

Amts- und Anzeigebblatt

für den

Bezirk des Amtsgerichts Eibenstock und dessen Umgebung.

Erstet

wöchentlich drei Mal und zwar
Dienstag, Donnerstag u. Sonn-
abend. Insertionspreis: die
kleinspaltige Zeile 12 Pf. Im
amtlichen Teile die gespaltene
Zeile 30 Pf.

Abonnement
viertelj. 1 M. 20 Pf. einschließl.
des „Muskr. Unterhaltungsbl.“
u. der Humor. Beilage „Seifen-
blasen“ in der Expedition, bei
unsern Boten sowie bei allen
Reichspostanstalten.

Telegr.-Adresse: Amtsblatt.

Verantwortlicher Redakteur, Drucker und Verleger: Emil Hannebohn in Eibenstock.
51. Jahrgang.

Fernsprecher Nr. 210.

N 153.

Sonnabend, den 31. Dezember

1904.

Holz-Versteigerung auf Carlsfelder Staatsforstrevier.

In der Bahnhofsrestauration Wilzschhaus sollen

Dienstag, den 3. Januar 1905, von vorm. 1/9 Uhr an

8421	fichtene	Ästler	von	7—15	cm	Stärke,
3280	"	"	"	16—22	"	"
2743	"	"	"	23—57	"	"
160	"	Derbstangen	"	8 u. 9	"	"
8100	"	Reisstangen	"	3—7	"	"
41,5	rm	Kuhknüppel,				
113	"	buchene u. 677	rm	fichtene	Brennhölzer,	
		158,5	"	"	Stöße,	

gegen sofortige Bezahlung und unter den vorher bekannt zu machenden Bedingungen versteigert werden.

Die unterzeichnete Revierverwaltung erteilt über obige Hölzer nähere Auskunft.
Carlsfeld und Eibenstock, am 27. Dezember 1904.
Rgl. Forstrevierverwaltung. Spindler. Rgl. Forstrentamt. Gerlach.

Land- und Landesfulturrenten, sowie Wasserzins und Orts- schankgewerbesteuer betreffend.

Der am 31. Dezember 1904 fällig werdende 4. Land- und Landesfultur-
renten-, sowie 4. Wasserzinsstermin auf das Jahr 1904 und die Ortschank-
gewerbesteuer auf das 1. Halbjahr 1905 sind bei Vermeidung der zwangsweisen
Beitreibung bis spätestens zum 5. bez. 16. Januar 1905 an die Stadtkasseneinnahme
hier — Bergstraße 5 — zu bezahlen.
Gleichzeitig wird nochmals an die Bezahlung des 4. Termins Stadtanlagen auf
das Jahr 1904 erinnert.

Stadtrat Eibenstock, den 29. Dezember 1904.
Hesse. Bg.

Am Jahreschlusse.

Noch wenige Stunden und die alte Turmuhr hebt zum
Schlage aus, um die zwölfte Mitternachtsstunde und mit ihr
den Beginn eines neuen Jahres zu verkünden. Hell tönt das
Geläute der Glocken in die stille Winternacht hinaus, dem alten
Jahre den letzten Abschiedsgruß nachrufend, und im trauten
Familiensreise sind alle Glieder derselben vereint, um mit einem
fröhlichen „Froste Neujahr“ unter Händedrücken und Beglück-
wünsungen in das neue Jahre einzutreten. Leichten Herzens
sagt man dem alten Ahr, neue Hoffnungen, die man auf die
kommende Zeit legt, schwellen die Brust höher denn je und doch
wissen so viele Menschen, welche heute auf der Höhe des Lebens
wandelnd, noch nicht, was ihnen alles Trübes und Schmerzliches
im Schoße der nächsten Zukunft verborgen liegt. Auch jene,
die heute gebüdt von Kummer, Sorge und Leid in das neue
Jahr schreiten, ahnten bei Beginn des vorigen nicht, daß sie
an der Bahre eines geliebten Toten, vor dem Ruine ihres
Vermögens, vor schwerer langer Krankheit und vor Enttäuschungen
der bittersten Art stehen würden. Wie ist in dem verfloffenen
Zeitraum über Nacht in so manchem Hause an Stelle des
dort wellenden Glüdes plötzlich Schmerz und Kummer getreten,
ungeadnt und ungewollt!

Schweres Leid brachte auch das alte Jahr der ganzen
Welt, denn gleich nach seinem Beginn zog die wilde Furie des
Krieges mit völmordendem Blutvergießen im fernen Osten
über die Mandchurie, wo sich heute noch Rußland und Japan
unbegreiflicher denn je in Waffen gegenüberstehen. Es bedurfte
der größten Anstrengung der Diplomatie aller Länder, daß aus
diesem wilden Feuer nicht ein großer Weltbrand entstand und
noch ist es nicht abzusehen, wie sich diese blutigen Dinge noch
viel schlimmer gestalten können. Auch das deutsche Vaterland
ist von schweren Schicksalschlägen nicht verschont geblieben, denn
neben einer Missernte durch Dürre und Wassernot tobte seit
Beginn des alten Jahres in unserer südwestafrikanischen Kolonie
der Aufbruch, dem viele fröhliche Landleute mit ihren Familien und
ihrem Eigentum durch die mordbrennenden schwarzen Wäuden
zum Opfer fielen. Nun kämpfen schon seit Jahresfrist viele
wackere deutsche Brüder in afrikanischer Sonnenglut, allen Ent-
behrungen ausgelegt, mutig für die Erhaltung des deutschen
Besitzstandes und mehr als der hinterlistigen Feinde Kugeln
hat der tödliche Typhus so manchem tapferen Offizier und
Soldaten für immer das Auge geblenden. Deshalb wird heute
am Jahreschlusse so manches Vater- und Mutterherz im Weite
hinüberreisen zu dem stillen Hügel im fremden Lande, wo neben
dem Kameraden gebietet der Stolz und die Freude ihres Lebens
auf ewig schlummert, die Träne wird rinnen um den geliebten
verlorenen Sohn! Mag diese Schwereprüfung trösten, daß er
als Held für das Vaterland gestorben ist und daß sein Name
mit ehernem Griffel auf den Ruhmeschild der deutschen Geschichte
eingetragen ist. Jenen aber, die noch lebend drüben im harten
Kampfe stehen, stinge unser von Herzen gehender Neujahrswunsch
hinüber, daß es ihnen gelingen möge, recht bald den Feind zu
Boden zu werfen und daß ihnen in nicht zu langer Zeit strahlend
der Stern des Friedens aufgehe. Das ist den in Ostafrika
kämpfenden Völkern gleichfalls von Herzen zu wünschen, dem
deutschen Vaterlande aber möge an der Hand seines erhabenen
Kaisers auch im neuen Jahre eine friedliche Entwicklung für
Handel Industrie und Landwirtschaft blühen, zum Segen aller
Schichten des Volkes! — Das sind die Gedanken, welche jedes
treu-deutsche Herz am Sylvesterabend bewegen! Mag das neue
Jahr möglichst alle die Hoffnungen erfüllen, die auf dieses
gelegt werden, die Menschen vor Enttäuschungen bewahren und
diesen aber auch mit Würde alles das tragen helfen, was ihnen
als Schicksalsprüfung das Leben bestimmt hat. In diesem Sinne
begreifen wir frohbewegt den letzten Glockenschlag im alten Jahre
und rufen freudig in die Welt hinaus:

Ein recht gesundes und glückliches neues Jahr!

Tagesgeschichte.

— Deutschland. Mit dem neuen Jahre will auch der letzte
der deutschen Bundesstaaten, Bremen, von seinem Münz-
rechte Gebrauch machen und Gelp- und Silbermünzen mit
seinem Staatswappen zur Ausprägung bringen. Die Ausprägung
der Bremer Münzen wird dem Vernehmen nach von der Ham-
burger Münzhütte mit übernommen. Mit dem neuen Jahre
gelangt auch das neue Fünzigpfennigstück zur Ausgabe, während
die Entscheidung über das neue Fünfmarsstück noch aussteht.

— Berlin, 28. Dezember. Nach Meldung des Generals
von Trotha vom 27. d. Mts. wurden durch die Patrouillen
am 11. Dezember südwestlich von Dschangwe und am 22. d. Mts.
in den Bergen östlich von Drahwarz Hererobanden überfallen.
Mehrere Hereros fielen, und 2 Gewehre wurden erbeutet. Am
22. Dezember griff Oberleutnant Streitwies mit Leutnant von
Uebow und 12 Mann eine Hererovereis bei Otapijipis an.
Der Feind eröffnete das Feuer und die Werst wurde erümt,
wobei 16 Hereros fielen.

— Oesterreich-Ungarn. Wien, 29. Dezember. Die
„Neue Freie Presse“ meldet zu der vom Ministerpräsidenten
tatsächlich eingereichten Demission: Die Demission des
Ministerpräsidenten Dr. von Körber ist angenommen worden.
Sein Nachfolger soll bereits ernannt sein. Herr von
Körber konferierte heute mit dem Freiherrn von Schumacher.
Es wird hervorgehoben, daß der Ministerpräsident dem Monarchen
seinen Vorschlag bezüglich seines Nachfolgers gemacht hat.

— Rußland. Ein Reflex und eine Folgeerscheinung des
russisch-japanischen Krieges ist die russische Reformbewegung, als
deren jüngstes Ergebnis sich das Manifest des Zaren an
den Senat über den Entwurf zur Vervollständigung der Staats-
ordnung darstellt. Die Bedeutung dieses Erlasses dürfte
vorzugsweise in der Negation zu suchen sein. Klipp und klar
wird die Einführung einer konstitutionellen Verfassung für Ruß-
land zur Zeit abgelehnt. Daneben aber kommt der Erlaß allen
vernünftigen Reformforderungen in weitem Maße entgegen. So
erscheint besonders wichtig die Ankündigung, daß in Zukunft die
persönliche Freiheit des Einzelnen wirksamer als bisher gegen
Beamtenwillkür geschützt und daß die sogenannte administrative
Verurteilung nur auf die für die „Erhaltung der Staatsordnung“
unbedingt notwendigen Fälle beschränkt werden soll. Ebenso ist
die versprochene größere Duldsamkeit in Glaubenssachen mit
Freuden zu begrüßen. Auch daß in dem Erlasse Maßnahmen
zur Erleichterung und Besserung der Lage des Bauernstandes
sowie eine Erweiterung der Selbstverwaltung-Rechte für Stadt
und Land in Aussicht gestellt werden, wird sicherlich allgemeiner
Billigung begegnen. Das Reformmanifest des Zaren schlägt
sonach, indem es an die geschichtlich gegebenen Bedingungen
russischen Staatslebens anknüpft und die Erfüllung weitergehender,
utopischer Forderungen ablehnt, einen durchaus richtigen Weg
ein. Zu wünschen wäre nur, daß es nicht bloß beim Besprechen
und Berheigen bliebe, sondern daß der Theorie recht bald die
praktische Durchführung folgen möchte.

— Frankreich. In der französischen Deputiertenkammer
bereitet sich ein neuer Vorkampf gegen die Kirche vor.
Die Kammer nahm einen Gesetzentwurf an, durch welchen das
Beerdigungsmonopol der Kirchenderwaltungen und Konsistorien
abgeschafft wird. Ministerpräsident Combes bemerkte bei der
Beratung, das Gesetz werde dazu beitragen, die Trennung von
Staat und Kirche zu fördern.

— Südafrika. Im Frieden von Vereeniging ist, wie
erinnerlich, den Buren zugesagt worden, daß künftig eine Volks-
vertretung in Transvaal eingesetzt werden solle. Die
neue englische Regierung schuf zunächst einen Volktrat, dessen
sämtliche Mitglieder aber von ihr selbst ernannt wurden. Be-
greiflicherweise wurde die Aufforderung, an diesem Rat teilzu-
nehmen, von den Burenführern abgelehnt. Wie jetzt in Kapstadt
verhört wird, hat Lord Milner bei einer Konferenz der Buren-
führer nach der Beilegung Trügers eine repräsentative Regierung
in Vorschlag gebracht, bei welcher 25 Mitglieder gewählt und 12
ernannt werden sollen. Die Vertreter der Buren dankten Milner

für den Vorschlag, der aber nicht endgültig angenommen wurde.
Die Konferenz verlief ergebnislos, aber es fiel, wie des weiteren
gemeldet wird, auf, daß die Beziehungen zwischen den beiden
Parteien weniger formell und kalt als bisher sind.

— Vom russisch-japanischen Kriege liegt heute
eine wichtigere Meldung vor in folgendem Telegramm: Tokio,
29. Dezember. (Meldung des Reuterschen Bureaus.) Die Jap-
paner haben das ganze Fort Erlungshan am 28. d. M.
besetzt. — Das Fort Erlungshan gehört zu den an den
Drachenberg, also an der Ostfront von Fort Arthur gelegenen
Befestigungen. Es ist benachbart dem in der vorigen Woche
besetzten Kitwanshan und wohl von ähnlicher Stärke wie dieses.
Die Bedeutung dieses Erfolges wird erst dann abgeklärt werden
können, wenn feststeht, daß wirklich das ganze Fort dauernd
in den Händen der Japaner bleibt, die damit in den inneren
Gürtel der russischen Befestigungen eine weitläufige Lücke ge-
riffen hätten.

— Meldungen aus glaubhafter Quelle bringen die Nachricht
von dem Tode des Generals Kondratenko; außerdem
wird gemeldet, daß General Stöfel infolge eines Sturzes vom
Pferde eine Verletzung erlitten habe und daß General Smilow
verwundet sei.

Tokio, 29. Dezember. (Amtliche Mitteilung.) Von der
Armee bei Fort Arthur wird gemeldet: Der linke
Hügel und das Zentrum haben am 28. Dezember um 10 Uhr
vormittags die Brustwehr mit Sturm genommen
und unter dem Schutz von schwerem Geschütz und Feldgeschützen
trotz des feindlichen Feuers Verteidigungsanlagen errichtet.
Um 4 Uhr nachmittags stürmten wir, besetzten im Innern des
Fortes die Linie der schweren Geschütze und gingen dann bis zur
Kehle des Wertes vor, von wo sich der Feind schließlich nach
einem hartnäckigen Widerstand zurückzog. Um 7 Uhr 30 Min.
abends war das ganze Fort Erlungshan in unseren Händen.

