

Bei der bezüglichen Planung ist beabsichtigt, von Station 564 + 70 BC an, nach Einschaltung einer 50 m langen Horizontalen, der Bahn bis Station 567 + 65 ein Gefälle von 1:100 zu geben, woran sich bis Station 568 + 40 eine Horizontale und sodann in Rücksicht auf die eventuelle Errichtung der Güterhaltestelle eine Steigung 1:400 bis Station 575 + 60, bis zur Einmündung in die jetzige Höhenlage, anschließen soll.

Gleichzeitig ist eine Unterführung des Wirtschaftsweges, der bei Station 565 + 73 die Bahn jetzt in Schienenhöhe kreuzt, vorgesehen, dafern es nicht gelingen sollte, durch Entschädigung an die Wegeinteressenten diesen Uebergang überhaupt zu beseitigen.

Außer diesem Objekte ist noch die Herstellung beiderseitiger Futtermauern von Station 567 + 10 bis 567 + 70 mit einer daran anschließenden 64 m langen und 10 m breiten Ueberführung der Kofweiner Straße und der für die künftige Tieflage des Haltepunktes erforderlichen Treppenzugänge, Bahnsteige etc. nothwendig.

Die Kosten für die Herstellung des zweiten Gleises auf der tieferzuliegenden Strecke sind in dem Anschläge über die Fortsetzung des zweigleisigen Ausbaues der Bahnlinie Borsdorf-Coswig enthalten.

Die Tieferlegung der BC-Linie nebst den Veränderungen an dem Personenhaltepunkte erfordert — abgesehen von Güterverkehrsanlagen — einen Kostenaufwand von 560 000 M."

Aus vorstehenden Erläuterungen, welche durch Vorlage des Planes und Kostenanstrages sachgemäß ergänzt werden, geht hervor, daß die beabsichtigten Anlagen innig zusammenhängen mit dem Umbau des Hauptbahnhofes und mit einer den Kammern vorliegenden Eingabe der Stadt Döbeln um Anlage eines Güterbahnhofes an dem Haltepunkt Döbeln und ferner mit der Herstellung des zweiten Gleises auf der Linie Borsdorf-Coswig, zunächst von Rossen nach Döbeln.

Bei der Anlage eines Güterbahnhofes an dem Haltepunkt würde zwar die Eingabe einer Anzahl von Gemeinden und Privaten um Anlage einer von der an der Rossen-Lommatscher Linie gelegenen Station Leuben nach Döbeln und zwar über den Haltepunkt führenden normalspurigen Eisenbahn insofern zu berücksichtigen sein, als eine etwa später erfolgende Herstellung dieser Bahn und deren Einführung in den Haltepunkt Döbeln bei der Anlage eines Güterbahnhofes jetzt schon vorgesehen werden möchte. Wenn auch die letztere Eingabe um Herstellung einer Eisenbahn von Leuben nach Döbeln zur Zeit unter den vielen Eisenbahnpetitionen erscheinen muß und demgemäß besprochen werden wird, so kann die Deputation sich doch nicht der Aufgabe entziehen, die verschiedenen Punkte, welche auch in den Erläuterungen schon angedeutet sind, im Zusammenhange mit Tit. 98 in den Rahmen ihrer Betrachtungen zu ziehen.

Ueber den beabsichtigten Bau einer schmalspurigen Linie von Wilsdruff beziehentlich Miltig über die Rossen-Lommatscher Linie nach Gadewitz soll an dieser Stelle nicht gesprochen werden.

Der Titel 96, welcher für Herstellung des zweiten Gleises der Linie Borsdorf-Coswig, und zwar Rossen-Döbeln oder Döbeln-Rossen und Borsdorf-Großbothen, als zweite Rate 1 000 000 M verlangt, wird in folgender Weise erläutert und begründet:

Nachdem die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Rossen-Triebischtal, für welche in dem außerordentlichen Staatshaushalts-Stat für die Finanzperiode 1898/99 unter Tit. 68 die erforderlichen Mittel bewilligt worden sind, ziemlich vollendet ist, so daß dasselbe im Jahre 1900 in Betrieb genommen