

Vortheil haben wird, als ihre Straßen von dem größten Theil des durch sie führenden Güterverkehrs entlastet werden, der muß der Königlichen Staatsregierung, als Inhaberin der Eisenbahnen, die Aufgabe zuweisen, vorhandene Uebelstände zu beseitigen und solche Zustände herbeizuführen, welche der großartigen Weiterentwicklung von Chemnitz (Chemnitz ist in 40 Jahren von ungefähr 40 000 auf 160 000 Einwohner gestiegen) unter die Arme greift, denn in der That ist das Wohlergehen unserer sächsischen Industrie an vielen Stellen so eng mit dem Wohlergehen von Chemnitz verbunden, daß uns eine solche Aufgabe, ganz abgesehen von Betriebsrücksichten, schon um deswillen obliegt.

Ist schon durch vorstehendes nachgewiesen, daß die von der Regierung vorgeschlagenen Anlagen in einem gewissen Zusammenhange mit den Anlagen stehen, welche in Chemnitz noch zu machen sind, so bildet die unter Tit. 19 vorgesehene Verlegung der Eilgutabfertigung und Erweiterung der Bahnsteige einen Bestandtheil der schwerlich zu umgehenden Verlegung der Gleise über die Dresdner Straße. Soviel mir bekannt, würde diese Höherlegung auf die Bahnsteiganlagen der durchgehenden Züge auf dem Hauptbahnhof einwirken, und da die neu projektirten Bahnsteiganlagen über den Hauptbahnhof hinaus in die Nähe der Dresdner Straße zu liegen kommen, so müssen sie ebenmäßig von einer Höherlegung der Gleise überhaupt berührt werden.

Es kann nicht meine Absicht sein, auf die der Eingabe des Rathes und der Stadtverordneten der Stadt Chemnitz beigelegte Erläuterung der von ihr geplanten Erweiterung der Eisenbahnanlage einzugehen, aber es wird doch nützlich sein, auch von den Kosten zu reden, welche die geplante Erweiterung verursachen würde. Nach den Erläuterungen würde der Bahnhof am Riechwald einschließlich der Einführung der Riesaer und Dresdner Linie und einschließlich der Anlagen für den Anschluß der etwa auszuführenden das Chemnitzthal mit Chemnitz verbindenden Schmalspurbahn rund 3 Millionen Mark kosten; der Güterbahnhof in Altendorf würde  $1\frac{1}{4}$  Million Mark kosten, der Güterbahnhof Schönau, welcher, wie oben erwähnt, wegfallen könnte, ist auf  $\frac{1}{4}$  Million Mark veranschlagt, die Kosten des Rangirbahnhofs Siegmars sollen  $2\frac{1}{2}$  Millionen Mark betragen und es würden von den gesammten Kosten der Gürtelbahn in Höhe von 17 Millionen Mark demgemäß über 7 Millionen Mark auf die Bahnhöfe und 10 Millionen Mark auf die freie Strecke entfallen.

Wenn man bedenkt, daß eine sachgemäße Umgestaltung der Bahnhöfe in Dresden ungefähr 55 bis 60 Millionen Mark kosten wird, daß für die Erweiterung des Bahnhofes Werdau 1 450 000 *M.* nothwendig sind, daß für die Erweiterung der Haltestelle Triebischtal 860 000 *M.*, für die Verlegung einer kurzen Strecke Zwickau-Schwarzenberger Linie 1 220 000 *M.*, für die Erweiterung der Station Wittweida 1 044 000 *M.*, für die Verlegung des Bahnhofes zu Borna über 1 Million Mark verlangt werden, so erscheinen die Kosten für eine sachgemäße Ausgestaltung der Chemnitzer Bahnverhältnisse, welche in ihrer Hauptsumme sich durch theils schon gemachte, theils vorgeschlagene Ausgaben noch wesentlich gegen den seitens der Stadt gemachten Voranschlag vermindern würden, in Anbetracht des Umstandes, daß es sich um die Zentrale der sächsischen Industrie handelt, nicht zu groß.

Hierbei drängt sich einem unwillkürlich eine Betrachtung auf, zu welcher man im Vergleich mit den derzeitigen Freiburger Verhältnissen geführt wird. In Freiberg handelt es sich um die Fortbeschäftigung von über 4000 Arbeitern. Um hier in einer gewissen humanen Weise verfahren zu können, nimmt der Staat durch den Kauf und Betrieb der Freiburger Gruben eine Last auf sich, welche in diesem Haushaltsetat mit ungefähr 1 640 000 *M.* veranschlagt ist.

Bei einer Verbesserung der Chemnitzer Verkehrsverhältnisse würde es sich um die Ausgabe einer großen Summe, aber immerhin um ein werbendes Kapital handeln. Es wäre ein Irrthum, wenn man glauben wollte, daß eine solche Ausgabe lediglich im