

Erläuterungen.

500 daß es geboten erscheint, rechtzeitig auf Einrichtungen Bedacht zu nehmen, welche der weiteren Entwicklung der Verhältnisse entsprechen, zumal auch die sonstigen Betriebseinrichtungen der Linie Werdau-Weida angesichts des stetig wachsenden Verkehrs einer Umwandlung unterzogen werden müssen.

Die Aufstellung und Auswechslung langer Güterzüge war in Werdau von jeher schwierig, weil die Gleise hierfür zu kurz, die Neigungsverhältnisse aber sehr ungünstig sind. Der Bahnhof wird an seinem südlichen Ende von dem hohen und nur zwei Gleise breiten Leubnitz-Biadukt begrenzt, welcher neben dem Verkehre sämtlicher Züge der Linien nach Zwickau und Neumark auch noch dem Rangirverkehre dienen muß. Von diesem Biadukt ab liegen nur 320 m des Bahnhofs in Horizontale, während der ganze nördliche Theil desselben im Verhältniß 1 : 300 nach Leipzig zu abfällt. Dieser letztere Umstand erschwert das Rangiren von Norden her in um so höherem Maße, als sich unmittelbar an das nördliche Ende des Bahnhofs eine längere, in 1 : 145 geneigte Fallstrecke anschließt, welche die Möglichkeit des Ablaufens einzelner Wagen und damit Gefährdungen des Betriebes durch das Rangiren begünstigt. Das Rangiren muß daher im wesentlichen vom Biadukt her erfolgen. Indessen besteht auf dieser Seite des Bahnhofs ein weiteres Betriebshinderniß in der Einmündung der Personenzüge der Werdau-Weidaer Linie, welche, zwei Betriebsgleise durchschneidend und in das Güterzugshauptgleis der Hauptlinie einmündend, den Bahnhof an seinem südlichen Ende um über 200 m verkürzt und den Verkehr der Güterzüge der Hauptbahn stört. Auch für den Personenverkehr der letzteren sind die Verhältnisse keineswegs günstig, da die Zwickauer Linie auf der Stadtseite des Empfangsgebäudes in die Güterbodengleise mündet und die von der Stadt kommenden Passagiere drei Gleise im Niveau überschreiten müssen, um zum Weidaer Zug zu gelangen.

Ist nun auch in früheren Finanzperioden dasjenige geschehen, was sich in Anbetracht des stetig wachsenden Lokalverkehrs der Station Werdau für den Produktenverkehr als erforderlich gezeigt hat, so muß doch eine gründliche Abhülfe der vorstehend ange deuteten, für den Zug- und Rangirverkehr bestehenden Uebelstände dadurch gesucht werden, daß die Durchschneidung der Bahnhofshauptgleise durch das Weidaer Personenzugsgleis beseitigt und auf der Nordseite des Bahnhofs ein zur Vornahme sämtlicher Rangirarbeiten geeigneter Rangirkopf geschaffen wird. Beides läßt sich erreichen, wenn man die Werdau-Weidaer Linie auf die Westseite des Bahnhofs verlegt und von Norden her unter Ueberführung über die Leipzig-Hofer Hauptgleise in denselben einführt. Es wird hierdurch die mehrfach erwähnte Durchschneidung der Hauptgleise beseitigt, die Bahnhofshorizontale nach Norden zu um 400 m verlängert und die Werdau-Weidaer Linie in direkten Anschluß mit der Zwickau-Werdauer Linie gebracht, hierdurch aber die Möglichkeit beschafft, Personen- und Güterzüge von Zwickau direkt nach Gera durchzuführen.

Die Ausführbarkeit einer solchen Umgestaltung ist in einem generellen Projekte, dessen Kosten auf

1 200 000 .#

veranschlagt sind, nachgewiesen worden. Mit Rücksicht jedoch darauf, daß das Projekt selbst noch eines eingehenderen Studiums bedarf, wird beabsichtigt, in der Finanzperiode 1884 nur die spezielle Bearbeitung desselben und den Erwerb des erforderlichen Grund und Bodens vorzunehmen. Hierzu wird ein Betrag von

150 000 .#

als erste Rate der Umbaukosten postulirt.

30 000 zu Tit. 24. Bei der stetig zunehmenden Bebauung des den Bahnhof Flöha umgebenden Areal's und der neuerdings erfolgten Aufstellung von Bebauungsplänen für größere Theile desselben hatte die Staatseisenbahnverwaltung zu erwägen, inwieweit es angezeigt sein möchte, schon jetzt Areal für eine zukünftige Erweiterung des Bahnhofs zu erwerben. Die Verhältnisse des Bahnhofs Flöha, wie sie sich aus dem ursprünglich nur für die Chemnitz-Annaberger Bahnlinie angelegten Lokalbahnhof durch Einführung der Freiburger Linie im Jahre 1869 und der Reichenhain-Oberhauer Linie im Jahre 1874 allmählich und keineswegs nach einem einheitlichen Plane entwickelt haben, werden in nicht ferner Zeit eine Trennung des Personenzugsverkehrs von dem Güterzugsverkehre sowie die Herstellung zweckmäßigerer Anlagen sowohl für den ersteren, als namentlich auch für die Rangirarbeiten des letzteren dringend nöthig machen. Das bearbeitete generelle Projekt zeigt, in welcher Weise und in welchem Umfange diese Veränderungen ausführbar sind. Die Gesamtkosten seiner Ausführung sind zwar noch nicht veranschlagt worden; um aber das dafür erforderliche Areal für die Staatseisenbahnverwaltung sichern zu können, wird ein Betrag von 60 000 .# postulirt, welcher der Verwaltung die Mittel bietet, in geeigneten Fällen mit dem Erwerbe von Grundflächen, welche zweifellos für die Bahnhofserweiterung in Anspruch zu nehmen sein werden, alsbald vorzugehen.

47 500 zu Tit. 25. Die von den Interessenten wiederholt erbetene Zulassung des Güterverkehrs an der zur Zeit nur dem Personenverkehre dienenden Station Bschaitz hat auch für die Staatseisenbahnverwaltung insofern ein Interesse, als dadurch die zeitweilig überlastete Station Ostrau namentlich während des Zuckerrüben- und Schnitzeltransportes entlastet werden wird. Die zu diesem Zwecke nöthigen Baulichkeiten können nach Maßgabe des zu erwartenden Verkehrs auf die Aufstellung zweier Wagenkästen, von welchen der eine als Güterschuppen, der andere als Expeditionsraum zu dienen hätte, und auf die Errichtung einer Seitenrampe beschränkt werden. Die Kosten der geplanten Herstellungen sind auf rund 47 500 .# veranschlagt, wobei vorausgesetzt worden ist, daß die Interessenten das benötigte Areal unentgeltlich und in einem Umfange abtreten, welcher die spätere Anlage eines besonderen Wagenaufstellungsgleises gestattet, da in Bschaitz hauptsächlich Zuckerrüben zum Versand kommen werden, welche gerade im Herbst während der Periode des stärksten Güterverkehrs in kurzer Zeitfolge zur Aufgabe gelangen.

87 000 zu Tit. 26. Die Bahnsteiganlagen der auf der Nordseite des Empfangsgebäudes in Chemnitz liegenden Kopfstation reichen bei starkem Personenverkehre schon jetzt nicht immer aus, gestatten aber keinesfalls eine Vermehrung der Züge, wie sie anlässlich der beabsichtigten Einführung neuer Vorortzüge, insbesondere in der Richtung nach Burgstädt, erforderlich wird. Deshalb soll das längs der Außenseite der westlichen Abschlußmauer liegende Arbeiterzugsgleis für den sonstigen Verkehr derart mit herangezogen werden, daß diese Mauer abgebrochen und jenseits des längs dieses Gleises noch anzulegenden Außenbahnsteiges wieder hergestellt, der so gewonnene Raum aber (unter Aufstellung von eisernen Säulen an der Stelle der jetzigen Mauer) mit einer eisernen Bedachung versehen wird. Gleichzeitig ist dem empfindlichen Mangel an Abstellgleisen für Personenzüge abzuhelpen und soll der für diese Abstellgleise erforderliche Raum durch Abbruch des entbehrlich gewordenen sogenannten Annaberger Heizhauses gewonnen werden. Im übrigen wird beabsichtigt, die vorhandenen drei Bahnsteige (wenn schon ohne gleichzeitige Verlängerung der Ueberdachung) um je 40 bis 50 m zu verlängern. Durch diese Veränderungen, deren Kosten auf rund 87 000 .# veranschlagt worden sind, wird eine Verlängerung der Bahnsteige um 227 m und eine solche der Abstellgleise um 166 m erzielt.