Tokio, 29. Dezember. (Meldung des Reuterschen Bur.)
Die Verluste der Japaner bei der Einnahme des Forts
Erlungshan werden auf 1000 Mann geschätzt.

Tokio, 29. Dezember. Das Hauptquartier der Armee
in der Mandchurie meldet: Am Dienstag um 3 Uhr
nachmittags beschossen russische schwere und Feldgeschütze die
Eisenbahnbrücke über den Schaho und die Umgebung der Station;
die russischen Geschütze in Taktentum beschossen Eshiangtan
und Schulingu. Russische Kavallerie griff Hellintum bei Sonnen-
untergang desselben Tages an, wurde aber durch japanische
Kavallerie zurückgeworfen. Um 1/9 Uhr abends umzingelte
russische Kavallerie japanische Vorposten, die aber, nachdem sie
Verstärkungen erhalten hatten, die Russen vertrieben. Unser
Verlust ist unbedeutend.

Locale und sächsische Nachrichten.

— Eibenstock, 30. Dezember. Am Mittwoch abend
1/8 Uhr brannte die, der Firma S. Klemm gehörige, in
der Nähe der Fabrik im Winkel gelegene Scheune nieder.
Dieselbe war mit Erntevorräten und Getreide des Pächters
Herrn Rösgold gefüllt, welches den Pflanzen zum Opfer fiel.
Ebenfalls Brandstiftung liegt unzweifelhaft vor.

— Dresden, 28. Dezember. Als ein Menetekel für den
dringend nötigen Um- oder Neubau unserer Augustusbrücke
werden ängstliche Gemüter ein Ereignis bezeichnen, von dem dieses
altbewährte Bauwerk gestern betroffen worden ist. In der
zweiten Nachmittagsstunde machte sich nämlich auf der rechten
Gangbahn von Altstadt Seite her, und zwar zwischen dem
zweiten und dritten Pfeiler, eine so auffällige Senkung der Granit-
platten und damit eine veränderte Stellung des eisernen Geländers
bemerkbar, daß die gefährdete Stelle dem Verkehr entzogen werden
und die Fuhrwerke zu langsamem Fahren veranlaßt werden mußten.
Ernstere Bedenken hegt man zurzeit noch nicht, in dem Bau-
werke sind irgend welche Lücken nicht wahrzunehmen. Es sind
in der Nacht sofort die notwendigen Arbeiten zur Beseitigung
der sonderbaren Erscheinung vorgenommen worden, so daß man
die Senkung bald hofft beseitigen zu können. — Die Augustus-
brücke gehört zu den ältesten Bauwerken der Gegenwart. Der

Für Unterlassung der Zusendung bez. der Erwidernng von Neujahrskarten

haben den unterzeichneten Verein die nachgenannten Herren unterstützt, wofür hiermit herzlichster Dank ausgesprochen wird.

Der Vorstand des Vereins gegen Armennot und Hausbettelei.

Krankenkassenassessor Auerwald, Kgl. Oberförster Bach, Kaufmann Emil Bahlig, Maschinenhändler Max Baumann, Schankwirt G. Becher, Stadtkassierer Beger, Gastwirt Berthel, Kaufleute Bodo, Emil Brandt, Bäckereigeschäfts-Inhaberin Frau Ww. Bochmann, Conditoreibef. G. Bretschneider, Kaufmann P. Diebel, Musterzeichner Rich. Dietrich, Kaufleute G. Diersch, W. Diersch, Stadtrat E. Dörffel, Stadtrat Commerzienrat W. Dörffel, Bädermeister L. Dörffel, Kaufleute G. Drechsler, D. Drechsler, Eibenstocker Bank, Kaufmann G. Eberlein, Ofengeschäftsinhaber Engl, Handelsmann Enzmann, Malermeister Flemmig, Kaufleute E. Friedrich, W. Friedrich, Gärtneribef. Frißsche, Schankwirt Fuchs, Pfarrer Gebauer, Kgl. Forstrentamtman Grelach, Sparsassenkontroleur Geyer, Privatier D. Gnächel, Amtstierarzt Günther, Kaufmann G. Günther, Grünwarenhandl. Günzel, Kaufmann Dagert, Bahnmeister Hartmann-Schönheiderhammer, Rechtsanwalt Dohrfurth, Brauereibef. Helbig, Flaschenbierhändler Heilmann, Ratsvollzieher Heimisch, Bürgermeister Hesse, Schuldirektor Illgen, Amtsgerichtsaktuar Jost, Kaufmann D. Jugelt, Masseur Keil, Handelsmann K. Kehler, Kaufleute Emil Kehler, Ernst Kehler, Sparsassenassessor Kirchner, Kgl. Amtsrichter Dr. Klotz, Industrieschullehrer Kneifel, Appreteur R. Kolbe, Kaufmann Richard Kunz, Schlosser F. Kreibitz, Gasmeister Kranz, Stadtrat Justizrat Landrock, Fleischermeister Lang, Amtsgerichtsexpedient Lange, Lehrerkollegium der Volksschule, Kaufmann Th. Lichtenberger, Polizeiregistrator Lippmann, Kaufmann Löscher, Drogist Lohmann, Kaufmann Ludwig, Stadtbaumstr. Lüchner, Kaufmann A. Maennel, Sattlermeister Matouschel, Stadtrat A. Reichsner, Conditoreibef. Reichsner, Kellner G. Reichsner, Kaufmann Alexander Reichner, Kaufmann Paul Reyer, Sägewerksbes. R. Rödel, Kaufleute R. Mohl, Fern. Müller, Paul Rich. Müller, Kirchner Mühlig, Ratsregistrator Müller, Gerichtsdienster Münch, Schankwirt Neubert, Wassermeister Neumeyer, Kaufleute D. Neumann, R. Nitzsche, Baumstr. Ott, Kaufleute Bestel, Pfefferkorn, Prager, Schneidernstr. Pfefferkorn, Putzmachermeister D. Rau, Schulgeldeinnehmer Raubach, Frau Wilhelmine verw. Reichenbach, Musterzeichner F. Reib, Bauaufseher Reigner, Kaufleute Fr. Reimus, Felix Rodkroff, Frau Emilie verw. Rodkroff, Frau Pauline verw. Rodkroff, Kaufmann D. Rudolph, Pastor Rudolph, Musterzeichner Max Scheffler, Städt. Straßenmeister Schildbach, Hotelier Schimmel, Dr. med. Schlamm, Kaufleute J. B. Schmidt, R. Schürer, Carl Seidel, Osw. Seidel, Fleischermeister W. Seidel, Musterzeichner A. Seidel, Hotelier W. Lautenbahn, Schmiedemeister Richard Tamm, Kaufleute G. Emil Tittel, Dr. med. Unger, Kaufleute D. Wagner, Emil Wagner, Georg Waltherr, A. Wedell, Ernst Weißflog, Robert Wendler, A. Wippert, Schankwirt Weißflog, Apotheker Wis, Kaufmann Emil Zeuner, Handelsmann Jos. Zettel, Sanitätsrat Dr. Ischau.

Neujahrskarten empfiehlt Carl Grohs.

Wir suchen für unseren Pariser Export-Agenten, welcher sehr gut eingeführt ist, die **Berretung einer ersten leistungsfähigen Firma Eibenstocker Fabrikate.** Offerten bitten an uns zu richten. **Greve & Mauersberger, Plauen i. V.**

Im früher Dörffel'schen Hause Schulstr. 7 ist ab 1. April 1905 die **I. Etage**, in meinem Hause Schulstraße 8 ab jetzt oder später die **Wansardens-Behaltung** und **1/2 Barriere** zu vermieten. **Paul Hagert.**

Husten! Wer daran leidet, gebrauche **Kaiser's Brust-Caramellen** (Wohlgeschmack in jeder Form). **2470** not. begl. Zeugn. bew. den sich. Erfolg bei Husten, Heiserkeit, Katarrh u. Verstopfung. Paket 25 Pfg. in Eibenstock bei **H. Lohmann, G. Emil Tittel und Hermann Pöhlend.**

ff russischen Salat
ff frische Sülze
ff Würstwaren
Rohes u. gekochtes Schinken.
Emil Wagner.

Eine Herrenuhr ist auf dem Wege von der Schulstraße bis zum Albertplatz verloren worden. Der ehrliche Finder wird gebeten, dieselbe wieder abzugeben in der Exped. d. Bl.

Schönheit verleiht ein zartes, reines Gesicht, welches jugendliches Aussehen, weiße, sammetweiche Haut und blendend schöne Färbung. Alles dies bewirkt nur: **Kadeseuler Stedenpferd-Vilienmilchseife** v. Bergmann & Co., Kadeseul mit echter Schafwolle: Stedenpferd. à St. 50 Pf. bei **Apotheker Wilm.**

Zoll-Inhaltsverklärungen neues, kleines Format, sowie auch großes Format, hält stets vorrätig **E. Hannebohn's Buchdr.**

Neujahrskarten, von den feinsten bis zu den billigsten, ersten u. heiteren Inhalts, empfiehlt in großer Auswahl **Theodor Schubart.**

Neujahrskarten, von den feinsten bis zu den billigsten, ersten u. heiteren Inhalts, empfiehlt in großer Auswahl **H. Otto.**

Eibenstock. Am Stern.
Geschäfts-Gröfning. Ich mache hiermit einer werten Einwohnerschaft von Eibenstock und Umgegend bekannt, daß ich mit Anfang des neuen Jahres am Stern eine **Brot-, Weiss- u. Feinbäckerei** eröffne. Ich werde stets bemüht sein, der mich beehrenden Kundschaft nur mit guter und reeller Ware zu dienen und bitte mich in meinem neuen Unternehmen gütigst unterstützen zu wollen. Hochachtungsvoll **Gustav Schellhorn.**

Neujahrskarten, ersten und heiteren Inhalts, empfiehlt in großer Auswahl **G. A. Nötzli,** Inh.: Benno Kändler.

Neujahrskarten, von den feinsten bis zu den billigsten, ersten u. heiteren Inhalts, empfiehlt in großer Auswahl **August Mehnert.**

Lebende Karpfen, Lebende Schleien jederzeit billigst bei **Emil Wagner.**

Neuerbaute Bäckerei in Auerbach i. B. sofort zu verkaufen. Offerten unter „Bäckerei Auerbach i. B.“ an die Exped. d. Bl. abzugeben.

Einladung zum Abonnement.

Mit dem 1. Januar 1905 beginnt ein neues Abonnement auf das Amtsblatt. Wir laden zu demselben jedermann hiermit freundlichst ein, indem wir bestrebt sein werden, unser Blatt durch Reichhaltigkeit und zuverlässige Berichterstattung auch fernerhin zu einem gern gesehenen Hausfreund zu machen. Inserate sind infolge der weiten und dichten Verbreitung des Amtsblattes in Stadt und Land von wirksamstem Erfolg und werden Bestellungen auf dasselbe zum vierteljährlichen Abonnementpreise von 1 Mk. 20 Pf. einschließlich der beiden wöchentlich erscheinenden illustrierten Gratisbeilagen von jeder Postanstalt, unsern Aussträgern wiewo in der Expedition d. Bl. entgegen genommen.

Redaktion u. Expedition des Amts- u. Anzeigeblasses.

Dr. Zeidler's mit Internat verbundene Realschule. Freiwilligenberechtigung. Dresden, Seidnitzerstr. 9. bereits 620 Einjährige. Absolut sichere Vorbereitung. Prospekt durch den Leiter des Internats c. r. m. G. Grössel.

Commis-Gesuch.

Für ein hiesiges Fabrikationsgeschäft wird zum möglichst baldigen Antritt ein zuverlässiger junger Mann gesucht, der mit der Fabrikation von Stickeren vertraut ist und in der Zusammenstellung von Farben Erfahrung besitzt. — Bei zufriedenstellenden Leistungen dauernde Stellung. Offerten mit ausführlichen Mitteilungen über seitherige Tätigkeit unter **N. A. 50** an die Exped. d. Bl. erbeten.

Zur Stärkung und Kräftigung blutarmen schwächerer Personen, besonders Kinder, empfehle jetzt wieder eine Kur mit meinem beliebten und viel gebrauchten

Lahusen's Jod-Eisen-Lebertran.

Allgemein als der beste und wirksamste Lebertran anerkannt. Wirkt blutbildend, säfterneuernd, appetitanregend. Hebt die Körperkräfte in kurzer Zeit. Allen ähnlichen Präparaten und neueren Medikamenten vorzuziehen. Geschmack fein und milde, daher von Gross und Klein ohne Widerwillen genommen. Jahresverbrauch stetig steigend, bester Beweis für die Güte und Beliebtheit. Viele Atteste und Danksagungen darüber. Preis 2.30 und 4.60, letztere Grösse für längeren Gebrauch profitlicher. Man hüte sich vor Nachahmungen, daher achte man beim Einkauf auf die Firma des Fabrikanten Apotheker Lahusen in Bremen. Frisch zu haben in der Apotheke in Eibenstock.

Thee's, Chocoladen, Cacaos.
Vanille Punschessenz Vanillin
Bisquits u. Theegebäck
empfehlen bestens
die Drogenhandlung von **H. Lohmann.**

Mellinghoff's Cognac- und Likör-Essenzen
In Detailpackung à 75 Pf. aus der Fabrik von **Dr. Mellinghoff & Co., Bückeburg**
sind die ältesten, im Gebrauch die bewährtesten und übertreffen an Ergiebigkeit u. Geschmack sämtliche Nachahmungen. In Eibenstock bei **H. Lohmann, Apotheker Edgar Wiss.**

Rheumatismus- u. Asthma-Kranke, welche Heilung suchen, sollten nicht verzweifeln, sich sofort die Brochüre über sichere Heilung dieser Krankheiten kommen zu lassen. Dieselbe wird auf Verlangen an Jedermann unsonst und portofrei gesandt. **W. Heinrichs & Co., Klingenthal, Sa.**

Billigste Eudquelle! Beste in allen Größen für haltbare, tragfähige Knaben- und Herren-Hosen, -Anzüge, -Paletots etc., sowie Musterkollektion mit geschmackvollen Neuheiten empfiehlt **Alban Seidel.**
Ein ordentliches Dienstmädchen wird zum 1. Jan. zu mieten gesucht. Zu erfahren in der Exped. d. Bl.
Einige geübte Stadtmädchen für sofort gesucht. **Fritz Remus.**

Logis. Eine I. Etage, bestehend aus 6 Zimmern und Zubehör, ist sofort zu vermieten und am 1. April zu beziehen bei **Albin Leistner, Vorderer Rehrmerstraße 3.**

2 jüngere Herren können Kost u. Logis vom 1. Jan. erhalten **Auerbachstr. 8.**
Zu Ostern nehmen einen Lehrling auf **W. Ziegler & Co.**

Schneiderin und Stickerin im Entwerfen und Ausführen von Phantasie- und Flitterroben bestens bewandert, gesucht. Offerten unter **M. B.** an die Exped. d. Bl.
Zwei Familienlogis per sofort oder später zu vermieten bei **Max Steinbach.**

Großer heller Laden mit Zubehör, in bester Geschäftsgegend der Stadt, steht sofort zu vermieten. Adresse sagt die Expedition dieses Blattes.

