

den: 1) von Chemnitz aus einer Seite bis Zwickau und anderer Seite bis nach Riesa, 2) von Leipzig über Altenburg, Grimmitzschau, Werdau und Plauen nach Hof zu bis an die Baiersche Grenze, 3) von Dresden über Budissin durch die Lausitz nach der Schlesiſchen Grenze, 4) von Riesa nach Nieska an der Preußiſchen Grenze, und 5) von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn seitwärts nach Meissen. — Die Verfolgung eines Staatszweckes allein (vergl. §. 31. der Verfassungs-Urkunde) kann es sein, welche eine so gewaltsame Maßregel, einen Staatsangehörigen zu Abtretung seines Eigenthums zu zwingen, zu rechtfertigen vermag. — Um eine Ueberzeugung sich zu verschaffen, ob die in dem Gesetz Entwurfe enthaltenen Eisenbahnen Staatszwecke zu verfolgen, zu erreichen geeignet seien, hat die Deputation sorgfältig mit einer Untersuchung der einschlagenden gewerblichen Verhältnisse sich beschäftigt. — Sie ertheilt hierüber der Kammer das Nöthige in Bezug auf jede einzelne der gedachten Bahnen mit und sagt: daß sie die Ueberzeugungen gewonnen habe, welche als Resultat ergeben, daß diese Bahnen allerdings Staatszwecke verfolgen, und empfiehlt daher der Kammer den vorliegenden Gesetz-Entwurf zur Annahme.

Was nun die einzelnen Paragraphen des Gesetzes selbst angeht, so lautet die 1. Sphe: „Das wegen Abtretung des zu Erbauung einer von Leipzig nach Dresden anzulegenden, und nach Befinden bis zur Grenze zu verlängerten Eisenbahn erforderlichen Grundeigenthums, unterm 3. Juli 1835 publicirte Gesetz (Ges. und Verordn. Blatt v. J. 1835 S. 371.) ist in allen seinen Bestimmungen auch anzuwenden auf 1) eine von Chemnitz aus einer Seite bis Zwickau und anderer Seite bis nach Riesa, 2) auf eine von Leipzig über Altenburg, Grimmitzschau, Werdau und Plauen nach Hof zu bis an die Baiersche Grenze, 3) auf eine von Dresden über Budissin durch die Lausitz nach der Schlesiſchen Grenze, 4) auf eine von Riesa nach Nieska an der Preußiſchen Grenze, und 5) auf eine von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn seitwärts nach Meissen zu leitende Eisenbahn, dafern die diesfalligen Vorhaben, es sei nun insgesammt, oder eines oder das andere zur wirklichen Ausführung gelangen.“

Die Deputation erlaubt sich dabei unter 3. nach dem Worte: „Schlesiſchen“ nur noch den Zusatz: „und Böhmiſchen“ der Kammer zur Annahme zu empfehlen.

Secr. Püschel: Ich bin der geehrten Deputation sehr dankbar für die Geneigtheit, mit welcher sie meiner Vorstellung Gehör gegeben und solcher gemäß den eben bemerkten Zusatz zur §. 1. der Kammer zur Annahme empfohlen hat. Allein ich glaube, daß dessen ungeachtet es immer noch bedenklich sein möchte, die Bezeichnung, wie sie unter Nr. 3. angegeben ist, in dieser Allgemeinheit im Gesetze stehen zu lassen. Es geht nämlich der Zweck der beiden provisorischen Vereine, die sich in Bautzen und Zittau gebildet haben, zunächst dahin, die gewerbleißigen Gebirgsgegenden der Oberlausitz durch den Anschluß an die Leipzig-Dresdner und Voigtländisch-Baiersche Eisenbahnen mit dem Netzplak Leipzig, mit der Elbe und der Nordsee für den Transport ihrer Fabrikate in eine erleichterte Verbindung zu setzen, und dann will man auch eventuell eine gleichmäßige Verbindung der Oberlausitz mit dem Osten und Süden für den Fall vorbereiten, daß die in dieser Richtung zunächst angrenzenden Länder künftig zur Ausführung gleicher Maßregeln sich entschließen sollten. Nun haben sich aber beide Comités in einer gemeinschaftlich zu Löbau gehaltenen Konferenz dahin vereinigt, daß bei der beabsichtigten Bahn, so viel

