

ein Comité mit einer Baugesellschaft, wenn ich sie so nennen soll, Verhandlungen angeknüpft, um die Bahn als Privatunternehmen zu bauen, und es ist Aussicht vorhanden, daß eine Verbindung von Adorf über Roszbach nach Hof geschaffen wird. Bei dem letzten Landtage ist diesem Comité auf die Strecke Adorf-Roszbach Expropriationsbefugniß erteilt und von der königl. Staatsregierung die Bedingung gestellt worden, daß das Bad Elster mit zu berühren sei. Durch diese Bedingung ist aber die Ausführung des Unternehmens unterblieben und in Frage gestellt worden und zwar um deswillen, weil der Bau über Bad Elster um 600,000 Mark höher zu stehen kommt, als auf anderem Wege, so daß die Baugesellschaft gesagt hat, „das Stück Adorf-Roszbach nicht bauen zu können, wenn nicht gleich von Roszbach-Landesgrenze-Hof weiter gebaut werden kann, damit die Mehrkosten von 600,000 Mark sich auf die ganze Linie vertheilen“, und es sucht das Comité deshalb um Ertheilung der Expropriationsbefugniß auf die Strecke Roszbach-Landesgrenze nach, nachdem ihm auch seitens der österreichischen und bayerischen Regierung dieselbe erteilt worden ist. Ob nun das Bad Elster von der Berührung dieser Bahn großen Nutzen haben wird, darüber mag ich nicht richten; das möchte wohl der hohen Staatsregierung zur Beurtheilung zu überlassen sein. Ich beziehe mich auf die Aeußerungen des Herrn Abg. Grahl auf vorigem Landtage, die ich aus den stenographischen Mittheilungen desselben ersehen habe. Jedenfalls aber ist es kein unbilliger Wunsch, daß eine Verbindung von der Plauen-Egerer Linie mit Hof hergestellt würde. Sie können sich auf dieser Karte am besten davon überzeugen. Man macht von Adorf über Plauen nach Hof einen Umweg von 42,6 Kilometer, von Pirk über Plauen nach Hof einen solchen von 32,6 Kilometer. Das ganze Hinterland der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn mit ihren Zweiglinien weist aber darauf hin, damit auch diese rentabler gemacht werden, eine Fortsetzung in der Richtung nach Hof zu schaffen.

Ich bin leider in der nicht beneidenswerthen Lage, zwei Projecte, die ein und dasselbe Ziel verfolgen, vertreten zu müssen, und enthalte mich einer weiteren Unterstützung zu Gunsten des einen. Sollte die Baugesellschaft dazu gelangen, den Bau aus Privatmitteln durchzuführen, so habe ich die Bitte an die hohe Staatsregierung, sie möge diese Gesellschaft möglichst unterstützen sowohl beim Bau mit der Einmündung in den Bahnhof Adorf, als auch in der Einmündung in den Bahnhof zu Hof, wie auch später im Betriebe bezüglich der Lebensfähigkeit. Ich ersuche die hohe Kammer, dem Beschluß der geehrten Deputation beizutreten.

Abg. Grahl: Meine Herren! Ich könnte mich in der Hauptsache meinem Herrn Vorredner vollständig anschließen; ich will nur zunächst, da mein Name bezüglich der Direction der Linie genannt ist, meinen Standpunkt in dieser Beziehung auch nochmals klarlegen.

Ich habe bereits vor 2 Jahren gesagt, daß die Bedingung, welche die königl. Staatsregierung ganz nachträglich gestellt, daß die Bahn auch Elster mit berühren solle, sicherlich keinen Vortheil bietet und auch für Elster nicht nutzbar werden wird. Der Bahnhof für Elster würde so weit von der Stadt entlegen sein, daß es wohl kaum Jemandem einfallen würde, von Adorf nach Elster diese Bahn zu benutzen, sondern es wird Jedermann einfach, wie früher, die Egerer Linie nach dem so günstig gelegenen Bahnhof von Elster benutzen, um durch den schönen Wald, durch welchen die herrlichen Promenaden hinführen, nach dem Bade zu gelangen. Es wird Niemand den auf der Höhe gelegenen Bahnhof benutzen, von welchem man auf kahlen Strecken beinahe soweit entfernt nach der Stadt herunter gehen muß, als wie das von der anderen Seite der Fall ist. Aber welchen Nachtheil dieser Umweg über Elster für die Bahn selbst herbeiführen muß, das liegt wohl sehr nahe. Erstlich einmal ist das Steigungsverhältniß, um nach Roszbach zu gelangen, weit ungünstiger, als das der Fall sein würde, wenn man Elster nicht berührte. Dann würde die Bahn selbst um einige Kilometer länger und die Frachtvertheilung würde nicht ohne Einfluß bleiben, man würde beinahe darauf hinkommen, daß die Fracht mit der Bahn einen nicht so wesentlichen Unterschied herbeiführt, als das jetzt der Fall ist.

Wie wünschenswerth die Fortführung der Bahn von Adorf nach Hof ist, das ist bereits im Berichte hinreichend ausgedrückt. Das obere Voigtland verarmt immer mehr, die Bewohner desselben sind von allem Verkehre fast ausgeschlossen; denn nicht einmal gute Chaussees haben sie nach denjenigen Orten, wo ihr Verkehr in der Hauptsache hin gerichtet ist. Ich halte aber auch die Fortführung der Bahn für hochwichtig für den Staat selbst. Die Chemnitz-Aue-Adorfer Linie hatte schon, soviel ich weiß, die Concession erhalten, die Linie von Adorf aus weiter nach Hof fortzuführen, ja die Direction selbst legte dieser Strecke einen ganz besonderen Werth bei, weil sie überzeugt war, daß dadurch erst die Chemnitzer Linie bis Adorf nutzbar werden würde. Nun sollte man doch meinen, daß die königl. Staatsregierung hohes Interesse daran hat, der Rentabilität jener Linie etwas aufzuhelfen; denn bis jetzt sehe ich aus dem Rechenschaftsbericht, daß diese Strecke Chemnitz-Aue-Adorf ziemlich schlecht rentirt, und es dürfte ohne Zweifel nicht