

im Chemnitzthal selbst eine derartige Ansammlung von industriellen Etablissements, wie sie kaum noch in einem Theile des Landes gefunden werden dürfte. Wir haben dort eine Anzahl der größten Spinnereien, eine große Anzahl hervorragender Papierfabriken, zahlreiche Mühlen- etablissements und Maschinenfabriken, welche weit über 10,000 Arbeiter beschäftigen. Läßt sich nun schon aus diesen Darlegungen erklären, daß die Bahn ganz außergewöhnliche Frachtergebnisse abgeben würde, so ist auch die außergewöhnlich schöne Gegend, welche sich im Chemnitzthal den Besuchern bietet, gewiß geeignet, der Bahn eine große Frequenz an Vergnügungsreisenden zuzuführen und den Personenverkehr dort zu einem rentablen zu gestalten. In welcher Weise einzelne Etablissements daselbst die Bahn in Anspruch nehmen würden, mag Ihnen daraus hervorgehen, daß ein einziges Etablissement allein jährlich über 10,000 Mark für Fuhrlohne bezahlen muß, lediglich um die Kohlen von dem etwa 2 Stunden entfernten Bahnhof zu Burgstädt in das Etablissement und ihre Fabrikate dorthin zu schaffen. Wenn wir uns Alles das vergegenwärtigen, meine Herren, so dürfen wir wohl sagen, daß der Staat jedenfalls keinen Mißgriff thun würde, wenn er neben verschiedenen an sich nothleidenden Gegenden, denen auch die Anlage einer Bahn von Herzen zu gönnen ist, einem Projecte größere Aufmerksamkeit widmete, welches in hohem Grade geeignet ist, sich als rentabel zu erweisen und einem Industriebezirke aufzuhelfen, der einer derartigen Aufhilfe dringend bedarf, wenn nicht mit der Zeit Nothstände eintreten sollen. Denn es ist ja allseitig bekannt, daß ein großer Theil unserer sächsischen Industrie fast nicht mehr concurrenzfähig ist, wenn sie nicht in die Lage gebracht wird, eine Bahn als Transportweg zu benutzen. Und es ist fast eine Verantwortung, welche wir übernehmen würden, wenn wir nicht die Hand bieten wollten, einer derartigen Gegend eine Bahn zuzuwenden, welche möglicher Weise mit der Zeit in die Lage kommen könnte, ihre Etablissements eingehen zu sehen oder kleiner zu gestalten und Arbeitslosigkeit ihrer großen Bevölkerung entgegensehen zu müssen, lediglich aus dem Grunde, weil sie der Concurrenz mit denjenigen Etablissements nicht mehr begegnen kann, welche sich der Segnungen einer Bahnanlage erfreuen. In welcher Weise man überzeugt ist, daß die Bahn prosperiren würde, mag schon daraus hervorgehen, daß ein einziger großer Bauunternehmer in der neuesten Zeit sich bereit erklärt hat, ohne Weiteres zwei Drittel der ganzen Summe zur Verfügung zu stellen, welche die Bahnanlage kosten würde, und daß es jedenfalls nicht schwer fallen würde, das übrige Drittel von Interessenten der dortigen Gegend aufzubringen. Da wir aber in Sachsen allgemein davon abgekommen sind, von dem Grundsätze, Privatbahnen zu bauen, so würde jedenfalls dieses

Unternehmen in Privathänden von der Regierung schon um deswillen ein Entgegenkommen nicht finden. Wenn die königl. Staatsregierung sich aber veranlaßt finden könnte, aus den von mir hier näher bezeichneten Gründen dem Projecte für die nächste Finanzperiode näher zu treten, so würde, soviel mir bekannt, außerdem noch eine nicht unerhebliche Ausgabe für den Staat dadurch erspart werden, daß eine Straßenanlage, welche in den letzten Jahren von Göritzthain nach dem Bahnhof Cossen projectirt wird und wozu sich der Staat bereit erklärt hat, eine Beihilfe von 60,000 Mark zu gewähren, gänzlich unterbleiben könnte. Die Bahnanlage selbst würde um deswillen nicht allzu große Opfer erfordern, weil die neu angelegte Chemnitzthalstraße zur übergroßen Hälfte als Bahnkörper für die neu anzulegende Secundärbahn benutzt werden könnte. Einem Einwande möchte ich besonders noch begegnen, welchen ich vielfach gehört habe, daß nämlich durch die Chemnitzthalbahn eine Concurrenzlinie für die Muldenthalbahn geschaffen würde. Wer die dortigen Verhältnisse kennt, weiß, daß es den Bewohnern der Chemnitzthalstraße nicht einfallen kann, die Muldenthalbahn zu benutzen. Es ist das höchstens die Strecke von Chemnitz bis Burgstädt, welche zur Anführung von Kohlen theilweise benutzt wird, wenn man nicht schon jetzt vorzieht, die Chemnitzthalbahn direct zur Anfuhr zu benutzen. Wird nun durch die Anlage einer derartigen Bahn den dortigen industriellen Verhältnissen in hervorragender Weise entgegengekommen, so sind auch die landwirthschaftlichen Districte in hohem Grade interessirt bei der Anlage dieser Bahn. Die Umgegend von Chemnitz ist mit der Verwerthung der landwirthschaftlichen Producte ausschließlich auf die Stadt Chemnitz angewiesen und es ist für diese Begüterten dort der gewöhnliche Weg, daß sie zwei- und dreimal in der Woche ihre landwirthschaftlichen Erzeugnisse in die Stadt befördern. Dies würde in Wegfall kommen, sobald durch das Chemnitzthal die näher bezeichnete Bahn angelegt würde. Es würde also auch den landwirthschaftlichen Districten in hervorragender Weise durch die Anlage der Bahn gedient werden. Aus allen diesen Gründen, meine hochgeehrten Herren, bitte ich Sie, nicht nur dem Deputationsantrage Ihre Zustimmung zu geben; aber auch die königl. Staatsregierung bitte ich, bei der Kenntnißnahme die von mir bezeichneten Gesichtspunkte in recht eingehende Erwägung zu ziehen.

Abg. Dr. Straumer: Meine sehr geehrten Herren! Nachdem der Herr Abg. Starke vor mir in so klarer und glücklicher Weise die Nothwendigkeit dieser Bahnanlage und die voraussichtliche Rentabilität derselben nachgewiesen hat, könnte ich meinerseits auf das Wort verzichten, wenn es mir nicht darauf ankäme,