

Eisenbahnbetriebsverhältnisse günstig zu gestalten, um durch Bauten aller Art die Anziehungskraft zu erhöhen. Daß durch solche Bauten die Erwerbs- und Leistungsfähigkeit der Stadt gesteigert wird, ist selbstverständlich und es kann deshalb auch verstanden werden, wenn in der Stadt Chemnitz, welche sich als eine arme bezeichnet, die Meinung vorherrscht, ihr wäre geholfen, wenn nur ein kleiner Theil der Summen, welche in Dresden naturgemäß ausgegeben werden müssen, in ihrer Stadt im Interesse ihrer Weiterentwicklung zur Verwendung käme.

Seitens der Handels- und Gewerbekammer in Chemnitz ist am 31. Dezember 1895 eine Petition an die zweite Ständekammer abgegangen, welche in Bezug auf die Nothwendigkeit, die Eisenbahnbetriebsverhältnisse in und um Chemnitz nach großen Gesichtspunkten umzugestalten und zu diesem Behufe einen entsprechenden, für eine lange Zukunft passenden Plan auszuarbeiten, nur das mit anderen Worten sagt, was Ihr Berichterstatter des längeren ausführt und mit allerlei Gründen dargelegt hat.

Dieser Petition liegen Uebersichten bei über die Verhältnisse des Eisenbahnpersonen- und Güterverkehrs der Station Chemnitz, einschließlich Nikolai, Kappel und Alt-Chemnitz in den Jahren 1881 bis 1894. Wenn aus denselben hervorgeht, daß der Personenverkehr im Jahre rund von 2 440 000 Personen auf 4 770 000 und der Güterverkehr von 660 000 Tonnen auf 1 130 000 Tonnen, die Einnahmen aber von 5 215 000 *M* auf 8 394 000 *M* gestiegen sind, so sind damit nicht allein die im Interesse des bisherigen Verkehrs gebrachten finanziellen Opfer, ca. 17 1/2 Millionen Mark, gerechtfertigt, sondern es ist damit auch der Beweis erbracht, daß ein in ähnlicher Weise steigender Verkehr heute schon ins Auge zu fassen und zu berücksichtigen ist. Die Bedeutung und Wichtigkeit der Stadt Chemnitz für unsere ganze sächsische Industrie ist in dieser Petition in ähnlicher Weise dargelegt, wie sie Ihr Berichterstatter schon am 9. Dezember v. J. vorgetragen hat. Es geht aus dieser Petition ebenso wie aus dem Vortrag Ihres Berichterstatters hervor, daß die Kammern unseres Landes um eine Berücksichtigung der Stadt Chemnitz, sie mag wegen der zu bringenden großen finanziellen Opfer so unbequem sein wie sie will, nicht herumkommen, und daß sie den Interessen des Landes um so mehr dienen werden, je eher sie sich entschließen, in durchgreifender Weise abzuheilen. Es mag an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen werden, daß, wenn durch die Verschiebung einer gründlichen Abhilfe die Chemnitzer Industrie und damit ein großer Theil unserer sächsischen Industrie zum Stillstand gelangt, ein solcher Stillstand in vielen Jahren fleißiger Arbeit und ernstlichen Strebens nicht wieder eingeholt werden könnte, denn das ist das Wesen der Industrie, daß sie eine Vernachlässigung ihrer Lebensinteressen nicht erträgt, und daß sie einen Vorsprung industriereicher Kreise, den dieselben aus irgend welchen Gründen gewinnen, kaum wieder einzuholen vermag. Um dessentwillen ist es so wichtig, daß wir der Industriestadt Chemnitz eine baldige Hülfe auf dem Verkehrsgebiete nicht versagen."

Diesen Ausführungen gegenüber erachtete die Deputation bei der hohen Wichtigkeit der Angelegenheit für nöthig, an die Königliche Staatsregierung die Bitte zu richten, sie möchte durch Abordnung von Kommissaren in die Deputation dieser Gelegenheit geben, die Angelegenheit mündlich zu besprechen.

Die mit den Herren Königlichen Kommissaren in Gegenwart des Herrn Finanzministers am 23. Januar gepflogene Aussprache läßt keinen Zweifel darüber, daß die Königliche Staatsregierung bemüht ist, die auf dem Chemnitzer Bahnhofe und in dessen Umgebung vorhandenen Erschwerungen des Verkehrs zu beseitigen und dem nächstliegenden Wunsche der Chemnitzer Industrie und Stadtvertretung dadurch beizukommen, daß sie den Rangirbahnhof Silberdorf und die Station am Rüdowald herstellen, die Straßenübergänge soweit thunlich beseitigen und die Bahnhöfe in Kappel und Altchemnitz zu vollen Güterbahnhöfen ausbauen lassen will.