

hoben hat und andererseits mir von den Betheiligten mitgetheilt worden ist, daß der Verkehr von diesen Steinbrüchen gerade nach Plauen sich wesentlich noch erhöhen würde, wenn eine directe Verbindung da wäre; es würden insbesondere Steinmaterialien nach Plauen geschafft werden können, die zur Zeit eben um des hohen Transports Willen nicht rentabel dorthin gefahren werden können. Man hat mir gesagt, daß in letzterer Hinsicht allein ein Verkehr von 1000 Bowries im Jahre herbeigeführt werden würde. Es läge das ja im Interesse einmal dieser Steinbrüche, andererseits aber im Interesse unserer ganzen Bauhätigkeit, die gerade in Plauen wegen der stetigen Vermehrung der Bevölkerung eine sehr bedeutende ist. Ich muß gestehen, daß ich gar nicht zu den Eisenbahnchauvinisten gehöre, aber wenn es sich um die Verbindung von Gegenden handelt, die bereits eine so bedeutende industrielle Entwicklung erfahren wie die in den hier zur Debatte stehenden Petitionen erwähnten Gegenden, so glaube ich doch, daß man sich der Nothwendigkeit, diese Gegenden mit einander zu verbinden, nicht wird verschließen können. Jetzt liegen ja die Verhältnisse so, daß im Vogtlande im Wesentlichen die Bahnen von Süden nach Norden laufen, das hat für Plauen beträchtliche Nachteile gehabt. Ich möchte, um kurz zu sein, mich in dieser Hinsicht auf das beziehen, was bezüglich Freibergs von meinem geehrten Herrn Kollegen Dr. Beck erwähnt worden ist. Wir haben auch in Plauen die Erfahrung gemacht, daß durch den Bau einer Bahn von Norden nach Süden — ich denke besonders an Zwickau-Falkenstein — der Verkehr, der bisher vom ganzen Vogtlande nach Plauen gerichtet war, sehr wesentlich abgelenkt worden ist, und man hat es sehr fühlbar empfunden, daß der Verkehr, der früher bestand zwischen Plauen als der Kreisstadt des Vogtlandes und dem oberen Vogtlande, seit dieser Zeit sehr wesentlich zurückgegangen ist. Diesem Nachteile wird abgeholfen und andererseits dem schon immer vorhandenen Verkehrsbedürfnisse Rechnung getragen, wenn seitens der Königl. Staatsregierung den Querbahnen eine größere Aufmerksamkeit geschenkt und ein größeres Wohlwollen entgegengebracht wird. Schon diese kleine Strecke Plauen-Falkenstein würde wesentlich helfen. Es hat ja auch bereits in anderen Gegenden die Königl. Staatsregierung eine wohlwollende Stellung in dieser Beziehung eingenommen; ich darf nur erinnern an Schwarzenberg-Annaberg. Und doch sind dort bei weitem nicht die Verhältnisse schon so entwickelt, wie es im Vogtlande der Fall ist. Es sind auch in dem gegenwärtigen Berichte eine Anzahl solcher Querbahnen zur Kenntnißnahme beziehentlich zur Erwägung empfohlen

worden; gleich auf der nächsten Seite im Berichte finden wir z. B. bezüglich der Bahn Mittweida-Frankenau-Königshain-Claufnitz-Burgstädt-Limbach die Bemerkung:

„Da es sich hier um die Herstellung einer Querverbindung zwischen Städten und Orten handelt, welche selbst an der Bahn schon liegen, so erscheint, weil eine gewisse wirtschaftliche Bedeutung der Linie nicht abzuspüren ist, der Deputation angezeigt, zu empfehlen:

die Kammer wolle die vorgenannten Petitionen der Königl. Staatsregierung zur Kenntnißnahme übergeben.“

Nun, ich muß gestehen, als ich das gelesen habe, bin ich allerdings der Meinung gewesen, daß doch die Verhältnisse für die Verbindung Plauen-Falkenstein wie Schneeberg-Plauen zum Mindesten ebenso liegen, wie bezüglich jener Ortschaften. Ich könnte noch eine Anzahl anderer ähnlicher Projecte aufzählen, die günstiger beurtheilt sind, ich will aber nicht in's Einzelne gehen und mich auch enthalten Namen zu nennen. Wenn ich aber die bereits verwilligten Bahnen sowie die Beschlüsse, die seitens der hohen Zweiten Kammer im empfehlenden Sinne gefaßt worden sind, in's Auge fasse, so kann ich, zumal wenn ich andererseits betrachte das lebhafteste Interesse, welches sich für die Bahn Schneeberg-Plauen kundgegeben hat, doch die Aeußerung nicht unterdrücken, daß ich es zum Mindesten erklärlich finde, wenn die Stimmung in den betheiligten Kreisen unseres Vogtlandes durch die vollständig ablehnende Haltung, die eingenommen worden ist gegenüber diesem Projecte, eine nicht gerade erfreuliche ist. Ich will mich über das Bahnproject und dessen Bedeutung nicht weiter verbreiten, es ist das zur Genüge in der Zweiten Kammer geschehen, ich kann deshalb auf die dortigen Verhandlungen Bezug nehmen; ich möchte aber ausdrücklich constatiren, daß ich mich in Uebereinstimmung mit den Herren befinde, welche dort im Interesse dieser Linie das Wort ergriffen haben. Auch ich bin — wenn ich mir nur die eine Bemerkung noch gestatten darf — der Ansicht, daß das Rechnungswerk, welches in dem Berichte der Zweiten Kammer niedergelegt worden ist, nicht für ausreichend angesehen werden kann, daß daraufhin in den betheiligten Kreisen die gewünschte Beruhigung, von welcher im Deputationsberichte die Rede, eintreten wird. Es ist ja gerade dieses Rechnungswerk des Näheren besprochen worden in der jenseitigen Kammer, deswegen brauche ich darauf nicht weiter zurückzukommen; aber ich möchte allerdings den dringenden Wunsch aussprechen, daß die Königl. Staatsregierung in dieser Beziehung eine wohlwollendere