

(Berichterstatter Abgeordneter Schnabel.)

(A) Königliche Staatsregierung auf Grund des im Jahre 1910 in Wiesenburg abgefertigten Güterverkehrs von Wildenfels eine jährliche Transportmenge von 15 000 Tonnen, also 5 Wagen ungefähr täglich. Es ist indessen ein wesentlich größerer Güterumschlag zu erwarten, einerseits, weil jetzt viele Güter mit Umgehung der Station Wiesenburg per Achse auf der Wildenfels-Zwickauer Staatsstraße befördert werden und andernteils, weil inzwischen durch weitgehendes Entgegenkommen der Stadt Wildenfels sich daselbst in den letzten Jahren verschiedene neue Unternehmungen eingebürgert und als lebensfähig erwiesen haben. Schon hierdurch ist eine wesentliche Steigerung der Transportmengen nicht nur seitdem bereits eingetreten, sondern auch noch weiterhin mit Sicherheit zu erwarten.

Eine neuere Kostenberechnung liegt allerdings nicht vor. Im Jahre 1901 wurden die Herstellungskosten einschließlich des Aufwandes für Fahrzeuge und Landwerbungen mit 1 283 000 M. veranschlagt. Die Grunderwerbskosten waren dabei insgesamt mit 134 000 M. angenommen. Da diese Kosten nach den gegenwärtig für den Bau von Nebenbahnen maßgebenden Grundsätzen von den beteiligten Gemeinden aufzubringen sind, bliebe für den Staat ein Aufwand von 1 149 000 M., der sich allerdings infolge der inzwischen eingetretenen Steigerung der Löhne und der Materialpreise bei einer Überarbeitung des Anschlages möglicherweise etwas erhöhen dürfte.

(B) Über die Art der Ausführung, die Linienführung usw. habe ich folgendes zu bemerken.

Die Bahn ist vollspurig geplant und soll eine Neubaulänge von 4,2 km erhalten, wovon 1440 m, das ist 34 Prozent, in Steigung 1:40 und 1710 m oder 41 Prozent im Bogen mit 180 m Radius liegen. Sie zweigt am südlichen Ende des Bahnhofes Wiesenburg von der Linie Schwarzenberg-Zwickau ab, übersetzt die Mulde auf einer 36 m langen und 7,2 m hohen Brücke und läuft in nordwestlicher Richtung am linken Hange des Zschokenbachtals hin. Ungefähr in der Mitte der Linie soll die Haltestelle Schönau errichtet werden, die für die Einwohner, sowie für die Kalköfen, Steinbrüche, Schneide- und Mahlmühlen des Ortes vorteilhaft gelegen ist. Bis nahe an das obere Dorfende läuft die Bahn dann an der rechten Seite hin, wendet sich 1:40 ansteigend nach Norden und übersetzt die Straße, den Bach und den Mühlgraben mittels 80 m langer und 7,6 m hoher Brücke. Alsdann steigt die Bahn im Einschnitt und erreicht nach Kreuzung der Zwickau-Wildenfelscher Straße jenseits dieser Straße den Bahnhof Wildenfels. Bei dessen Anlage soll die Möglichkeit einer späteren Fortsetzung der Bahn nach Hölteich bez. nach Neuölsnitz ins Auge gefaßt werden.

Hinsichtlich dieser Planung ist lediglich die Kreuzung der Zwickau-Wildenfelscher Staatsstraße, die in Schienenhöhe erfolgen soll, zu bemängeln. Im Antrage der Finanzdeputation B habe ich vielmehr zu erklären, daß es sich im öffentlichen Verkehrsinteresse empfehlen würde, eine Unterführung ins Auge zu fassen.

Anschließend habe ich dann noch über eine hierzu eingegangene Petition des Gemeinderates zu Lugau zu berichten, in der der Wunsch ausgesprochen wird, die in Aussicht genommene Strecke Wiesenburg-Wildenfels bis Neuölsnitz weiterzuführen und die Mittel hierzu gleichfalls in der gegenwärtigen Finanzperiode zu bewilligen. Zur Begründung der Petition wird darauf hingewiesen, daß dadurch eine vorteilhafte Verbindung der Linien Zwickau-Schwarzenberg, Stollberg-St. Egidien und Stollberg-Wüstenbrand geschaffen würde und daß diese Verbindung sowohl im Interesse von Handel und Industrie der betreffenden Gegend liege wie auch den dort wohnenden, im Lugau-Ölsnitzer Kohlenrevier beschäftigten Arbeitern die Möglichkeit biete, ihre oft stundenweit entfernt liegende Arbeitsstätte zu erreichen. Die in Frage kommenden Massengüter, wie Steinkohlen, Hölzer, Steine usw. verbürgten überdies eine gute Rentabilität.

Diese Verhältnisse werden von der Finanzdeputation B, wie es auch früher bei gleichen Petitionen schon geschehen ist, anerkannt. Immerhin wird man aber doch erst nach Ausführung der Strecke Wiesenburg-Wildenfels der Weiterführung der Linie näherzutreten Veranlassung nehmen. Daß bei Anlegung des Bahnhofes Wildenfels auf eine spätere Fortsetzung der Bahn nach Neuölsnitz Rücksicht genommen werden soll, habe ich bereits erwähnt.

Nach alledem habe ich im Namen der Finanzdeputation B die Kammer zu ersuchen, sie wolle beschließen:

- „1. unter der Voraussetzung, daß das erforderliche Land dem Staate unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird, sich mit der Herstellung einer vollspurigen Nebenbahn von Wiesenburg (Sa.) nach Wildenfels einverstanden zu erklären und hierzu als erste Rate 500 000 M. unter Tit. 40 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1914/15 zu bewilligen;
2. die Petition des Gemeinderates zu Lugau um Weiterführung dieser Nebenbahn bis Neuölsnitz zurzeit auf sich beruhen zu lassen“.

Vizepräsident Opitz: Das Wort hat der Herr Vizepräsident Bär.

Vizepräsident Bär: Meine sehr geehrten Herren! Ich gönne es der kleinen Stadt Wildenfels sehr, daß sie nun endlich nach jahrelangen Bemühungen den Anschluß an die Eisenbahn erlangt. In den letzten Jahren hat sich auch dort etwas Industrie angesiedelt, und hoffentlich