

## Erläuterungen.

- 0000 Tit. 29. Nachdem bereits unter Tit. 15 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 18 $\frac{2}{3}$  ein Betrag von 250 000  $\mathcal{M}$  für den Grunderwerb zur Anlage eines neuen Vorrangirbahnhofs auf der Südwestseite von Chemnitz eingestellt und bewilligt worden war, haben (wie oben in der Erläuterung zu Tit. 27 des gegenwärtigen Etats des näheren ausgeführt worden ist) die über die Abwicklung des gesamten Güterverkehrs des Bahnhofes Chemnitz in Aussicht zu nehmen, wo die Güterzüge aller in Chemnitz einmündenden Linien künftig ein- und auslaufen sollen. Wenn in diese Disposition auch die von Süden kommenden, die Station Chemnitz transitirenden Güterzüge einzubeziehen waren, so erschien es gleichwohl zur Vermeidung zahlreicher überflüssiger Leerläufe zweckmäßig, aus diesen Zügen den für Kappel und Chemnitz bestimmten Lokalverkehr schon vor Chemnitz auszuscheiden, wie dies bereits jetzt und zwar in Kappel geschieht. Für die zu diesem Zwecke herzustellende neue Anlage, welche die in Kappel vorhandenen und nach den Erläuterungen zu dem vorstehenden Titel 28 wegen der Einführung des Stückgutverkehrs zu beseitigenden Rangirgleise ersetzen soll, ist durch die angestellten Erörterungen ein geeigneter Platz bei Siegmars ermittelt worden.
- Die Kosten der Anlage sind einschließlich des Grunderwerbes auf 378 000  $\mathcal{M}$  veranschlagt. Da im Hinblick auf die nunmehr in Aussicht genommene Anlage eines größeren Rangirbahnhofs am Rüdowwalde bei Chemnitz die gegenwärtig für Siegmars geplante Anlage in weit engeren Grenzen gehalten werden kann, als bei Einstellung des Postulates für Grunderwerb zu einem neuen Vorrangirbahnhof für Chemnitz unter Tit. 15 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 18 $\frac{2}{3}$  beabsichtigt war, sind nunmehr in den Gesamtkostenanschlag nur rund 44 000  $\mathcal{M}$  für Grunderwerb aufzunehmen gewesen. Die unter dem zuletztgenannten Titel als Berechnungsgeld bewilligten 250 000  $\mathcal{M}$  können daher, insofern sie nicht zum Grunderwerb gebraucht werden, zur baulichen Ausführung der Anlage Verwendung finden. Nach Abzug dieser 250 000  $\mathcal{M}$  von den auf 378 000  $\mathcal{M}$  bezifferten Gesamtkosten war somit nur noch das Erforderniß von 128 000  $\mathcal{M}$  in den gegenwärtigen Etat einzustellen.
- 0000 zu Tit. 30. Der Bahnhof Priestewitz leidet an dem großen Mißstand, daß das Stationsgebäude durch das an den Bahnhof angrenzende Kiehl'sche Gasthofsgrundstück von der öffentlichen Straße getrennt ist. Eine Personenzufahrtsstraße nach dem Stationsgebäude besteht überhaupt nicht; der Zugang nach letzterem kann von der Staatsstraße nur über den sehr schmalen Bahnsteig oder über den Vorplatz des Kiehl'schen Grundstücks genommen werden.
- Bei dieser Sachlage und weil bei jeder künftigen Erweiterung der Stationsanlagen das Kiehl'sche Grundstück in Mitleidenheit gezogen werden muß, hat die Staatsregierung geglaubt, eine sich darbietende besonders günstige Gelegenheit zum Ankaufe dieses Grundstücks nicht ungenützt vorübergehen lassen zu dürfen. Das 58,1 a große Grundstück besteht aus Garten mit Baumpflanzung, zweigeschossigem Gasthofsgebäude mit Hofraum und Brunnen, massivem Stallgebäude, massivem Scheunengebäude, Gartenhaus und Regelschub etc. Bei sofortigem endgültigen Kaufabschlusse konnte das Grundstück zu dem äußerst annehmbaren Preise von 65 000  $\mathcal{M}$  erworben werden. Unter Hinzurechnung der Kaufkosten und einiger in den Gebäuden vorzunehmenden Instandsetzungsarbeiten sind daher 70 000  $\mathcal{M}$  erforderlich, deren (beziehentlich nachträgliche) Bewilligung beantragt wird.
