

Die Herren Abgg. Päßler und Genossen beantragen:

„Die Kammer wolle beschließen:

die Petition des Stadtrathes zu Pulsnitz und der Gemeinderäthe zu Dhorn und Bretznig der königl. Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.“

„Beschließt dies die Kammer?“

(Pause.)

Ich bitte die Herren, welche sitzen geblieben sind, aufzustehen. (Geschicht.)

Der Antrag der Herren Abgg. Päßler und Genossen ist mit 36 gegen 26 Stimmen abgelehnt.

„Beschließt die Kammer:

die Petition des Stadtrathes zu Pulsnitz und der Gemeinderäthe zu Dhorn und Bretznig der königl. Staatsregierung zur Kenntnißnahme zu überweisen?“

Einstimmig: Ja.

Wir kommen zu Nr. 6. — Herr Abg. Müller (Colditz)!

Abg. Müller (Colditz): Meine Herren! Die Deputation hat vorgeschlagen, die Petition des Bürgermeisters Müller und Genossen zu Trebsen der königl. Staatsregierung zur Kenntnißnahme zu überweisen. Ich habe mir erlaubt, Ihnen einen Antrag zu unterbreiten, welcher diese Kenntnißnahme in Erwägung verwandeln soll.

Zur Begründung meines Antrages habe ich zunächst zu constatiren, daß das Bedürfniß zur festen Verbindung der beiden Muldenufer bei Trebsen bereits früher wiederholt in der Kammer anerkannt worden ist und dort sogar in der Form Ausdruck gefunden hat, daß bereits im Jahre 1872 eine darauf gerichtete Petition der königl. Staatsregierung zur Erwägung übermittelt wurde. In gleicher Weise hat eine Petition dem Landtage 1878 vorgelegen und dort wurde wieder das Bedürfniß jener Brücke bei Trebsen von den Kammern in ihrer Majorität anerkannt. Sie brauchen sich auch nur an der Hand des Berichtes zu vergegenwärtigen, wie die Verhältnisse in Trebsen liegen: auf dem rechten Ufer der vereinigten Mulde der Bahnhof Trebsen-Merchau, auf dem linken Ufer die Stadt Trebsen mit einem ziemlich bedeutenden Hinterlande. Bei zu hohem oder zu niedrigem Wasserstande sieht sich die Bevölkerung von Trebsen von ihrem Bahnstationspunkte vollständig abgeschnitten. Es ist ihr nicht möglich, zu der gewünschten Bahnverbindung zu gelangen, sie mache denn einen Umweg über Wurzen oder über Grimma, der sich beiläufig nach jeder Richtung hin auf zwei bis drei Stunden beziffert. Dazu kommen noch die häufigen Unterbrechungen der Verbindung zwischen beiden Muldenuffern, welche jetzt nur aufrecht erhalten wird durch eine Fähre, die dadurch veranlaßt werden, daß

Eisstöbe u. s. w. eine häufige Reparatur der Fähre nothwendig machen, zu welchen Zeitpunkten dann die Verbindung auf Wochen hinaus vollständig verhindert ist. Nun hat man seitens der königl. Staatsregierung behauptet, der Verkehr zwischen Trebsen und seinem Bahnhof sei gleich Null. Ich lese das wenigstens aus dem Deputationsberichte und habe die nämliche Aeußerung auch in der Deputationsitzung selbst vernommen. Diese Behauptung ist, wie ich behaupten möchte, nicht ganz logisch. Denn wenn Sie zugeben — und das ist constatirt —, daß jetzt Verhältnisse bestehen, welche eine Verbindung der Stadt mit ihrem Bahnhofs die längste Zeit des Jahres hindurch zu einer fast unerträglichen machen, eine längere Zeit auch ganz aufheben, nun, so ist es ganz natürlich, daß der Verkehr überhaupt sich nicht entwickeln kann. Aber das Verkehrsbedürfniß ist vorhanden und ich brauche nicht auf früher Gesagtes zurückzugreifen; ich brauche mich bloß darauf zu beziehen, daß dieses Verkehrsbedürfniß wiederholt in dieser Kammer anerkannt worden ist. Es spricht aber weiter auch ein Rechtsgrund für die Erfüllung der Wünsche der Petenten. Als damals der Muldenthalbahngesellschaft die Bauconcession erteilt wurde, wurde in die Concessionsbedingungen aufgenommen, daß sie gehalten sein solle, eine Brücke bei Trebsen zu erbauen. Auf Grund dieser in den Concessionsbedingungen begründeten Verpflichtung erkannte denn auch die Bahngesellschaft in einem Expropriationstermine, der noch im Jahre 1876 stattfand, die Verpflichtung zum Bau dieser Brücke an. Sie hat wenigstens der ihr von der Expropriationscommission gethanen Auflage nicht im Geringsten widersprochen. Inzwischen freilich und ehe nun diese Brücke zur Ausführung kam, traten die Ankaufsverhandlungen mit dem Staate ein. Bei diesen Verhandlungen wurde bezüglich des Kaufpreises der Muldenthalbahn bekanntermaßen auch der Herstellungspreis derselben mit in Betracht gezogen. Die Muldenthalbahngesellschaft, welcher daran gelegen sein mußte, allen überflüssigen Aufwand zu vermeiden, recurrirte schließlich gegen die Verfügung der königl. Amtshauptmannschaft Grimma, durch welche ihr die Herstellung dieser Brücke aufgegeben wurde, und die Kreishauptmannschaft Leipzig entschied allerdings, daß in den Concessionsbedingungen der Muldenthalbahn eine Verpflichtung zur Herstellung jener Brücke nicht begründet sei. Indessen, meine Herren, ich erinnere daran, daß diese Entscheidung der königl. Kreishauptmannschaft Leipzig in eine Zeit fällt, zu welcher bereits die Verhandlungen bezüglich des Ankaufes der Bahn im Gange waren, und daß somit bei einer der Auflage der königl. Amtshauptmannschaft Grimma günstigen Entscheidung allerdings mutmaßlich ein Theil der dadurch der Bahn verursachten Mehrkosten auf den Staat hätte übertragen werden müssen in Form eines höheren