Einen zuverlässigen **Hausmann** sucht sofort **Paul Seidel, Dstfr.**
Ein guter Sticker wird sofort gesucht. Wo, sagt die Exped. dieses Blattes.

Flüssigen Crystalleim zur direkten Anwendung in kaltem Zustande zum Kleben von Porzellan, Glas, Holz, Papier, Pappe etc. unentbehrlich für Comptoire u. Haushaltungen, empfiehlt **E. Hannebohn.**

Werten Abnehmern, Freunden und Gönnern die
herzlichsten Glückwünsche
zum Jahreswechsel.
Ludwig Gläss nebst Frau u. Sohn.

Seinen werten Freunden und Gästen die
herzlichsten Glück- und Segenswünsche
zum Jahreswechsel.
L. Baldauf.
Bahnhofs-Restoration Schönheiderhammer.

Unsern geehrten Gästen, Nachbarn und Freunden
die herzlichsten Glückwünsche
zum Jahreswechsel!
Albin Müller u. Frau,
Mittelbachs Restaurant.

Zum Jahreswechsel
bringen ihrer werten Kundschaft und freundlichen Gönnern die
herzlichsten Glück- und Segenswünsche
Hans Huster und Frau,
Konditorei, Forststr. 21.

Zum Neujahr 1905
erlaubt sich der erg. Unterzeichnete seinen werten Gästen,
Gönnern u. Freunden die herzlichsten Glückwünsche
entgegenzubringen.
Emil Weissflog.

Die herzlichsten
Glück- und Segenswünsche
zum neuen Jahr bringen ihrer
werten Kundschaft in Eibenstock und
Umgebung
Rob. Benkert und Frau.

Allen unseren werten Gästen,
Freunden und Nachbarn beim
Jahreswechsel
die herzlichsten Glück- und
Segenswünsche.
G. Becher u. Frau,
„Schützenhaus“.

Zum Jahreswechsel
seinen werten Kunden und
Gönnern die herzlichsten Glück-
und Segenswünsche.
Emil Heilmann und Frau,
Flaschenbierhandlung.

Herzliche
Glück- u. Segenswünsche
zum Jahreswechsel 1905
sendet der geehrten Kundschaft von
hier und Umgebung
Familie **Günzel.**

Café Siegel.
Allen Gästen und Freunden
wünschen zum Jahreswechsel ein
Prosit Neujahr!
Emil Siegel und Frau.

Zum Jahreswechsel 1905
die besten Glück- und Segenswünsche
meiner geehrten Kundschaft.
Flaschenbierhandlung
Albert Glass und Frau.

Meiner werten Kundschaft, sowie
Freunden und Bekannten zum
Jahreswechsel
die herzlichsten Glück- und
Segenswünsche.
Karl Zenker u. Frau.

2-3 Zimmer
mit Zubehör an ordentliche Leute
sowie sofort zu vermieten. Wo, zu erfahren
in der Expedition dieses Blattes.

Herzlichen Glückwünsch
unserer werten Kundschaft, Freunden
und Bekannten.
Louis Häppl, Klemperstr.
und **Frau.**

Beim Jahreswechsel
bringen wir unsern werten Kunden,
Freunden und Bekannten die herz-
lichsten Glück- und Segenswünsche.
Familie Rosner,
Expeditions-Geschäft.

Herzlichen Glückwünsch
zum Jahreswechsel senden ihrer
werten Kundschaft
Fleischerstr. Max Freitag
und **Frau.**

Unseren werten Kunden, Ver-
wandten und Bekannten senden zum
Jahreswechsel die herzlichsten
Glück- und Segenswünsche!
C. A. Lenk und Frau.

Unserer werten Kundschaft sowie
allen lieben Verwandten bringen
ein **herzliches**
Prosit Neujahr!
Familie **Karl Müller,**
Fleischerstr.

Meiner werten Kundschaft, Ver-
wandten und Bekannten zum
Jahreswechsel
die besten Glückwünsche.
Schneidermeister Paul Baumann
und **Frau.**

Herzliche
Glück- u. Segenswünsche
sendet ihren werten Kunden und
Freunden zum
Jahreswechsel 1905
Familie **W. Schuldes.**

Meiner geehrten Kundschaft zum
Jahreswechsel einen
herzlichen Glückwünsch.
Albert Schmidt,
Flaschenbierhändler.

Zum Jahreswechsel
meinen werten Gästen, Freunden und Bekannten die herz-
lichsten Glück- und Segenswünsche.
Jda verw. Melchssner.

Unserer werten Kundschaft, Freunden und Bekannten die
herzlichsten Glückwünsche
zum Jahreswechsel.
Hermann Rau und Frau.

1905.
Unserer werten Kundschaft, allen Freunden und Bekannten
wünschen ein **gesundes, glückliches Neujahr.**
Christian Brückner u. Frau,
Grünwarenhandlung.

Allen werten Gästen, Freunden und Bekannten die
herzlichsten Glückwünsche
zum Jahreswechsel.
Alb. Gericke, Bahnhofswirt.

Herzlichen Glückwünsch zum Jahreswechsel
sendet ihren lieben Gästen und Freunden
Familie Müller, Stadt Dresden.

Zum Jahreswechsel
wünschen wir unsern Freunden und Gästen ein **glückliches**
neues Jahr!
Ernst Unger und Frau,
Hotel Engl. Hof.

Meiner werten Kundschaft
die herzlichsten Glück- und Segenswünsche zum
Jahres-Wechsel!
Kurt Rockstroh.

Beluga - Kaviar - Caviar,
Riesenbrücken,
Rum, Arac, Cognac,
Punsch-Essenzen
hält bestens empfohlen
G. Emil Tittel
am Postplatz.

Fette Gänse, Enten,
Gäsen, gestreift und gepickt,
Rehenten, Rehblätter,
Rohfleisch, à Pfd. 20 Pfg.,
Lebende Karpfen, Hechte,
ff. Düßeld. Punschessenz
empfiehlt
Max Steinbach.

Lanolin
Vaselin
Cold-Crème
Glycerin
gegen spröde u. rauhe Hände empfiehlt
H. Lohmann,
Drogenhandlung.

Münberger und Basler
Lebuchen
Franz. und rheinische Rüsse
Div. Punschessenzen
Rot- u. Weißweine, Cognac.
Emil Wagner.

2 Maschinenöfen
gebraucht, aber gut erhalten (unter
3 die Wahl) verkauft billig
Wilhelm Unger, Winklerstr.

Magenleidenden
teile ich aus Dankbarkeit gern
und unentgeltlich mit, was mir von jahre-
langen, qualvollen Magen- und Ver-
dauungsbeschwerden geholfen hat.
A. Hosok, Lehrerin, Sachsenhausen
b. Frankfurt a. M.

A. S. Militär-Berein
Eibenstock.
Letzte Einzahlung pro 1904 am
Silvester nachmittags von 2-4 Uhr
im Vereinslokal.
Der Vorstand.

Listners Theater, Turnhalle.
Am Neujahrstag, nachmittags
3 Uhr: **Schneewittchen.** Darauf
ein **Nachspiel.** Abends 8 Uhr:
Unschuldig verurteilt. Darauf
2 **Nachspiele.**
Alexander Listner.

Schützenhaus.
Am Neujahrstage, von nachmittags
4 Uhr an
öffentliche Tanzmusik,
wozu ergebenst einladet
G. Becher.

Feldschlößchen.
Am Neujahrstag, von nachmittags
4 Uhr an
Kartbesetzte Tanzmusik,
wozu ergebenst einladet
Emil Scheller.

Schönheiderhammer.
Am Neujahrstag, nachm. 4 Uhr:
öffentliche Tanzmusik,
wozu ergebenst einladet
Wilhelmine Gräner.

Sächsischer Hof, Wolfsgrün.
Am Neujahrstag, nachm. 4 Uhr:
Kartbesetzte Tanzmusik,
wozu ergebenst einladet
Ernst Döhner.

Allen unsern werten Gästen, Freunden und Bekannten zum
Jahreswechsel die
aufrichtigsten Glück- u. Segenswünsche.
Steinbach, 1. Januar 1905.
(Joh.-Georgenstadt) **Gustav Schmidt u. Frau,**
Badfrieden.

PROSIT NEUJAHR!
Beginne das neue Jahr mit
der besten Zigarette des
Jahrhunderts
SALEM ALEIKUM!

lose, keine Ausstattung,
3 bis 10 Pfg. per Stück.

Ein gesundes u. glücklich Neujahr
allen unseren lieben Gästen, Gönnern und Freunden.
Max Fuchs und Frau,
Bürgergarten.

Allen lieben Freunden u. Bekannten
bringen die herzlichsten Wünsche beim Jahreswechsel
Planen i. P., 1. Januar 1905.
H. Mückenberger u. Frau, Bürgergarten.

Meinen werten Geschäftsfreunden von hier und außerhalb zum
Jahreswechsel
die besten Glückwünsche.
Emil Hannebohn.

Dazu eine Beilage und ein illustriertes Unterhaltungsblatt.

Beilage zum Amts- und Anzeigebblatt für den Bezirk des Amtsgerichts Eibenstock und dessen Umgebung.

× Die Konservativen — Industrie-Feinde?!

Schon seit längerer Zeit betreiben die liberalen und weiter links stehenden Parteien eine planmäßige Hege, die sich hauptsächlich in der linksliberalen und der sogenannten parteilosen Presse breit macht, gegen die konservative Partei, die sie dabei als agrar-konservativ zu bezeichnen lieben. Namentlich wird der konservativen Mehrheit in der 2. Kammer — und das ist neuerdings wieder in verschiedenen, im Organ des Bundes der Industriellen veröffentlichten Artikeln geschehen — vorgeworfen, daß sie industrie-feindlich und verkehrsfreundlich sei und daß sie ihren Einfluß auf die Gesetzgebung und Verwaltung unseres Landes dazu mißbrauche, alle Vorteile der Landwirtschaft zuzuwenden und der Entwicklung und Förderung der Industrie, die für Sachsen von größter Wichtigkeit sei, hindernd und hemmend in den Weg zu treten. Es wird in jenen Organen — von den Neuerungen einzelner Redner in Versammlungen liberaler Vereine wollen wir heute nicht sprechen, obgleich auch sie in gleicher Richtung sich bewegen — geradezu behauptet, für die Hebung und Förderung der Industrie und des Handels geschehe in Sachsen nichts, für diese Zwecke seien keine Mittel vorhanden. Handle es sich aber um die Landwirtschaft, so sei die agrar-konservative Mehrheit der 2. Kammer und die unter ihrem Banner stehende Regierung zu jedem, auch dem größten Opfer bereit.

Für jeden, der die Entwicklung unseres Vaterlandes während der letzten 50 Jahre mit unbefangenen Auge über- sieht, sind diese Behauptungen haltlos, jedes berechtigten Grundes entbehrende Angriffe. Ja sie müssen sich geradezu als Verleumdungen darstellen, wenn man erwägt, daß diejenige, die solche Behauptungen in die Welt setzen, für sich in Anspruch nehmen, daß auch sie die Entwicklung unserer Verhältnisse kennen und beobachten. Die Herren, die nicht aufhören, die konservative Mehrheit in der 2. Kammer wegen ihrer angeblichen Industrie-feindlichkeit zu verunglimpfen und mit Schmähungen zu überhäufen, bitten wir, nur einmal sich die Frage vorzulegen und sich selbst im stillen Kämmerlein zu beantworten: Was wäre denn aus der sächsischen Industrie geworden, wenn ihre Behauptung wahr wäre, daß die Mehrheit der 2. Kammer und die Regierung der Industrie feindlich gegenüberstehe? Hätte sich dann die Industrie in Sachsen so entwickeln können, wie das auch zu unserer Freude und Genugtuung in dem letzten halben Jahr- hundert geschehen, hätte Sachsen eins der ersten Industrie- länder der Welt werden können? Die Antwort hierauf muß, glauben wir, auch von dem schärfsten Gegner der Kon- servativen dahin abgegeben werden, daß die Industrie ganz wesentlich durch die Konservativen und die Regierung geför- dert worden ist und daß es ohne diese tatkräftige Mithilfe nicht möglich gewesen wäre, daß die Industrie den hohen Stand in Sachsen einnehme, den sie dank dieser Förderung erreicht hat.

In jenen Blättern wird weiter die Fiktion verbreitet und trotz wiederholter Widerlegungen aufrecht erhalten, daß konservativ und agrarisch, liberal und industriell iden- tisch seien. Jeder, der nur einmal flüchtig die Personalver- zeichnisse der Mitglieder der 2. Ständekammer durchgesehen, weiß, daß das vollständig unrichtig ist. Eine Scheidung der Parteien nach diesen Berufsgruppen ist niemals in die Er- scheinung getreten. Unter den Mitgliedern der konservati- ven Partei haben sich immer neben Landwirten zahlreiche Industrielle befunden, während auch Landwirte der Fort- schrittspartei und der national-liberalen Partei angehört haben. Auch gegenwärtig zählt die konservative Fraktion der 2. Kammer mehr Mitglieder, die der Industrie, dem Handels- und Gewerbegebiete angehören, als die national- liberale Fraktion. Das Märchen, das also liberale und parteilose Blätter immer wieder und wieder ihren Lesern, — ob das gläubige Volk sind, wissen wir nicht — aufzutischen belibien, hält also den Tatsachen gegenüber nicht Stand und ist eben eitel Plunkerei.

