

angestellt worden sind, ist diese Linie ohne wesentliche Steigungen auf sehr bedeutende Strecken, im Verhältniß von 1:60, 67, 70 und 80, nicht ausführbar. Die Annahme dieser Linie wird uns also auf alle Zeiten dazu verurtheilen, die ganze Linie von Herlasgrün bis nach Eger hin nur mit ganz kleinen Zügen befahren zu können. Wir würden auf derselben für Lasten, die wir über Plauen mit einer Locomotive führen, jedenfalls zwei bis drei Locomotiven bedürfen und dadurch die Kosten des Betriebs außerordentlich steigern. Gerade die Betriebskosten sind es aber, die auf einer Bahn die Rentabilität untergraben. Es ist eher möglich, bei einem größeren Anlagecapital eine Rentabilität zu erhalten, als bei großen Betriebskosten. Durch die sich tagtäglich wiederholenden höheren Kosten des Betriebs vermindern sich die Reinerträge so, daß am Ende zur Verzinsung des Anlagecapital's Nichts übrig bleibt. Es ist das auch deshalb von Wichtigkeit, weil dann andere concurrende Bahnen, wenn sie auch etwas länger sind, es in der Hand haben, durch Ermäßigung ihrer Preise eine Concurrenz zu machen, der man hier nicht nachkommen kann. Mir scheint also, die Sache liegt so und ich glaube, es wird die geehrte Kammer mir darin beistimmen: wir haben zwei verschiedene Rücksichten zu nehmen! Wäre es möglich, diesen beiden Rücksichten zugleich zu genügen, dann würden wir gewiß Alles thun müssen, um dies zu erreichen. Allein der Ansicht der Regierung nach sind sie nicht zu vereinigen; man muß die eine oder die andere voranstellen. Die Deputation hat den Wunsch ausgesprochen, daß die Sache noch einmal ermittelt werden möchte und einige mit den Localitäten bekannte Mitglieder der Deputation haben sogar specielle Richtungen bezeichnet, in denen noch einmal zu vermessen sein möchte. Es ist nun auch diesen Wünschen entsprochen worden, soweit dies thunlich war. Der Techniker des Ministeriums ist selbst dort gewesen und hat die Hauptpunkte selbst aufgenommen. Es sind in diesem Augenblicke noch Techniker dort, die noch einmal specielle Vermessungen vornehmen. Es hat sich aber dabei schon jetzt mit ziemlicher Gewißheit, ich möchte fast sagen, mit voller Gewißheit herausgestellt, daß es zwar möglich sein werde, eine Linie herauszufinden, die einen Theil der oben angedeuteten Schwierigkeiten vermeiden könnte, aber bei Weitem nicht alle, daß vielmehr dann immer noch, wenn auch nur auf eine etwas geringere Ausdehnung, sehr starke Steigungen vorkommen würden, so daß es Nichts helfen würde, weil man dann immer nur mit kleineren Zügen würde fahren können, um diese Steigungen zu überwinden. Jedenfalls würde aber eine solche Mittellinie, die beide Zwecke vereinigen sollte, meiner Ansicht nach keinen von beiden Zwecken erreichen, sie würde dann auf der einen Seite soweit von den Staatswaldungen, wie von den Fabrikstädten der dortigen Gegend sich entfernen, daß es nicht mehr möglich wäre, eine leichte Verbindung herzustellen und sie mit Vortheil zu benutzen, während sie auf

der anderen Seite doch wieder für den Durchgangsverkehr die größten Schwierigkeiten darbieten würde. Die Regierung kann also nach allen angestellten Erörterungen mit voller Ueberzeugung nur auf dem Standpunkte, der im Decrete festgehalten ist, stehen bleiben und zur Zeit nichts Anderes empfehlen, als den Bau der Linie über Plauen, obgleich dadurch die obervoigtländischen Städte nicht in der Weise berührt werden, wie dies an sich wünschenswerth wäre. Dagegen glaubt die Regierung allerdings, daß es nothwendig sein wird, auch jenen Städten mit der Zeit eine Erleichterung des Verkehrs durch eine Verbindung mit der sächsisch-bayerischen Eisenbahn zu gewähren. Es würde sich das durch eine Zweigbahn herstellen lassen. Ich will nun nicht in Abrede stellen, daß der Betrieb einer solchen Zweigbahn, wenn er selbständig sein soll, etwas kostspieliger werden würde, als wenn man die Verbindung jener Städte gleich mit der Hauptbahn vornehmen könnte. Das läßt sich aber schwer in Zahlen ausdrücken und auf der anderen Seite würde sich dem wieder eine große Ersparniß im Betriebe der Hauptbahn, soweit er sich auf den Durchgang erstreckt, gegenüberstellen. Da übrigens die Bahn nur eine Zweigbahn sein soll, die gar nicht den Zweck hat, die bei Falkenstein sich hinziehenden großen Höhen zu überwinden, so würde es wohl möglich sein, mit dieser Linie in bequemerer Weise an jene Städte heranzukommen; jedenfalls kann man eine Zweigbahn ganz so führen, wie es der Zweck erheischt, so daß noch eine leichte und bequeme Zufuhr aus den Staatswaldungen dabei zu erreichen ist. Ich muß also den Wunsch wiederholen, daß die geehrte Kammer in dieser Beziehung der Regierungsvorlage zustimmen möge. Die Regierung hat zwar in der Vorlage nur im Allgemeinen die Ansicht ausgesprochen, daß eine Zweigbahn hergestellt werden könne und daß jene Städte dadurch mit der Hauptbahn in Verbindung zu bringen möglich sei. Die Regierung ist aber demungeachtet mit dem Antrage des Abg. Georgi vollkommen einverstanden; sie hat Nichts dagegen einzuwenden, wenn der Antrag an die Regierung gebracht werden sollte, eine solche Bahn schon jetzt vermessen zu lassen und dem nächsten Landtage darüber eine Vorlage zu machen. Ich glaube auch, jene Städte können sich vollständig dabei beruhigen; denn das Hauptinteresse derselben ist doch zunächst die Verbindung mit dem Norden und namentlich mit Leipzig. Die Verbindung mit dem Süden wird auf einem kleinen Umwege über Plauen auch noch zu erreichen sein. Selbst die Verbindung mit Frankfurt, die wegen der dortigen Messen wichtig sein könnte, wird eben so leicht erreicht werden können, wenn über Herlasgrün nach Plauen, als wenn nach dem anderen Projecte über Delnsitz nach Plauen gefahren werden muß. Noch habe ich auf einen Punkt zurückzukommen. Die Regierung hatte in Consequenz ihres Antrages auf eventuelle Ermächtigung zum Bau bis Eger den 31. December dieses Jahres als den Termin hingestellt, bis zu welchem sie diese Ermächtigung von der Kammer