

## Erläuterungen.

Tit. 27. In dem zum Dekrete an die Stände Nr. 43 vom 2. März 1892 gehörigen Aufsatze EB II sind unter Ziffer III bereits die Gründe dargelegt worden, aus welchen es rathsam erscheint, der Staatseisenbahnverwaltung den erforderlichen Grund und Boden zur Anlegung einer Verkehrsstelle für die Stadt Chemnitz in Bornaer Flur sowie für eine damit zu verbindende Rangiranlage thunlichst bald zu sichern. Auch hat die vorige Ständeversammlung hierzu ein Berechnungsgeld von 600 000  $\mathcal{M}$  bewilligt. Inzwischen hat sich die Staatsregierung veranlaßt gesehen, umfassende Erörterungen darüber anzustellen, wie nach einem einheitlichen Plane dem (ungeachtet wiederholter Erweiterungen) stets nach kurzer Zeit erneut hervorgetretenen Raummangel auf dem Bahnhofe Chemnitz für die Dauer wirksam abgeholfen werden könne. Diese nunmehr zum Abschlusse gelangten Erörterungen haben zu der Ueberzeugung geführt, daß bei dem Anwachsen der Stadt und ihrer Industrie den stetig steigenden Bedürfnissen sowie den Anforderungen der erfahrungsmäßig sich von Zeit zu Zeit wiederholenden Perioden eines außergewöhnlichen wirtschaftlichen Aufschwungs nur durch entsprechende Maßnahmen außerhalb des jetzigen, an den Grenzen seiner Erweiterungsfähigkeit angelangten Chemnitzer Bahnhofes im voraus begegnet werden kann. Zu diesem Zwecke ist vor allem in Aussicht genommen, den die Station Chemnitz durchlaufenden Güterverkehr mit der Zeit vom Lokalverkehr gänzlich zu trennen und in ähnlicher Weise, wie dies in Dresden bereits durchgeführt wird, auf einen größeren Rangirbahnhof zu verweisen, wo in der Hauptsache alle Güterzüge der in Chemnitz zusammen-treffenden Bahnlilien ein- und (nach Ausscheidung beziehentlich Aufnahme der Lokalgüter) anderweit zusammengestellt auszulassen haben. Wiederholte reifliche Erwägungen aller in Betracht zu ziehenden Verhältnisse haben die frühere Annahme (vergl. den oben angezogenen Aufsatz EB II unter Ziffer III), daß dieser Rangirbahnhof im Nordwesten der Stadt an der Linie Rieritzsch-Chemnitz den zweckmäßigsten Platz finde, lediglich bestätigt.

Ferner soll eine Entlastung des jetzigen Bahnhofes Chemnitz in Ansehung des Lokalgüterverkehrs zunächst durch die von den theiligten Industriellen in den südlichen und westlichen Stadttheilen schon seit längerer Zeit auf das Dringendste begehrte und bereits in der Erläuterung zu Tit. 15 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1893 in Aussicht gestellte Einführung des Stückgutverkehrs an dem zur Zeit nur dem Wagenladungsverkehre dienenden Bahnhofe Kappel und später durch die in Verbindung mit dem erwähnten Rangirbahnhofs beim Ruchwalde auszuführende Anlage einer neuen, dem unbeschränkten Güterverkehre dienenden Verkehrsstelle für die nördlichen und nordwestlichen Stadttheile herbeigeführt werden.

Für den neuen Rangirbahnhof nebst Anschließkurven an die von Dresden und Riesa kommenden Linien und für die in Verbindung mit demselben anzulegende, nurerwähnte Verkehrsstelle ein spezielles Projekt, wie es als Grundlage für Aufstellung eines Kostenanschlags nöthig wäre, fertig zu stellen, ist zwar bei der Umsänglichkeit dieser Aufgabe bis zum gegenwärtigen Landtage nicht zu ermöglichen gewesen; indessen hat die Staatsregierung für die bezeichneten Anlagen einen generellen Plan insoweit bearbeiten lassen, daß der gesammte Arealbedarf festgestellt werden konnte. Nach diesem Projekte werden einerseits mit Verlegung einer Strecke der Dresden-Chemnitzer Linie, andererseits mit Verlegung einer Strecke der Riesa-Chemnitzer Linie besondere Gütergleise in den neuen Rangirbahnhof so eingeführt, daß die Personengleise der genannten beiden Linien und der Dresden-Chemnitzer Linie neben einander liegend und ohne Niveaureizung in den Hauptbahnhof einlaufen können. Bei der Planung des Rangirbahnhofs ist auf die in der Nähe auszuführenden Neuanlagen der Sächsischen Maschinenfabrik entsprechende Rücksicht genommen. Ebenso erscheint der Anschluß einer die Stadt an ihrer Nordseite umgehenden Gürtelbahn nach der Linie Chemnitz-Glauchau (falls er in späterer Zeit einmal nöthig werden sollte) nicht ausgeschlossen.

