

(Abgeordneter Günther.)

(A) graphischen Lage nicht in dem Maße möglich wie in anderen Landesteilen unseres Königreichs. Dagegen hat die Industrie in verstärktem Maße ihren Einzug gehalten. Allerdings kommt hier gerade, wo die Bahn durchgeführt werden soll, eine schwachbevölkerte Gegend in Frage, die sich aber sofort stärker bevölkern würde, wenn, wie der Herr Kollege Singer ganz richtig bemerkte, nun endlich einmal die Wünsche nach einer Bahnverbindung von der Königlichen Staatsregierung in ernste Erwägung gezogen und erfüllt würden.

(Sehr richtig!)

Meine Herren! Ich betone also nochmals, daß die Verhältnisse hier ganz anders liegen, daß für die Erbauung der Bahn von Schneeberg-Neustädtel nach dem Vogtlande soziale Gründe sprechen und daß es sehr zu bedauern wäre, wenn die ablehnende Haltung der Königlichen Staatsregierung weiter lediglich damit begründet würde, daß eine Verzinsung des aufzuwendenden Baukapitals von vornherein nicht feststeht.

Die Bahnverbindung Schneeberg-Neustädtel bedeutet, wie mir kürzlich gesagt wurde, in gewissem Sinne den Kampf um das Recht. Zweifellos muß man den Gemeinden, die um eine derartige Bahnverbindung petitionieren, das Recht zugestehen, näher an den Verkehr heranzukommen, und dieses Recht ist ihnen in jahrelangem Kampfe streitig gemacht worden. Ich möchte nur dem Wunsche Ausdruck geben, daß von der Königlichen Staatsregierung endlich auch diesen Gemeinden das Recht gewährt werde, auf das sie schon längst gehofft haben.

Nun ist noch die Frage aufgeworfen worden, ob Normalspur oder Schmalspur. Ich gebe zu, daß das eine Frage ist, die man nicht so leicht beantworten kann. Der Herr Kollege Singer hat für seine Person die Schmalspur abgelehnt. Seine Wähler haben sich aber mit der Schmalspur einverstanden erklärt. Meine Herren! Das ist so eine Sache. Ich glaube, es handelt sich nicht nur darum, daß der Weg von Schneeberg-Neustädtel über Zwidau nach dem Vogtlande entsprechend abgekürzt wird, sondern, weil Zeit Geld bedeutet, auch darum, möglichst schnell von Schneeberg-Neustädtel über Rothenkirchen nach dem Vogtlande zu kommen. Ob für diesen Zweck eine Schmalspurverbindung geeignet ist, erscheint mir sehr fraglich. Wenn man einmal daran gehen will, das Erzgebirge mit einer Querverbindung zu versehen, einer Querverbindung, die meiner Überzeugung nach nur in den unteren Bahnhof Auerbach einzumünden hätte und

von dort ihre natürliche Fortsetzung nach Falkenstein, (C) Theuma und Plauen finden würde, so sollte man die Normalspur wählen. Ich glaube, daß nur durch eine derartige Linienführung mit Normalspur erreicht werden wird, daß vor allen Dingen der Aufschluß des Landesteiles durch die Herstellung einer guten und schnellen Verbindung des Erzgebirges mit dem Vogtlande herbeigeführt wird zur Belebung und Hebung der dortigen Gegend. Hoffen wir, daß die Eingaben auch bald von der Königlichen Staatsregierung in dem Sinne behandelt werden, daß wir auf Erfüllung rechnen können!

(Bravo!)

Vizepräsident Bär: Herr Ministerialdirektor Geheimer Rat Elterich!

Ministerialdirektor Geheimer Rat Elterich: Meine hochverehrten Herren! In dem dem Hohen Hause vorliegenden Berichte der Finanzdeputation B findet sich auf S. 13 eine Erwiderung des Ausschusses für das Bahnprojekt Schneeberg-Auerbach abgedruckt, in der gesagt wird, die Ausführungen der Regierung in dem Schreiben vom 18. Februar d. J. ließen erkennen, daß eine sachliche und genaue Erörterung, insbesondere auch an Ort und Stelle, kaum stattgefunden haben könne. Ich kann dieses Anführen nicht unwidersprochen lassen. (D) Die Regierung hat im vorigen Landtage zugesagt, Untersuchungen über die Bauwürdigkeit einer Schmalspurbahn von Schneeberg über Rothenkirchen nach Rodewisch und Eich anzustellen und das Ergebnis der Erörterungen dem nächsten Landtage mitzuteilen. Dieses Versprechen der Regierung ist in loyalster Weise erfüllt worden. Vorarbeiten im Gelände, die, wie Sie wissen, einen beträchtlichen Aufwand an Zeit und Kosten verursachen, sind allerdings nicht vorgenommen worden. Das hat aber auch die Regierung seinerzeit nicht in Aussicht gestellt. Die Trassierung und Kostenberechnung der Linie ist, wie bei allen derartigen Vorerörterungen, an der Hand des Kartenmaterials und nach Bereisung der betreffenden Gegend erfolgt. Dadurch läßt sich immerhin ein ziemlich genaues Bild gewinnen. In dem Schreiben des Finanzministeriums vom 18. Februar 1914 ist bereits angegeben worden, daß man die kilometrischen Baukosten auf etwa 120 000 M. geschätzt habe. Dies ist unter Berücksichtigung der Geländeverhältnisse keinesfalls zu hoch gegriffen, und es ist nicht anzunehmen, daß sich etwa bei einer speziellen Bearbeitung der Linie ein geringerer Bauaufwand herausstellen würde.

Was nun den zu erwartenden Verkehr anlangt, so sind zu dessen Feststellung eingehende Ermittlungen mit einem