

mit enthalten sind, muß im Falle der gedachten Hochlegung der Gleise — welche nach einer bereits vorliegenden generellen Planung ungefähr am Nordende dieses neuen Bahnsteigs beginnen würde — allerdings eine mäßige Erhöhung erfahren; indessen würden solchenfalls in der Hauptsache nur die auf die jetzt geplante Anlage zu verwendenden Arbeitslöhne verloren sein, da die zu verwendenden Materialien auch bei der Erhöhung wieder benutzt werden können.

Die weitere bei dem angezogenen Tit. 19 in Frage kommenden Anlagen eines Eilgutschuppens und des dahin vom Bahnsteig am Empfangsgebäude aus herzustellenden Tunnels werden von der mehrerwähnten Gleiserhöhung nicht betroffen, können vielmehr auch nach derselben unverändert bestehen bleiben.

3. Zur Herstellung der von der Stadt Chemnitz früher petirten Ringbahn von der neu projektierten Station am Rüdowald aus (vergl. Tit. 21 des außerordentlichen Etats) nach Siezmar mit einer Station in Altendorfer Flur liegt nach Ansicht der Staatsregierung in absehbarer Zeit weder vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltung aus noch im Interesse der Verkehrsinteressenten hinreichende Veranlassung vor.

In ersterer Beziehung kommt in Betracht, daß die neuerdings getroffenen und beziehentlich für die nächste Zukunft geplanten Maßregeln, welche zur Entlastung des Hauptbahnhofes Chemnitz dienen, als die Eröffnung der Würschmitthalbahn, Zulassung unbeschränkten Güterverkehrs in Alt-Chemnitz und Kappel, Anlegung der schon erwähnten Station am Rüdowald und vor allem diejenige des Rangirbahnhofs in Silberdorf (Tit. 20 des außerordentlichen Etats für 1896/97) in ihrer Gesamtheit aller Voraussicht nach genügen werden, um eine hinreichende Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofes Chemnitz auch für Perioden außergewöhnlich starken Verkehrs auf eine lange Reihe von Jahren zu sichern.

Was aber die Interessen der Chemnitzer Industrie betrifft, so würden dieselben durch jene Ringbahn keineswegs wirksam gefördert werden. Denn die letztere würde nur der einen oder anderen von den vorhandenen Fabriken nahekommen können und auch zur Herstellung von Zweiggleisverbindungen mit neu anzulegenden industriellen Etablissements nicht geeignet sein, da sie nach der Gestaltung des von ihr durchgeschnittenen Terrains in der Hauptsache auf hohen Viadukten oder durch tiefe Einschnitte geführt werden müßte, so daß die enormsten Kosten einer solchen Bahn, welche auf 17 bis 20 Millionen Mark zu schätzen sind, ihrem wirthschaftlichen Nutzen nicht entfernt angemessen sein würden.

Wenn nun auch der Herstellung einer solchen Ringbahn für spätere Zeit durch die gegenwärtig in Chemnitz geplanten Eisenbahnanlagen in keiner Weise präjudizirt wird, so dürfte es doch nach Ansicht der Staatsregierung unter den in Chemnitz obwaltenden lokalen Verhältnissen zur Zeit nur dadurch möglich sein, die dortigen Fabriken in zweckmäßiger Weise mit Gleisanschluß an die Staatseisenbahnen zu versehen, daß die Chemnitzer Straßenbahnen auch für den Gütertransport mit elektrischem Antrieb nutzbar gemacht werden, ähnlich wie dies anderwärts, z. B. in Forst, Gera und Mühlhausen i. S. bereits mit gutem Erfolge geschehen ist.

Nicht unerwähnt darf hierbei bleiben, daß der Plan für eine dem Gütertransport mit Lokomotiven dienenden Straßenbahn in Chemnitz, welche einer großen Anzahl von Fabriken Gleisverbindung mit der Staats-