Das zur künftigen Ausführung der jetzt generell geplanten umfangreichen Anlagen erforderliche Areal befindet sich zu einem kleinen, in den Fluren Furth und Borna gelegenen Theile im domänenfiskalischen Besitze, ist aber auch insoweit auf Rechnung der Staatseisenbahnverwaltung zu übernehmen. In der Hauptsache jedoch ist der Bedarf durch die Erwerbung von in den Fluren Borna, Furth, Chemnitz und Hilbersdorf gelegenen, im Privatbesitze befindlichen Flächen zu decken, welche (abgesehen von einigen bereits bebauten Grundstücken) zum Theile die Qualität von künftigen Baulande besitzen. Die Gesamtkosten des Grunderwerbes dürften nach vorläufiger Schätzung die ansehnliche Höhe von rund 1 780 000  $\mathcal{M}$  erreichen. Hierbei ist vorausgesetzt, daß die Stadtgemeinde Chemnitz die circa 8 ha große Fläche, welche vom Ruchwalde zu der Anlage gebraucht wird, dem Staatsfiskus zu dem nämlichen Einheitspreise zurückverkauft, welchen sie beim Ankaufe des vormaligen fiskalischen Ruchwaldes für diesen bezahlt hat. Nach Abzug der unter Tit. 49 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats der Finanzperiode 1893 für den vorliegenden Zweck als Berechnungsgeld bewilligten 600 000  $\mathcal{M}$  war der Betrag von 1 180 000  $\mathcal{M}$  in den gegenwärtigen Etat einzustellen.

0 000 Zu Tit. 28. Wie sich bereits zu Tit. 15 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1893 bemerkt findet, ist für die Station Kappel schon seit längerer Zeit die Zulassung unbeschränkter Güterabfertigung in Aussicht genommen. Die in dieser Richtung an die Staatseisenbahnverwaltung gelangten Wünsche des Publikums haben infolge stets wachsender Bebauung in der Nähe der Station jetzt eine solche Berechtigung erlangt, daß dem Bedürfnisse nunmehr sobald als thunlich entsprochen werden möchte. Während die Station Kappel aber bereits seit ihrer Eröffnung mit den nöthigen Ladeplätzen und Gleisen für den Wagenladungsverkehr versehen war, fehlt es für den Stückgutverkehr an dem zur Errichtung eines Güterschuppens und der nöthigen Rampen erforderlichen Plätze, welcher nur durch Beseitigung der an dem südöstlichen Ende der Station vorhandenen Rangirgleise beschafft werden kann.

Nachdem nun die Beseitigung dieser Gleise und Errichtung einer der Abtrennung des Chemnitzer Lokalverkehrs dienenden Rangiranlage in Siegmars in Aussicht genommen worden ist, wird es unter der Voraussetzung der Genehmigung des hierfür unter Tit. 29 eingestellten Postulates und der vorherigen Ausführung dieser Rangiranlage möglich sein, noch innerhalb der Finanzperiode 1894 zu der Herstellung der in Kappel für Zulassung auch des Stückgutverkehrs erforderlichen Anlagen zu verschreiten. Es sind hierzu neben einem geräumigen und erweiterungsfähigen Güterschuppen eine Kopf- und Seitenrampe sowie ein Ladekrahn nebst den erforderlichen Gleisen geplant und wird die Zufahrt zu diesen Anlagen von der Goethestraße und der erst zum Theile ausgeführten Reesstraße her zu nehmen sein. Die antheiligen Kosten für Verlängerung und Ausbau dieser Straßen, welche der Staatseisenbahnverwaltung als Angrenzerin auf Grund früher eingegangener Verpflichtungen zufallen, sind in der Anschlagssumme mit enthalten.

Als eine Besonderheit des für Bahnhof Kappel hiernach aufgestellten Entwurfs ist zu erwähnen, daß die Betriebsverhältnisse dieses Bahnhofes (auf welchem wegen der starken Wagenauswechselungen auf dem Kohlenladeplatze eine Rangirmaschine ohnehin nicht zu entbehren ist) gestatten werden, die Güterzüge aus beiden Richtungen zur rechten Seite der Hauptgleise abzuzweigen und dadurch Kreuzungen zwischen fahrplanmäßigen Güter- und Personenzügen zu vermeiden.