

die Anlage derselben möglichst erleichtert werden muß. Sehr überrascht hat es mich, daß gegen die fragliche kleine Eisenbahn so Manches geäußert worden ist, da doch früher eine überwiegende Mehrheit ihre Beistimmung zu derselben zweimal zu erkennen gegeben hat. Wenn gesagt worden ist, daß die Dampfschiffahrt einen Ausweg biete, so ist das wahr. Ich nehme den größten Antheil an diesem Unternehmen und wünsche von Herzen, daß es glücklich von Statten gehen möge; allein die Dampfschiffahrt hat mit 2 Feinden zu kämpfen, die sie manchmal unterbrechen; diese sind nämlich das Eis und Mangel an Wasser, Umstände, die häufig eintreten; trotz dem, daß der letzte Winter ein nicht kalter zu nennen war, blieb doch 3 Monate lang die Kommunikation auf diesem Wege unterbrochen. Während eines nicht unbedeutenden Theils des Jahres wird also die Dampfschiffahrt auf den Gütertransport verzichten müssen. Es muß daher darauf Rücksicht genommen werden, daß die Geschäfte der Stadt Meissen keine Unterbrechung leiden. Ich hoffe daher, daß die geehrte Kammer die zu Gunsten der Stadt Meissen angeführten Gründe berücksichtigen und auch diesmal die Zustimmung zu dieser Bahn nicht versagen werde.

Abg. v. Egidy: Ist geäußert worden, die Anlegung von Chausseen sei auch mit Benachtheiligung des Eigenthums verbunden, so will ich das zwar nicht bestreiten, allein dies mit dem Eingriff in das Privatrecht, welchen das zu Gunsten der Eisenbahnen erzeugte Expropriationsgesetz meistens zur Folge hat, in Parallele stellen zu wollen, muß ich sehr gewagt nennen. Wer die mannichfachen Nüancen des Wirthschaftsverkehrs beim ländlichen Grundbesitz zu beurtheilen vermag, der wird mir nicht widersprechen, wenn ich behaupte, daß die Grundstücke, die durch eine Eisenbahn betroffen, durchschnitten und zerstört werden, unendlich schwieriger zu bewirthschaften sein müssen, als solche, welche an einer Chaussee liegen. Man wende mir nicht ein, daß diese vermuthlichen Wirthschaftsnachteile durch sogenannte Entschädigung ausgeglichen werden. Nicht immer vermag dergleichen Entschädigung, und wenn deren Ausmittelung noch so billig und treu bewerkstelliget ist, den Nachtheil und Verlust zu decken, den eine Störung und Hemmung in der freien Benutzung des Eigenthums, wie die Eisenbahn, die durch Hof, Feld, Garten oder Wiese eines Gutes geht, mit unübersehbaren Folgen nach sich ziehen kann, hervorbringt. Ich muß daher dabei stehen bleiben, daß, ist es anders wirklich wahr, daß Recht und Eigenthum uns achtungswerth ist, Verletzung desselben nur in der Verpflichtung, den höchsten Staatsinteressen Opfer weihen zu müssen, Rechtfertigung finden kann. Privatinteressen mag ich aber nie auf Kosten von Privatrechten begünstigen.

Abg. Jungmanns: Ich kann mich nur auf die Thatfache beziehen, daß Diejenigen, welche früher bei Erbauung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn sich benachtheiligt glaubten, jetzt ganz zufrieden damit sind. Uebrigens habe ich zu bemer-

ken, daß ich bei keiner Eisenbahn theilhaftig bin, daher mein Urtheil ganz unparteiisch gegeben wird.

Abg. Meißel: Wenn von einem Abgeordneten bemerkt worden ist, man möge doch nur dann das Gesetz auf die Zweigbahn in Anwendung bringen, wenn die größte Nothwendigkeit es erfordere, und dies hier nicht der Fall zu sein schien, weil schon Mittel ausfindig gemacht werden würden, wodurch eine Vereinerung zwischen Meissen und den nahe gelegenen Orten bewirkt werden könnte, auch angedeutet wurde, daß dies durch die Dampfschiffahrt erreicht werden würde, so ward dies zum Theil schon widerlegt. Ich mache nur noch darauf aufmerksam, daß, wenn eine Erleichterung dadurch erzielt würde, daß ein Güterverkehr doch wohl nicht als Hauptzweck zu betrachten sei. Nach den bisher gemachten Erfahrungen haben die Eisenbahnen nicht rentirt, welche bloß den Gütertransport berücksichtigen, und die Dampfschiffahrt würde sich wohl größtentheils darauf zu beschränken haben. Es ist wohl die gehörige Aufmerksamkeit dem Punkte zu schenken, der in dem Gutachten der Deputation aufgenommen worden ist, nämlich der bedeutende Personenverkehr, der zwischen Meissen und Dresden stattfindet; wird dieser in das Auge gefaßt, so wird die Dampfschiffahrt die Vortheile in dem Maße nicht gewähren können. Ich bin mit dem Abgeordneten Akenstädt zwar ganz einverstanden, nur damit nicht, daß er anzudeuten schien, als habe man in Dresden scheel gesehen, wenn eine Zweigbahn von Meissen aus errichtet würde. Er scheint nicht gewußt zu haben, daß Dresden sich dafür verwendet hat, man möge die Bahn von Leipzig nach Dresden auf das linke Elb-ufer verlegen. Der Hauptzweck muß nothwendig der sein, daß eine allgemeine Kommunikation stattfinde; das wird der Fall sein, wenn von Meissen nach Oberau eine Zweigbahn gebaut wird. Es wird zu berücksichtigen sein, daß, wenn die vielen Reisenden, welche diese Straße passiren, Zeit ersparen, dann viele Vortheile daraus entstehen werden. Bedenkt man, daß sie jetzt von Meissen nach Dresden weit längere Zeit brauchen, als es später auf der Eisenbahn der Fall sein wird, so kann man leicht einen Calcul anstellen, was wohl durch die Zeitverkürzung an dem erspart wird, was sie jetzt auf die Reise zu verwenden haben. Es scheint mir kaum begreiflich, daß nach einem Beschlusse, gegen den früher nur zwei Mitglieder stimmten, es jetzt den Anschein gewinnt, als wenn viele derjenigen Abgeordneten, die früher von der Ueberzeugung ausgingen, daß es nothwendig sei, eine Zweigbahn anzulegen, jetzt eines Andern sich besonnen haben. Mir scheint es höchst wünschenswerth, daß die Kammer bei ihrem frühern Beschlusse stehen bleibe.

Abg. v. Leyßer: Das, was ich sagen wollte, ist größtentheils vom Hrn. Secr. Richter durch die Gründe, welche er gegen das Deputations-Gutachten anführte, erledigt worden. Ich füge nur hinzu, daß diese Gründe mir hinlänglich und überzeugend erschienen sind, um mich gegen das Deputations-Gutachten zu erklären. Ich will bloß anführen, daß das, was man vorzüglich Seiten der Deputation in das Auge gefaßt hat,