Genau so ist es mit der Behauptung, daß, wo es sich um Wahrung und Förderung der Interessen der Industrie gehandelt, die konservative Mehrheit nicht zu haben gewe- sen, wenn dagegen die Landwirtschaft in Frage gekommen, immer mit vollen Händen gegeben worden sei.

Um diese ständig wiederkehrenden Verunglimpfungen, die sich manchmal geradezu zu Beschimpfungen der konser- vativen Partei steigern, in ihrer völligen Haltlosigkeit hin- zusetzen, wollen wir heute nur ein Gebiet herausgreifen, auf dem besonders heftige Angriffe gegen die konservative Mehrheit der 2. Kammer von jener Seite geschleudert wor- den sind: die Verkehrs-politik. Wir beschränken uns dabei auf einen verhältnismäßig kurzen Zeitraum, auf die Zeit seit dem Jahre 1891. Wir behalten uns selbstverständ- lich vor, später auch noch auf frühere Jahrzehnte zurückzu- greifen und werden nicht ermangeln, falls die erwähnten Angriffe gegen die konservative Partei nicht aufhö- ren, auch auf andere Gebiete, z. B. die f. B. vom Staate gewährten gewerblichen Unterstützungen, das Gewerbe- und Industrie- schulwesen, die Gesetzgebung über die Handels- und Gewer- bekammern usw., unsere Darlegungen auszudehnen und wie wir hoffen, auch da den Nachweis zu führen imstande zu sein, daß jene obenbezeichneten Angriffe gegen die konservative Fraktion geradezu frivol sind.

Für heute möge es genügen, an der Hand der Königl. Dekrete und der Berichte der Ersten und Zweiten Kammer darzutun, welche Bahnlinien seit dem Jahre 1891 von der Regierung den Ständekammern zur Bewilligung des Neu- baus vorgelegt und von diesen genehmigt worden und aus

welchen Gründen das geschehen, sowie welche Summen aus Staatsmitteln dafür aufgewendet worden sind.

Es sind dies:

	Länge	Baukosten
1. Chemnitzbahn	25,0 km	8 030 000 Mk.
2. Olbernhau-Neuhäusen	11,5 "	2 040 000 "
3. Pirna-Dohma-Großcotta	6,3 "	795 000 "
4. Reichenbach-Mylau	8,9 "	2 615 000 "
5. Chemnitz-Würschnitzeal — Stollberg	21,0 "	3 500 000 "
6. Löbau-Weichenberg	15,5 "	2 590 000 "
7. Hohnstein-Rohlmühle	12,1 "	1 950 000 "
8. Mulda-Sayda	15,5 "	1 700 000 "
9. Grauzahl-Oberwiesental	17,3 "	1 600 000 "
10. Wilzschhaus-Carlshof	7,5 "	605 000 "
11. Limbach-Wülstebau	12,2 "	2 500 000 "
12. Waldheim-Kriebitz	3,0 "	407 500 "
13. Pöschel-Brandis-Seeling- hützel	13,5 "	1 678 000 "
14. Zwönitz-Scheibenberg	26,2 "	5 162 000 "
15. Klingenberg-Frauenstein	19,7 "	1 750 000 "
16. Wilsdruff-Rositz	27,9 "	2 700 000 "
17. Königsbrunn-Schwepnitz	9,9 "	1 600 000 "
18. Bischofswerda-Elstra	15,6 "	2 700 000 "
19. Rieritzsch-Groitzsch-Pegau	14,4 "	2 200 000 "
20. Lottengrün-Theuma	1,6 "	168 800 "
21. Thum-Ohrenfriedersdorf- Geyer	8,6 "	1 250 000 "
22. Reichenau-Hirschfeld	7,6 "	975 000 "
23. Industriebahn Chemnitz- Obergrüna	12,2 "	5 097 000 "
24. Altenburg-Langenleuba	21,5 "	5 000 000 "
25. Mylau-Lengenfeld	15,0 "	4 430 000 "
26. Industriebahn Reichenbach- Ober-Heinsdorf	5,4 "	1 100 000 "
27. Froberg-Köhren	8,4 "	1 254 000 "
28. Weichenberg-Radibor	25,7 "	5 067 000 "
29. Bahnhof Eibenstock-Stadt Eibenstock	3,2 "	637 000 "
30. Berggießhübel-Gotteluba	2,8 "	585 000 "
31. Siebenbrunn-Marktneufkirchen	2,9 "	1 186 000 "
32. Thum-Meinersdorf	13,0 "	1 655 000 "
33. Reibitzsch-Kropitz	6,3 "	509 000 "
34. Bühlau-Dürrröhrendorf	17,0 "	2 000 000 "
35. Wilsdruff-Gabwitz	50,2 "	6 448 000 "
36. Güterbahn Kopitz-Derren- leithe	4,8 "	775 000 "
37. Königswalde-Annaberg	6,12 "	358 000 "
38. Industriebahn Grimmitzschau- Schweinsburg	4,0 "	600 000 "

Die von der Staatsregierung den einzelnen Dekreten beigegebenen Begründungen, sowie die Voten der Depu- tationen der Ständekammern können wir des großen Um- fangs dieser Schriftstücke wegen in ihrem Wortlaut nicht wie- dergeben. Wir müssen uns auf die Hervorhebung der mar- kantesten Stellen beschränken.

Zu 1. Chemnitzbahn.

Als Zweck dieser Bahn ist in den Dekreten Nr. 31 vom 11. Dezember 1891 Nr. I und Nr. 43 vom 3. März 1892 Nr. III angegeben, das Industriegebiet des Chemnitzales durch eine dem Chemnitzflusse entlang geführte Talbahn auf- zuschließen, insbesondere den am Chemnitzflusse gelegenen in- dustriellen Etablissements Zweiggleisanschlüsse zu gewähren, ferner in dem Vororte F u r t h einen zur Aufnahme solcher Anschlußgleise geeigneten Bahnhof zu schaffen. In der Er- läuterung zu Titel 92 des außerordentlichen Etats 1892/93 ist noch besonders erwähnt, daß durch Anlegung der Lade- stelle Furtth zugleich einer Mehrzahl von industriellen Etablissements, welche dem Chemnitzflusse entlang flussauf- wärts von Furtth gelegen sind (von der sächsischen Webstuhl- fabrik bis zur Werkzeugfabrik vorm. Zimmermann), die Zug- lichkeit geboten wird, an ein von Furtth aus gemeinschaftlich zu erbauendes Gütergleis sich mit Zweiggleisen anzu- schließen.

Die Finanzdeputation B der 2. Kammer, Bericht Nr. 104 vom 9. Februar 1892, sagt hierzu: Hauptwert wird darauf gelegt, daß die bereits vorhandenen und voraus- sichtlich noch entstehenden Betriebe des Tales eigene Gleis- anschlüsse erhalten werden.

Zu 2. Olbernhau-Neuhäusen.

Bei Vorlage dieser Bahn ist im Königl. Dekret darauf hingewiesen worden, daß vermöge einer Fortsetzung der Linie Pöschel-Lengenfeld-Olbernhau durch das im Berggleich mit seinen Nebentälern am dichtesten besiedelte und in- dustriell am meisten entwickelte obere Flößtal bis Neuhäusen dem dringendsten Bedürfnisse entsprochen werde. (Dekret Nr. 31 vom 11. Dezember 1891 unter II, Seite 3.)

Der Bericht der 2. Deputation der 1. Kammer, Nr. 75, vom 3. März 1892, sagt:

„Die Bahn wird einer größeren Anzahl gewerblicher Etablissements die Möglichkeit unmittelbaren Zweiggleis- anschlusses geben und sicher für die Industrie, die Holz- fabrikation und den Holzabsatz der dortigen Gegend von großer Bedeutung werden.“

Die Finanzdeputation B der 2. Kammer, Bericht Nr. 104 unter II, schließt sich den Ausführungen des Dekre- tes an.

Zu 3. Pirna-Dohma-Großcotta.

Diese Linie ist ausschließlich durch das Bedürfnis der dortigen Sandsteinindustrie nach besseren Transportverhält- nissen begründet. (Dekret Nr. 31 vom 11. Dezember 1891 unter III, Seite 5.)

Der Bericht der 2. Deputation der 1. Kammer, Nr. 75, sagt:

Die Linie soll der Weiterentwicklung der Sandstein- industrie des Lohmgrundes und Dohmatales . . . dienen. Bericht der Finanzdeputation B der 2. Kammer, Nr. 104 unter III schließt sich den Ausführungen des Dekre- tes an:

„Die Bahn soll der Weiterentwicklung der Stein- bruchindustrie dienen.“

Zu 4. Reichenbach-Mylau.

Auch diese Linie ist ausschließlich im Interesse der In- dustrie von Reichenbach und Mylau vorgelegt worden. In dem Dekrete heißt es Seite 7 und 8:

„Nur in der Sicherung bequemer Gleisverbindungen für möglichst viele der vorhandenen industriellen Anlagen läßt sich nach Ansicht der Regierung eine nachhaltige Verbesse- rung der gegenwärtigen ungünstigen Beförderungsbedingun- gen sowie eine Gewähr für die fortschreitende Entwicklung der Industrie erblicken und ein allmählicher Ausgleich für die ungewisselhaft hohen, sonst überhaupt nicht zu rechtfertigenden Kosten des Baues und künftigen Betriebes der neuen Bahn- verbindung erhoffen, wie denn auch in den früheren an die Ständeverammlung und an die Regierung gerichteten Ein- gaben aus Mylau und Reichenbach, welche den Anschluß in Voigtsgrün befürworteten, die Wichtigkeit des unmittelbaren Gleisanschlusses der Fabriken besonders betont und z. B. in der Petition von Mylau vom 31. Oktober 1887 mit Recht ausgesprochen worden ist: es liege im Charakter der in Frage stehenden Bahn, daß dieselbe ihrer Bestimmung nur dann ganz entsprechen könne, wenn sie den an ihr gelegenen Fabri- ken direkten Gleisanschlüsse ermögliche.“

Der Bericht der 2. Deputation der 1. Kammer Nr. 75 sagt:

„Mit der Vorlage soll die schon früher mehrfach an- geregte Frage gelöst werden: in welcher Weise am zweck- mäßigsten einerseits die Stadt Mylau und die daselbst wie in deren Nähe befindlichen, seither unter ungünstigen Be- förderungsbedingungen stehenden, industriellen Etablisse- ments an das Staatsbahnetz angeschlossen werden könne, andererseits aber auch dem gleich großen Bedürfnisse des unteren Stadtteils Reichenbach nach Erlangung einer Eisenbahnverbindung abgeholfen werde.“

Ferner: „Da bei der geplanten Linie es sich vorwie- gend darum handelt: den verschiedenen Fabriketablisse- ments unmittelbaren Gleisanschlüsse zu verschaffen, diese Linie somit recht eigentlich eine Industriebahn sein soll, so hat die königliche Staatsregierung mit vollem Rechte unter verschiedenen anderen Projekten dem nun zur Vor- lage gelangten, im Königl. Dekret kurzweg als „drittes“ bezeichneten, über Oberreichenbach, den Vortzug geben zu müssen geglaubt, weil auf dieser Linie für möglichst viele industrielle Anlagen (d. h. in Unterreichenbach sowohl, wie in Mylau und dessen Umgebung) bequeme Gleisver- bindungen geschaffen würden.“

Bericht der Finanzdeputation B der 2. Kammer Nr. 104 unter IV:

„Die Anlage soll vorwiegend die Eigenschaft einer Industriebahn besitzen.“

Zu 5. Chemnitz-Würschnitzeal-Stollberg.

Diese Linie ist ebenfalls im Interesse der Industrie vor- gelegt worden. In dem Dekrete Nr. 43 vom 2. März 1892 Nr. I heißt es:

„Die volkswirtschaftliche Bedeutung einer Eisenbahn- verbindung für die stark entwickelte Industrie des Würsch- nitzeales ist von der Ständeverammlung bei den Beratungen über die an sie gelangten Petitionen bereits wiederholt an- erkannt worden. Es darf in dieser Beziehung insbesondere auf die in den Berichten der Finanzdeputation B der Zweiten Kammer Nr. 118 vom 22. Februar 1888 Seite 7 und Nr. 142 vom 12. März 1890 Seite 2 niedergelegten günstigen Beurteilungen eines Würschnitzealbahnprojektes verwiesen werden.“

Bei den von der Regierung im königlichen Dekrete Nr. 20 vom 25. November 1889 angekündigten Erörterungen, welche namentlich zum Abschluß gelangt sind, war demnach fest- zusetzen, in welcher Weise das vorhandene Bedürfnis einer Eisenbahnverbindung am besten zu befriedigen sei. Die In- teressen der Industrie des Würschnitzeales weisen zunächst auf einen Anschluß nach Chemnitz hin, mit welcher Stadt rege geschäftliche Beziehungen bestehen. Die aus dem Würschnitze- tale selbst früher eingegangenen Petitionen haben sich deshal- b auch vornehmlich auf dieses Ziel gerichtet. Von kaum gering-erer Wichtigkeit für die im Würschnitzeale angelegene In- dustrie erscheint aber auch die Erlangung eines Anschlusses nach Westen an das im Lugau-Teilgebiet Kohlenreviere be- reits bestehende Eisenbahnetz, um die billigere und be-

sol
die Herz-
mer.
annt die
che
nd Fran.
Bekannt
rau,
che
swirt.
wechsel
nden.
sliches
rau,
zum
roh.
nden
it gern und
r von jahre-
n- und Ver-
n hat.
nhausen
M.
Berein
k.
1904 am
n 2-4 Uhr
stand.
urnhalle.
nachmittags
n. Hierauf
s 8 Uhr:
Hierauf
stner.
US.
nachmittags
nust,
cher.
den.
nachmittags
nust,
eheller.
mer.
n. 4 Uhr:
ust,
rner.
sgrün.
n. 4 Uhr:
ust,
öhner.

quemere Zufuhr von Steinkohlen zu ermöglichen, welche jetzt auf der Landstraße bezogen werden müssen.

