

leichterung des Verkehrs alle nur mögliche Rücksicht widmen, namentlich aber der Verführung roher Erzeugnisse des Inlandes, und darunter insbesondere dem erweiterten Vertriebe der Zwickauer Steinkohlen, und daß sie unter dieser Voraussetzung die vorgelegten Tarife der sächsisch-bayerischen Staatsbahn unter E. F. G. und H. bis auf Weiteres genehmige". Wollen Sie in dieser Weise sich der Staatsregierung gegenüber aussprechen? — Einstimmig Ja.

Präsident Cuno: Es ist nun noch über den vom Abg. Hering eingereichten Antrag des Inhalts: „die Staatsregierung wolle dafür Sorge tragen, daß auch in den Wagen dritter Classe der Eisenbahn bei Nachtzeit eine ausreichende Beleuchtung hergestellt werde“, abzustimmen. Pflichten Sie dem vom Abg. Hering eingebrachten und von der Kammer unterstützten Antrage bei? — Gegen 8 Stimmen angenommen.

Berichterstatter Abg. Harfort:

B.

Die Leipziger Verbindungsbahn betreffend, nimmt die Vorlage der Staatsregierung auf die an den Landtagen 1847 und 1848 stattgefundenen Verhandlungen und auf die in Folge derselben durch die ständische Schrift vom 4. August 1848 ihr ertheilte Ermächtigung,

„den Bau und Betrieb der Verbindungsbahn nach Maaßgabe des vorgelegten Plans und Anschlags allein für Rechnung der Staatscasse zu übernehmen,“

Bezug.

Auf die Nützlichkeit, ja Nothwendigkeit dieser Anlage weiter eingehen zu wollen, kann, nach dem früher darüber ausführlich Verhandelten, um so mehr als überflüssig betrachtet werden, als der Bau selbst in Folge der obengedachten Ermächtigung bereits in Angriff genommen worden ist. Es dürfte vielmehr hier nur noch der Umstand besonders ins Auge zu fassen sein, daß der frühern Vorlage der Regierung und der darauf erfolgten ständischen Zustimmung ein Plan und Anschlag zum Grunde lag, welcher den Kostenaufwand für eine auf Doppelgleis und Locomotivenbetrieb berechnete Bahn zu 135,607 Thlr. 4 Ngr. stellte, während die jetzt gemachte Vorlage sich auf eine Summe von 161,000 Thlr. bezieht.

Es liegt mithin eine Erhöhung des Kostenanschlags an 25,392 Thlr. 26 Ngr. vor.

Allerdings ist aber auch bereits in der Beilage zu dem Allerhöchsten Decrete vom 26. Mai 1848 (Landtagsact. I. Abtheilg. S. 260) darauf hingewiesen worden, „daß die Ausführung des sich an die Bahnhöfe der Leipzig-Dresdner und Magdeburg-Leipziger Bahn unmittelbar anschließenden Theiles der Verbindungsbahn, der darüber noch schwebenden Verhandlungen mit den betroffenen beiden Directorien halber, und daher insoweit dieser Anschlag, möglicherweise gegen das jetzt vorliegende Project noch eine Abänderung erleiden kann.“

Nach den Mittheilungen des königlichen Regierungscommissars beruht nun aber die vorgedachte Erhöhung darauf, daß in dem jetzt vorliegenden Anschlage der nurgedachte Theil

der Verbindungsbahn, der damals noch nicht speciell projectirt war, mitbegriffen ist und sowohl den nach der Magdeburg-Leipziger als den nach der Leipzig-Dresdner Bahn einmündenden Flügel einschließt. Dem Ausschusse ist auch der hier in Rede stehende Anschlag mitgetheilt worden, und obwohl er auch hier auf eine sachverständige Prüfung einzugehen sich nicht im Stande fühlte, so ist ihm doch ein Bedenken in Bezug darauf nicht beigegangen, vielmehr muß er die gedachte Erhöhung der Anschlagssumme als in den Verhältnissen begründet annehmen.

Im Uebrigen dürfte noch zu erwähnen sein, daß, wie bereits bei frühern Verhandlungen bemerkt worden, die baldigste Vollendung der Verbindungsbahn im allseitigen Interesse dringend zu wünschen ist, und zwar sowohl des Flügels, welcher sich an die Magdeburg-Leipziger, als auch desjenigen, der sich an die Leipzig-Dresdner Bahn unmittelbar anschließt. Dieses letztern geschieht um deswillen hier Erwähnung, weil dem Vernehmen nach die Arbeiten nur auf der erstgenannten dieser Abzweigungen begonnen worden sind, während es unzweifelhaft am zweckentsprechendsten erscheinen muß, dem Verkehre diejenigen Erleichterungen, die man ihm verschaffen will und kann, ohne allen Verzug zu gewähren.

Die unmittelbare Verbindung der Leipzig-Dresdner mit der sächsisch-bayerischen Bahn aber gewinnt an Wichtigkeit in einem ungemein hohen Grade, wenn man, wie in einem frühern Theile dieses Berichts bereits geschehen ist, die Füglichkeit ins Auge faßt, Zwickauer Kohlen und Koke dem Consum bis nach Berlin hin zugänglich zu machen, und es würde in der That sehr beklagt werden müssen, wenn noch längere Zeit in dieser Beziehung unbenutzt vorüber gehen sollte.

Nach dem Gesagten glaubt der Ausschuss sich berechtigt, der Kammer anzurathen:

„sie wolle ihre Zustimmung zu der Ausführung der Leipziger Zweigbahn, der Vorlage gemäß, zu erkennen geben, zugleich aber auch der Staatsregierung empfehlen, die Vollendung derselben in beiden Abzweigungen nach Möglichkeit beschleunigen zu lassen.“

Präsident Cuno: Wünscht Jemand über diesen Punkt des Berichts zu sprechen? Es ist nicht der Fall. Der Ausschuss hat der Kammer angerathen: „sie wolle ihre Zustimmung zu der Ausführung der Leipziger Zweigbahn, der Vorlage gemäß, zu erkennen geben, zugleich aber auch der Staatsregierung empfehlen, die Vollendung derselben in beiden Abzweigungen nach Möglichkeit beschleunigen zu lassen“. Geben Sie diesem Antrage des Ausschusses Ihre Zustimmung? — Einstimmig Ja.

Präsident Cuno: Meine Herren! es wird nöthig, daß wir hier in der weitem Berathung des vorliegenden Berichts abbrechen, weil noch zwei andere Gegenstände ihre Erledigung zu finden haben werden. Zuerst wird der Herr Regierungscommissar auf die neulich vorgebrachte Anfrage des Abg. Trenkmannt antworten.

Regierungscommissar v. Ehrenstein: Meine Erklärung beschränkt sich darauf, daß der Herr Minister des