

(Berichterstatter Abg. Reutsch.)

(A) für Personen- und Güterverkehr von Großröhrsdorf nach Bischofswerda, deren Länge etwa 14 km betragen würde, nicht einmal an eine Deckung der Betriebskosten, geschweige denn an eine Verzinsung des auf 2 100 000 M. geschätzten Anlagekapitales zu denken.

Was nun die Erbauung einer lediglich dem Güterverkehr dienenden Industriebahn von Großröhrsdorf bez. Pulsnitz nach Rammenau betrifft, so hatte die Staatsregierung dem vorigen Landtage zugesagt, über die Ausführbarkeit eines solchen Planes Untersuchungen anstellen zu lassen.

Dies ist geschehen. Das Ergebnis dieser Erörterungen ist folgendes.

Als Abzweigungsstation kann nur Großröhrsdorf, nicht Pulsnitz, in Frage kommen, denn die Strecke Großröhrsdorf-Bretzig schließt ein größeres Industriegebiet auf, als die überdies erheblich längere Strecke Pulsnitz-Bretzig. Weiter aber bewegt sich der Verkehr der interessierten Werke zu etwa  $\frac{3}{4}$  in der Richtung von und nach Arnsdorf und nur zu etwa  $\frac{1}{4}$  in der Richtung von und nach Pulsnitz.

Das Industriegleis wäre so anzulegen, daß sich die Linie den in Frage kommenden Betrieben möglichst nähert, dabei aber zur Vermeidung hoher Grunderwerbskosten das bebauten Gelände tunlichst umgeht.

Eine solche Industriebahn würde vom Bahnhofe Großröhrsdorf bis zum oberen Ende von Hauswalde eine Länge von etwa 6,3 km erhalten und ohne Grunderwerb etwa 740 000 M., mit Grunderwerb etwa 895 000 M. kosten. Es würden an ihr einschließlich der Endladestelle vier öffentliche Ladestellen anzulegen sein. An der Strecke bis zur Ladestelle III (in Bretzig) liegt eine größere Anzahl Gewerbebetriebe, allerdings meist sehr kleinen Umfanges. An der zweiten Strecke bis zur Endladestelle Hauswalde fehlt es an industriellen Werken. Diese Fortsetzung hätte nur den Zweck, den Steinbrüchen am Lammberge —

soll wahrscheinlich „am Lammberge“ heißen —

„und am Kesselberge, sowie dem Orte Rammenau allein schon mit ca. 1500 Einwohnern nahe zu kommen. Neben dem Steinversand läme für diese Ladestelle nur ein geringer Verkehr landwirtschaftlicher Erzeugnisse und die Verfrachtung von Hölzern aus den benachbarten Waldungen in Frage. Die auf der gesamten Industriebahn zu befördernde Gütermenge ist selbst unter Annahme einer größeren, erst nach längerer Zeit zu erwartenden Verkehrssteigerung auf nicht mehr als 42 000 t jährlich zu schätzen. Darunter befinden sich 18 000 t, die auf ein unmittelbar am Bahnhof Großröhrsdorf gelegenes Unternehmen entfallen und die daher nur auf einer ganz kurzen Strecke der Industriebahn zu befördern sein würden.

Für die übrige Strecke verbleibt selbst bei der angegebenen sehr günstigen Schätzung nur ein Verkehr von 24 000 t jährlich.

Wollte man hierfür die regelrechten Frachtsätze (C) anwenden, so würden die auf mindestens 20 000 M. jährlich zu veranschlagenden Betriebs- und Unterhaltungskosten bei weitem nicht gedeckt werden. Aber selbst wenn man neben der Fracht von und nach Großröhrsdorf für die Beförderung auf der Industriebahn wie bei anderen ähnlichen Unternehmungen besondere Gebühren erheben und diese so hoch bemessen würde, wie es die Rücksicht auf die den Verfrachtern jetzt erwachsenden Geschirrkosten zuläßt, so wäre eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitales von 740 000 M. — das Areal müßten selbstverständlich die Interessenten beschaffen — nicht zu erwarten. Dabei ist bei der Annahme der oben genannten Verkehrsziffern davon ausgegangen worden, daß die in das Verkehrsgebiet der Industriebahn fallenden Steinbrüche, die jetzt nur wenig Material liefern, zum Großbetrieb übergehen. Auf den Verkehr des schon jetzt ziemlich bedeutenden und noch erweiterungsfähigen Bruches am Rammenauer Steinberge kann nicht gerechnet werden, weil die Abfuhr nach Rauschwitz, wo die Steine jetzt verladen werden, weit günstiger ist, als sie nach den Ladestellen der Großröhrsdorfer Industriebahn sein würde. Auch der Steinbruch am Hochstein kommt seiner Lage nach für diese Bahn nicht in Betracht; vielmehr wird der weitere aber gute Abfuhrweg nach Bischofheim auch später vorgezogen werden. Das Finanzministerium hat bereits in seinem Schreiben an die geehrte Deputation vom 21. Januar 1910 dargetan, daß die Brüche (D) am Rammenauer Steinberg und am Hochstein am zweckmäßigsten durch ein von der Ladestelle Rindisch nach Südosten vorzustreckendes Stichgleis der Eisenbahn nahe gebracht werden würden.

Nach alledem müßten außer der unentgeltlichen Bereitstellung des Areals von den Interessenten erhebliche Beiträge gefordert werden, wenn durch die Industriebahn dem Staate nicht ganz unverhältnismäßig hohe Opfer auferlegt werden sollen. Dabei ist übrigens zu erwarten, daß nach der Herstellung des Industriegleises die Einführung des Personenverkehrs und die Fortsetzung der Bahn bis Bischofswerda nachdrücklich verlangt werden würde. Die Gemeinderäte zu Bretzig und Großröhrsdorf machen in ihrer Petition kein Hehl daraus, daß sie die Herstellung der Industriebahn nur als eine vorläufige Maßnahme ansehen würden, der nach ihrem Wunsche der vollständige Ausbau der ganzen Bahnlinie bis Bischofswerda baldigst nachfolgen soll. Hierzu ist noch zu bemerken, daß der zu erwartende Personenverkehr nach den angestellten Ermittlungen so schwach ist, daß selbst eine früher in Betracht gezogene Automobilverbindung wenig Aussicht auf Rentabilität haben würde.

Obwohl die Staatsregierung hiernach gegen den Bau der Industriebahn erhebliche Bedenken erheben muß, zumal sie von den Interessenten ausgesprochenenmaßen nur als Vorläufer der erstrebten