- 1500 zu Tit. 31. In der Erläuterung zu Tit. 32 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für die Finanzperiode 18 $\frac{2}{3}$  ist bereits das Bedürfniß für Herstellung des zweiten Gleises für die gesamte Strecke zwischen Weithain und Wittgensdorf begründet, zunächst aber nur die Bewilligung des Geldbetrages für die Anlage dieses zweiten Gleises auf der Strecke Narsdorf-Cossen, für welche das dringlichste Bedürfniß bestand, beantragt worden. Da die Gründe, welche damals für den zweigleisigen Ausbau der ganzen Strecke Weithain-Wittgensdorf angeführt worden sind, zur Zeit in verstärktem Maße für die gedachte Maßregel sprechen, wird empfohlen, dieselbe nunmehr auf den noch eingeleisigen Theilstrecken Weithain-Narsdorf und Cossen-Wittgensdorf durchzuführen.
- Die Kosten der Ausführung sind auf 621 500  $\mathcal{M}$  bemessen worden, wovon nach den gesondert aufgestellten Anschlägen 221 000  $\mathcal{M}$  auf erstere und 400 500  $\mathcal{M}$  auf letztere Strecke entfallen.
- 81000 zu Tit. 32. Auf der Theilstrecke Wilkau-Zwickau der Bahnlinie Schwarzenberg-Zwickau, welche vom Bahnhofe Wilkau bis zu den Bockwaer Sammelgleisen eingeleisig und von dort ab bis Zwickau zweigleisig ist, läßt sich der Bahnbetrieb wegen des sehr starken Zugverkehrs (es verkehren zur Zeit täglich von 5 $\frac{1}{2}$  Uhr vormittags bis 11 $\frac{1}{4}$  Uhr nachmittags 46 Züge) kaum mehr ordnungsmäßig durchführen. Es wird daher beabsichtigt, in der Finanzperiode 18 $\frac{2}{3}$  auf der 1,8 km langen Strecke von Wilkau bis zu den erwähnten Sammelgleisen ein zweites Hauptgleis herzustellen. Die Kosten hierfür sind einschließlich des Grunderwerbes auf 181 000  $\mathcal{M}$  veranschlagt worden.
- 75000 zu Tit. 33. Auf der ungefähr 10 km langen Strecke Mägeln—Dresden-Stadt befinden sich keine Ausweichgleise, so daß bei der Dichtigkeit des Zugverkehrs und bei eintretenden Verspätungen der Güterzüge, namentlich der belasteten in der Richtung Bodenbach-Dresden, die letzteren oft erheblich in ihrem Laufe gehemmt werden und daher nachtheilig auf die Ablaßung der folgenden Züge einwirken. Die Ordnung und die Sicherheit des Zugverkehrs verlangen daher die Anlage eines Ueberholungsgleises, und zwar am geeignetsten unterhalb des Bahnhofes Niederfelditz; die Herstellungskosten des Gleises sind auf 75 000  $\mathcal{M}$  veranschlagt.
- 00000 zu Tit. 34. Die jetzigen Gleisanlagen des Bahnhofes Meißen entsprechen insofern dem Bedürfnisse nicht mehr, als alle Rangirarbeiten zur Bedienung der vorhandenen Ladegleise und zur Zusammenstellung der Güterzüge nur unter Benutzung der bei der immer wachsenden Zahl der Züge stark in Anspruch genommenen Hauptgleise vorgenommen werden können. Das umfangreiche Ausrangiren der Güterzüge auf den Hauptgleisen des Bahnhofes ist aber in doppelter Hinsicht mißlich, einmal wegen der Gefährdung der auf diesen Gleisen verkehrenden Personenzüge, das andere Mal wegen der empfindlichen Aufenthalt, die dadurch entstehen, daß bei der Ein- oder Ausfahrt von Personenzügen das Rangirgeschäft unterbrochen werden muß.
- Die Behebung der gedachten Mißstände ist unerläßlich. Zu diesem Zwecke ist die Anlage eines Ausziehgleises geplant, dessen Herstellungskosten auf 100 000  $\mathcal{M}$  veranschlagt sind.
- 95000 zu Tit. 35. Die Auswechselung und Gruppierung der Wagen der auf dem Bahnhofe Aue ein- und abgehenden Güterzüge muß jetzt dergestalt geschehen, daß die Züge beziehentlich Zugtheile über das nördliche Ende des Bahnhofes hinaus auf das Streckenhauptgleis der Linie Chemnitz-Urdorf fahren und die Wagen von dort aus nach den Rangir- und Abstellgleisen gebracht werden. Da das gedachte Streckenhauptgleis in der Richtung nach dem Bahnhofe im Verhältniß 1:180 geneigt und stark gekrümmt ist, so laufen die Wagen beziehentlich Wagengruppen nicht von