Die auf einen zweiseitigen Anschluß der Würschnitzal-bahn gerichteten Bestrebungen stehen im Einklange sowohl mit den Wünschen der Stadt Stollberg, welche nach der nur wenig über 20 Kilometer entfernten Stadt Chemnitz jetzt auf den 34 Kilometer langen Weg über Höhlteich-Lugau-Wüstenbrand angewiesen ist und seit langer Zeit auf dem Wege durch das Würschnitztal eine wesentlich kürzere Verbindung mit Chemnitz zu erlangen hofft, als auch mit den Wünschen der Lugauer und Delsnitzer Kohlenwerke, welche von einer Würschnitzalbahn vermöge der eintretenden Abkürzung der Beförderungsstrecke eine Verbilligung der Kohlenfracht und damit eine Erweiterung des Absatzes der Kohlen nach Chemnitz und darüber hinaus gelegenen Stationen erwarten."

Der Bericht der 2. Deputation der 1. Kammer, Nr. 126 vom 28. März 1892, sagt:

Bereits auf früheren Landtagen ist Ständischerseits die volkswirtschaftliche Bedeutung einer Würschnitzal-bahn anerkannt worden, da damit eine kürzere Verbindung der Stadt Stollberg mit Chemnitz, wie billigere und bequemere Zufuhr von Steinkohlen aus dem Lugau-Delsnitzer Revier für die Industrie des Würschnitztales ermöglicht würde."

Die Finanzdeputation B der 2. Kammer, Nr. 175 vom 17. März 1892, schließt sich den Ausführungen des Dekretes an.

Zu 6, 7, 8 und 9. Löbau-Weißenberg, Kohlmühle-Sohnstein, Mulda-Sayda und Cranzahl-Oberwiesental.

Die Linien Löbau-Weißenberg, Kohlmühle-Sohnstein, Mulda-Sayda und Cranzahl-Oberwiesental sind hauptsächlich zur Verbindung der Städte Weißenberg, Sohnstein, Sayda und Oberwiesental mit dem Eisenbahn-netze erbaut worden.

Zu 10. Wilzschhaus-Carlsfeld.

Die Linie Wilzschhaus-Carlsfeld ist im wesentlichen wegen der in Carlsfeld anstehenden Glasindustrie erbaut worden. In dem Dekret Nr. 23 vom 24. Januar 1894 I heißt es:

„Die Staatsregierung hat auf grund angelegter eingehender Erörterungen die Ueberzeugung gewonnen, daß die Glasindustrie, welche seit etwa zwei Jahrhunderten im Orte Weiters Glashütte anstehend ist und sich auch in Carlsfeld zu ansehnlicher Bedeutung entwickelt hat, sich zufolge des Mangels einer Eisenbahnverbindung in einer Rottlage befindet, welche schleuniger Hilfe bedarf, wenn diese nicht überhaupt zu spät kommen soll. Diese Industrie verdanke dem Holz-reichtum der Gegend ursprünglich ihre Entstehung, ist aber nach dem im Laufe der Zeit eingetretenen Steigen der Holz-preise nunmehr darauf angewiesen, nicht nur — wie früher — die zur Glasfabrikation erforderlichen Rohstoffe, sondern auch die als Brennmaterial benötigten Kohlen auf steilen Gebirgswegen von auswärts zu beziehen und würde auf die Dauer nicht imstande sein, den Wettbewerb mit den unter günstigeren Verhältnissen arbeitenden Unternehmungen des nämlichen Industriezweiges aufrecht zu erhalten. Da der fernere Betrieb der betreffenden Werke als Erwerbsquelle für die dortige meist arme Bevölkerung von größter Wichtigkeit ist und für die Möglichkeit seiner Aufrechterhaltung unter den obwaltenden Umständen in der Herstellung eines unmittelbaren Eisenbahnanschlusses das allein geeignete Mittel erblickt werden muß, glaubt die Staatsregierung mit derselben nicht weiter zögern zu sollen. Im übrigen ist die Erlangung einer Eisenbahnverbindung für die hier in Betracht kommende, etwa 2200 Personen zählende Bevölkerung noch von besonderer Wichtigkeit. Die klimatischen Verhältnisse der Gegend schließen die Erzeugung der wichtigsten Lebensmittel aus, so daß die letzteren fast ausnahmslos von auswärts bezogen werden müssen; dies aber hat selbstverständlich bei den gegenwärtigen Verkehrsmitteln eine immerhin ins Gewicht fallende Verteuerung der Lebensmittel zur Folge. Hiernächst wird die hier in Rede stehende Bahnlinie einer Webrzahl von Sägemühlen, Holzschleifereien und Holzspappenfabriken zu gute kommen und von diesen Transporte zu erwarten haben.“

Der Bericht der 2. Deputation der 1. Kammer Nr. 77 vom 22. Februar 1894 sagt:

„Diese Linie soll im Interesse der in Carlsfeld und Umgegend anstehenden bedeutenden Glasindustrie gebaut werden, welche infolge durch mangelnde Bahnverbindung wesentlich verteuerten Brennmaterials kaum noch konkurrenzfähig ist. Sie soll aber auch der ganzen dortigen Bevölkerung zu gute kommen, welche bei den herrschenden klimatischen Verhältnissen die wichtigsten Lebensmittel nicht am Ort erzeugen kann und daher gezwungen ist, dieselben per Kasse zu höheren Preisen zu beziehen. Endlich sollen mit dieser Bahn eine Anzahl Holzschleifereien, Holzspappenfabriken bessere Transportverhältnisse geschaffen werden.“

Der Bericht der Finanzdeputation B der 2. Kammer Nr. 99 vom 7. Februar 1894 schließt sich der Begründung des Dekretes an.

Zu 11. Limbach-Wüstenbrand.

In dem Dekrete Nr. 23 vom 24. Januar 1894 II ist ge-sagt:

„Der Hauptzweck dieses Bahnprojektes, die Versorgung der industriell hoch entwickelten Stadt Limbach mit Kohlen aus dem Lugau-Delsnitzer Reviere auf einem erheblich kürzeren und deshalb billigeren Wege als seither zu ermöglichen, wies darauf hin, den Anschluß an die Hauptbahn in Wüstenbrand oder St. Egidien zu suchen, da von diesen beiden Stationen aus Eisenbahnlinien in das genannte Kohlenrevier führen.“

Der Bericht der 2. Deputation der 1. Kammer Nr. 77 unter II sagt:

„Die Stadt Limbach hat schon früher des öfteren die Herstellung einer möglichst direkten Eisenbahnverbindung mit der Hauptlinie Dresden-Berden erstrbt, um ihre hochentwickelte Industrie mit Kohlen aus dem Lugau-Delsnitzer Revier billiger wie seither zu versorgen.“

Der Bericht der Finanzdeputation B der 2. Kammer Nr. 99 unter II schließt sich der Begründung des Dekretes an.

Zu 12. Waldheim-Kriebetal.

Diese Zweigbahn ist in erster Linie im Interesse der In-dustrie gebaut worden; sie dient in der Hauptsache dem Güter-verkehr der Fabriken der Firma Kübler & Niethammer. Die genannte Firma hat ihr Interesse an der Bahn durch Ueber-nahme von $\frac{1}{2}$ der Baukosten bewiesen; daß der Staat die übrigen $\frac{1}{2}$; der Kosten übernommen hat, erklärt sich daraus, daß die Bahn auch noch anderen öffentlichen Zwecken dient. Auch ist dem Staate durch die Bahn ein sehr kostspieliger Umbau des Bahnhofes Waldheim erspart geblieben.

Die Berichte der Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung des Dekretes an.

Zu 13. Neucha-Franzbrunn-Altenhain-Seelingstädt.

Der Hauptzweck dieser Bahn war die Erschließung des westlich von Trebsen gelegenen Steinbruchdistriktes, somit eine Unterstützung der dortigen Steinbruchindustrie. Da-neben befriedigt die Bahn auch die Interessen der dortigen Landwirtschaft.

Die Berichte der Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung des Dekretes an.

Zu 14 und 15. Zwönitz-Scheibenberg und Klingenberg-Frauenstein.

Für den Bau dieser Linien war hauptsächlich das Be-streben maßgebend, die Städte Grünhain und Elsterlein sowie Frauenstein an das vaterländische Eisenbahnnetz anzu-schließen. Bei der ersten Bahn wurden daneben hinsichtlich der Linienführung besondere Rücksichten auf die Industrie von Oberpfannenstiel, Bernsbach und Weierfeld genommen.

Die Berichte der Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung des Dekretes an.

Zu 16. Wilsdruff-Rossen.

Diese Linie verfolgt in erster Linie den Zweck, die Lage der dortigen Landwirtschaft zu verbessern. Es heißt in dem Dekrete Nr. 17 unter VI:

„Nachdem aber die Lage der Landwirtschaft überhaupt derart ungünstig geworden ist, daß es im allgemeinen In-teresse geboten erscheint, ihr nach Befinden der Umstände auch unter Aufwendung finanzieller Opfer tüchtigste Förderung zu teil werden zu lassen, erachtet es die Staatsregierung nunmehr an der Zeit, auch das Eisenbahnbedürfnis der hier in Rede stehenden Gegend zu befriedigen.“ (Seite 13.)

Daneben sind aber auch die Interessen der Industrie im Auge behalten worden. Denn es heißt auf Seite 14 weiter:

„Auch eröffnet die Ausführung der Linie Wilsdruff-Rossen insofern die Aussicht auf einen allmählichen Verkehrs-zuwachs, als sie voraussehlich Veranlassung geben wird, Wasserkräfte, welche jetzt wenig oder gar nicht benutzt werden, der Industrie in erhöhtem Maße dienstbar zu machen, wäh-rend in dieser Beziehung von einer Linie Wilsdruff-Den-schenbora eine gleich günstige Verkehrsentwicklung nicht er-wartet werden könnte, da dieselbe Industriegebiete oder solche Gegenden, in denen sich Industrie entwickeln könnte, nur in sehr beschränkter Maße berühren würde.“

Der Bericht der 2. Deputation der 1. Kammer Nr. 88 vom 5. März 1896 schließt sich der Begründung des De-kretes an.

Ebenso der Bericht der Finanzdeputation B der 2. Kammer Nr. 106 vom 24. Februar 1896 mit folgender Ausführung:

„Während die Bahn in ihrem Hauptzweck mehr land-wirtschaftlichen Interessen dienen würde, berührt sie vom Zollhaus Vieberstein ab auch größere industrielle Sta-biffements, oder bringt dieselben, soweit sie dem Mulden-lauf aufwärts liegen, wenigstens dem Verkehr näher.“

Zu 17. Königsbrunn-Schwepnitz.

Zur Begründung dieser Linie heißt es in dem Dekrete Nr. 17 unter VII Seite 16:

„Von der vorigen Ständerversammlung ist bereits das Bedürfnis anerkannt worden, dem Orte Schwepnitz mit seiner gut entwickelten keramischen Industrie, mit einer Glasfor-men- und Seifenfabrik und einer Dampfmaschine die den Anschluß an das Eisenbahnnetz zu gewähren. Für denselben könnten einerseits Königsbrunn und andererseits Ramenz oder die nahe der Preussischen Landesgrenze gelegene Station Strahgräben der im Betriebe der Preussischen Staatseisen-bahnverwaltung befindlichen Strecke Ramenz-Landesgrenze als Anschlußstationen in Frage kommen. Nach den von der Staatsregierung angefertigten Erörterungen sind die industri-ellen Verhältnisse von Schwepnitz, wenn sie auch die Gewäh-rung einer Eisenbahnverbindung überhaupt rechtfertigen, zur Zeit wenigstens noch nicht soweit entwickelt, daß sie den Anspruch auf Eisenbahnverbindung mit mehr als einem der bezeichneten Anschlußpunkte begründet erscheinen lassen, sondern sie lassen es angezeigt erscheinen, eine solche Ver-bindung und zwar auf demjenigen Wege zu suchen, welcher bei dem geringsten Kostenaufwande die verhältnismäßig gün-stigsten Aussichten für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der in Schwepnitz angelegten Industrien bietet.“

Ferner ist die Errichtung einer Lade-stelle Königs-

brunn außer dem Bahnhofe Königsbrunn in erster Linie im Interesse der dortigen Industrie geschaffen worden. In dem Dekrete heißt es:

„Die Lade-stelle ist an der Königsbrunn-Ramenzger Straße für die in der Nähe befindlichen bedeutenderen Fabri-ken sehr günstig gelegen und geeignet, den Empfang und Versand von Wagenladungsgütern, deren Zu- und Abfuhr bei der Lage des jetzigen Endbahnhofes Königsbrunn immer-hin mit Schwierigkeiten verbunden ist, für diese Fabriken wesentlich zu erleichtern und gleichzeitig für den genannten Bahnhof eine erwünschte Entlastung herbeizuführen.“ (Seite 17.)

Die Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung im Dekrete an.

Zu 18. Bischofswerda-Osterau.

Diese Linie sollte gleichmäßig dem Interesse der Land-wirtschaft wie der Industrie dienen.

Es heißt in dem Dekrete Nr. 26 vom 3. Dezember 1897 Seite 5:

„Durch die Bahn ist die Hebung der Landwirtschaft und eine Neubelebung der Industrie von Burkau sowie eine För-derung der Granitsteinindustrie am Hochstein in ihrem Ge-biete zu erhoffen, außerdem kann für dieselbe ein ziemlich lebhafter Transitverkehr (Kohlen und Schmölner Granit-waren) erwartet werden.“

Die Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung im Dekrete an.

Zu 19. Rierisch-Begau-Groißsch.

Diese Linie sollte namentlich dem Verkehre der Städte Begau und Groißsch in der Richtung nach dem sächsischen Binnenlande zu dienen. Die Linie ist bekanntlich wegen ge-wisser Schwierigkeiten beim Grunderwerb noch nicht zur Aus-führung gebracht worden; nachdem diese behoben, steht zu hoffen, daß die Linie nach Bewilligung der im übrigen er-forderlichen Mehrkosten in der Periode 1906/07 zur Aus-führung kommt.

Die Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung im Dekrete an.

