

putation, zwischen diesen beiden Projecten das beste herauszufinden; aber ich glaube, die Erwägungen sind so durchaus gründliche gewesen, daß wohl kaum von irgend einer Seite der Deputation ein Vorwurf zu machen ist. Es ist wohl in Rechnung zu bringen, daß selbst das Project, was Altenberg zunächst befürwortet, die Stadt ja auch nicht unmittelbar mit der Bahn in Verbindung bringen würde. Wie es auch kommen mag, es wird immer eine wesentliche Entfernung zwischen der Stadt Altenberg und irgendwelcher Bahn, wie die Projecte jetzt vorliegen, zurückbleiben, es handelt sich sonach nur um ein etwas mehr oder weniger. Ich glaube aber, daß der Stadt Altenberg am allermehrsten damit gedient sein kann, wenn der Wunsch zur Erfüllung kommt, der von der Deputation ausgesprochen worden ist, daß eine Zweigbahn entweder der Dippoldiswalda-Schmiedeberger Bahn oder der Müglitzthalbahn dorthin gelegt werde. Und da kann ich Ihnen von Seiten der Gesellschaft, die wir für den Bau der Müglitzthalbahn gewonnen haben, die Versicherung geben, daß sie entschlossen ist, eine solche Zweigbahn nach Geising-Altenberg anzulegen. Ich hoffe, daß dadurch gewiß die gerechten Wünsche der Stadt Altenberg ihre Befriedigung finden werden.

(Herr Staatsminister von Mostitz-Wallwitz tritt ein.)

Abg. Strödel: Meine Herren! Ich bitte, den von Dehlschlägel'schen Antrag anzunehmen. Ich spreche mich dafür aus unter der Voraussetzung, daß, wenn derselbe auch Annahme findet, noch über den Antrag 2 der Deputation abzustimmen sein würde. Drei Gründe sind es, welche mich bestimmen, dem von Dehlschlägel'schen Antrag meine Stimme zu geben. Einmal der Umstand, daß jetzt schon darüber kein Zweifel ist, daß die Berglinie die Stadt Altenberg in einer bedeutenderen Nähe trifft, als wie die Thallinie, und zwar nicht in dreiviertel Stunden Entfernung, wie der Bericht sagt, sondern in 25 Minuten Entfernung; sodann der Umstand, daß die Steigungsverhältnisse bei der Berglinie wesentlich geringer sind, als wie bei der Thallinie. Wenn bei der Thallinie die Steigungsverhältnisse 1:40 sein sollen, so sind die bei der Berglinie 1:50 im äußersten Falle projectirt. Endlich spreche ich dafür aus dem Grunde, weil bei der Berglinie ein Tunnel entbehrlich wird, welcher über 900 Meter lang bei der Thallinie projectirt ist, demnach länger, als unser Oberauer Tunnel werden würde. Diese Erwägungen dürften Veranlassung dazu bieten, den von Dehlschlägel'schen Antrag als annehmbar und allein angemessen erscheinen zu lassen.

Präsident Dr. Schaffrath: Abg. Jungnickel!

Abg. Israel: Ich hatte ebenfalls ums Wort gebeten.

Abg. Dr. Kentsch: Ich hatte auch ums Wort gebeten und zwar schon vor längerer Zeit.

Präsident Dr. Schaffrath: Zunächst hat der Abg. Jungnickel das Wort, den habe ich zuerst bemerkt. Ich kann natürlich nur darnach die Reihenfolge bestimmen, wie ich die Anmeldungen wahrnehme.

Abg. Jungnickel: Meine Herren! Der Herr Abg. Strödel hat namentlich darauf hingewiesen, daß die Steigungsverhältnisse bei der Berglinie weit günstiger wären, als die der Thallinie. Ich will mich auf diesen Streit nicht einlassen. Soweit mir aber bekannt ist, sind die Vorarbeiten von der Berglinie der Staatsregierung noch gar nicht zur Prüfung unterbreitet worden, wir können also auf die bloßen Angaben noch gar nicht bestimmen, ob diese Annahme eine richtige ist oder nicht. Ich weiß zwar nicht, aus welcher Quelle der Herr Abg. Strödel diese Behauptung entnommen hat; jedenfalls ist es aber bloß eine mündliche Mittheilung einiger Techniker, die bei dieser Berglinie als technische Beamte mit beschäftigt sind, jedenfalls aber sind diese Angaben nicht auf Grund einer Unterlage gemacht. Eigenthümlich hat mir es in dem Wettstreit zwischen Altenberg und Dippoldiswalda erscheinen wollen, daß Altenberg in seiner Petition immer von Schmiedeberg spricht, da doch nach der Richtung, die die Berglinie sich vorgezeichnet hat, Schmiedeberg durchaus gar nicht berührt wird, und ich weiß in der That nicht, wie Altenberg in der Petition immer von Schmiedeberg reden kann; denn diese Linie ist mindestens eine Stunde von Schmiedeberg entfernt, und die ganzen Frachten, namentlich Lang- und Brennholz, müssen in den sogenannten Molzgrund hinaufgefahren werden, der eine Steigung von 1:100 und noch höher hat, und ich muß daher diese Angabe als unrichtig bezeichnen. Wende ich mich nun zu dem Antrag des Herrn Abg. von Dehlschlägel, der dahin geht, daß dieses Gesuch der Staatsregierung zurückgegeben und dieselbe ermächtigt werden soll, je nach ihrer Prüfung zu beurtheilen, welchem Consortium die Concession erteilt werden soll, — nun meine Herren, nachdem das Thalconsortium der Staatsregierung die nöthigen Unterlagen bereits unterbreitet und der Deputation zur Einsicht und Prüfung vorgelegen haben und beide Factoren, die Staatsregierung sowohl, wie die Deputation nach gründlicher Prüfung dieser Angelegenheit die Thallinie als die zweckentsprechendste bezeichnet haben, so können Sie wohl überzeugt sein, daß die Deputation und die Staatsregierung bei Bearbeitung und Prüfung dieser Vorlagen auf einen vollständig unparteiischen Standpunkt sich gestellt haben. Beide sind aber zu dem Resultate gekommen: dem Consortium der Thallinie die Concession zur Erbauung dieser Bahn zu erteilen. Ich sehe also gar nicht ein, was dieser Antrag des Abg. von Dehlschlägel für einen Zweck haben soll. Meiner Ansicht nach würde die Staatsregierung sowohl,