localen Verkehre möglichst zugänglich und bequem anzulegen und einzurichten, liegt aber eben so sehr in der Natur der Sache. In beiden Beziehungen aber muß der Kostenaufwand für die zu schaffenden Anlagen dennoch eine äußerste Grenze bilden für das, was man anstreben kann. Daß nicht jedem Wunsche, nicht jedem Bedürfnisse Genüge geleistet werden kann, liegt am Tage und es folgt von selbst, daß hauptsächlich das in's Auge gefaßt werden muß, was das allgemeine Bedürfniß in größester Maaße befriedigt. Auch der Verkehr selbst muß sich in gewisser Beziehung demjenigen anfügen, was man zu thun überhaupt im Stande ist, und er wird es auch in der Regel, wenn gleich einige Unbequemlichkeiten Anfangs nicht zu vermeiden sind, insofern nämlich nur im Ganzen und Großen das Richtige erfaßt wird.

Bei einem allgemeinen Ueberblicke nun wird sich nicht in Abrede stellen lassen, daß der Verkehr, d. h. insbesondere der Güterverkehr, da seine natürliche Concentration findet, wo er ohnehin hauptsächlich zusammenfließt, und dies ist bei dem vorliegenden Falle unstreitig das rechte Elbufer, wo die Leipzig-Dresdner und die sächsisch-schlesische Bahn in unmittelbarer Berührung mit einander ausmünden. Es muß daher auch wohl als unabweislich angesehen werden, an diesem Knotenpunkt diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche erforderlich sind, um jenem Verkehre thunlichste Erleichterung zu schaffen, namentlich die Füglichkeit der Steuerabfertigung so wie der Lagerung von Gütern unter Zollverschluß ꝛc., und es scheinen auch keine Umstände obzuwalten, welche als ein nicht zu beseitigendes Hinderniß angesehen werden könnten. Diese von den gegebenen Verhältnissen gleichsam gebotene Fürsorge schließt aber keineswegs aus, daß letztere nicht auch dem Verkehre auf dem linken Elbufer in vollem Maaße zu Theil werde. Im Gegentheil muß es sowohl im allgemeinen Interesse, wie im speciellen der Eisenbahnunternehmung, als höchst dringend erscheinen, auch dem Verkehre der dort gelegenen größesten und wichtigsten Stadttheile die Benutzung der Eisenbahn so zugänglich und bequem wie möglich zu machen. Es scheint aber diesem auch in völlig natur- und sachgemäßer Weise genügt werden zu können, durch Anlegung resp. Beibehaltung eines mit allen erforderlichen Einrichtungen versehenen Stationsplatzes an der Südseite der Stadt und durch Herstellung der bereits höher oben gedachten Verbindung der Eisenbahn mit dem Packhofe.

Der Ausschuß hegt die volle Ueberzeugung, daß die von der Staatsregierung selbst (Seite 267 der Vorlage) ausgesprochene Hoffnung sich in einer allen billigen Anforderungen und den Verhältnissen entsprechenden Weise werde lösen lassen, wenn auch nicht jedem besondern Wunsche Rechnung getragen werden kann und namentlich ganz davon abgesehen werden muß, irgend einen Theil auf Kosten des Andern zu begünstigen.

Wie bereits oben bemerkt, kann der hier berührte Gegenstand erst zur schließlichen Erwägung gelangen, wenn die Frage wegen Uebernahme der sächsisch-schlesischen Bahn durch den Staat entschieden sein wird, und in der Erwartung, daß die Staatsregierung nicht unterlassen werde, denselben alsdann sorgfältigst in's Auge zu fassen, glaubt der Ausschuß, für jetzt von einem nähern Eingehen darauf absehen zu können.

Hinsichtlich des Betriebes haben die frühern Stände durch die mehrerwähnte Schrift vom 12. Juni 1846

4) den Antrag gestellt, die Regierung möge „die Frage, ob im Interesse des Staates der künftige Betrieb der sächsisch-böhmischen Bahn einer Privatgesellschaft und namentlich einer von denen, deren Bahnen in Dresden ausmünden, übertragen werden könne, einer sorgsamen Erwägung unterwerfen, auch durch Verhandlung über die Bedingungen Gewißheit zu erlangen suchen, unter welchen eine derartige Ueberlassung des Betriebes in's Werk gesetzt werden könnte."

In Bezug hierauf scheinen weitere Einleitungen bis jetzt nicht Statt gefunden, inzwischen aber auch die Verhältnisse eine solche Veränderung erlitten zu haben, daß es fraglich erscheint, ob beabsichtigt werden dürfte, dem vorstehenden Antrage fernere Folge zu geben. Jedenfalls aber würde damit so lange Anstand zu nehmen sein, bis die mehrberührte Frage hinsichtlich der Uebernahme der sächsisch-schlesischen Bahn zur Entscheidung gekommen ist, und bei Gelegenheit der Verhandlung über diese letztere dürfte es am Orte sein, zu erwägen, ob an die Staatsregierung ein weiterer allgemeiner Antrag, bezüglich der Organisation der Verwaltung des Staatseisenbahnwesens, gebracht werden soll.

Die Organisation des Betriebes der sächsisch-böhmischen Eisenbahn entspricht der für die sächsisch-bayersche bereits früher angeordneten, und der Ausschuß findet in dieser Beziehung für jetzt Erinnerungen nicht zu machen, indem er auf dasjenige zurückverweist, was er über diesen Punkt bei der sächsisch-bayerschen Bahn bereits bemerkt hat. Der Personaletat der sächsisch-böhmischen Bahn würde, was die Hauptverwaltung betrifft, als ein vergleichungsweise unverhältnißmäßiger erscheinen, wenn nicht der Umstand zu berücksichtigen wäre, daß die zu verwaltenden Geschäfte zugleich auch den Fortbau der Bahn betreffen. Sollte übrigens die Uebernahme der sächsisch-schlesischen Bahn beschlossen werden, so würden sich ohne Zweifel beide Bahnen unter eine Hauptverwaltung vereinigen und dadurch eine wesentliche Vereinfachung und Ersparniß herbeiführen lassen.

Was den Tarif für den Personenverkehr betrifft, so kann derselbe, als nur provisorisch und für den bis