Zu 20. Lottengrün-Theuma.

Diese Linie ist in erster Linie im Interesse der Theu-maer Steinbruchindustrie gebaut worden.

Es heißt in dem Dekrete Nr. 26 Seite 8:

„Die hier in Rede stehende Industrie leidet aber sehr unter der jetzt beschwerlichen und kostspieligen Transport-weise mittels Geschirrs auf ungünstigen Wegen nach und beziehentlich von Lottengrün und Plauen, so daß der Betrieb und die Ausbeute der Brüche aller Voraussicht nach eine wesentliche Steigerung erfahren werden, sobald sie durch Her-stellung eines Eisenbahngleises von Lottengrün nach dem Bruchgebiete günstige Verkehrsverhältnisse erhalten.“

Die Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung im Dekrete an.

Zu 21. Thum-Ehrenfriedersdorf-Beyer.

Auch hier sind es vornehmlich Interessen der Industrie und des Handels, welche den Bau veranlaßt haben. In dem Dekrete Nr. 26 unter V Seite 9 heißt es:

„Durch die im Jahre 1886 eröffnete „Wilschitzalbahn“ mit Zweigbahn Oberherold-Thum ist den gewerkschaftigen Städten Ehrenfriedersdorf und Thum zwar Anschluß an das Staatseisenbahnnetz gewährt worden. Eine Erleichterung des Verkehrs ist aber im wesentlichen nur für die Richtung nach Bischofs-nötha-Chemnitz und darüber hinaus herbeigeführt worden, während in der Richtung nach dem zu Fuß von Ehrenfriedersdorf in etwa zwei Stunden zu erreichen den Annaberg die Benutzung des 38 Kilometer langen Schie-nenwegs über Wilschitzal keinerlei Vorteil gewährt. Bei den regen geschäftlichen Beziehungen, welche namentlich zwi-schen Ehrenfriedersdorf und Annaberg bestehen, erscheint es nur natürlich, daß der Wunsch nach einer direkteren Eisen-bahnverbindung mit Annaberg in den beteiligten Kreisen immer stärker hervorgetreten ist.“

Die Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung im Dekrete an.

Zu 22. Reichenau-Girschtelbe.

Diese ausschließlich im Interesse der dortigen Fabriken und Braunkohlengruben geplante Bahn ist nicht zur Ausfüh-rung gelangt, weil der verlangte Verzicht auf Entschädigung des Kohlenunterirdischen nicht allenthalben zu erlangen war.

Die Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung im Dekrete an.

Zu 23. Industriebahn Chemnitz-Obergrüna.

Wie schon der Name sagt, ist diese Linie vorzugsweise im Interesse der Chemnitzer Industrie gebaut worden. In dem Dekrete Nr. 26 unter VII Seite 14 heißt es:

„Von der hoch entwickelten Industrie der Stadt Chem-nitz wird es schon seit Jahrzehnten als ein schwerer Uebel-stand empfunden, daß mit einer einzigen Ausnahme noch keine der nicht unmittelbar an der Staatseisenbahn gelegenen Fabriken durch Zweiggleis mit derselben verbunden ist, ob-wohl die meisten dieser Fabriken und insbesondere diejenigen des Maschinenbaues alljährlich große Massen von Rohpro-dukten durch die Eisenbahn beziehen und derselben auch mit ihren Erzeugnissen schwere Lasten in erheblicher Anzahl zu-führen. Es kann dahingestellt bleiben, ob und inwieweit die

Chemnitzer Industrie sich selbst diesen Mangel zuschreiben habe, insofern sie ihre Fabriken, welche größtenteils erst entstanden sind, als die in Chemnitz zusammenstehenden Eisenbahnlinien bereits vorhanden waren, nicht in unmittelbarer Nähe einer der letzteren oder doch an solchen Plätzen angelegt hat, welche mit Zweiggleisen leicht erreicht werden können, wiewohl sich dies einigermassen daraus erklärt, daß sich die meisten Fabriken aus kleinen Anfängen erst nach und nach zu ihrer heutigen Bedeutung entwickelt haben und somit auch das Bedürfnis nach einer Schienenverbindung sich nicht von vornherein fühlbar gemacht hat. Jedenfalls aber muß mit der Tatsache gerechnet werden, daß zur Zeit von zahlreichen Fabriken, welche auf die Benutzung der Lokal-Eisenbahnverkehrsanlagen des Hauptbahnhofes Chemnitz und des Bahnhofes Kappel angewiesen sind, zu diesem Zwecke enorme Kosten, und zwar oft in großen, schwer zu handhabenden Stücken auf verhältnismäßig weite Strecken durch enge Straßen der inneren Stadt mit Geschirren befördert werden müssen. Es bedarf keiner weiteren Ausführung, daß durch diese Transportschwierigkeiten der Verkehr zwischen der Eisenbahn und den Fabriken in hohem Grade verteuert und verzögert, andererseits aber der sonstige Verkehr auf den städtischen Straßen und ihre Unterhaltung erheblich erschwert wird.

Je mehr sich die Wettbewerbsverhältnisse innerhalb der einzelnen Industriezweige zuspitzen, desto dringender erscheint die Notwendigkeit, in Ansehung der angeordneten Uebelstände, soweit es unter den obwaltenden örtlichen Verhältnissen möglich ist, bald Abhilfe zu schaffen. Denn es liegt zweifellos im allgemeinen Interesse, daß die bedeutendste Industriestadt des Landes gegenüber anderen Mittelpunkten der Industrie, welche unter günstigeren Transportverhältnissen arbeiten, in betreff sowohl der Betriebskosten als auch der Beschleunigung des Abhanges fertiger Erzeugnisse auf die Dauer wettbewerbsfähig erhalten wird.

Die Staatsregierung ist daher den von den beteiligten Kreisen zu erkennen gegebenen Wünschen entsprechend schon seit längerer Zeit bemüht gewesen, die Aufgabe zu lösen, in welcher Weise die hier in Betracht kommenden Interessen am zweckmäßigsten zu befriedigen seien. Diese Aufgabe bot in zweifacher Hinsicht besondere Schwierigkeiten: erstens wegen des Umstandes, daß die Mehrzahl der Fabriken, welche schwerere Lasten von und nach der Bahn zu bewegen haben, in den nördlichen und nordwestlichen Stadtteilen gelegen sind, während die Bahnhofsanlagen von Chemnitz und Kappel sich im Osten beziehentlich Südwesten der Stadt befinden, so daß eine unmittelbare Zweiggleisverbindung zwischen den Fabriken und den Bahnhöfen untunlich ist, sodann aber stehen dem Zweiggleisanschlusse erhebliche Höhenunterschiede zwischen den Bahnanlagen und den Fabriken entgegen.

Unter diesen Umständen ist es neuerdings und zwar unter Mitwirkung des Stadtrates gelungen, einen Plan aufzustellen, welcher nach Ansicht der Staatsregierung die Befriedigung aller berechtigten Anforderungen und gleichzeitig eine Verbesserung der Betriebsverhältnisse für die Staatseisenbahnverwaltung selbst in Aussicht stellt.

Die Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung im Dekrete an.

Zu 23. **Altenburg—Langenleuba.**

Zu dem Dekrete Nr. 26 unter VIII Seite 18 heißt es: „Hierbei waren die beiden Hauptzwecke im Auge zu behalten, welchen die Bahn zu dienen bestimmt ist, indem sie eine günstige Verbindung des Meuselwitz-Kösliger Kohlenreviers mit unseren industriereichen westlichen Landesteilen herstellen und gleichzeitig den ungefähr 200 Quadratkilometer großen Teil des altenburgischen Mikreviers, welcher östlich von der Leipzig—Goslar- und nordwestlich von der Glauchau—Benig-Narsdorfer Eisenbahnlinie gelegen ist, in Bezug auf Getreide- und Gemüsebau als einer der fruchtbarsten Landstriche Deutschlands gilt, zur Zeit aber noch jeder Bahnverbindung entbehrt, in tunlichst ausgiebiger Weise erschließen soll.“

Die Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung im Dekrete an.

Zu 24. **Altenburg—Langenleuba.**

Zu dem Dekrete Nr. 26 unter VIII Seite 18 heißt es: „Hierbei waren die beiden Hauptzwecke im Auge zu behalten, welchen die Bahn zu dienen bestimmt ist, indem sie eine günstige Verbindung des Meuselwitz-Kösliger Kohlenreviers mit unseren industriereichen westlichen Landesteilen herstellen und gleichzeitig den ungefähr 200 Quadratkilometer großen Teil des altenburgischen Mikreviers, welcher östlich von der Leipzig—Goslar- und nordwestlich von der Glauchau—Benig-Narsdorfer Eisenbahnlinie gelegen ist, in Bezug auf Getreide- und Gemüsebau als einer der fruchtbarsten Landstriche Deutschlands gilt, zur Zeit aber noch jeder Bahnverbindung entbehrt, in tunlichst ausgiebiger Weise erschließen soll.“

Die Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung im Dekrete an.

Zu 25. **Wylau—Lengsfeld.**

Auch hier sind es die Interessen der Industrie, die zu dieser Bahn geführt haben. Es heißt in dem Dekrete Nr. 32 vom 16. Februar 1898 unter I:

„Die Art des Fabrikbetriebes der vogtländischen Städte Reichenbach und Lengsfeld bedingt vielfache Verkehrsbeziehungen zwischen denselben. Die Spinnereien, Färbereien und Karbonisieranstalten in Lengsfeld und dem benachbarten Grün arbeiten zum großen Teile für die Reichenbacher Fabriken, so daß täglich große Gütermengen zwischen beiden Städten hin und her transportiert werden müssen. Diese zahlreichen Transporte sind zur Zeit auf die Benutzung der Reichenbach—Lengsfelder Staatsstraße angewiesen, welche in der einen Richtung 91 m, in der anderen 76 m verlorene Steigung zu überwinden hat und mehrfach ein Steigungsverhältnis von 1:12 aufweist. Welchen erheblichen Aufwand an Zeit und Geld, namentlich während des Winters, der Transport größerer Lasten unter so wenig günstigen Verhältnissen alljährlich erfordert, bedarf keiner weiteren Ausführung. Auch der Personenverkehr zwischen beiden Städten ist ein lebhafter. Denn abgesehen von demjenigen, welcher die Abwicklung der gegenseitigen Geschäftsbeziehungen mit sich bringt, geben täglich zahlreiche Arbeiter von Lengsfeld und dessen Umgebung nach Reichenbach, wo sie Beschäftigung finden, und sie müssen dabei den 8 Kilometer langen Weg zweimal zurücklegen.“

Zwischen Kuerbach, Falkenstein, Rodewisch, ferner den Steinbrüchen in Rötchenbach und der Brauerei in Blohn einerseits und der Stadt Reichenbach andererseits besteht ebenfalls ein reger Verkehr, welcher wegen der ungünstigen Bahnverbindungen die Straße benützt.

Unter den vorstehend angeordneten Verhältnissen ist die von den Beteiligten lebhaft begehrte Herstellung einer möglichst kurzen Eisenbahnverbindung zwischen Reichenbach und Lengsfeld als ein wirtschaftliches Bedürfnis anzuerkennen und erachtet die Staatsregierung seine Befriedigung für gerechtfertigt.“

Weiter heißt es:

„Zusolge der günstigen Lage der Linie im Göltzhölz ist es angängig, den von ihr berührten zwölf industriellen Etablissements, welche von guten Verkehrswegen abgeschnitten sind, nach Bedarf Zweiggleisanschlüsse unschwer zu beschaffen und wird hier mit der Bahn ein Tal erschlossen, welches vermöge noch unbenutzter Wasserkräfte zur Anlage neuer Fabriken noch günstige Gelegenheit bietet.“ (Seite 3.)

Die Deputationen beider Kammern schließen sich der Begründung im Dekrete an.

Zu 26. **Industriebahn Reichenbach—Ober-Heinsdorf.**

Diese Bahn ist, wie der Name sagt, ausschließlich im Interesse der Industrie gebaut: Es heißt im Dekrete Nr. 32 unter II Seite 6:

„Wenn sich auch die auf Erschließung des Heinsdorfer Tales durch einen Gleisanschluss an das Staatseisenbahnnetz gerichteten Wünsche nicht durch die geplante Bahnverbindung zwischen Reichenbach, Wylau und Lengsfeld befriedigen lassen, so hat doch die Staatsregierung bei Gelegenheit der bezüglichlichen Erörterungen in die wirtschaftlichen Verhältnisse dieses Tales genaueren Einblick und damit die Ueberzeugung gewonnen, daß die Herstellung jenes Anschlusses einem dringenden Bedürfnisse der dortigen Industrie entspricht. Während die im oberen Stadtteile und im Oberreichenbacher Tale gelegenen Fabriken die ankommenden Güter, deren Hauptmenge die Kohlen bilden, von den beiden Reichenbacher Bahnhöfen auf fallenden Straßen abfahren können, müssen die zahlreichen im Stadtteile Anger sowie im unteren Teile des Heinsdorfer Tales gelegenen, sich bis nahe an Oberheinsdorf erstreckenden Fabriken, welche im Jahre 1896 zusammengekommen 35 924 t = 3600 Wagenladungen Güter durch die Eisenbahn empfangen, diese Gütermengen auf zum Teil recht steilen Straßen heranzufahren, wodurch ihnen ganz bedeutende Erschwernisse und Ausgaben entstehen.“

Ähnlich verhält es sich mit dem Versand der fertigen Waren und dem bei den obwaltenden Fabrikationsverhältnissen nicht unerheblichen Gütertausch der Fabriken untereinander. Die dem Heinsdorfer Tale zunächst gelegene Eisenbahnstation ist zwar der untere Bahnhof in Reichenbach, an welchem im Jahre 1896 im Empfang und Versand 58 153 t abgefertigt wurden. Da jedoch die Fabriken des Heinsdorfer Tales in Ermangelung der Zweiggleisverbindung ohnehin Geschirre zu halten genötigt sind, so lassen sie der Frachtersparnis halber ihre Güter zum großen Teil noch am oberen Bahnhofe an- und abfahren, wo der Güterverkehr im Jahre 1896 bis auf rund 201 000 t angewachsen ist und die Stationsanlagen stark belastet.

