

(Staatsminister v. Sanderwitz.)

(A) 18 Millionen Mark kosten wird. Hierbei schalte ich ein, daß das Dekret, mit dem die Nordostbahn vorgelegt wird, sich leider etwas verzögert hat. Es ist um einen Tag später eingegangen, als ich mir erlaubte Ihnen neulich als längste Frist in Aussicht zu stellen. Dies liegt daran, daß wegen einer Position des Dekrets noch Verhandlungen mit dem Willnitz-Doschwitzer Gemeindeverbande nötig waren, die erst vor wenigen Tagen zum Abschluß gebracht werden konnten. Die Regierung ist also an der Verzögerung tatsächlich unschuldig.

Auch sonst hat sich die Regierung in jüngster Zeit wiederholt gegenüber Eisenbahnpetitionen freundlicher gestellt als früher. Man wird nun aber nicht so weit gehen können, zu erwarten, daß die Regierung sich auch solchen Projekten gegenüber, die sie nach ihrer Meinung als unwirtschaftlich ansehen muß, ohne weiteres geneigt zeigen sollte. Um ein solches Projekt handelt es sich hier insoweit, als die Fortsetzung der Güterbahn Königswalde-Annaberg bis nach dem Bahnhofe Schönfeld-Wiesa in Frage kommt.

Die Stadt Annaberg, übrigens ein blühendes Gemeinwesen mit ständig zunehmendem Einkommensteuersoll, besitzt bekanntlich schon jetzt zwei Bahnhöfe, den älteren unteren Bahnhof, an der Linie Chemnitz-Weipert gelegen, und den anderen, oberen Bahnhof, den Endpunkt der bereits vorhin erwähnten Güterbahn Königswalde-Annaberg.

(B) Die Anlage dieser Güterbahn hat sich außerordentlich bewährt wegen des bequemeren und billigeren Bezugs der böhmischen Braunkohle für die Industrie in Annaberg. Die Regierung ist nun nicht der Meinung, daß der obere Bahnhof durchaus genügt. Sie erkennt vielmehr an, daß er für einen großen Teil von Annaberg zu hoch gelegen ist, und sie ist daher bereit, die Güterbahn nach dem unteren Gelände fortzusetzen, wo sich günstige Gelegenheit für industrielle Anlagen findet. Das kann aber in genügender Weise dadurch geschehen, daß die Güterbahn weiter verlängert wird, etwa bis in die Gegend der Riesenburg. Keineswegs bedarf es dazu aber einer Erstreckung der Güterbahn bis hinab in das Tal nach der Station Schönfeld-Wiesa.

Meine Herren! Wenn man auf der Karte sieht, wie nahe der Bahnhof Schönfeld-Wiesa dem jetzigen Endpunkte der Linie Königswalde-Annaberg liegt und wie nahe sodann der Endpunkt bei der Riesenburg dem Bahnhofe Schönfeld sein würde, so glaubt man, es wäre eine Kleinigkeit, diese Verlängerung auszuführen. Aber, wie bereits vom Herrn Berichterstatter erwähnt wurde, ist der Höhenunterschied ein außerordentlich großer. Zwischen dem oberen Bahnhofe Annaberg und der Station

Schönfeld-Wiesa liegt eine Höhendifferenz von nicht weniger als 165 m. Diese Differenz müßte überwunden werden. Will man beide Punkte mit möglichst geringen Kosten verbinden, so muß man sehr starke Steigungen anwenden, wodurch wiederum der Betrieb sehr erschwert und ständig verteuert wird.

Ein vom Stadtrate zu Annaberg ursprünglich vorgelegtes Projekt sah eine Neubaulänge von etwa 5 km und einen Kostenaufwand von 800 000 M. vor. Dabei müßte aber die Bahn zum größten Teil in Steigung von 1 : 25 angelegt werden. Wollte man nun, um den Betrieb günstiger zu gestalten, die Steigung auf 1 : 40 ermäßigen, so würde eine größere Längenentwicklung nötig werden, und die Baukosten würden nach neueren Berechnungen mit Spitzkehre in Gebersdorf auf mindestens 1 237 000 M., ohne Spitzkehre aber auf 1 767 000 M. ansteigen. Man muß also entweder sehr große Baukosten aufwenden oder, wenn man dies vermeiden will, in Kauf nehmen, daß die Bahn sehr steil und, wie ich schon sagte, außerordentlich teuer zu betreiben sein würde.

Was aber die Hauptfrage anlangt, nämlich die nach dem wirtschaftlichen Bedürfnis für die Weiterführung der Bahn bis nach Schönfeld hinab, so hat die Regierung schon früher in mehrfachen Schreiben an die geehrte Finanzdeputation B und auch im Plenum beider hohen Kammern sich über die einschlagenden Verhältnisse ausführlich ausgesprochen und dabei nachgewiesen, daß der Strecke Schönfeld-Annaberg oberer Bahnhof nur ein sehr geringer Verkehr zufallen würde. Das leuchtet ohne weiteres ein, wenn man bedenkt, daß die industriellen Etablissements in Annaberg die Kohlen, also den größten Teil ihres Empfanges, vorwiegend aus den böhmischen Revieren, also nicht über Schönfeld, sondern über Königswalde beziehen. Aber auch von der deutschen Kohle, die vorhin der Herr Referent erwähnte, nimmt nur die schlesische, die Niederlausitzer und die Bornaer Kohle ihren Weg nach Annaberg über Flöha-Schönfeld. Die Zwickauer und die Lugau-Olsnitzer Steinkohle und ebenso die Braunkohle von Meuselwitz kommen dagegen über Scheibenberg, nicht über Schönfeld, nach Annaberg. Im Jahre 1909 sind auf dem unteren Bahnhofe Annaberg von insgesamt 21 000 t Kohle nur rund 1000 t über Schönfeld eingegangen, auf der oberen Ladestelle aber haben von 18 300 t Kohle nur 459 t den Weg über Schönfeld genommen, die anderen sind also über Scheibenberg-Buchholz eingegangen bez. über Weipert-Königswalde.

Auch andere Massengüter sind in großen Mengen auf der oberen Strecke über Scheibenberg bez. Königswalde nach Annaberg gekommen. Die Industriellen, die sich in