

welcher den Gegenstand meiner zweiten Frage bilden wird, angenommen werden sollte, so erlöschen sämtliche Gutachten der Deputation zu Nr. XXX<sup>tes</sup> und B a. Nur der zweite Theil des Deputationsantrags auf S. 474 wegen den Petitionen bleibt noch stehen. Wenn aber der zweite Theil des Antrags bei der Abstimmung nicht angenommen würde, so würde ich abstimmen lassen über den ersten Theil des Deputationsgutachtens auf S. 477.

Ich frage also zuvörderst die Kammer:

„Will sie nach dem Antrage des Abg. Dr. Meischner die königl. Staatsregierung ersuchen,

dazu, daß die generellen Vorarbeiten für eine directe Eisenbahn Dresden=Leipzig via Wiltsdruff, Leippen, Ostrau, Mügeln, Mütschen, Merchau=Trebsen, Zweinaundorf binnen angemessener Präclusivfrist vorgenommen werden, Erlaubniß zu ertheilen?“

Ist gegen 1 Stimme bejaht.

Damit ist das Deputationsgutachten auf S. 477 erledigt. — Ich frage die Kammer weiter:

„Will sie die königl. Staatsregierung ferner nach dem Antrage der Abgg. Dr. Meischner, Sackse und Dehmichen ermächtigen:

nach fristmäßiger Vorlage dieser Vorarbeiten von den beiden Projecten Meissen=Leipzig (Nr. XXXV) und Dresden=Wiltsdruff=Leipzig (B a) für dasjenige, welches den volkswirtschaftlichen Interessen am meisten entspricht und dessen solide Realisirung am besten garantirt ist, unter den sonst üblichen, sowie unter den durch die Sachlage gebotenen besonderen Bedingungen Concession sammt Expropriationsbefugniß zu ertheilen, auch, wenn die Linie Dresden=Wiltsdruff=Leipzig den Vorzug erhalten wird, der dafür zu bildenden Privatgesellschaft aufzuerlegen, daß sie vermittelst einer Seitenbahn über Lommatsch nach Meissen diesen Landestheil in die Linie Dresden=Wiltsdruff=Leipzig aufnehme?“

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Geschicht.)

Die Frage ist mit 35 gegen 32 Stimmen bejaht, so daß sich also die übrige Abstimmung über das Deputationsgutachten erledigt.

Ich frage die Kammer noch zu S. 474:

„Sollen die sämtlichen für diese Linie eingegangenen Petitionen hierdurch für erledigt erklärt werden?“

Es ist dies bejaht.

Nun würden wir kommen zu Nr. XLII, Meissen=Lommatsch=Großbothen=Weißenfels. — Der Herr Berichterstatter hat das Wort.

Referent May: Ich habe bloß eine falsche Ziffer zu berichtigen! Meine Herren! Auf Seite 474 des Berichts und zwar auf der letzten Zeile ist die Zahl 63 zu streichen und dafür 16 Meter zu setzen.

Präsident Dr. Schaffrath: Da Niemand um das Wort bittet, so frage ich die Kammer:

„ob sie, wie die Deputation auf Seite 476 Ihnen empfiehlt, die königl. Staatsregierung ermächtigen will:

„einer Gesellschaft Concession zu ertheilen zum Bane einer Eisenbahn von Eölln (Meissen) bis zur Landesgrenze bei Pegau, jedoch unter der Voraussetzung, daß auf der Strecke von Zehren bis Ostrau mit den Unternehmern der Linie Meissen=Leipzig eine Vereinbarung über gemeinschaftliche Benutzung nur einer Bahnlinie erzielt werde?“

Es ist dies gegen 1 Stimme bejaht.

„Wollen Sie die für dieses Project eingegangenen Petitionen für erledigt erklären?“

Es ist einstimmig bejaht.

LI. Oranienbaum=Leipzig. Der Herr Abg. Dr. Gensel hat das Wort.

Abg. Dr. Gensel: Ich möchte mir zunächst eine Auskunft erbitten über den Inhalt der neuerdings eingegangenen Schriftstücke. Die deutsche Eisenbahngesellschaft, welche die hier fragliche Bahn bauen will, hatte sich auch an die Handelskammer zu Leipzig um Befürwortung ihres Unternehmens gewendet und hat im Laufe der darüber gepflogenen Correspondenz der Handelskammer mitgetheilt, daß ihr in Preußen die Concession bereits zugesichert sei, daß auch das Reichskanzleramt sich von seinem Standpunkte aus mit dem Unternehmen einverstanden erklärt habe und daß ihrerseits der königl. sächsischen Regierung davon Anzeige gemacht worden sei. Auch wenn diese Angaben sich nicht bestätigen sollten, würde ich meinerseits es für unbedenklich gehalten haben, daß die Regierung ermächtigt worden wäre, die Concession zu ertheilen, sobald sie auch in Preußen ertheilt sein wird. Es handelt sich ja hier nur um ein sehr kleines Stück, welches auf sächsischem Gebiete liegt, kaum mehr als eine Meile lang.

Daß diese Bahn überhaupt zu Stande kommt, das, meine Herren, ist in der That sehr wünschenswerth. Wenn irgend eine Privatbahn verdient, daß ihr Concurrenz geschaffen werde, so ist es wohl die Berlin=Anhaltische Bahn. Es ist bereits soweit gekommen, daß, wenn man für die Mängel des Privateisenbahnwesens ein Beispiel sucht, man die Berlin=Anhaltische Bahn vorzugsweise dazu wählt. Die Berlin=Anhaltische Bahn kann übrigens nicht einmal als eine directe Verbindung zwischen Leipzig und Berlin,