

Im einzelnen ist noch folgendes zu bemerken:

Tit. 19.

Da die Eilgutabfertigung (Boden wie Expedition) unzureichend, die Verbindung mit den Gleisen mangelhaft ist, so gestaltet sich die Abstellung der Wagen sehr schwierig; ferner fehlt es an ausreichenden Bahnsteiganlagen, ein Mangel, der seit Eröffnung der Würschnitzthalbahn besonders fühlbar ist.

Um diesen Uebelständen abzuhelpfen, soll der jetzige Eilgutshuppen abgebrochen, der Bahnsteig für Aue verlängert und für die Würschnitzthalbahn ein neuer Bahnsteig angelegt werden. Weiter wird geplant, die Eilgutsexpedition nach der linken Seite der Bahn in den alten Gütershuppen an der Dresdner Straße zu verlegen, letztere selbst für Eilgut zwecke einzurichten und dieselbe durch Anlegung eines Tunnels (3,75 m breit, 3,05 m hoch mit elektrisch getriebenen Aufzügen) unter den Bahngleisen hinweg mit den Personenbahnsteigen, wie Güterexpedition im Verwaltungsgebäude zu verbinden.

Für diese — nach Ansicht der Deputation sachgemäße und dem Bedürfnisse entsprechende — Herstellung werden unter Tit. 19 im Ganzen 140 000 M postulirt, deren Bewilligung hiermit empfohlen wird.

Tit. 20, 21.

Nach dem allgemeinen 1894/95 vorgelegten, von der Ständeversammlung durch Bewilligung von 1 180 000 M behufs Arealerwerb gutgeheißenen Plan sollte zur Entlastung des Chemnitzer Bahnhofes nordwestlich der Stadt am Rüdchwalde ein Rangirbahnhof angelegt werden.

Bei spezieller Bearbeitung desselben, wie bei erneuter genauer Abwägung aller einschlagenden Verhältnisse hat es sich aber herausgestellt, daß es zweckmäßiger und vortheilhafter ist: den neuen Rangirbahnhof nicht am Rüdchwalde, sondern bei Hilbersdorf anzulegen, am Rüdchwalde aber eine Haltestelle für unbeschränkten Güterverkehr einzurichten, und zwar obwohl die Anlage bei Hilbersdorf eine Mehrausgabe von 167 000 M erfordert, weil dies durch eine Ersparniß von jährlich 66 000 Zugkilometern (entsprechend einem Kapitalwerthe von 1,2 Millionen Mark) reichlichst ausgeglichen wird.

Der geplante Hilbersdorfer Rangirbahnhof soll an die Linie Dresden-Werdau zu liegen kommen und Verbindungskurven für die Linien Leipzig-Chemnitz und Riesa-Chemnitz erhalten; gleichzeitig sollen die Personenzugsgleise Dresden-Werdau nach der Nordseite der Zentralwerkstätten verlegt werden, um dann mit denen der Linie Riesa-Chemnitz zusammen auf viergleisigem Bahnkörper in die Station Chemnitz einzumünden.

An Kosten sind veranschlagt:

9 938 000 M für Rangirbahnhof Hilbersdorf,  
225 000 „ „ Haltestelle am Rüdchwalde, somit

10 163 000 M im Ganzen.

Hierauf sind in den letzten Finanzperioden bereits 1 780 000 M bewilligt worden, so daß für vollständige Ausführung dieser Aenderungen und Neuanlagen noch 8 380 000 M nöthig werden.

Von dieser letzteren Summe werden im außerordentlichen Etat für das vorliegende Budget 1896/97 nur 3 Millionen Mark gefordert, um damit die Haltestelle am Rüdchwalde fertig zu stellen, den Arealerwerb für Hilbersdorfer Bahnhof zu beenden und mit den für letzteren nöthigen umfangreichen Erd- und Kunstbauten, wie den Verbindungskurven zu beginnen.

Die Eingabe der Handels- und Gewerbekammer Chemnitz vom 31. Dezember 1895 erblickt in den Chemnitz betreffenden Vorlagen des gegenwärtigen Budgets ein Zeichen,