Die Verkehrserschwernisse, unter welchen die Fabriken des Heinsdorfer Tales zu leiden haben, sind für dieselben besonders empfindlich geworden, seitdem den Fabriken des Oberreichenbacher Tales durch die Reichenbach—Wylauer Staatseisenbahn Gleisanschlüsse ermöglicht worden sind. Aber nicht nur um die erstgenannten Fabriken gegenüber den zuletzt erwähnten gleich günstig zu stellen, sondern vor allem zur Erhaltung ihrer bedrohten Wettbewerbsfähigkeit mit den anderwärts bestehenden Unternehmungen der gleichen Industriezweige ist es nach Ansicht der Staatsregierung geboten, den industriellen Etablissements des Heinsdorfer Tales, welche eine zahlreiche Bevölkerung ernähren, durch Erbauung einer eigens für sie bestimmten und ihren Bedürfnissen angepaßten Industriebahn zu Hilfe zu kommen, womit zugleich die Anlage neuer Fabriken gefördert werden wird, für welche das Tal noch vielen Raum bietet und wegen seiner günstigen Wasserhältnisse besonders geeignet erscheint.“

Diese Industriebahn ist alsdann auch noch bis Oberheinsdorf fortgesetzt worden, nachdem die Aktiengesellschaft „Deutsche Wollentfertigung“ eine umfangreiche Fabrikanlage errichtet hatte.

(s. Dekret Nr. 24 vom 8. Dezember 1899 unter V.)

Die Deputationen der Kammern schließen sich dem Dekrete an.

Die Finanzdeputation B der 2. Kammer Nr. 225 vom 15. April 1898 erwähnt noch besonders:

„Zugegeben kann auch nicht werden, daß die Bahn lediglich im Interesse einiger Fabrikbesitzer sei, die Bahn fördert zwar die Interessen der Industriellen, mit diesen Interessen geht aber in einer Fabrikstadt, wie dies Reichenbach ist, das dortige volkswirtschaftliche und allgemeine Interesse unbedingt Hand in Hand.“

Zu 27. **Frohburg—Kohren.**

Diese Linie ist hauptsächlich zu dem Zwecke vorgelegt worden, um die Stadt Kohren an die Eisenbahn anzuschließen. Sie soll sowohl den landwirtschaftlichen wie den industriellen Interessen der dortigen Gegend dienen.

In dem Dekrete Nr. 32 unter IV heißt es:

„Der Güterverkehr der neuen Bahn ist für den Anfang auf rund 18 000 Tonnen = 1800 Wagenladungen zu schätzen, wovon allein 6000 Tonnen auf das Rittguthaus Sabis und 5000 Tonnen auf einen der Stadt Vorna gehörigen Steinbruch entfallen dürften, welcher gute Kalk- und Mauersteine liefert und mit einem Zweiggleise leicht

angeschlossen werden kann. Hiernächst steht aber zu erwarten, daß die früher bedeutende jetzt aber darniederliegende Lösserindustrie von Kohren durch die Bahn einen neuen Aufschwung nehmen und derselben bald vermehrte Frachten bringen, sowie daß ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs der landwirtschaftlich reichen Gegend, welcher sich seit her in anderen Richtungen bewegt hat, sich bald der neuen Bahn zuwenden und eine Steigerung ihrer Transportmengen herbeiführen wird.“

Die Deputationen beider Kammern schließen sich dem Dekrete an.

Zu 28. **Weißenberg—Radibor.**

In dem Dekrete Nr. 24 vom 13. Dezember 1899 Nr. I heißt es bezüglich dieser Linie:

„Was den auf der neuen Linie zu erwartenden Verkehr betrifft, so wird derselbe — so lange nicht die ganze Strecke von Görlitz—Löbau bis Zeithain ausgebaut ist — sich zunächst nur in engen Grenzen bewegen. Zwar können bei Ritz größere Ton- und Braunkohlenlager aufgeschlossen werden. Für die nächste Zeit werden jedoch mit Ausnahme der von der Margarethen- und Adolfschütte der Bahn zuzuführenden Güter im wesentlichen nur landwirtschaftliche Produkte — vornehmlich Zuckerrüben, Vieh, Fische, Düngemittel — sowie Ölger, Kalk, Ziegel, Ton, Sand und dergleichen zur Verfrachtung gelangen. Der Personenverkehr wird sich zunächst in der Hauptsache auf den Marktverkehr nach Bautzen und Reschowitz beschränken.“

Besondere Rücksicht ist indessen auf die genannten beiden industriellen Etablissements genommen worden, insofern als die Linie an diese beiden Werke möglichst nahe herangelegt worden ist. (S. 4 deselben Dekretes.)

Die Deputationen beider Kammern schließen sich dem Dekrete an.

Im Berichte der Finanzdeputation B der 2. Kammer Nr. 174 vom 12. März 1900 heißt es:

„Eine besondere Frage auf der Strecke zwischen Bautzen und Radibor war die, daß die beiden größten Etablissements der dortigen Gegend, die Adolfschütte, welche im Jahre 1898 in Quos rund 4800 Doppelwagen verfrachtet hat und die Margarethenhütte, die 770 Doppelwagen in Bautzen und Kleinwelka empfangen beziehentlich versendet hat, Anschluss an die neue Bahn erhalten möchten.“

Zu 29. **Bahnhof Eibenstock—Stadt Eibenstock.**

Diese Bahn ist lediglich deshalb vorgelegt worden, um einer Stadt bequemere Transportverhältnisse zu schaffen.

Die Deputationen beider Kammern schließen sich dem Dekrete an.

Zu 30. **Vergiechshölz—Gottkeuba.**

Zu dieser Linie sagt das Dekret Nr. 24 vom 8. Dezember 1899 unter III:

„Die Verkehrsverhältnisse der Stadt Gottkeuba haben sich seit dem Jahre 1895 sowohl in Ansehung des Wagenladungs- als auch des Stückgutverkehrs wesentlich gehoben; namentlich hat die Industrie dieser Stadt und ihrer Umgebung in den letzten Jahren einen derartigen Aufschwung genommen, daß eine weitere Verkehrssteigerung erwartet werden darf.“

Die Deputationen beider Kammern schließen sich dem Dekrete an.

Zu 31. **Siebenbrunn—Markneukirchen.**

Diese Linie soll im wesentlichen dazu dienen, die Stadt Markneukirchen und deren Hinterland näher an das Staatseisenbahnnetz zu bringen. Markneukirchen und dessen Umgebung betreibt fast ausschließlich Musikinstrumentenfabrikation.

„Diese Industrie bringt,“ wie es in dem Dekrete Nr. 24 unter IV heißt, „einen lebhaften Stückgutverkehr mit sich, während im übrigen der Verkehr des Bahnhofes Markneukirchen — der sich im Jahre 1898 zusammen auf 42 432 t, darunter 6377 t Stückgut, belief — im wesentlichen durch die Versorgung der Bewohner vorstehender Ortschaften mit Kohlen und Nahrungsmitteln, sowie mit Baumaterialien und durch die Transportbedürfnisse einzelner neuerer industrieller Etablissements (1 Maschinenfabrik, 1 Wappenfabrik) bedingt ist. Der Personenverkehr bezifferte sich auf 155 568 Reisende.“

Diesem Verkehr nun soll die angestrebte Zweigbahn näher an die Stadt bringen und damit den Warentransport verbilligen, den Personenverkehr aber durch Abkürzung der Reisedauer und größere Bequemlichkeit fördern, wovon eine Stärkung der im Orte angelegenen Industrie sowie die Einführung neuer Industriezweige erhofft wird.

In Würdigung der dargelegten Verhältnisse hat die Ständerversammlung die Besuche um Herstellung dieser Zweigbahn der Regierung wiederholt zur Erwägung gegeben.“

Die Deputationen beider Kammern schließen sich dem Dekrete an.

Zu 32. **Thum—Weinersdorf.**

Dekret 24 unter VI sagt:

„Die industriellen Ortschaften Jahnsbach, Kuerbach i. G., Gormersdorf und Gornsdorf, welche zwischen der Wilschthalbahn und der Linie Chemnitz—Aue—Adorf liegen, entbehren bis jetzt des unmittelbaren Bahnanschlusses, welcher für die große Anzahl gewerblicher Anlagen bei den schwierigen Begebenheiten in der gebirgigen Gegend von hoher Bedeutung ist. Da es nun zugleich für die Städte

Chrenfriedersdorf und Thum ein dringendes Bedürfnis ist, anstatt des langen Bahnweges über Bilschthal—Höha einen möglichst direkten Bahnweg nach Chemnitz als dem Mittelpunkt ihrer geschäftlichen Beziehungen zu erhalten, und dieser Zweck durch eine Verbindung von Thum mit der Chemnitz—Aue—Adorfer Eisenbahn über die eingangs genannten Orte erreicht werden kann, so hat die Regierung für die Herstellung einer solchen Bahnverbindung generelle Vorarbeiten ausführen lassen."

Die Deputationen beider Kammern schließen sich dem Dekrete an.

Zu 33. Reibitzsch—Kroptowitz.

Diese Güterbahn ist gleichmäßig den Interessen der Landwirtschaft und der Industrie zu dienen bestimmt. Es heißt in der Begründung im Dekrete 39 vom 26. März 1900 unter I:

"Es schien gerechtfertigt, dem Bedürfnisse der Landwirtschaft sowie einiger industrieller Anlagen durch den Bau einer zunächst nur für Güterverkehr bestimmten Zweigbahn von Reibitzsch etwa bis Kroptowitz entgegenzukommen, nachdem die Beteiligten nicht unerhebliche Opfer für das Zustandekommen eines solchen Projektes in Aussicht gestellt hatten.

Die Landstrecken südlich von Reibitzsch eignen sich, wie die ganze Umgebung von Mägeln bei Oschag, in besonderer Weise zum Bau von Zuckerrüben, die in den nahe gelegenen großen Zuckerrüben- und Oschag nützlich bringend verarbeitet werden. Schon jetzt ist der Rübenbau in den Fluren von Kemnitz, Börtewitz, Kroptowitz usw. ein recht erheblicher und es steht mit Sicherheit zu erwarten, daß die Transport-Erleichterung, wie sie mit Anlage einer Bahn von Kroptowitz bis Reibitzsch für diese Ortlichkeiten eintreten würde, eine ansehnliche Steigerung des dortigen Zuckerrübenbaues hervorrufen würde. Daneben aber befinden sich in der in Rede stehenden Gegend mächtige Tonlager. Zwei Kaolinflämmereien in Kemnitz, sowie eine weitere bei Börtewitz versenden schon jetzt bedeutende Massen von Kaolin auf den Stationen Reibitzsch und Mägeln, Transporte, welche bei Ausführung einer Bahnverbindung zwischen den Kaolinflämmereien und Reibitzsch sicher einen noch größeren Umfang gewinnen werden."

Die Deputationen beider Kammern schließen sich dem Dekrete an.

Zu 34. Bühlau—Dürrröhrsdorf.

Diese Bahn verfolgt einerseits den Zweck, dem dichtbevölkerten Hochplateau oberhalb Koschwitz und des Weißen Hirsches bequemere Transportmöglichkeiten für den Güterverkehr zu schaffen, andererseits den Landstreifen zwischen Dürrröhrsdorf und Bühlau aufzuschließen.

Die Deputationen beider Kammern schließen sich dem Dekrete an.

Zu 35. Wilsdruff—Gadewitz.

Diese viel angefeindete Bahn sollte sowohl den Interessen der Landwirtschaft als den der Industrie dienen. Es heißt in dem Dekrete Nr. 39 unter III, Seite 11:

"Es galt, die Bahn so zu führen, daß sie zur Erleichterung und Hebung des Personenverkehrs der von ihr berührten, durch das unebene Gelände schwer zugänglichen, etwa 120 Ortlichkeiten nach Möglichkeit beitrage, daß sie einer möglichst großen Zahl landwirtschaftlicher Betriebe gute Zu- und Abfuhrverhältnisse schaffe, daß sie der sich rasch entwickelnden Industrie Wilsdruffs, der großen Chamottefabrik in Taubenheim, den beiden Kobischützer Papierfabriken, den ausgedehnten Böhmer Lösswerken, den vorzüglichen Pflastersteine liefernden Steinbrüchen bei Wahnitz, den Mühlen daselbst u. a. m. je nach Bedürfnis Zweiggleisanlagen und Lade- und Abfuhrstellen nach den eingangs genannten bereits bestehenden Hauptbahnen und nach den Schmalspurbahnen in Wilsdruff und in Gadewitz verschaffe."

Daß auch bei dieser Bahn besondere Rücksicht auf die Industrie genommen wurde, geht aus folgender Ausführung in dem Dekrete hervor:

Es hat sich ergeben, daß bei der Wahl einer Vollspurbahn den industriellen Etablissements nicht hätte geholfen werden können: Während sich bis zum Orte Illendorf (9 Kilometer vom Bahnhof Wilsdruff) bei dem dort ebenen Terrain technische Schwierigkeiten nicht herausstellten, zeigte die Weiterführung von Illendorf bis Miltitz, daß die große Fabrik in Taubenheim und die im Tal der kleinen Triebisch gelegenen Mühlen keinen Zweiggleisanschluss und auch keine günstig gelegene Haltestelle erhalten könnten, daß für die beiden Papierfabriken in Kobischütz ebenfalls nicht der erhoffte Gleisanschluss und für Kobischütz selbst nur bei Einbau

eines 220 Meter langen Tunnels eine wenig vorteilhaft gelegene Haltestelle angelegt werden könnte." (Seite 12.)

"Ferner würden die Steinbrüche in Wahnitz sowie die große Mühle daselbst ohne Gleisanschlüsse oder bequeme gelegene Verladestellen bleiben müssen, weil die Bahn dort die hoch gelegene Eisenbahn Rössen—Niesla ersteigen müßte und demnach im Tale nicht fortgeführt werden könnte." (Seite 13.)

