

an die Königliche Staatsregierung, deren Antwort und die darauf folgende Erwiderung des Berichterstatters hier zur Kenntniß der hohen Kammer zu bringen.

Die ersten, am 6. Dezember 1895 in der Deputation zum Vortrag gebrachten Ausführungen des Berichterstatters lauten folgendermaßen:

„In dem außerordentlichen Staatshaushalts-Etat verlangt die Königliche Staatsregierung unter

Tit. 19, Verlegung der Eisgutabfertigung in Chemnitz und Erweiterung der Bahnsteiganlage	140 000 M,
Tit. 20, Herstellung eines Rangirbahnhofes bei Hilbersdorf	2 775 000 =
Tit. 21, Anlage einer Haltestelle am Rüdowald bei Chemnitz	225 000 =

Wenn auch diese Anlagen nicht unmittelbar unter sich zusammenhängen und wenn sie insbesondere mit der Beseitigung so vieler in Chemnitz vorhandener Uebelstände und einer entsprechenden Neugestaltung der Eisenbahnverhältnisse an und für sich nichts zu schaffen haben, so geben sie doch Veranlassung, über eine nicht zu umgehende Umgestaltung des Chemnitzer Bahnbetriebes nachzudenken und derselben näher zu treten.

Die älteren Mitglieder der Deputation werden sich erinnern, daß ich als Berichterstatter über die Dresdner Bahnhofsumbauten vor ungefähr 6 Jahren Veranlassung genommen habe, im Anschluß an eine Forderung der Regierung, betreffend den Neubau eines Güterbodens in Chemnitz, darauf hinzuweisen, daß die zur Zeit in Chemnitz bestehenden Eisenbahnbetriebsverhältnisse auf die Dauer nicht aufrecht zu erhalten seien und daß wir im Hinblick auf die großartige Entwicklung von Chemnitz eine anderweitige Gestaltung des Bahnbetriebes, wenn auch unter großen Ausgaben, anstreben müßten. Angesichts der großen Ausgaben, welche die Dresdner Bahnhofsumbauten verursachen und angesichts des Umstandes, daß die Dresdner Bahnhofsumbauten die im Finanzministerium und der Generaldirektion zur Verfügung stehenden technischen Kräfte in einer so umfassenden Weise in Anspruch nehmen, daß für solche Bauten, wie sie eben in Chemnitz nothwendig werden würden, die nöthigen technischen Kräfte zur Vorarbeit und Ausführung nicht vorhanden sein würden, zeigte die Regierung damals keine Neigung auf meine, wie ich heute mit größerer Bestimmtheit noch sagen kann, gerechtfertigten Vorstellungen einzugehen.

Nachdem der Finanzdeputation B der außerordentliche Etat überwiesen und von dieser Deputation mir die Berichterstattung über die Punkte 19 bis 21 aufgetragen worden ist, hielt ich mich ebenso im Interesse der Stadt Chemnitz wie im Interesse unserer Staatsbahnverwaltung für verpflichtet, an dieser Stelle geltend zu machen, daß die vorgeschlagenen Bauten nur einen kleinen Theil derjenigen Anlagen ausmachen, welche uns in Chemnitz überhaupt noch bevorstehen. Daß ich über die Dresdner Bahnhofsumbauten der Deputation und durch diese im Landtage Bericht zu erstatten hatte, legt mir in Verbindung mit der Thatsache, daß die hiesigen Bauten im Lande, wie ich glaube, aus einem unrichtigen Gesichtspunkt betrachtet werden, die besondere Pflicht auf, auf die für die Dauer unhaltbaren Zustände, wie sie in Chemnitz vorliegen, hinzuweisen und die Nothwendigkeit zu betonen, hier baldige Abhülfe zu schaffen.

Hierzu kommt, daß der Rath und die Stadtverordneten der Stadt Chemnitz schon im Dezember 1891 der hohen Ständeversammlung und zwar zunächst der zweiten Kammer in einer Petition die Nothwendigkeit auseinandersetzen, in Chemnitz in entsprechender Weise Abhülfe zu schaffen und Zustände herbeizuführen, welche auf die fernere, jedenfalls großartige Entwicklung der Stadt Rücksicht nehmen. Dieser Petition war eine besondere Ausarbeitung beigelegt, welche in der Meinung gipfelt, daß zur Entlastung des Hauptbahnhofes und zur Herstellung eines der Entwicklung der Stadt entsprechenden Zustandes eine Gürtelbahn anzulegen sei, daß eine Erleichterung der Güterabfuhr nach den Fabrikvierteln nach Norden und Westen der Stadt stattzufinden habe, und daß die Uebergänge der Chemnitz-Zwickauer Linie im Niveau der Straßen beseitigt würden. Da die Königliche