

bedeutenden Betriebschwierigkeiten zu kämpfen hat. Nicht bloß, wie er sagte, auf einer ganz kurzen Strecke, sondern auf einer sehr langen, die mindestens — ich will mich keiner Uebertreibung schuldig machen — von Chemnitz bis Marsdorf mindestens 20 Kilometer lang ist, besteht das Steigungsverhältniß von 1:80 oder 1:90. Ich bin kein Techniker; aber soviel weiß ich, daß man auf derartigen Strecken nicht gern Kohlen verfrachtet und zwar dann um so weniger, als man auf der Linie von Wüstenbrand über Gößnitz-Altenburg nach Leipzig eine sehr bequeme Linie hat, auf der sich derartige Frachten viel leichter bewegen lassen, als auf der directen Chemnitz-Leipziger Linie.

Mittergutsbesitzer Pelz: Wie der Herr Referent schon erwähnt hat, gehöre ich zu der Minorität der Deputation, die die Petition nicht zur Kenntnißnahme, sondern zur Erwägung empfiehlt. Meine Herren! Ich glaube, man kann mir nicht den Vorwurf machen, daß ich je, seitdem ich die Ehre habe, in der Kammer zu sein, für ein beschleunigtes Tempo im Eisenbahnbau eingetreten sei. Wenn es sich darum handelt, einer Petition eine niedere Censur zu geben, oder die Absicht vorlag, ein Eisenbahnproject abzuwerfen, so habe ich entweder den Antrag darauf gestellt, oder jedenfalls bin ich bei der Partei gewesen, die negirt hat. Bezüglich der Eisenbahnen, die dem Kohlenverkehr Vor- schub leisten, habe ich jedoch von jeher auf einem andern Standpunkt gestanden. Meine Herren! Unsere Eisenbahnen verdanken der Kohle ihre Rentabilität; denn die Kohle ist das einzige Frachtobject, das unseren Eisenbahnen eine höhere Rente verschafft. Die Existenz der Industrie hängt sehr oft von einer billigen Kohlenbeschaffung ab; es ist sehr oft einer Industrie gar nicht möglich, wenn sie sich die Kohle um etwas theurer erzeugen muß. Sie sehen daraus, welche wichtige Rolle bei unseren Eisenbahnen die Kohle spielt. Das ist der Grund gewesen, warum ich mich für dieses Project interessirt habe. Zudem geht die Eisenbahn durch eine bevölkerte Gegend. Dem Umstand, daß die Petition das 30jährige Jubiläum feiert, will ich keinen großen Werth beilegen; ganz unbeachtlich ist er aber nicht. Dies die kurze Motivirung meiner Stellungnahme in der Deputation.

Mittergutsbesitzer von Schönberg-Bornitz: Nur um meine Abstimmung zu motiviren, habe ich mich zum Wort gemeldet. Meine Herren! Der Grund, den der Herr Referent der Majorität hervorhob, daß die Abkürzung einer Linie nicht so zu berücksichtigen sei, weil dadurch Frachten verloren gingen, der kann mich gar nicht bewegen. Ich halte die Eisenbahn, die wir hier haben, hauptsächlich deshalb für nothwendig, um der

Industrie und der Landwirtschaft zu helfen. Wir haben jetzt gerade 25 Kilometer Umweg, um von Lugau die Kohlen nach Wüstenbrand zu schaffen, und es würde dadurch ungefähr jede Lowry gegen 2 Mark mehr Fracht kosten. Meine Herren! Sehr richtig hat mein geehrter Herr Vorsprecher bemerkt, daß bei der Industrie es wirklich manchmal auf Kleinigkeiten in Frachtersparnissen ankommt, um eine Industrie thatkräftig zu machen. Ich bin also ganz der Ansicht, daß die Wünsche von Limbach vollständig gerechtfertigt sind. Der zweite Grund aber, weshalb ich mit der Minorität stimme, ist der, um in einem Augenblick, wo wir eigentlich am Schlusse des Landtags sind, keine Differenz mit den Beschlüssen der Zweiten Kammer hervorzurufen. Ich bitte also deshalb die geehrte hohe Kammer, dem Gutachten ihrer Minorität beizustimmen.

Kammerherr von Erdmannsdorff: Meine hochgeehrten Herren! Es ist wiederholt hervorgehoben worden, daß das Project Wüstenbrand-Limbach eines der allerältesten sei. Das ist wahr. Bekanntlich hatte ich die Ehre, schon in den sechsziger Jahren immer das Referat über die Eisenbahnen zu erstatten, und ich kann die Versicherung geben, daß ich über das Project Wüstenbrand-Limbach unendlich viel Tinte verschrieben habe. Ich möchte aber doch der geehrten Kammer Eins in Erinnerung bringen. Der Herr Bürgermeister Heinrich sagte in seiner Bertheidigung der kürzeren Linie Wüstenbrand-Limbach, bei der jetzigen Linie von Chemnitz nach Limbach müsse man geradezu sagen, die Kirche würde um das Dorf herumgetragen.

(Sehr wahr!)

Aber, meine Herren, wer hat sie denn herumgetragen? Die Herren Limbacher selbst. Ich kann Ihnen die Versicherung geben, in den sechsziger Jahren, wo es sich darum handelte, die sogenannte directe Linie von Chemnitz nach Leipzig, die — wie Herr von der Planitz sehr richtig sagte — indirect über Borna ging, zu bewilligen, da waren Deputationen über Deputationen von Limbach da, welche dringend baten, ihnen eine Eisenbahn von Chemnitz über Wittgensdorf nach Limbach zu geben. Da sind sie wiederholt, nicht allein von mir als dem Referenten der Deputation, den sie mit ihrem Besuch wiederholt beehrt haben, sondern namentlich auch von dem damaligen Herrn Finanzminister von Friesen dringend darauf aufmerksam gemacht worden, daß es gar nicht in ihrem Interesse sei, die Bahn über Wittgensdorf nach Limbach zu führen, sondern daß es ihr Interesse sei, billige Kohlen zu haben, und das könnten sie nur erreichen, wenn von Wüstenbrand nach Limbach die Linie gebaut würde. Die Herren wollten aber nicht, absolut nicht. Und so ist durch die Herren Limbacher die Kirche um das Dorf getragen worden. Meine