

Wochenblatt für Wilsdruff

Charandt, Nossen, Siebenlehn und die Umgegenden.

Amtsblatt

für die Kgl. Amtshauptmannschaft Meissen, für das Kgl. Amtsgericht und den Stadtrat zu Wilsdruff, sowie für das Kgl. Forstrentamt zu Charandt.

Localblatt für Wilsdruff.

Alttanneberg, Birkenhain, Blankenstein, Brannsdorf, Burghardtswalde, Großsch, Grumbach, Gruns bei Rohorn, Helbigsdorf, Herzogswalde mit Laubberg, Hühndorf, Kautsch, Kesselsdorf, Kleinschönberg, Klipphausen, Lampersdorf, Lindbach, Losen, Rohorn, Müllig-Rothsch, Ranzig, Reufkirchen, Reutanneberg, Niederwartha, Oberbernsdorf, Bohrsdorf, Röhrsdorf bei Wilsdruff, Rothsch, Rothschönberg mit Berne, Sacksdorf, Schmiedewalde, Sora, Steinbach bei Kesselsdorf, Steinbach bei Rohorn, Seeligstadt, Spechtshausen, Taubenheim, Unterkorsdorf, Weistropf, Wildberg.

Erscheint wöchentlich dreimal und zwar Dienstags, Donnerstags und Sonnabends.

Preis pro Nummer 6 Pf. — Telegramm-Adresse: Amtsblatt Wilsdruff.

Insertate werden Montags, Mittwochs und Freitags bis spätestens 12 Uhr angenommen.

Bezugspreis vierteljährlich 1 Mk. 30 Pf., durch die Post bezogen 1 Mk. 54 Pf.

Druck und Verlag von Friedrich & Thomas, Wilsdruff. Für die Redaktion verantwortlich: Hugo Friedrich, für den Inseratenteil: Curt Thomas, beide in Wilsdruff.

Insertionspreis 15 Pf. pro viergespaltene Korpuszeile.

No. 39.

Sonnabend, den 31. März 1906.

65. Jahrg.

Vom 2. bis mit 11. und vom 18. bis mit 28. April a. c. sollen die Schornsteine im hiesigen Stadtbezirke der Brandkataster-Nr. nach genehmigt werden.

Wilsdruff, am 30. März 1906.

Der Bürgermeister.
Kahlenberger.

Bekanntmachung.

Mit Genehmigung der Königl. Amtshauptmannschaft Meissen wird der von **Unkersdorf nach Kötzsch und Bennrich** führende Kommunikationsweg von **Montag, den 2. bis Sonnabend, den 7. April** wegen Massenschnitt gesperrt. Der Verkehr wird über **Steinbach** verwiesen.
Unkersdorf. **Irmer, Gem.-Vorst.**

Die Bahnlinie Wilsdruff-Gadewitz-Döbeln in der Zweiten Kammer.

Die zweite Kammer nahm gestern den schriftlichen Bericht der Finanzdeputation B über das königliche Dekret Nr. 20 unter C vom 13. Dezember 1905, betreffend die Herstellung einer schmalspurigen Nebenbahn (Löhneff-Gadewitz-Döbeln) (Titel 112 des außerordentlichen Staatshaushaltsetats für 1900/01), sowie über acht hierauf bezügliche Petitionen in Schlagberatung und genehmigte, wie bereits durch Extrablatt gemeldet, den Bau der Linie in namentlicher Abstimmung mit 57 gegen 13 Stimmen. Aus den Beratungen haben wir folgendes hervor:

Abg. Knobloch-Hadeberg referiert für die Deputation und beantragt, daß die schmalspurige Nebenbahn Wilsdruff-Döbeln, für deren Bau unter Titel 112 des außerordentlichen Staatshaushaltsetats für die Finanzperiode 1900/01 bereits 248000 Mk. als erste Rate bewilligt worden sind, über Garfobach-Meissen-Triebischtal-Kommawitz-Beicha-Rochau-Simselwitz-Gärtig geführt werden, was den Antrag unter 2 des Dekrets Nr. 20 unter C als erledigt zu erklären, da Gewissheit darüber besteht, daß durch die inzwischen mit den Beteiligten abgeschlossenen Verträge der Arealerwerb für die Linie zwischen Wilsdruff und Gärtig samt allen Nebenanlagen hergestellt durchzuführen ist, daß der Staatsschatz weniger als die Hälfte des im Kostenanschlag hierfür ausgeworfenen Betrages aufzuwenden hat, und die Petitionen des Oswald Weglich in Oberanschieß und Senoffen um Führung der Linie von Rochau über Steinbach-Oberanschieß-Schadewitz nach Gärtig, des Arthur Ritter in Klein-Mockitz und Senoffen und Emil Hest in Nossen und Senoffen um Führung der Linie auf sich beruhen zu lassen, sowie die übrigen eingegangenen Petitionen als durch die Beschlußfassung erledigt zu erklären.

