burg nach Sachsen in Burgstädt auslaufen lassen, dann würde dies Nichts weiter bedeuten, als daß der Verkehr aus Thüringen wieder auf den Bahnhof Chemnitz gewiesen würde. Meine Herren! Wir haben in den letzten 10 Jahren nicht weniger, als 3,556,409 Mark für Landerwerb und Geleisanlagen auf Bahnhof Chemnitz verwendet. Diese Summe würde, wenn man früher darauf gekommen wäre, den gewiß berechtigten Wünschen der nördlich von Chemnitz gelegenen Landestheile Rechnung zu tragen und den Verkehr von Chemnitz abzulenken, vielleicht ziemlich ausgereicht haben, die beantragte Linie zu bauen, um welche so dringend und schon fast seit 20 Jahren petitionirt wird. Meine Herren! Das weiß doch alle Welt, zum Vergnügen fährt heutzutage Niemand mehr nach Chemnitz; wen nicht Geschäfte dahin treiben, läßt es wohl bleiben. Wer aber Geschäfte mit Chemnitz hat, für den sind Linien vollkommen genug vorhanden, um diesen Geschäftsverbindungen nach allen Richtungen hin Rechnung zu tragen. Man mag daher endlich einmal daran denken, denjenigen Wünschen Rechnung zu tragen, die schon seit 20 Jahren an den Staat herantraten. Ich glaube, meine Herren, wir machen einen Fehler, indem wir in allen Fällen glauben, die Städte sind's, die berücksichtigt werden müssen, während oftmals die zwischen den Städten liegenden Landestheile ein viel größeres und berechtigteres Interesse an einer Bahn haben. Wir haben Industrien auf dem platten Lande, welche oft drei- und viermal mehr industriellen Verkehr haben, als Städte, um derenwillen wir Bahnbauten bewilligt haben. Es wäre deshalb sehr berechtigt, wenn man den Wünschen dieser Interessenten durch geeignete Bahnverbindung etwas mehr, als seither Rechnung trüge. Der Herr Vorredner hat bereits hinreichend meines Erachtens nachgewiesen, daß die zwischen Altenburg-Burgstädt gelegenen Landestheile so volkreich und industriell sind, daß sie wohl verlangen dürfen, auch nach dieser Richtung hin einmal berücksichtigt zu werden.

Verfolge ich diese Linie weiter nach Mittweida zu, so gestatte ich mir, zunächst darauf hinzuweisen — in einer Petition ist das auch besonders zum Ausdruck gekommen —, daß zwischen Burgstädt und Mittweida eine Industrie existirt, die etwas über 8000 Arbeiter beschäftigt; merkwürdiger Weise geht aber diese Industrie in den letzten Jahren deswegen zurück, nicht etwa wegen gewöhnlicher Conjuncturen, sondern deshalb, weil sie nicht in der Lage, ihre Frachten durch die Bahn zu befördern, und dadurch nicht mehr concurrenzfähig ist. Die Bahnverbindung zwischen Mittweida und Freiberg ist ja so oft hier schon besprochen worden. Diese Städte Mittweida und Hainichen zunächst stehen in so innigem Wechselverkehr ihrer industriellen Erzeugnisse, daß es fest anzunehmen ist, eine Bahnverbindung dahin werde unter allen Umständen rentiren. Von Hainichen nach Freiberg aber ist es nachgewiesen, daß diese ganze Gegend nach Freiberg gravitirt, und daß die königl. Staatsregierung dies selbst anerkannt hat, geht schon daraus hervor, daß bei Beurtheilung der Frage, durch welche Landstriche die ganze Linie Chemnitz-Freiberg geführt werden solle, Hainichen vor Oederan in Frage gekommen ist und daß man erst später aus Gründen, die mir nicht bekannt sind, sich für Oederan entschieden hat. Von welcher Bedeutung aber die Linie für unsere Gegend ist, mag daraus hervorgehen, daß bereits Eingangs der 70er Jahre eine Actiengesellschaft sich zu bilden im Begriff war, die nur scheiterte an den damaligen ungünstigen Zeitverhältnissen, was eine unglückliche Wendung für unsere Gegend hervorbrachte. Seitdem ist unausgesetzt an jedem Landtag in größerer oder geringerer Ausdehnung der Wunsch an die königl. Staatsregierung gebracht worden, endlich einmal doch auch dieser Gegend ihr Wohlwollen zuzuwenden. Ich spreche deshalb auch heute die Hoffnung aus, daß die Gnadensonne des Finanzministeriums, welche uns so lange verhüllt geblieben ist, endlich einmal auch über unserer Gegend aufgehen werde.

Abg. Knechtel: Meine Herren! Ich bin bereits im vorigen Landtag bei der Berathung der Petition, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Altenburg nach Penig, befürwortend eingetreten; ich habe aber auch gleichzeitig im vorigen Jahre auf einer Bezirksversammlung der königl. Amtshauptmannschaft Rochlitz in Penig davor gewarnt, den Antrag, daß man mit eintreten möge für den Bau einer Eisenbahnlinie von Altenburg nach Freiberg, anzunehmen, weil ich damals schon voraussah, daß dadurch der Bau der Linie, die uns zunächst interessirte, von Altenburg in der Richtung nach Burgstädt geschädigt werden würde. Es war dabei für mich maßgebend, daß der 100 Kilometer lange Tract Altenburg-Penig-Freiberg von der königl. Staatsregierung und auch von der Finanzdeputation der Kammer nicht berücksichtigt werden könne, weil derartige große Mittel jetzt durchaus nicht ohne Weiteres bewilligt werden können. Diese Befürchtung ist nun leider auch eingetroffen. Die Linie, die ich zunächst angestrebt habe, von Altenburg nach Penig ins Muldenthal zu gelangen und bis Burgstädt, ist gleich der langen Linie nur zur Kenntnißnahme von der Deputation befürwortet worden und dadurch ist natürlich auch die Erfüllung des Wunsches nach dem Bau einer Linie von Altenburg nach Narsdorf

Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden