

Erläuterungen.

Geschäftsgänge die vorhandenen Ladegleise. Die in Aussicht genommene Erweiterung bezweckt die Beseitigung dieser Uebelstände durch Anlage eines ansteigenden Ablaufgleises in der Richtung nach Gera sowie Beschaffung zweier Aufstellungsgleise von genügender Länge und ausreichendem Laderaum, durch welche gleichzeitig eine zweite passend gelegene Kreuzungs- und Ueberholungsstation für die eingleisige Linie Gera-Göbnitz gewonnen wird. Da der Bahnhof in der Richtung nach Schmölln, in welcher die Verlängerung der Gleise wegen der Reigungsverhältnisse erfolgen muß, durch einen Viadukt abgeschlossen ist, so ist eine allerdings kostspielige Verbreiterung des letzteren um drei Gleisbreiten nicht zu umgehen.

Bei dieser Gelegenheit soll durch Erbauung eines Bahnhofs auf einem verfügbaren Platze des Bahnhofs einem schon lange vorhandenen Bedürfnisse entsprochen werden. Die auf 18 000 M veranschlagten Kosten sind in dem postulirten Gesamtaufwande von 290 000 M mit enthalten.

Tit. 19. Seitdem die Ergänzungsstrecke Wolfsgefäth — Gera-Pforten der Linie Wünschendorf — Gera-Pforten im Betrieb ist, hat sich in Wünschendorf das Bedürfnis ergeben, Züge von 150 Achsen aufstellen zu können, während jetzt nur 340 m Gleislänge für etwa 100 Achsen verfügbar sind. Der Fahrplan bedingt, daß sich täglich mehrmals vier Züge gleichzeitig in Wünschendorf befinden, wodurch die Handhabung des Betriebes bei dem jetzigen Gleisplane auf das Aeußerste erschwert wird. Zur Beseitigung dieser Uebelstände macht sich zunächst die Herstellung zweier Gleise von je 520 m verfügbarer Länge und Ausdehnung der Rangiranlagen nach Maßgabe des vorliegenden Bedürfnisses nöthig. Da indeß die Anwohner der Linien Weida-Mehlthener und Gera-Pforten-Weischlitz eine als Bedürfnis anzuerkennende Verbesserung der Personenverkehrs-Verbindungen, namentlich in der Richtung nach Gera und Greiz anstreben und eine solche Verbesserung die Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehre auf der Strecke Weida-Wünschendorf voraussetzt, diese Trennung aber auch im Interesse der Sicherheit des Betriebes ohnehin nothwendig geworden ist, mußte bei dem Erweiterungsprojekte auch auf die Befriedigung der sich aus jener Trennung ergebenden Bedürfnisse Bedacht genommen werden. Zu diesem Behufe ist die Erbauung eines Heizhauses für drei Lokomotivstände, einer Drehmaschine und eines Kohlenschuppens, mit zugehörigen Gleisen vorgesehen worden. Die Unterkunftsräume für das Lokomotiv- und Zugpersonal sind im Heizhause zu beschaffen, während von Erbauung eines besonderen Zisternenhauses in der Voraussetzung abgesehen werden soll, daß die Lokomotiven aus dem anzulegenden Brunnen direkt mit Pulsometer gespeist werden können.

Tit. 20. Der Güterverkehr des Bahnhofs Wittweida ist in den letzten fünf Jahren von 62 126 auf 80 429 t pro Jahr gestiegen und gestattet nicht länger mit den jetzigen Einrichtungen auszukommen.

Liegt nun auch zunächst ein dringendes Erweiterungsbedürfnis nur hinsichtlich der Anlagen für den Produktenverkehr vor, so erschien es doch geboten, die Erweiterung der betreffenden Anlagen im Rahmen eines die Verbesserung aller Verhältnisse der Station umfassenden, in seinen einzelnen Theilen je nach dem wachsenden Bedürfnis auszuführenden Gesamtplanes vorzunehmen. Nach demselben wird zunächst die Erweiterung der Produktenladeplätze, für eine spätere Zeit aber der Anschluß der Ladegleise nach Süden in Verbindung mit dem Umbau des Güterschuppens sowie der Straße nach demselben und endlich für eine dritte Periode eine Verschiebung der Hauptgleise nach Osten unter Erbauung eines neuen Stationsgebäudes behufs Erlangung größerer Gleislängen und besserer Bahnsteigverhältnisse in Aussicht zu nehmen sein. Die Ausführung jeder dieser drei Gruppen baulicher Herstellungen ist von der Ausführung der übrigen Gruppen unabhängig und somit ihre Inangriffnahme an eine bestimmte Zeit nicht gebunden.

