

Höherlegung der Chemnitz-Zwickauer Linie davon ab, daß man den Chemnitzer Bahnhof durch den Rangirbahnhof Hilbersdorf entlasten kann. Mag man einen Plan der Chemnitzer Bahnverhältnisse herstellen wie man will, so würde der Hilbersdorfer Rangirbahnhof einer künftigen Entwicklung auf alle Fälle erhebliche und nothwendige Dienste leisten.

Nach den der Deputation zu theil gewordenen Erläuterungen hat dieselbe den Eindruck gewonnen, daß die Königliche Staatsregierung in verständiger und vorsichtiger, nach den späteren Bedürfnissen entsprechender Weise schon jetzt Arealerwerbungen für den Hilbersdorfer Rangirbahnhof und die dadurch nothwendig werdenden anderweitigen Einführungen der Dresdner Personenbahnzüge in den Chemnitzer Bahnhof vorgenommen hat.

Wie schon an anderer Stelle hervorgehoben wurde, würden auf dem Hilbersdorfer Rangirbahnhofs alle die Erfahrungen verwendet werden, welche man auf dem Dresden-Friedrichstädter Güterbahnhofs gemacht hat.

Aus diesem Allem ergibt sich, daß sich die Bewilligung der Mittel zur Herstellung des Hilbersdorfer Rangirbahnhofs und der Station am Rüdow schon jetzt empfiehlt, und daß die Herstellung dieser beiden Anlagen in keiner Weise einen nachtheiligen oder bestimmenden Einfluß auf den Plan ausüben würde, daß sie vielmehr im Interesse des jetzigen Güterverkehrs unbedingt nothwendig erscheint.

Die Deputation kann sich dem Eindrucke nicht verschließen, daß die zu erwartende und auch zu erhoffende große Weiterentwicklung von Chemnitz schon jetzt eine Erwägung und Berücksichtigung der hierbei eine große Rolle spielenden Verkehrsverhältnisse verdient. Daß diese Berücksichtigung ohne eine allzugroße Belastung der Staatsfinanzen erfolgen möge, ist nicht nur der Wunsch der Deputation, sondern gewiß auch der hohen Kammer und des ganzen Landes.

Die Aussprache mit den Vertretern der Königlichen Staatsregierung ließ keinen Zweifel darüber, daß dieselbe bemüht ist, den Wünschen der Chemnitzer Stadtvertretung in dieser Beziehung soweit wie nur irgend möglich Rechnung zu tragen, und daß sie bereit ist, sich über die Wünsche der Stadtvertretung zu unterrichten.

Indem die Vertreter der Königlichen Staatsregierung als Aufgaben, welche in Chemnitz gelöst werden müssen, die Nothwendigkeit einer Beseitigung der Bahnübergänge über die Straßen im Niveau derselben bezeichneten und eine Beseitigung derselben in Aussicht stellten; indem sie in ihrer Antwort vom 7. Januar dieses Jahres im Gegensatz zu dem sogenannten Ringbahnprojekt die Einführung einer Güterbahn in das Pleißenththal vorschlugen, und indem sie den Umbau der beiden Bahnhöfe in Altchemnitz und Kappel zu vollständigen Güterbahnhöfen beabsichtigen, entsprechen sie im großen und ganzen den Wünschen der Deputation nach Herstellung eines Planes über die in Chemnitz nothwendig werdenden Bahnbauten, und es wird nun Sache der Zukunft sein, die Verhandlungen zwischen der Königlichen Staatsregierung und der Stadtvertretung in einem Sinne zu führen, daß die Interessen des Verkehrs in der Stadt Chemnitz und ihrer Umgebung in einer wünschenswerthen Weise Berücksichtigung finden.

Wenn an dieser Stelle die Deputation noch darauf hinweist, daß in dem aufzustellenden Plane auch der Umstand berücksichtigt werden möchte, daß von der Station am Rüdow aus das Furtner Thal für den Bahnbetrieb zugänglich gemacht werde, weil Chemnitz nach dieser Seite in nicht allzuferner Zeit seine Ausdehnung suchen wird, so will sie damit nur gezeigt haben, daß sie bemüht ist, auf die fernere Entwicklung von Chemnitz schon heute Rücksicht zu nehmen.

Zum Schlusse ging die Deputation auf Grund der ihr mitgetheilten Zeichnungen und Kostenüberschläge auf Tit. 19, 20 und 21 näher ein und bemerkt darüber folgendes: