

mal eine Ausnahme mache. Das Nachpostulat macht sich erforderlich durch die eventuelle Weiterführung der Bahn Nebitzschen-Kroptewitz nach Großbothen, und ich kann mit großer Genugthuung erklären, daß ich der Königl. Staatsregierung sehr verbunden bin, daß sie hiermit ausspricht, diese nothwendige Weiterführung mit im Auge behalten zu wollen.

Was die Inangriffnahme des Baues der Linie Nebitzschen-Kroptewitz anlangt, so möchte ich die Bitte an die hohe Staatsregierung richten, daß der Bau recht bald und recht lebhaft in Angriff genommen werde, damit die anliegenden Bewohner, die die Hoffnung hegen, schon im nächsten Herbst ihre Güter darauf verfrachten zu können, in ihren Erwartungen nicht getäuscht werden.

Präsident: Das Wort hat Herr Abg. Meidhardt.

Abg. Meidhardt: Meine Herren! Ich will mich vorerst auf das Dekret beziehen und für die Nachbewilligung der 38,700 M., die für die Lengenfeld-Mylauer Linie verlangt werden, eintreten, und ich bitte die Finanzdeputation B bez. das hohe Haus, dieselbe zu bewilligen.

Wenn nun der Herr Vizepräsident Opitz von Reichenbach gesprochen hat und von Stimmen, die da gegen die Rentabilität der Bahn Lengenfeld-Mylau laut geworden sind, so werden Sie es natürlich finden, wenn ich als Vertreter des Bezirks Reichenbach hierauf das Wort nehme. Ich will ganz offen bekennen, daß jedenfalls durch mich selbst die Mittheilung, die der Herr Vizepräsident Opitz gemacht hat, an ihn gekommen ist, und zwar, glaube ich, ist es dadurch geschehen, daß man bei der Berathung der Finanzdeputation B, zu der ich gebeten hatte mich zuzuziehen, weil ich bezüglich der Bahn Wiesenburg-Wildenfels einige Erläuterungen geben wollte, einige Bedenken hatte, daß die Trace Wiesenburg-Wildenfels keine richtige, zu kurz und dadurch nicht rentabel sei, und daß ich dabei den Herren Mitgliedern der Finanzdeputation B sagte: „In dieser Beziehung dürfen Sie nicht so skrupulös sein, denn wir haben Beispiele, wo Bahnen, die ebenfalls nicht rentabel sind, doch bewilligt worden sind; ich will nur ein Beispiel anführen: die jetzt zu bauende Bahn Lengenfeld-Mylau ist ja auch eine, die vor der Hand nicht rentiren wird und nur durch die weitere Verbindung Mylau-Greiz Aussicht hat, eine Rente zu geben.“ Meine Herren! Ich habe das darum gethan, um einen Vergleich zu ziehen, wie wichtig es für Wildenfels ist, eine Bahn zu erlangen, und um darauf hinzuweisen, daß dasselbe wie bei Lengenfeld-Mylau dann auch bei Wildenfels der Fall sein würde, wenn diese Bahn nicht

Sackbahn bleibt, sondern nach Hohlteich weitergeführt wird. Das sind die Vorgänge, die jedenfalls den Herrn Vizepräsidenten Opitz veranlaßt haben, die Sache in der Kammer vorzubringen.

Da nun diese Bahn angeschnitten ist, muß ich noch mit erwähnen, daß nicht allein in der Gemeinde Reichenbach, sondern auch aus Mylau seiner Zeit Stimmen nicht gerade für diese Bahn gewesen sind. So muß ich mir auch erlauben, etwas weiter auszuholen und überhaupt auf die Entstehung dieser Bahn, wie der beiden anderen Bahnen, die wir in Reichenbach haben resp. noch erhalten und die für Reichenbach durchaus keinen Vorzug bieten, näher einzugehen, darauf, wie die Bahn überhaupt entstanden und wie dadurch die Strecke Lengenfeld-Mylau geworden ist. Meine Herren! Von Haus aus war die Bahn projektirt: Reichenbach-Mylau, Rückstoßgleis von Mylau nach Reichenbach und Lengenfeld über den Heinsdorfer Grund. Die Ersten, die hierfür waren, waren die Bewohner von Lengenfeld und von Mylau. Ich erwähne dies ausdrücklich, meine Herren, das sind die Ersten gewesen, die für diese Bahn eingetreten sind. Ich habe sehr viel in der Sache gearbeitet, um dieses Projekt zustande zu bringen. Also gerade Lengenfeld wollte diese Trace über Voigtsgrün, Heinsdorfer Grund nach Mylau haben. Durch besondere Umstände, meine Herren, ist daraus nichts geworden, und man hat eine Industriebahn über Oberreichenbach gebaut. Ich weiß nicht, ob die Herren die Umgegend von Reichenbach kennen. Ich will sie kurz beschreiben. Vom Bahnhofe Reichenbach haben Sie nach Mylau ungefähr 25 Minuten zu gehen, vom Bahnhofe Reichenbach nach Mylau mit der Bahn fahren Sie 35 Minuten. Diese Bahn nach Mylau macht einen großen Umweg. Man fährt entgegengesetzt von Mylau vom Bahnhofe Reichenbach eine große Strecke nach der Leipziger Linie zurück, in Oberreichenbach wird der Zug zurückgestoßen und durchfährt dann wieder das lange Dorf Oberreichenbach, um nach Reichenbach unteren Theils zu kommen. Man hat sich seiner Zeit allgemein gewundert, wie man auf diese Trace nach Mylau kommt. Die Regierung sagte seiner Zeit, die Bahn solle eine Industriebahn werden. Ich erwähne das nachdrücklichst. Mein Kollege Schneider wird es bestätigen, daß die Gemeinde Oberreichenbach gegen diese Bahn energisch protestirt hat und von den Industriellen und Bewohnern Reichenbachs die Stimmung gegen diese Bahn gewesen ist. Nun kann ich nicht ganz verschweigen, daß von unserer Behörde aus diese Bahn mit unterstützt worden ist. Auch mein Vorgänger, Geheimrath Georgi, der vorerst ganz für das Projekt Reichenbach-Mylau, Rückstoß