

sonach hier unbedingt der Staat eintreten müsse. Daß dem so sei, hat bereits die Deputation am vorigen Landtag anerkannt und ich möchte behaupten, daß der Antrag, den ich mit den übrigen Herren Collegen hier gestellt habe, nur eine Correctur eines nicht ganz richtigen Antrags der Deputation selbst ist. Denn, meine Herren, wenn Sie die Begründung im Bericht lesen, sie zusammenhaltend mit dem Deputationsbericht vom vorigen Landtag über dieselbe Bahn, so werden Sie finden, daß die Begründung eigentlich dahin führen mußte, die Petition allermindestens zur Erwägung zu überweisen. Es ist auch das Vorgehen der Deputation, welche diese Petition zur Zeit auf sich beruhen zu lassen empfiehlt, offenbar ein Rückgehen. Am vorigen Landtag ist ausdrücklich beschlossen worden und es ist, nachdem anfänglich die Erste Kammer anderer Ansicht gewesen war, durch die Zweite Kammer dahin gebracht worden, daß mit Zustimmung der Ersten Kammer der Staatsregierung empfohlen worden ist, in Erwägung zu ziehen, ob im Interesse der dortigen Gegend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung Schwarzenberg nach Cranzahl zu genehmigen sei.

Während hier am vorigen Landtage diese Petition zur Erwägung empfohlen worden ist, soll gegenwärtig dieselbe Petition auf sich beruhen bleiben. Jedes Werk, was man als ein gutes und zweckmäßiges erkannt hat (und das spricht ja die Deputation im Bericht aus) kann aber niemals rückwärts aufgeführt, sondern muß fortgebaut werden und es mußte die Deputation eigentlich streng genommen nach diesem Grundsatz von einer Erwägung übergehen zur Berücksichtigung. Ich bescheide mich aber vollständig, daß bei der diesmaligen Finanzlage des Landes und nach den Beschlüssen, die in Bezug auf den Ankauf von Bahnen gefaßt worden sind, an denen ich nicht allenthalben theilhaftig gewesen bin, es nicht wohl thunlich ist, noch in dieser Finanzperiode alle die Bauten auszuführen, die im Interesse des Landes wohl nothwendig wären. Aber rückwärts zu gehen und die Petition, die früher zur Erwägung empfohlen worden, auf sich beruhen zu lassen, das ist mir doch zu weit gegangen, und ich glaube, wir müssen allermindestens auf dem Standpunkt stehen bleiben, auf dem wir früher gestanden, d. h. die Petition zur Erwägung empfehlen, und darauf ist der Antrag gerichtet.

Es ist in der Begründung der geehrten Deputation ausdrücklich darauf hingewiesen worden, daß nach den Ausführungen der Petition die Bahn keineswegs eine unrentable sein werde, und ich möchte in Bezug hierauf wenigstens einige Bemerkungen mir erlauben, da ich annehme, daß, obwohl die Petition in aller Hände gelangt ist, doch dieselbe vielleicht der Eine oder der Andere nicht genau genug gelesen haben möchte. Ich will nur erwähnen, daß diese Bahn, wenn sie zur Ausführung gelangt nach dem Project, wie es bisher vorgelegen hat, nicht weniger als zehn Staatsforstreviere in unmittelbare Verbindung mit der Bahn bringt, durch drei, Großpöhla, Mittweida und

Grötendorf führt sie geradezu hindurch und sieben andere Crandorf, Bernsbach, Grünhain, Elsterlein, Oberwiesenthal, Unterwiesenthal und Neudorf werden unmittelbar an die Bahn geführt. Nun sind aber nach den neuesten Ermittlungen auf den drei zuerst genannten Forstrevieren allein 29,600 Forstmeter Holz geschlagen worden und auf den übrigen Revieren 42,7000. Wenn man nun davon abrechnen will, daß nun ein Fünftel innerhalb des Bezirks verbraucht wird, so kommen doch allermindestens vier Fünftel davon zur weiteren Verladung und diese würden zusammen allein eine jährliche Verfrachtung von 407,600 Ctr. ergeben, welche lediglich aus den Staatsforsten der Bahn zugeführt werden würden. Es wird weiter diese Bahn herangeführt an nicht weniger als acht verschiedene Kalkwerke, worunter zwei fiskalische, von denen das eine allein jährlich 160 Lowrys Kohlen verbraucht, die auf der Achse von Schwarzenberg hinauf bis nach Oberseioa gefahren werden müssen. Es ist in Schlettau eine Holzschleiferei, welche wöchentlich 3 bis 4 Doppellowry Kohlen verbraucht und wöchentlich 600 bis 800 Ctr. verfrachtet. Sie sehen schon aus diesen wenigen Bemerkungen, die ich gemacht habe, daß schon jetzt eine wesentliche Zufuhr für diese Bahn vorhanden sein würde. Dazu kommt aber noch, daß diese Bahn, wie bereits erwähnt, eine Verbindungsbahn ist zwischen zwei Staatsbahnen und daß auch hierdurch mit wesentliche Vortheile für die Bahn gewonnen werden dürften. Ich glaube, daß diese Gründe, die ich Ihnen hier vorgeführt habe, ausreichend sein dürften, Sie zu überzeugen, daß die geehrte Kammer in keinem Falle rückwärts gehen kann, sondern mindestens auf dem Standpunkt, auf dem sie im letzten Landtage stand, bleiben und daher dem Antrag, den ich gestellt habe, die Petition zur Erwägung zu überweisen, ihre Zustimmung erteilen mußte. Ich ersuche daher die Kammer, dies zu thun.

Abg. Mehnert: Nach den ausführlichen Mittheilungen des Herrn Vorredners kann ich mich kurz fassen und habe im Allgemeinen das nur zu bestätigen, was er ausgesprochen hat. Nur auf Einiges will ich noch hinweisen, z. B. daß die Bahn zwischen Schwarzenberg und Cranzahl auch mit Böhmen verbindet, und da namentlich das obere Erzgebirge sein Getreide und Producten meistens aus Böhmen bezieht, so ist das auch für die Bevölkerung bringend zu wünschen, daß die Bahn vollends ausgebaut werde. Es werden vom Kohlenbecken bei Zwickau die Kohlen über Chemnitz nach Annaberg und Umgegend geschafft — wenn die Bahn hergestellt ist, wird es natürlich auf viel kürzerem Wege geschehen können und bei der industriereichen Bevölkerung bei der Anstelligkeit und Gewerbsthätigkeit ist eine Verkehrs erleichterung dringend geboten und bei der dichten Bevölkerung wird gewiß das Anlagecapital reichlich sich verzinsen. Es geht auch die königl. Staatsregierung von dem Grundsatz aus, wie kürzlich der