

Es geschieht dies, so ist allerdings eine Verbindung zwischen der Leipzig-Döbeln-Dresdener und der Chemnitz-Borna-Leipziger Eisenbahn hergestellt, aber sie kann nur von wesentlichem Nutzen sein, wenn die Linie Großsermuth-Colditz-Rochlitz-Narsdorf nicht in der Sackbahn Narsdorf-Benig endigt, sondern von Benig aus durch das kaum 5 Stunden lange, voll-, industrie-, stein- und holzreiche Muldenthal über Waldenburg, Remsa bis Glauchau fortgesetzt und dadurch in directe Bahnverbindung mit den gewerbereichen Städten Glauchau, Meerane, Zwickau und seinem Kohlenbecken, wie auch dem Erzgebirge gebracht wird.

Auf dieses wichtige und doch nur kurze Verbindungsstück Benig-Glauchau die gleiche Vergünstigung auszudehnen, wie sie der kaum so wichtigen Strecke Rochlitz-Colditz-Großsermuth eventuell bereits zugestanden worden, ist der Zweck dieses Antrags und seine Gewährung im Interesse der Rentabilität der Strecke Benig-Großsermuth nur eine naturgemäße Consequenz.

2.

Die Kammer wolle beschließen:

die am 28. October 1869 unter Nr. 213 der Registrande eingegangene Petition der Städte Auerbach, Treuen und Falkenstein, betreffend die Legung des zweiten Geleises auf der Bahnlinie Herlasgrün-Delsnitz, auf Grund der Landtagsordnung § 115 d. und e. für unzulässig zu erklären.

Klemm.

3.

Eisenbahn Geithain-Lausitz-Leipzig betreffend.

Die hohe zweite Kammer wolle den Antrag der Deputation Seite 532 dahin abändern, daß:

1. die Worte:

„unter der Bedingung“ u. s. w. bis mit „Rückkaufsrecht zu sichern sei,“

ganz in Wegfall kommen;

2. Seite 533 des Berichts nach den Worten:

„eigene Bahnhöfe zu erbauen seien,“

hinzuzufügen:

„insoweit es nicht möglich wird, in Leipzig den Bahnhof einer bereits bestehenden oder daselbst künftig einmündenden Privateisenbahn mit zu benutzen.“

Schmidt.

Dr. Heine.