

Es wird nun beabsichtigt, den zur Zeit 3,80 beziehentlich 4,80 m breiten Hausbahnsteig auf eine Breite von 5,0 beziehentlich 6,0 m zu bringen und ausschließlich für den Verkehr von und nach Johannegeorgenstadt zu benutzen.

Dem Verkehre in der Richtung nach Zwickau und Annaberg soll ein neu zu errichtender 8 m breiter Zwischenbahnsteig dienen, der durch eine am östlichen Giebel des Empfangsgebäudes einzubauende Fußwegunterführung mit dem Hausbahnsteige in Verbindung steht.

Das Hinzutreten eines dritten Hauptgleises ermöglicht die Aus- und Einfahrt der Züge von Johannegeorgenstadt auf dem Hausbahnsteiggleise, der Züge von Zwickau auf Gleis II und der Züge von Annaberg auf Gleis III, wodurch sowohl eine schnellere Verkehrsabfertigung als bisher, als auch eine erhöhte Betriebssicherheit erzielt wird.

Die Anlage breiterer Bahnsteige und des dritten Hauptgleises bedingt die Verlegung des Güterschuppens von der rechten auf die linke Bahnseite, wodurch eine einheitliche Gestaltung der gesammten Güterverkehrsanlagen gewonnen und der Staatsstraßenübergang in Schienenhöhe entlastet wird.

Ferner soll das zur Zeit ungünstig liegende Heizhaus nebst Kohlenschuppen abgebrochen und der dadurch freiwerdende Platz zur Anlage von Rangirgleisen ausgenutzt werden.

Das neue Heizhaus mit seinen Nebenanlagen ist außerhalb des Erweiterungsgebietes auf der linken Bahnseite in Aussicht genommen.

Durch die Verdrückung der Bahnhofshauptgleise nach rechts und die Verlegung des Güterverkehrs auf die Stadtseite können die hauptsächlichsten Rangirbewegungen von dem neu herzustellenden 250 m langen Ausziehgleise aus ohne Kreuzung der Hauptgleise vor sich gehen.

Das Ausziehgleis mit den Steigungsverhältnissen 1 : 100 bietet überdies wesentliche Ersparnisse an Zeit und Geld, weil die Wagen zukünftig von selbst ablaufen können, während sie jetzt mit Maschinenkraft und theilweise in Steigung 1 : 100 abgestoßen werden mußten.

Die Finanzdeputation B hat an Ort und Stelle Erörterungen angestellt und gefunden, daß die geplante Erweiterung lediglich aus Betriebsrücksichten erfolgen soll und daß den Bewohnern von Schwarzenberg und Umgegend bezüglich der Personenbahnhofsanlage nicht die geringsten Annehmlichkeiten geboten werden, denn Zugängigkeit und Bahnhofsgebäude bleiben unverändert, nur daß das bisher nöthige Ueberschreiten der Hauptgleise durch Personen, welche in die Züge einsteigen wollen, zukünftig in Wegfall kommen wird.

Die jetzt herrschenden Schwierigkeiten der Zusammenstellung der Züge schaffen Verhältnisse, die mit der pünktlichen Verkehrserledigung nicht im Einklang stehen und den Beamten eine sehr hohe Verantwortlichkeit auflegen.

Noch viel schwieriger gestaltet sich jetzt der Güterverkehr.

Für den Lokalverkehr würde die gegenwärtige Anlage, trotz des seit 1890 etwa um 25 Prozent gestiegenen Gütergewichtes jedenfalls auf längere Zeit reichen, aber für den Durchgangsverkehr und die Zusammenstellung der Güterwagen nach drei Richtungen — Aue, Annaberg, Johannegeorgenstadt — fehlen die Aufstellgleise. Die Folgen hiervon sind Zugverspätungen, die die Fahrpläne der anschließenden eingleisigen Linie vollständig in Unordnung bringen und Gefahren für den Betrieb schaffen, wegen der man den Beamten auch eine sehr große Verantwortung aufbürdet.

Man hat sich überzeugt, daß die Schaffung neuer Aufstell- und Rangirgleise, die hauptsächlich durch den geplanten Umbau erreicht werden soll, eine dringende Nothwendigkeit ist und daß beim Fortbestand des jetzigen Zustandes eine Aufrechterhaltung des geregelteren und sicheren Betriebes ohne Zweifel in Frage gestellt ist.

Die Schwierigkeit, daß man gezwungenerweise in Steigung 1 : 100 rangiren muß, während man anderswo mit hohen Kosten Ablaufgleise im Fall 1 : 100 herstellt, kann unmöglich länger bestehen bleiben.