

störenden Verkehrshemmnisse in der Stadt, infolge der Niveauübergänge der Straßen über die Schienen, beseitigt werden müßten.

Von sehr beachtlicher Seite hat man weiter die Dezentralisirung des gesammten Chemnitzer Güterverkehrs überhaupt als erstrebenswerth hingestellt, hat man ferner speziell sich für die — auf gegen 17 Millionen Mark veranschlagte — Anlage einer Gürtelbahn mit Güterbahnhof in Altendorfer Flur, Rangirbahnhof in Siegmarsw. interessiert, hat man weiter die Nutzbarmachung der Chemnitzer Straßenbahnen für Gütertransporte mit elektrischem Antriebe für später eventuell ins Auge gefaßt.

Zeithier haben aber noch Meinungsverschiedenheiten über die Art und Weise geherrscht, wie jenen Uebelständen der Eisenbahnanlagen in Chemnitz abzuhelpen sei, wie eine den Bedürfnissen der dortigen Industrie auf lange Zeit hin genügende Erweiterung und Verbesserung der Bahnhofsanlagen ausgeführt werden möchte und — ohne unverhältnißmäßige Belastung der Finanzen — auch könnte.

Die gegenwärtige Vorlage bringt nun nach den Ansichten der Deputation eine Lösung, um die Entlastung des Hauptbahnhofs Chemnitz zu erzielen.

Dies soll geschehen durch:

Eröffnung der Würschnitzthalbahn;

Zulassung des unbeschränkten Güterverkehrs in Kappel und Altchemnitz, mithin Umbau beider zu vollständigen Güterbahnhöfen;

Anlegung der Station am Rüdchwalde (Tit. 21);

Herstellung eines Rangirbahnhofs bei Hilbersdorf (Tit. 20); während die Verlegung der Eilgutabfertigung und Erweiterung der Bahnsteige (Tit. 19) die vorhandenen Unzuträglichkeiten auf dem Bahnhof selbst beseitigen dürften.

In naher Zukunft würde endlich die Einführung einer Güterbahn in das Pleißenbachtal zu erfolgen haben und die Beseitigung der den Verkehr ebenso hemmenden wie gefährdenden Niveauübergänge (Dresdner Straße, wie sämmtliche südlich des Bahnhofes gelegene städtische Straßen) vorzunehmen sein.

Behufs Ausführung des letzteren Plans — der zur Voraussetzung hat, daß die Stadtgemeinde Chemnitz, ebenso wie es in Dresden geschehen, die nöthigen finanziellen Opfer übernehmen werde — ist die Hochlegung der Bahnstrecke in Aussicht genommen, welche in der Richtung nach Glauchau hin an den Chemnitzer Hauptbahnhof anschließt, damit dann oben erwähnte Straßen untergeführt werden könnten.

In den vorstehend aufgeführten Maßnahmen glaubt die Deputation den Weg zu erblicken, auf welchem — unter gleichzeitiger thunlichster Schonung der Staatsfinanzen — aller Voraussicht nach einerseits der Hauptbahnhof von Chemnitz in einer Weise umgestaltet würde, um auf lange Zeit selbst dem gesteigerten Verkehre zu genügen, andererseits die den Verkehr in der Stadt so hemmenden Niveauübergänge beseitigt würden.

Und es würde dies Alles hiermit wohl in weit zweckmäßigerer Weise erfolgen als beispielsweise durch die projektirte Gürtelbahn (von Station am Rüdchwalde bis Bahnhof Siegmarsw.), bei deren Ausführung die so wünschenswerthe Verbindung der industriellen Etablissements durch besondere Zweiggleise mit dem Altendorfer Güterbahnhofs nur deshalb nicht ausreichend möglich wäre, weil diese Gürtelbahn behufs Vermeidung der Niveauübergänge die Straßen in gewisser Höhe überschreiten müßte.

Die Deputation glaubt, daß mit der Vorlage — deren Gesamtkosten 10 163 000 *M* betragen, von denen 1 780 000 *M* bereits früher bewilligt wurden und gegenwärtig 3 000 000 *M* postulirt werden — in zweckmäßiger, wie gleichzeitig die Finanzen des Landes verhältnißmäßig schonendster Weise die nächstliegenden Wünsche der Chemnitzer Industrie befriedigt werden und empfiehlt der Kammer diesem Projekte zuzustimmen.