nur immer möglich, auf die Hauptpunkte der Provinz: Budissin, Löbau, Herrnhuth und Zittau, und nächst dem auch auf den südlichen Theil der Provinz, als die gewerbthätigste Gegend, besondere Rücksicht genommen werden solle. Ich glaube darum, daß es wohl für die Sache von großem Nutzen sein würde und auch künftigen Streitigkeiten vorbeugen könnte, wenn eben diese Orte ihre Grenze bezeichnet würden. Es dürfte dann heißen: auf eine von Dresden über Bautzen, Löbau, Herrnhuth und Zittau durch die Lausitz nach der Schlesiſchen Grenze zu. Es wird dies nur ganz unbedenklich erachtet werden können, indem es dem Uebereinkommen entspricht, welches die gedachten beiden Comités getroffen haben, und ich erlaube mir daher einen Antrag darauf zu stellen.

Präsident: Herr Secr. Püschel wünscht statt des 3. Punktes §. 1. gesetzt zu sehen: „3) Auf eine von Dresden über Budissin, Löbau, Herrnhuth und Zittau nach der Schlesiſchen u. Böhmiſchen Grenze.“ Ich frage daher die Kammer: Ob sie diesen Antrag zu unterstützen gemeint sei? Wird ausreißend unterstützt.

Abg. Eisenstuck: Ich habe den Antrag nicht mit unterstützt, und zwar aus dem Grunde, weil ich glaube, es ist nicht wohlgethan, in das Gesetz eine so genaue Bezeichnung aufzunehmen. Es hat sich gezeigt, welche Schwierigkeiten sich bei andern Eisenbahnen dargeboten haben, wenn schlechterdings ein Punkt hat sollen erreicht werden; es sind die Kosten bedeutend gesteigert worden, und es ist der Gewinn bei weitem nicht so groß gewesen, als der Kostenaufwand. Deshalb habe ich geglaubt, es sei besser, die nähern Bezeichnungen in das Gesetz nicht aufzunehmen, sondern diese künftig der hohen Staatsregierung anheim zu geben. Uebrigens bemerke ich, daß von den hier aufgeführten 5 Eisenbahnen, es der Deputation nur möglich gewesen ist, von einer, und namentlich von der sub 1. aufgeführten, eine vollständige Uebersicht zu erlangen. Ueber die zweite Bahn haben allerdings Unterlagen vorgelegen, aber die Nivellements sind noch nicht vollendet, und deshalb hat sich die Deputation nicht so weitläufig darüber verbreiten können, als bei der ersten Bahn. Was die dritte Bahn anlangt, so sagt die Regierung selbst, daß darüber noch keine Unterlagen vorhanden wären, und allerdings hat auf den Antrag der Deputation die Staatsregierung die betreffenden Akten mitgetheilt, aus denen sich ergeben hat, daß darüber noch keine festen Bestimmungen vorliegen. Nun hat man freilich davon ausgehen müssen, daß die Staatsregierung dieselbe Ansicht auch haben werde, welche die Deputation, und wie es geschienen hat, die Kammer auch hat, nämlich diese, daß ein Expropriationsgesetz nur dann gegeben werden könne und eine Eisenbahn nur dann mittelst des Expropriationsgesetzes zur Ausführung zu bringen sein werde, wenn 1) erwiesen ist, die Eisenbahn liege im Nationalinteresse, befördere die Industrie und erreiche somit einen Staatszweck; 2) aber, daß sie technisch ausführbar sei, und zwar so, daß die Kosten der Ausführung nicht die Vortheile, welche erreicht werden, überwiegen. Nun dürfte es bedenklich sein, hier der Regierung gleichsam eine Vorschrift zu machen über die Trakte, welche zu befolgen