Zur Zeit soll nun lediglich der erste Theil dieser Erweiterung, bei welchem es sich um die Vergrößerung der Produktenladeplätze handelt, zur Ausführung gebracht, hierbei aber, da weder dieser Theil der Arbeiten, noch die für spätere Zeiten in Aussicht genommene Erweiterung ohne Landerwerb möglich sind, sofort der zur Durchführung des Gesamtplanes erforderliche Grund und Boden erworben werden. Nach Maßgabe des aufgestellten generellen Anschlags ist für diese Zwecke ein Geldeaufwand von 205 000 M erforderlich.

Tit. 21. Die Anzahl der auf dem Bayerischen Bahnhofe in Leipzig abzufertigenden Züge hat, und zwar zum Theil in Folge der weiteren Entwicklung des Vorortverkehrs, in neuerer Zeit eine solche Erhöhung erfahren, daß zu der nöthigen Unterbringung der vermehrten Lokomotiven schon jetzt sechs Stände fehlen. Da es nun nicht thunlich ist, das augenblickliche Bedürfnis durch Umbauten an die vorhandenen Lokomotivgebäude zu befriedigen und die Rücksicht auf spätere Verkehrssteigerungen es gebietet, die baldige Erbauung einer zweiten Lokomotivrotunde ins Auge zu fassen, ist das Projekt für eine solche bearbeitet und veranschlagt worden. Wenn nun auch die Mittel für die Erbauung der zunächst erforderlichen sechs Stände selbst aus dem allgemeinen, für Vermehrung von Lokomotivständen unter Tit. 41 eingestellten Betrag zu entnehmen sind, so macht sich doch der Erwerb des für die ganze Rotunde und deren Zubehör erforderlichen Areal, die Planirung desselben, die Anlage von Verbindungsgleisen sowie einer Drehmaschine nöthig. Die Kosten hierfür sind auf 222 500 M veranschlagt worden.

Tit. 22. Die Gleisanlagen auf Bahnhof Delsnitz i. E. reichen zur ordnungsmäßigen Bewältigung des von Jahr zu Jahr wachsenden Kohlenverkehrs aus dem Delsnitzer Becken nicht mehr aus. Insbesondere ist die sachgemäße Abwicklung des sehr umfangreichen Rangirdienstes mit großen Schwierigkeiten und Zeitverlusten verbunden. Die Erweiterung der Gleisanlagen durch Herstellung einer Anzahl von Sammel- und Rangirgleisen sowie eines mit der Bechenbahn nach den Schächten Boctwa-Oberhohndorf-Bereinigteld in Verbindung zu bringenden Auszieh- und Ablaufgleises ist daher ein unabweisbares Bedürfnis.

Diese Herstellungen erfordern einschließlich des Grunderwerbes einen Kostenaufwand von rund 173 000 M.

Tit. 23. Die Nothwendigkeit einer gründlichen Umgestaltung und Verbesserung der Verhältnisse des Bahnhofs Weida ist mit dem stetig wachsenden Verkehr, insbesondere auch nach Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Wünschendorf und Gera, in immer stärkerem Maße hervorgetreten.

Es betrug die Zahl der ein- und ausgegangenen Wagen

	1891	1892	1893
im Dezember	33 740	32 510	37 198
= Januar	31 992	28 760	35 088
= Februar	32 120	30 300	41 776
= März	36 272	32 424	49 079
d. i. in 4 Monaten	134 124	123 994	163 141.

Somit ist eine wesentlich dem Einflusse der am 1. Dezember 1892 eröffneten Linie Gera-Wünschendorf zuzuschreibende Steigerung des Verkehrs erfolgt, welche pro Jahr auf etwa 120 000 Wagen zu schätzen und welche so erheblich ist und voraussichtlich so andauernd sein wird,