

Kaufpreises, den man für die Bahn zu bezahlen gehabt hätte; trotzdem, behaupte ich, besteht, da nun der Staat der Rechtsnachfolger der Muldenthalbahn geworden ist, die Verpflichtung desselben, diese Brücke zu bauen, welche seit Jahrzehnten schon von den Petenten angestrebt wird, sie besteht in gewissem Sinne fort und ist mehr denn je zum Bedürfnis geworden durch den Bau der Bahn, welche eine Communication zwischen der Stadt Trebsen und ihrem Stationsorte und eine gute Communication zwischen beiden doch natürlich fast unerlässlich macht. Ich erlaube mir, Ihnen daher zu empfehlen, daß Sie diese Petition der königl. Staatsregierung zur Erwägung überweisen mögen. Ich bescheide mich wohl dabei, daß es nicht möglich sein wird, bereits in der laufenden Finanzperiode dem Wunsche der Petenten durch die thatsächliche Ausführung des Baues gerecht zu werden; aber, meine Herren, es werden, da zu gleicher Zeit die Gemeinden und der Bezirk heranzuziehen sind, noch soviel Verhandlungen erforderlich werden, daß es wenigstens erforderlich scheint, daß die Staatsregierung einmal die ganze Angelegenheit ernsthaft in die Hände nimmt, und in diesem Sinne erlaube ich mir nochmals, meinen Antrag, die Petition des Bürgermeisters Müller und Genossen in Trebsen der königl. Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen, Ihnen recht anzuempfehlen.

Präsident **H a b e r k o r n**: Der Antrag ist genügend unterstützt. — Herr Abg. Dr. Meischner!

Abg. Dr. **M e i s c h n e r**: Meine Herren! Seite 13 des Berichtes steht geschrieben: „Die Muldenthalbahn-Gesellschaft ist verschwunden.“ Darnach könnte es scheinen, als wenn die Muldenthalbahn-Gesellschaft sich durch einen Ruck dem irdischen Richter entzogen habe. (Heiterkeit.)

Aber, meine Herren, ganz im Gegentheile, die Muldenthalbahn-Gesellschaft besteht noch, sie wickelt ihr Expropriationsgeschäft, soweit es noch nicht beendet ist, ab, sie zahlt regelmäßig, was ihr obliegt, zahlt sogar anticipando und hat die sogenannte große Cautio und Anderes intact in der königl. Hauptcasse liegen. Die Muldenthalbahn-Gesellschaft ist also noch sehr greifbar vorhanden. Das wollte ich bloß constatiren. Weiter nimmt die Deputation an — und zwar im Einklang mit dem Vorredner Herrn Abg. Müller —, daß concessionsmäßig der Muldenthalbahn-Gesellschaft allerdings obgelegen habe, zu den Kosten der zu errichtenden Brücke bei Trebsen einen Beitrag zu gewähren. Das ist nun nicht der Fall. Diese Verpflichtung existirt nicht, und wenn die geehrte Deputation dann im Laufe ihres Berichtes fragt: inwieweit ist der Staatsfiscus im Königreich Sachsen als Besiznachfolger der Muldenthal-

bahn verpflichtet aus jener Concession? nun, so wird die Frage zu verneinen sein. Denn, meine Herren, die Verpflichtung ist von Haus aus hypothetisch hingestellt. Die Muldenthalbahn-Gesellschaft würde eine Verpflichtung getroffen haben, wenn infolge des Baues der Muldenthalbahn die Brücke nothwendig geworden wäre. Nun gebe ich gern zu, daß, nachdem auf dem rechten Muldenufer eine Eisenbahn errichtet worden ist vis-à-vis der Stadt Trebsen, das Bedürfnis für die Brücke noch fühlbarer hervortritt; aber, meine Herren, das Bedürfnis selbst ist längst vorhanden gewesen und wiederholt in diesem Saale zum Ausdruck gekommen. Man wird also nicht sagen können: infolge des Baues der Muldenthalbahn macht sich die Erbauung einer Brücke bei Trebsen nothwendig. Der Herr Vorredner hat darauf Bezug genommen, daß in einer Verfügung der Amtshauptmannschaft Grimma der Muldenthalbahn-Gesellschaft aufgegeben worden sei, die Brücke zu bauen binnen einer gewissen Frist, und daß die Muldenthalbahn-Gesellschaft hiergegen nicht recurrirt habe. Das ist richtig. Sie brauchte nicht zu recurriren, weil die Verfügung überhaupt nicht der Rechtskraft fähig war, und der Herr Vorredner hat vorhin selbst zugeben müssen, daß eine spätere Entscheidung und zwar eine Entscheidung der jetzt bestehenden höchsten Instanz, der Kreisshauptmannschaft Leipzig, das Gegentheil ausspreche. Hierbei muß ich denn doch die Kreisshauptmannschaft Leipzig dem Herrn Vorredner gegenüber in Schutz nehmen. Es hat mir scheinen wollen, als insinuire der Herr Vorredner der Kreisshauptmannschaft Leipzig, sie habe bei ihrer Entscheidung irgendwie sich beeinflussen lassen von dem Umstande, daß der Staatsfiscus im Königreich Sachsen die Muldenthalbahn erwerben werde. Das ist mir von der königl. Kreisshauptmannschaft nicht denkbar. Ich würde dem Herrn Vorredner sehr dankbar sein, wenn er in dieser Beziehung seinen Ausspruch etwas modificirte oder richtig stellte. Meine Herren! Dafür aber, daß eine Muldenbrücke endlich bei Trebsen gebaut werde, dafür muß auch ich lebhaft eintreten. Meine Herren! Bedenken Sie, es beträgt die Flußstrecke zwischen Grimma und Wurzen rund 15 Kilometer; nehmen Sie eine Flußkarte und Sie werden finden, daß ein analoger Zustand an der Mulde sich nicht wieder vorfindet. Einigermaßen vergleichbar würde damit noch sein die Flußstrecke zwischen Colditz und Grimma. Aber diese beträgt immerhin nur 11 Kilometer. Dazu kommt, daß zwischen Grimma und Wurzen eine lebhaft, dichte Bevölkerung hüben und drüben sich befindet, städtische, wie ländliche, und ich besürworte daher, die Petition des Bürgermeisters Müller und Genossen der Staatsregierung nicht bloß zur Kenntnißnahme, wie die Deputation vorschlägt, sondern zur Erwägung anheim zu geben.