"Was die zu erwartende Rentabilität der neuen Linie betrifft, so ist zunächst festzustellen, daß für deren Bau in der Hauptsache nur Erwägungen allgemein-volkswirtschaftlicher Natur maßgebend sind, daß also der rein finanzielle Standpunkt erst in zweiter Linie in Betracht kommt. Immerhin wird man der Linie Wilsdruff—Gadewitz, welche eine ganze Reihe verschiedenwertiger Stationen einer Anzahl Haupt- und Nebenbahnen, rein landwirtschaftliche und rein industrielle Gebiete mit einander in unmittelbare Verbindung bringt, die Aussicht auf eine sich allmählich günstig gestaltende Verkehrsentwicklung nicht abschreiben können." (Seite 19.)

Die Deputationen beider Kammern schließen sich dem Dekrete an.

Zu 36. Güterbahn Copitz—Herrenleithe.

Hierzu sagt das Dekret Nr. 24 vom 31. Dezember 1901 unter II:

"Die Steinbruchbetriebe in dem nordöstlich von Copitz beginnenden, sich nach dem Dorfe Behlen hinziehenden, in seinem unteren Teile „Alte Post“, im übrigen aber „Herrenleithe“ genannten Grunde leiden bei ihrer Entfernung von den nächsten Eisenbahnstationen Röhmen und Birna und von dem Elbstrom unter sehr ungünstigen Abfuhrverhältnissen, die den Absatz außerordentlich erschweren und eine größere Ausdehnung der Steingewinnung unmöglich machen."

"Es leuchtet ein, daß die Anlage einer Schienenverbindung, welche ausgehend von der Ramenz—Birnaer Staatsbahn durch den Grund geführt würde, zu einer außerordentlichen Belebung der dort im Gange befindlichen Steinbruchbetriebe und auch zur Inbetriebnahme der zahlreichen und ausgiebigen, zur Zeit noch nicht im Abbau begriffenen oder einstweilen außer Betrieb gesetzten Brüche und damit zu Schaffung vermehrter Arbeitsgelegenheit für die dortige Gegend führen müßte." (Seiten 8 und 9.)

Die Deputationen beider Kammern schließen sich dem Dekrete an.

Zu 37. Königswalde—Annaberg.

Hierzu sagt das Dekret Nr. 32 vom 12. März 1902 A:

"Die Stadt Annaberg nimmt als Hauptort für die Herstellung und Verwendung von Posamenten unter den gewerbetreibenden Städten Sachsens eine beachtliche Stellung ein. In neuerer Zeit hat die dortige Industrie, welche zum allergrößten Teile als Hausindustrie betrieben wird, in besonderer Weise über den außersächsischen Wettbewerb zu klagen; insbesondere kommen als Konkurrenten die Städte Barmen und Elberfeld in Betracht, in denen sowohl Befehlsartikel fabrikmäßig erzeugt, als auch Halbfabrikate der Posamentenbranche bereitet werden.

Um ihre Stellung zu behaupten und dazu die Vorteile sich zu verschaffen, welche aus der Herstellung von Halbfabrikaten am Orte der weiteren Bearbeitung durch Erspargung des Zwischentransports sich ergeben, strebt die Stadt Annaberg danach, baldmöglichst auch die Fabrikindustrie in weiterem Umfange als bisher einzuführen, sowie Anlagen zur Vereitlung einschlagender Halbfabrikate bei sich heimisch zu machen.

Diesem Vorhaben bereiten aber die jetzigen Verhältnisse bezüglich der Bahnverbindung Schwierigkeiten. Der Bahnhof Annaberg (537 m über N. N.) liegt nämlich im Tale der Sehma am Fuße des steilen Berges, auf welchem die Stadt sich aufbaut, 65 m tiefer als der Marktplatz (Rathaus 602 m über N. N.) und 100 m tiefer als der höchste Teil der Stadt. Auch ist das Tal sehr eng, so daß daselbst Platz zu neuen Fabrikanlagen nicht vorhanden ist. Für solche würde dagegen das ziemlich ebene Hochplateau im Nordosten der Stadt, nach dem Böhlsberge zu, sehr geeignet sein, wenn nicht die Zufuhr von Gütern, insbesondere von Kohlen, des beträchtlichen Höhenunterschiedes halber zu schwierig und zu kostspielig wäre, um eine gedeihliche Ansiedelung von Fabriken zuzulassen.

Die weitere bauliche und industrielle Entwicklung Annabergs ist daher zum Teil von der Beseitigung dieses auch für den Bezug der hausbrandkohligen Uebelstandes abhängig. In Erkenntnis dessen richten sich schon seit längeren Jahren lebhafteste Wünsche auf die Erbauung einer Eisenbahn von dem an der Linie Weipert—Annaberg gelegenen Haltepunkte Königswalde nach der oberen Stadt Annaberg, durch welche der Bahnweg für böhmische Braunkohlen gegenüber

der jetzigen Strecke um reichlich 7 Kilometer abgekürzt und außerdem vermieden werden würde, daß die Güter von Königswalde nach dem 165 m tiefer liegenden jetzigen Bahnhof Annaberg zu Tal fahren, um alsdann auf steiler Straße mit Geschirr wieder in die Stadt hinauf transportiert zu werden."

Die Deputationen beider Kammern schließen sich dem Dekrete an.

Zu 38. Industriebahn Grimmitzsch—Schweinsburg.

Diese Zweigbahn soll in der Hauptsache der Industrie in Grimmitzsch und Schweinsburg samt Umgebung dienen.

Die Deputationen der Kammern haben auch in diesem Falle sich der Regierungsbegründung angeschlossen.

Die konservative Partei hatte in dem hier in Rede stehenden Zeitraume die unbestrittene Mehrheit in der 2. Kammer. Ohne deren Willen und Zustimmung konnten Bewilligungen der Kammer nicht erfolgen.

Es sind nun nach den obigen artenmäßigen Darstellungen für Bahnneubauten in Sachsen von der 2. Kammer — die Zustimmung der 1. Kammer ist in allen Fällen ausgesprochen worden — bewilligt worden 84 317 000 M. Davon waren bestimmt

75 169 000 M

für solche Linien, die in erster Reihe der Industrie und den Städten zugute kommen sollten und nur

9 148 000 M,

bei deren Bewilligung zunächst landwirtschaftliche, daneben aber auch, wie aus den Darlegungen zu Nr. 16 und 35 mit voller Deutlichkeit hervorgeht, Interessen der Industrie und der Städte in Betracht kamen.

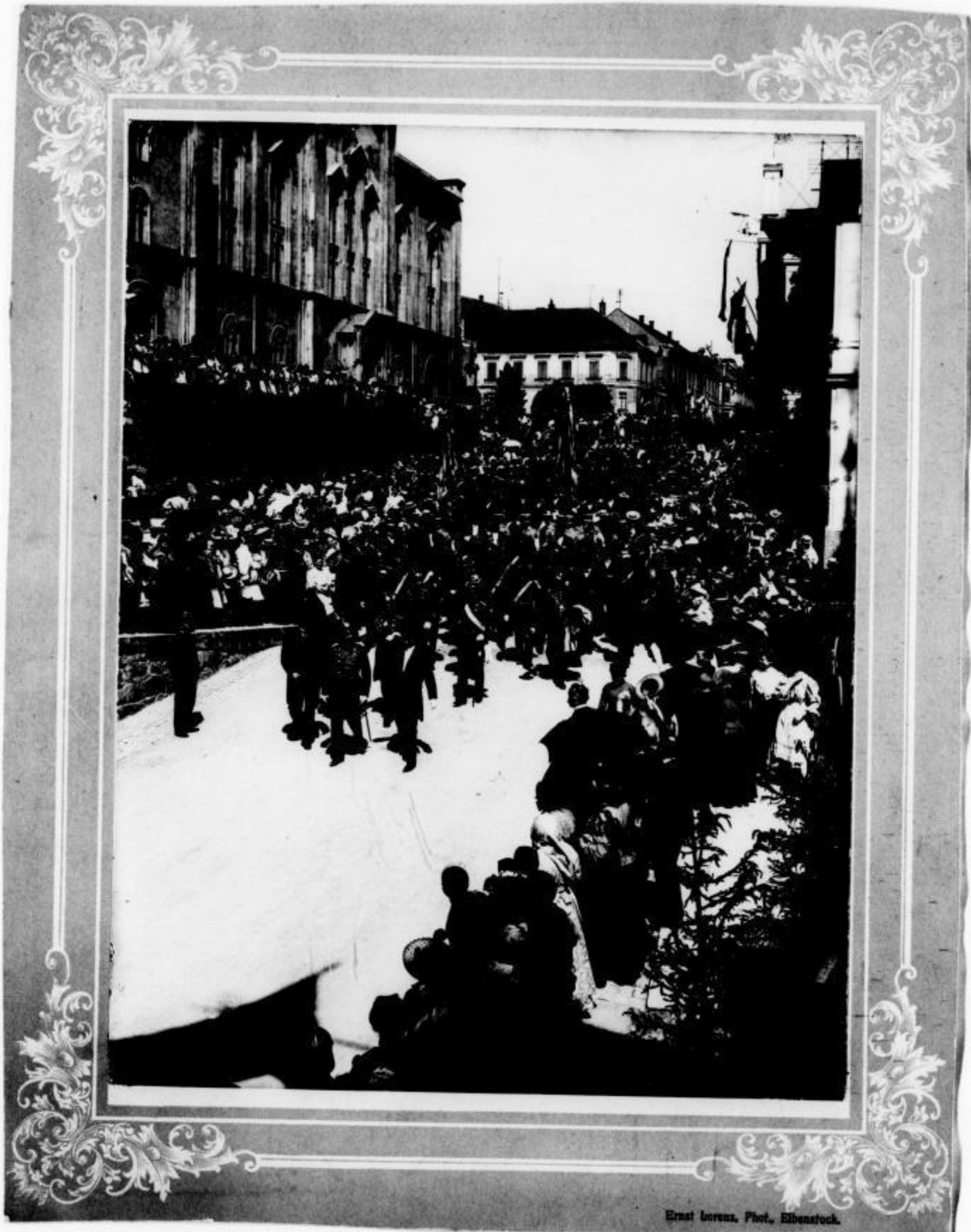
Erwägt man ferner, daß von den neu erbauten Bahnen nur die Linien Birna—Dohna—Großcotta, Waldheim—Kriebetal und Weicha—Seelingstädt eine befriedigende Verzinsung des Anlagekapitals ergeben, während andere, z. B. Reichenbach—Mylau in den Jahren 1898—1901 das Anlagekapital nur mit 0,7, 0,8, 0,6 und 0,4 Prozent, ungenügend verzinsten, ja der größte Teil derselben Betriebszuschüsse erforderte, so wird jeder Unbefangene erkennen müssen, daß seitens der Mehrheit der 2. Kammer für die Industrie geleistet worden ist, was nach Lage der Sache geleistet werden konnte.

Wir wollen nur noch kurz darauf hinweisen, welche weiteren enormen Mittel von den Kammern, also auch von der konservativen Mehrheit der 2. Kammer, für die Umbauten der Bahnhöfe in Dresden mehr als 60 Mill. M., des Bahnhofs in Chemnitz etwa 20 Mill. M. und der Bahnhöfe in Leipzig ca. 52 Mill. M., die doch in der Hauptsache im Interesse der Städte wie der Industrie ausgeführt wurden, bewilligt worden sind.

Bei dieser Sachlage muß es sicher bestreulich erscheinen, wenn gewisse Organe, wir erinnern nur an verschiedene Artikel der Dresdner Zeitung, der Chemnitzer Allgemeinen Zeitung und des Organes des Bundes der Industriellen, nicht aufhören, davon zu phantasieren, daß alles für die Landwirtschaft, für die Industrie aber nichts geschehe. Diese Preßstimmen müssen, wenn sie nicht die Tatsachen geradezu auf den Kopf stellen wollen, die letzten Jahrzehnte in Sagen der Welt nicht zu bringen vermögen. Die Herren wissen aber sehr wohl, wie die Verhältnisse wirklich liegen; sie müssen es auch wissen, insbesondere die Chemnitzer Allg. Stg., die aus unmittelbarer Nähe hat sehen können, was in und um Chemnitz im Interesse der Industrie geschehen und für die Industrie geleistet worden. Für nicht weniger als 16 627 000 M. sind Bahnen in der Umgegend von Chemnitz gebaut worden. Dazu kommen noch etwa 25 Mill. für die Umbauten des dortigen Bahnhofs.

Eine gewisse Presse führt immer das Wort von der Liebesgabe gegenüber der Landwirtschaft bei der Spiritussteuer im Munde. Wenn man die geringe Verzinsung des Anlagekapitals für eine Anzahl Industriebahnen und den Umstand in Betracht zieht, daß eine weitere Anzahl von solchen noch Betriebszuschüsse erfordert, so könnte man vielleicht mit größerem Rechte behaupten, daß der Industrie Vorteile auf Kosten der Steuerzahler zugewendet werden. Wir wollen eine solche Schlussfolgerung allerdings nicht ziehen. Wir sind der Anschauung, daß auch solche Bahnen im Interesse des ganzen Landes gebaut worden sind und daß die Aufwendungen hierfür auch der Allgemeinheit zugute kommen.

Aber das glauben wir mit voller Deutlichkeit nachgewiesen zu haben, daß der gegen die konservative Mehrheit der 2. Kammer erhobene Vorwurf, daß sie nur für agrarische Interessen zu haben und industrieindisch sei, aller und jeder Begründung entbehrt, und wenn er erhoben wird, nur auf Unkenntnis oder tendenziöse Nachrede zurückzuführen ist.



Ernst Lorenz, Phot., Elbenstock.

viertel
des
u. der
blasen
unferr

Ed

Wie
Wenn
Wo b
Ein n
Wir l
Auf d
Ein Ju
Ein S
Berjur
Im en

wovon
15. Ju
6 Mar

steuer
richten
1868,
die in
schrift

Steuer

stattfin
Steuer

wird, i
reich
Es kam
deutsche
vertrag
Tagen

folgende
betracht
friedlich
beziehun
und da
achtet
Flotte
des deu
lebhaft
vereins,
wünsche
Geltung

Trot
27. De
ment
Witbo
Kleinbo

Kaiser
Rechnu
Nachmi
Ministe
zum
bleiben
Stattha
zum
Dr. Kle
des Ri
seinen
Ministe

Olde
ber im
Kamera
Gefallen
Bürger
Neuer
Oris
hätte
Kirche
Ich hat
wie im
dächtni
diesen