

eisenbahn verschafft haben würde, schon vor einer längeren Reihe von Jahren bearbeitet gewesen und ihr Anschluß an die Staatsbahn sogar im Detail festgestellt gewesen, daß aber dieser Plan aus hier nicht weiter zu erörternden Gründen von der Stadtverwaltung plötzlich fallen gelassen worden ist.

4. Wenn endlich die geehrte Deputation die Frage gestellt hat, ob es die Staatsregierung für nöthig halte und ob sie geneigt sei, einen Gesamtplan, welcher den Interessen des Betriebes und den Bedürfnissen von Chemnitz in Bezug auf seine Weiterentwicklung entsprechen würde, herstellen zu lassen und sich darüber mit der Stadtvertretung ins Benehmen zu setzen, so findet diese Frage durch das Vorbemerkte in der Hauptsache ihre Erledigung. Doch steht die Staatsregierung nicht an zu erklären, daß sie — falls die Stadtgemeinde auf den Plan einer dem Güterverkehre dienenden Straßenbahn zurückkommen sollte — zu dessen Verwirklichung auf Anlangen der städtischen Vertretung durch entgegenkommende Mitwirkung gern die Hand bieten, auch bereit sein würde, in Gemeinschaft mit derselben erörtern zu lassen, ob es sich empfehlen möchte, die Möglichkeit offen zu halten, daß später einmal die vorhandenen und noch zu errichtenden industriellen Etablissements im Südwesten der Stadt, soweit sie durch die Straßenbahn vielleicht nicht befriedigt werden, besondere Zweiggleisanschlüsse durch eine tiefliegende von der Strecke Chemnitz-Siegmars abweigende Schlepfbahn erhalten können.

Dresden, am 7. Januar 1896.

Finanz-Ministerium.

(gez.) v. Watzdorf.

Zu der Berathung über diese Auskünfte legte der Berichterstatter seine Ansichten innerhalb der Deputation durch folgendes schriftlich dar:

„Dresden, den 10. Januar 1896.

Unter heutigem Tage ist die Antwort der königlichen Staatsregierung an die Finanzdeputation B der zweiten Kammer über die von derselben an sie gerichteten Fragen eingegangen. Aus derselben geht zunächst hervor, daß der Niveauübergang der Eisenbahnlinie Dresden-Werdau über die Dresdner Straße in Chemnitz auf Anregung des Reichseisenbahnnamtes zu entfernen sei, und daß die Stadtgemeinde in Chemnitz gegen Maßregeln, welche die Eisenbahnverwaltung in Befolgung der reichseisenbahnamtlichen Vorschriften treffen wollte, indem sie an der betreffenden Stelle Schranken anbringen lassen wollte, Einspruch erhoben hat. Wenn die Eisenbahnverwaltung überhaupt die Uebergänge der Eisenbahn über die Dresdner-, Zschopauer und Stollberger Straße beseitigen sollte, so müsse sie wegen der nöthigen finanziellen Opfer, ebenso wie es in Dresden geschehen sei, auch in Chemnitz eine pekuniäre Betheiligung der Stadtgemeinde erwarten.

Sodann erklärt die königliche Staatsregierung auf die zweite Frage, daß der in Tit. 19 enthaltene neue Bahnsteig für die Linie Chemnitz-Stollberg auch dann erhöht werden müsse, wenn wegen der Uebersührung der Dresdner Straße sich eine Erhöhung der Bahnlinie Chemnitz-Werdau schon vom Bahnhof Chemnitz aus nöthig macht. Da aber bei der Erhöhung die verwendeten Materialien wieder benutzt werden könnten, so würden durch die dann zu erfolgende Aenderung der jetzt geplanten Anlage die verwendeten Arbeitslöhne verloren gehen. Im Hinblick darauf, daß die Zeit, in welcher eine Erhöhung der Bahnlinie stattfinden wird, noch nicht zu bestimmen ist, und daß diese Erhöhung sich lange hinziehen wird, daß aber die Anlage eines neuen Bahnsteiges aus Betriebsrücksichten