

Ich darf aber nicht unterlassen, auf Grund der von mir gemachten Erfahrungen ein gewisses Bedenken zur Sprache zu bringen. Es ist dies nämlich folgender Umstand.

Es wurde seitens des Herrn Abg. Starke darauf hingewiesen, daß die Chemnitzer Bahnhofsanlagen dem Staate seit einer Reihe von Jahren sehr viel Geld kosteten. Nun, meine Herren, ich darf Sie darauf hinweisen und muß Ihnen die Perspektive eröffnen, daß diese Anlagen vielleicht in den nächsten Jahren noch mehr Geld kosten werden. Chemnitz ist ein Centralpunkt des Verkehrs, der sich fort und fort erweitert und der durch diese seine Kreuzungspunktlage einen ganz besonderen Verkehr von allen Seiten entgegenzunehmen hat. Es werden demzufolge die Bahnanlagen in Chemnitz fort und fort wesentlich erweitert werden müssen. Nun weiß ich aber nicht, ob die Terrainverhältnisse am jetzigen Centralbahnhofe eine derartige Erweiterung an dieser Stelle zulassen und ob es vielleicht nicht nothwendig werden wird, in nicht allzuferner Zeit den Altchemnitzer Bahnhof zu einem zweiten Hauptbahnhof für Chemnitz umzugestalten, und ob es da nicht fehlerhaft sein dürfte, eine schmalspurige Bahn in Altchemnitz, diesem zukünftigen Bahnhof II, in Chemnitz einzuleiten. Soweit ich überhaupt als Laie darüber ein Urtheil habe, komme ich zu der Anschauung, daß wohl nur eine Normalspurbahn mit dem Hauptbahnhof Chemnitz II (Altchemnitz) in Verbindung gesetzt werden kann. Es würde dann auch die Verbindung mit Stollberg und mit den Kohlenwerken eine normalere sein, als bisher. Ich wollte dies aber bloß andeuten und andeutungsweise noch hinzufügen, daß für den Fall der Anlegung einer Schmalspurbahn die Einmündung in Erfenschlag erfolgen würde und daß davon Hindernisse für den Hauptbahnhof II in Chemnitz nicht entstehen würden.

Im Uebrigen empfehle ich geehrter Kammer Erhaltung wärmsten Wohlwollens für die in Frage stehende Gegend.

Präsident Dr. Haberkorn: Es hat Niemand weiter das Wort begehrt. — Ich schließe die Debatte. Der Herr Referent!

Referent Philipp: Dem letzten Herrn Redner muß ich doch Einiges erwidern, weil er, wie ich glaube, sehr wenig im Interesse der Petenten gesprochen hat. Die Petenten halten ihr Interesse vollständig gewahrt mit einer Schmalspurbahn, weil dieselbe sich am besten eignen würde, ihre Etablissements auf's Engste an die Bahn heranzubringen. Er hat weiter davon gesprochen, daß die Bahn eventuell in Erfenschlag einmünden soll. Die Petenten sind auch hier gegentheiligere Ansicht und sagen, eine Einmündung hätte in Erfenschlag große Schwierig-

keiten. Ich bedauere, daß der Herr Vorredner, wenn er für die Petenten einzutreten gewillt war, seine Anschauungen uns nicht in der Deputation vorgetragen hat. Ich bin fest überzeugt, wir würden zu einer minder günstigen Beurtheilung des Projectes gekommen sein und wir hätten dasselbe wahrscheinlich nicht so warm empfohlen. Ich glaube aber, daß die Petenten, die auch persönlich hier erschienen sind, ihr Interesse richtiger verstehen und sich die letzte Rede verüberflüssigte; wäre es aber wirklich so, daß die Petenten nur mit einer normalspurigen Bahn zu befriedigen gewesen, dann würde unser Votum anders ausgefallen sein; denn eine normalspurige Bahn wollten wir durchaus nicht empfehlen.

Präsident Dr. Haberkorn: „Beschließt die Kammer:

die Petitionen der Comités für die Erbauung einer Eisenbahn von Altchemnitz nach Jahnsdorf, sowie die Anschließpetitionen des Gewerbevereins und des Stadtraths zu Stollberg der königl. Staatsregierung zur Kenntnißnahme zu übergeben?“

Einstimmig: Ja.

Nr. 5, Adorf-Rosbach-Hof. — Herr Abg. Behner!

Abg. Behner: Meine hochgeehrten Herren! Zu diesem Project haben wir es mit zwei Petitionen zu thun, einmal mit dem Gesuch des Adorf-Rosbacher Comités um Ertheilung der Expropriationsbefugniß auf die Theilstrecke Rosbach-Ebnath-Posselt-Landesgrenze, das andere Mal mit der Petition um Erbauung einer Eisenbahn auf Staatskosten von Adorf nach Hof als natürliche Fortsetzung der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn. Wenn auch nach dem Urtheile der geehrten Deputation das Schicksal dieser Petitionen entschieden zu sein scheint, so möchte ich doch nicht unterlassen, als Vertreter jener Gegend wenigstens für die Folgezeit mehr Sympathien bei der hohen Staatsregierung, als auch bei der hohen Kammer zu erwerben zu suchen. Ich glaube, es wird mir gestattet sein, gleichzeitig mit das Project Plauen-Birk-Hof zu berühren und zwar um deswillen, weil beide ein und dasselbe Ziel verfolgen, eine kürzere Verbindung der Plauen-Egerer Linie mit dem bayerischen Bahnnetz in Hof zu versuchen. Jahrelang schon strebt man diese Verbindung an, einmal will man von Adorf über Rosbach und Hof als Fortsetzung der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn, andertheils will man eine Verbindung von Weischlitz-Birk und Hof als Fortsetzung der Wolfsgefährt-Weischlitzer Linie. Wenn nun auch keines dieser Projecte, auf Staatskosten gebaut zu werden, für die nächste Zeit große Aussicht hat, so hat doch wenigstens