Der Deputationsreferent verliest eine Erklärung, in welcher er die gegen das Projekt geltend gemachte Kritik zurückweist, die Bahn als eine große Wohltat für die dort lebende Bevölkerung bezeichnet, betont, daß noch keine Bahnausführung so tendenziös in der Presse behandelt worden ist, wie die vorliegende, und anerkennt, daß das Projekt in jeder Weise berechtigt ist.

Abg. Steiger-Deutewitz (kons.) dankt namens der Interessenten für die Sachlichkeit und Unparteilichkeit, welche die Deputation der Vorlage hat zu teil werden lassen. Es seien Bahnen genehmigt worden, die nicht mehr Berechnung haben, als die zur Verhandlung stehende. Besonders wolle er, daß die Adjazenten beträchtliche Beiträge zu der Bahn leisten. Das möchte auch die Deputation des Projekts beachten. Bedauerlich sei es, daß über den beteiligten Landwirten Gaderhag bei dem Projekt das Wort "Gade gut, alles gut" sich recht stark bewahrheiten möge. Die Regierung möge die Bahn recht bald bauen.

Abg. Schulze-Dresden (natl. lib.): Er habe in dieser Frage seit vielen Jahren Bedenken verschiedenster Art geäußert. Gleichviel, ob man heute für oder gegen die Bahn stimmt, werde man anerkennen müssen, daß die Opposition gut war, denn ohne sie wäre die frühere Tracé genehmigt worden und die Städte hätten keinen Anschluß gehabt. Außerdem seien die Fünfen von sieben Millionen Mark gespart worden. Insofern sei es gut gewesen, daß die Bahn nicht so ohne weiteres gebaut worden ist. Das

danke man auch noch der Gründlichkeit, mit der die Frage vom Finanzministerium geprüft wurde. Bei der Vorbereitung des Projekts habe er erklärt, daß er nur dann für Errichtung der Bahn stimmen könne, wenn Material beigebracht werden würde, um ihn in seiner Meinung umzustimmen. Heute müsse er erklären, daß nur ein kleiner Teil der seinerzeit von ihm aufgeworfenen Fragen eine zufriedenstellende Antwort erfahren habe und er sei deshalb auch heute nicht in der Lage, für das Bahnprojekt zu stimmen. Es handle sich im vorliegenden Fall um den ansehnlichen Betrag von 7 Millionen Mark und er könne deshalb nicht umhin, heute nochmals auf die von ihm früher gestellten Fragen zurückzukommen. Man habe einen Vergleich ziehen wollen zwischen der projektierten Bahn und der Bahn Mügeln-Döbeln. Er möchte zunächst darauf hinweisen, daß die Mügeln-Döbelner Bahn mit viel günstigeren Terrainverhältnissen zu rechnen habe. Auch das Anliehungsgebiet der vorerwähnten Bahn sei ein viel größeres, als das der projektierten. Ein weiterer Punkt sei die Frage, wie teuer die Bahn dem Staat zu stehen kommt. Die Rentabilität sei nunmehr berechnet worden und habe ergeben, daß die Bahn nach 20 Jahren Betriebszeit vielleicht eine Verzinsung von 1,62% ergeben könnte. Aus zuverlässiger Quelle habe er gehört, daß eine neue Berechnungsart für Normalparabaden aufgestellt worden sei und es sei ein Glück, daß die Berechnungsart gerade in der kritischen Zeit aufgestellt worden ist, da nach ihr schlüssig die Betriebsausgaben mit 50% höher eingerechnet werden sollen. Er sei nicht in der Lage, nachzurechnen, ob das Verhältnis ein richtiges sei. Weiter habe er gefragt, ob die durch den Bahnbau interessierten Grundbesitzer auf alle Entschädigungsansprüche verzichtet haben bezüglich des Arealerwerbs von unterirdischen Schächern. Ueber diese Frage sei im Bericht gar nichts erwähnt worden. Nunmehr habe er aber ziemlich vollständig Gewissheit darüber erlangt, und zwar gehe diese dahin, daß der Staat die Ansprüche der in Frage kommenden Besitzer auf das Hinterbüchse geschätzt hat. Er habe es für eine Pflicht der Vorsicht gehalten, danach zu fragen. Weiter habe er die Frage über die Benutzung der Bahn für Nebentransporte aufgeworfen. Der Nebentransport falle gerade in eine Zeit, in welcher auch die anderen Bahnlinien voll beschäftigt sind und man werde daher einen großen Wagenpark nötig haben, den man während der übrigen Zeit des Jahres nicht verwenden könne, da der Nebentransport nur in der Zeit zwischen September und November fällt. In dem Deputationsbericht sei gesagt, die Behauptung, die Zuckerpresse seien zurückgegangen, sei nicht richtig. Aber die Deputation müsse zugeben, daß die Zuckerpresse jetzt sehr zurückgegangen sind. Könner veranschaulicht sodann an der Hand von Zählmaterial den Rückgang der Preise für Rohrzucker. Er vermute, daß der Arealerwerb in der dortigen Gegend zurückgehen werde, weil die aufzuwendenden Kosten zu hoch sind. Weiterhin habe er seinerzeit angefragt, auf wie viele Jahre die in der dortigen Gegend liegenden Kaonlager noch abbaubar seien, wenn infolge der Bahneröffnung etwa das doppelte Quantum der jetzigen Fördermenge nötig ist. Auch diese Frage sei eine sehr berechtigte, und die von der Regierung hierauf erteilte Antwort habe ihn befriedigt. Weiter habe er die Frage aufgeworfen, ob bei Berechnung der Rentabilität berücksichtigt worden ist, daß Landwirte im Winter die Frachten nicht per Bahn befördern, sondern per Achse, um die Pferde zu bewegen. Diese berechtigte Frage sei nicht beantwortet worden. Die Antwort, daß den Nachbarbahnen durch

Erbauung der Bahn nur 12000 Mk. Frachtverlust entstehen wird, beruhige ihn. 200 m verlorenes Gefälle und die Steigerungsverhältnisse bei der Bahn würden den Betrieb sehr teuer gestalten. Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen habe sich gutachtlich gegen die Bahn ausgesprochen, was er aus einer erregten Antwort des Finanzministers auf seine Anfrage annehmen könne. Wenn im Bericht gesagt werde, daß es sich bei der Bahn um ein interessiertes Stück Land von 50 km Länge und um 10 km Breite handelt, so treffe das nicht zu. Auch bezüglich der Schilderung der Interessen der Industrie an der Bahn sei man zu weit gegangen und habe sogar die Zuckerraffinerie Döbeln als an der Bahn interessiert hingestellt. Zu begrüßen sei es, daß die Regierung festgeblieben ist in bezug auf die Beitragsleistung der Interessenten, die 50% des Arealerwerbes, 10% des Bahnbauausbetrags. Es seien Veruche gemacht worden, die Beitragsleistung herabzusetzen. Das zu vermeiden, sei mit ein Verdienst der Opposition. Große Bedenken hätten in ihm die aus landwirtschaftlichen eingegangenen Petitionen gegen die Bahn erweckt. Solche Petitionen seien ein einzig dastehendes Ereignis in diesem Hause. Weiter kritisiert Redner verschiedene geschäftliche Dinge und schließt mit der Resolution, daß der Deputationsantrag sicher eine Mehrheit finden wird. Er werde aber niemals mit seinen Bedenken gegen die Rentabilität der Bahn zurückhalten. Die Deputation habe erdriert, wie die Bahn gebaut werden soll und welche Einzelheiten zu berücksichtigen sind, nicht aber die Hauptfrage, ob die Bahn so dringend notwendig ist, daß sie alle anderen zurückgestellten Bedürfnisse übersteigt. Diese Hauptfrage verneine er ganz entschieden angesichts der Finanzlage des Staates. Es gebe andere dringendere Bedürfnisse, die in rücksicht auf die Finanzlage des Landes zurückgestellt worden sind. Er erinnere nur an die ungenügende Zahl der Richter. Die Schaffung arbeitsfreudiger und nicht übermüdeten Richter sei eher zu erfüllen, als eine Bahn Wilsdruff-Gadewitz-Döbeln zu bauen ist. (Bravo links.)

Abg. Behrens-Dresden (kons.) erklärt, nicht für die Bahn stimmen zu können, weil die Finanzlage des Landes nicht so hohe Zuschüsse gestatte, wie sie notwendig sind bei Ausführung der Bahn. Es seien notwendige und dringende Bedürfnisse angesichts unserer Finanzlage zurückgestellt worden, so daß es nicht richtig ist, die Bahn zu bewilligen. Es sei an sich schwer für einen denkenden Finanzlage mahne zur größten Vorsicht, um so mehr, als es im Lande genug unrentable Bahnen gibt. Die Dringlichkeit der Bahn sei heute noch nicht genügend nachgewiesen.

Abg. Schick-Frankenberg (nat. lib.) spricht nicht namens seiner Fraktion, stimmt dem Abg. Behrens zu und hält zunächst die Erfüllung wichtigerer Bedürfnisse, wie die Erhöhung der Beamtengelder, für notwendig. Die Verzinsung der fraglichen Bahn sei mit Null eingestellt. Er könne also der Forderung nicht zustimmen.

Abg. Günther-Flauen (reil. Volksp.) hebt hervor, daß seine Bedenken gegen das Projekt eher zu als angenommen haben, obwohl er nicht auf die Rentabilität einer Bahn allein das maßgebende Gewicht legt. Im weiteren spricht Redner ausführlich gegen die Vorlage. Wenn die Finanzen des Landes so lägen, daß man es verantworten könnte, würde sich schließlich über die Bewilligung der Bahn sprechen lassen. Aber man habe erst die Löhne der Arbeiter in Staatsbetrieben zu erhöhen, ehe man die Bewilligung der Bahn vor dem Lande verantworten kann.