

wenn diese gebaut würde, so würde ich ihr zustimmen, sonst könnte ich meine Stimme dazu nicht geben.

Abg. Prüfer: Ich will den Ausführungen meines verehrten Freundes Günther nicht weiter entgegentreten; es ist von meinem Freunde Uhlemann bereits in so ausgiebiger und erschöpfender Weise geschehen, daß ich mich nur in Wiederholungen ergehen müßte, wollte ich nochmals darauf zurückkommen. Ich beklage aber im Großen und Ganzen diese Ausführungen, weil sie eine Meinungsverschiedenheit zwischen den Bahninteressenten selbst darlegen, die meines Erachtens der Sache selbst nicht sehr förderlich und dienlich sein kann.

Ich stehe zu der Frage, ob die Linie von Oschatz über Mügeln nach Döbeln gebaut werden soll oder ob sie von Dahlen aus über Mügeln nach Döbeln gebaut werden soll, ziemlich neutral. Die Stadt Mügeln, die ich zu vertreten die Ehre habe, acceptirt die eine Linie so gern, wie die andere, die Linie von Dahlen aus vielleicht noch lieber, weil sie ihre Handels- und gewerblichen Interessen damit besser gewahrt zu sehen glaubt. Indessen, sie ist einsichtig genug, deshalb keine Opposition zu erheben, um die Bahn selbst nicht in Frage zu stellen und auf's Spiel zu setzen. Aber ich möchte mir doch erlauben, meinem Freunde Günther gegenüber auf einige mit seinen Behauptungen in Widerspruch stehende Thatsachen hinzuweisen; erstens, daß er es gewesen, der die Bahn Oschatz-Mügeln zuerst in Anregung gebracht hat, vielleicht in der Voraussetzung, daß sie weiter bis Dahlen geführt wird; zweitens, daß Dahlen und die umliegenden Ortschaften, für die er so warm eingetreten ist, sich äußerst kühl und gleichgiltig zu der ganzen neuen Linie verhalten, also ein großes Interesse dafür gar nicht an den Tag legen, weil sie eben in nächster Nähe schon eine Bahn haben, die Leipzig-Dresdner, und drittens, daß, wenn die vor Wermisdorf gelegenen Ortschaften, für die er eben so warm eingetreten, wirklich so benachtheiligt würden, wie er es so drastisch geschildert hat, sie gewiß mit einer Petition eingekommen wären, was bis jetzt nicht geschehen ist.

Die Gründe, welche die Staatsregierung für die Linie Oschatz-Mügeln-Döbeln so eingehend in dem Decrete entwickelt hat, sind meiner Ansicht nach sehr durchschlagend; aber ich werde, wenn die Kammer anders befinden sollte, mich doch gern für die Linie Döbeln-Mügeln-Dahlen entscheiden.

Abg. Mehnert: Meine Herren! So dankbar ich auch der Staatsregierung bin, daß sie dieses Decret uns vorgelegt hat, wornach nun endlich die Bahn von Schwarzenberg nach Johannegeorgenstadt gebaut werden soll, so hätte ich doch gewünscht, daß von dem Ueber- schuß von 7½ Millionen — bekanntlich sind nur

1,700,000 Mark für diese Bahn veranschlagt — auch noch der Bahnbau auf der Linie von Schwarzenberg nach Annaberg mit eingeschlossen wäre; denn die Bevölkerung jener Gegend erhofft bereits seit 20 Jahren eine Bahnverbindung über Scheibenberg nach Granzahl, Annaberg und Böhmen. Sie berührt dort Ortschaften, wo eine dichte Bevölkerung und wo Industrie und starker Verkehr vorhanden, und es ist wirklich bedauerlich, daß diese so lange auf Verkehrserleichterung warten müssen. Diese Gegend hätte schon längere Zeit Berücksichtigung finden sollen. Wenn der Herr Abg. Günther sich vorhin so warm für seine Gegend verwendet hat, namentlich für die Linie nach Dahlen, und gleichzeitig geäußert hat, daß mit diesem Landtag wohl der Bahnbau abgeschlossen sein würde, so kann ich dem in keiner Weise zustimmen, sondern ich muß dringend wünschen, daß den Städten Schlettau, Scheibenberg, Elsterlein endlich auch eine Eisenbahn zu Theil werde. Dort ist die Bahn nicht allein im Interesse der Bevölkerung, sondern auch im Interesse der fiscalischen Kalkwerke und der Crottenborfer Staatswaldungen, und wenn die Secundärbahn so billig hergestellt werden kann, wie dies in der Vorlage ersichtlich, so wird die Staatsregierung wohl im nächsten Landtage darauf zukommen, daß auch jene Gegenden berücksichtigt werden, ebenso auch das Preshnitzthal, wo die Bevölkerung auch schon seit 15 Jahren petitionirt, damit das Thal durch die Bahn nach Jöhstadt aufgeschlossen werde. Ich halte diese Bahn im Interesse der Bevölkerung und für die Industrie und Handel ebenfalls dringend nothwendig.

Abg. Roth: Nach den Ausführungen des Herrn Vicepräsidenten Dr. Pfeiffer würde ich mich vielleicht derjenigen Ausführungen enthalten können, zu denen ich mich gemeldet hatte, wenn nicht der Herr Abg. Uhlemann so speciell auf dieselben geantwortet hätte und wenn ich nicht verhüten möchte, daß diejenigen Sätze, die er darüber ausgesprochen, keine Widerlegung finden. Der Herr Abg. Uhlemann hat gemeint, daß man von einer besonderen Maßnahme jetzt, wo es sich um das Secundärbahnsystem handelt, nicht mehr sprechen sollte, weil das platte Land hauptsächlich dazu beigetragen habe, den großen Städten ihre Eisenbahnen zu bauen, und er hat daraus construirt, daß das, wenn man dennoch davon rede, ein himmelschreiendes Unrecht gegen das platte Land sei. Ich will jetzt nicht mit ihm auf diese Brücke treten; ich will nur sagen: bei den großen Städten — und das ist doch der einzig richtige Unterschied — handelt es sich in der Hauptsache um den allgemeinen, großen, zum Theil sogar internationalen Verkehr, während es sich bei dem System, welches wir jetzt dem Vollbahnsysteme anfügen wollen, um diejenigen Interessen handelt, die erst die