

Ein großer Theil der Kohlen würde von solchen Fabriken mit Geschirr direct vom Werke abgefahren, welche räumlich nicht in der Lage sind, Zufuhrgleisanlagen zu besitzen, die aber sofort bereit wären, directe Kohlenbezüge durch die Eisenbahn zu machen, wenn das Umladen in Wilkau vermieden werden könnte, auch würden oft große Unfälle und erhebliche Verluste auf die die Straße täglich passirenden 135 bis 140 Geschirre durch den auf den Straßentract zunächst hinführenden Bahnzugsverkehr herbeigeführt. Vor Kirchberg sei im Gegensatz zu Wilkau unbeschränktes Areal zur Herstellung eines größeren Umladebahnhofes vorhanden.

Bei den Berathungen innerhalb der Deputation, welchen auch der Abgeordnete Vicepräsident Georgi und Abgeordneter Speck als Vertreter des in Frage kommenden Landestheils beiwohnten, mußte zunächst anerkannt werden, daß die Bahnhofsanlagen der Station Wilkau für den ziemlich bedeutenden Personen- und Güterverkehr sehr beschränkt und eine Umgestaltung derselben zur unumgänglichen Nothwendigkeit geworden ist.

Nach den statistischen Unterlagen beziffert sich die Einnahme aus dem Personenverkehr auf 86 946 *M* von 141 689 abfahrenden und 136 409 ankommenden Personen, und aus dem Güterverkehr auf 211 004 *M* für 61 421 Tonnen ein- und abgehende Güter.

Auf der Station Kirchberg hingegen beziffern sich die Einnahmen der, dem Personen- und Güterverkehr gemeinschaftlich dienenden Schmalspurbahn auf 73 372 *M*.

Der Güterverkehr weist incl. 13 488 Tonnen eingehenden Stein- und Braunkohlen, 35 578 Tonnen ein- und abgehende Güter nach, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß ein großer Theil der Güter des Umladens halber und weil sie von der Station Kirchberg aus nicht direct cartirt werden können, von da aus dem Bahnhof Wilkau per Achse ab- und zugeführt werden.

Es mag nicht unerwähnt bleiben, daß bereits die Ständeversammlung des Landtags 1877 sich mit der Frage, ob man eine normal- oder schmalspurige Bahn von Wilkau nach Kirchberg bauen wolle, lebhaft beschäftigt hat, daß die zweite Kammer, entgegen der Regierungsvorlage, zu dem Beschlusse kam, eine normalspurige Bahn zu erbauen, welchem Beschlusse jedoch seitens der ersten Kammer nicht beigetreten wurde, und nur erst von der ersten und zweiten Kammer der Ständeversammlung des Landtags 1879 im Bereinigungsverfahren der Bau einer schmalspurigen Bahn nach der Regierungsvorlage beschlossen wurde. Die Deputation muß ja anerkennen, daß die Wünsche der Petenten Kirchbergs nicht unbegründet sind, daß man heute bei der Bedeutung der dortigen Industrie kaum dazu kommen würde, eine schmalspurige Bahn zu erbauen, welche fast ausschließlich auf der durch Fuhrwerk belebten Staats-Straße hinläuft, und daß eine Umwandlung derselben in eine normalspurige nicht ohne Einfluß auf die Umgestaltung des Bahnhofes Wilkau sein würde, wie auch für den Fall, daß in absehbarer Zeit die wiederholt erbetene Erbauung einer Eisenbahn von Wilkau nach Hohlteich zur Verwirklichung kommen sollte, heute schon darauf Rücksicht genommen werden müsse. Die Deputation beschloß zunächst, die königliche Staatsregierung um Auskunft zu ersuchen über den eventuellen Kostenaufwand des von der Stadt Kirchberg erbetenen Umbaues in eine Normalspur, beziehentlich über die Höhe der Summe, welche dadurch etwa beim Umbau der Station Wilkau erspart werden könne.

Hierauf hat das königliche Finanzministerium mitgetheilt, daß auf Grund eingehender Erörterungen der einschlagenden Verhältnisse das generell bearbeitete und veranschlagte Project des Umbaues der schmalspurigen Eisenbahn Wilkau-Kirchberg in eine normalspurige, einschließlich des im Falle dieses Umbaues in Kirchberg erforderlichen Umladebahnhofes für die anschließende schmalspurige Linie Kirchberg-Saupersdorf-Wilzschhaus einen Kostenaufwand von 700 000 *M* erfordern würde, und daß an der für die Erweiterung und den Umbau der Station Wilkau postulirten Summe von 780 000 *M* der Betrag von 180 000 *M* erspart werden könnte, so daß die Summe von 520 000 *M*