

thalbahn nicht gegangen sei. Das ist nicht richtig. Ich habe ausdrücklich gesagt: die Regierung ist nicht in der Lage gewesen, das Project vorlegen zu können; weil eine Uebereinstimmung bezüglich der Erwägung dieser Linie in beiden Kammern nicht vorhanden war. Ich habe aber zu constatiren und kann dem Herrn Collegen Ackermann nur beistimmen: hier in der Zweiten Kammer ist das Müglitzthalbahnproject am vorigen Landtage einstimmig der Regierung zur Erwägung empfohlen worden, bloß die Erste Kammer hat diesem Antrag nicht beigegeben. Es waren dort jedenfalls andere, sehr einflussreiche, leider aber für das Project schädliche Meinungen geltend gemacht worden, die es dort scheitern machten. So steht's thatsächlich mit der Müglitzthalbahn.

Präsident Dr. Haberkorn: Die allgemeine Debatte ist verschwommen mit der Specialdebatte. Ich ertheile aber nunmehr zu I, Geithain-Lausitz-Leipzig, das Wort. — Herr Abg. Köfert!

Abg. Köfert: Nach der Rede des Herrn Abg. Müller (Golditz) könnte ich eigentlich auf das Wort verzichten. Ich unterschreibe Das, was er gesagt hat, Wort für Wort. Allein, meine Herren, da mir die Leidensgeschichte der jetzt zur Debatte stehenden Eisenbahnlinie nunmehr auch seit recht vielen Jahren bekannt ist, so will ich wenigstens nicht verfehlen, dem Danke und der Freude Ausdruck zu verleihen, welche seitens der Bewohner der betreffenden Gegenden empfunden worden ist, als man erfuhr, daß nach dem königl. Decret ihnen nunmehr eine Eisenbahn und zwar eine normalspurige — nicht, wie der Herr Abg. Uhlemann vorhin in seiner Rede meinte, eine schmalspurige — in sichere Aussicht gestellt ist. Die Freude wird nach der soeben von dem Herrn Minister gehörten Rede noch etwas größer sein, nachdem der beigemischte Tropfen Vermuth, welcher in den letzten Tagen durch die Flugschrift, die sogar ihren Weg bis nach Leipzig und in die betreffende Gegend gefunden hat, nunmehr beseitigt ist.

Die königl. Staatsregierung wollte ich aber ersuchen, bei dieser Bahnlinie ihr Augenmerk auf die Haltestelle Paunsdorf zu richten. Paunsdorf hat bei dem letzten Landtage eine Petition um eine Haltestelle eingereicht und wurde dieselbe am Schlusse des Landtags im Vereinigungsverfahren sowohl von der Zweiten Kammer, wie von der Ersten Kammer der königl. Staatsregierung zu Erwägung gegeben. Nichtsdestoweniger hat die dortige Gemeinde bis jetzt keinen Erfolg zu verzeichnen gehabt. Ich ersuche deshalb, da auch diesmal und zwar mehrere Petitionen in dieser Richtung vorliegen, bei dem Project Geithain-Leipzig insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, ob es nicht wohl thunlich sei, bei Einmündung derselben in die Leipzig-Dresdner Linie

eine Haltestelle, und zwar nicht bei Stünz, sondern mehr in der Richtung nach Paunsdorf zu errichten.

Abg. Ahner: Ebenso wenig, wie ich auf den beiden letzten Landtagen für die Erbauung einer Eisenbahn von Geithain nach Leipzig habe stimmen können, ebenso wenig bin ich in der Lage, mich heute für die Ausführung dieses Projectes zu erklären.

Aus dem uns vorliegenden Decrete geht hervor, daß es sich bei Ausführung dieser Linie vor Allem darum handelt, die Stadt Lausitz mit einer Eisenbahn zu versehen. Der Landwirthschaft wegen würde man wahrscheinlich nicht darauf gekommen sein, ein so kostspieliges Project den Ständen vorzulegen, sie ist in der That hier zu unbedeutend. Kann ich nun auch zugeben, daß die Stadt Lausitz, insofern sie rings von Städten umgeben ist, die bereits Eisenbahnanschlüsse besitzen, in einer wenig beneidenswerthen Lage sich befindet, daß sie auch sonst, weil man sich beeilt hat, das dort bestandene Amtsgericht aufzuheben, als besonders nothleidend dasteht, daß sie eine Industrie besitzt, der man einen Aufschwung, wie er durch eine Eisenbahn zu erhoffen ist, jedenfalls wünschen darf, so muß ich doch sagen, daß es mir zu weit geht, wenn man hierfür eine Summe von circa 6 Millionen Mark verausgaben will. Ich hätte deshalb vor allen Dingen gewünscht, daß man nicht so ganz beiläufig, wie dies auf Seite 2 des Decretes in Erwähnung gebracht worden ist, darauf gekommen wäre, wie man die Stadt Lausitz auf billigere Weise mit einer Eisenbahn versehen könne, sondern daß man allen Ernstes untersucht hätte, ob eine Verbindung der Stadt Lausitz in der Richtung Borna-Lausitz-Grimma nicht zweckmäßiger und billiger sein könnte; und zwar hätte ich das umsomehr gewünscht, als nach einer den Ständen vorliegenden Petition der Städte Grimma und Borna die Ausführung dieser Linie wesentlich billiger herzustellen sein dürfte, als die jetzt von der Regierung empfohlene. Denn nach den Unterlagen, die der gedachten Petition beigegeben sind und welche von einem früheren königl. sächsischen Oberingenieur der Staatsbahnen verabsaft worden sind, würde die Linie Borna-Lausitz-Grimma sich normalspurig für etwa 1,690,000 Mark herstellen lassen, während die Regierung für ihr Project augenblicklich 5,970,000 Mark erfordert, und es würden somit reichlich  $4\frac{1}{4}$  Millionen erspart werden können; es würden aber auch die Städte Grimma, Lausitz, Borna in Verkehrs- und auch in amtlicher Beziehung in zweckmäßiger Weise untereinander in Verbindung gelangen und es würde weiter möglich werden, ein Project zur Ausführung zu bringen, welches 1873/74 dem Landtage vorgelegen und schon damals günstig beurtheilt wurde, nämlich: Ostrau-Kieritzsch-Pegau-Landesgrenze. Soviel ich weiß, ist