

Erläuterungen.

50 selbst ab, sondern müssen größtentheils abgestoßen werden. Infolge dessen geht das Rangirgeschäft sehr langsam von statten, auch muß es überhaupt unterbrochen werden, wenn das Hauptgleis für den Zugverkehr frei zu halten ist.

Da nun der Rangirdienst auf Bahnhof Aue immer umfangreicher wird, so ist die Herstellung eines besonderen Ausziehgleises zum dringenden Bedürfnis geworden. Das neue Gleis ist unmittelbar neben dem Streckenhauptgleise dergestalt geplant, daß das Bahnplanum für beide Gleise bis zu 1,5 m gehoben und daß eine Neigung von 1:80 auf 356 m Länge eingelegt wird. Die Ausführungskosten sind einschließlich des Arealerwerbes auf 95 000 M veranschlagt.

700 Tit. 36. Die der Bauinspektion Chemnitz I und der Bezirks-Telegrapheninspektion in Chemnitz zur Verfügung stehenden Räume sind durchaus unzureichend geworden. Es ist deshalb beabsichtigt, die Diensträume der Bauinspektion I in einem auf eisenbahnfiskalischem Grund und Boden neu zu erbauenden Gebäude unterzubringen, welches außerdem in den zwei Obergeschossen die notwendigen Dienstwohnungen für einen Betriebs- und den Bauinspektor und im Dachgeschoß eine Wohnung für den Aufwärter enthalten würde. Die Bezirks-Telegrapheninspektion soll dagegen nach den jetzt von der Bauinspektion benützten Räumen verlegt werden, während die bisherigen Räumlichkeiten der Bezirks-Telegrapheninspektion bei der Vereinigung der Bezirksbauinspektion mit der Betriebsoberinspektion und der dadurch erforderlichen räumlichen Zusammenlegung der jetzt ohnehin nicht mehr ausreichenden Büreaus dieser beiden Dienststellen für deren Zwecke Verwendung finden sollen. Die veranschlagten Kosten des Neubaus belaufen sich auf rund 73 700 M.

3 000 Tit. 37. Die Diensträume der Bauinspektion Dresden-Friedrichstadt sind zur Zeit in zwei von einander getrennten Gebäuden, den beiden Güterschuppenanbauten auf dem Bahnhofe daselbst, untergebracht. Sie erweisen sich schon jetzt als äußerst beschränkt und werden bei der demnächst bevorstehenden Vermehrung des Bureaupersonals dieser Bauinspektion völlig unzureichend. Andererseits werden bei dem voraussichtlich bald eintretenden Bedürfnisse nach Vergrößerung der Lokalgüterverkehrs-Anlagen in Dresden-Friedrichstadt auch die Güterexpeditionsräume zu vergrößern sein, was sachgemäß nur durch Hinzunahme der jetzt von der Bauinspektion benützten Räume geschehen kann. Die vorgedachten mißlichen Umstände drängen zur Beschaffung neuer geräumiger und zweckmäßig zusammengelegter Räume für die Bauinspektion Dresden-Friedrichstadt in einem neu zu erbauenden Gebäude. Dasselbe ist in der Nähe des Verwaltungsgebäudes auf Bahnhof Dresden-Friedrichstadt auf bahneigenem, an der Ecke der Berliner- und Walthersstraße gelegenem Lande geplant. Hierbei ist auf den Einbau einer zur Zeit noch fehlenden Wohnung für den Bauinspektor und eine dergleichen für den Bureauaufwärter, dem der Hausmannsdienst des Grundstücks zu übertragen ist, Bedacht genommen worden. Der Grundrisseintheilung sowie der inneren Ausstattung des Gebäudes sind die Verhältnisse der neuerdings für die nämlichen Zwecke auf anderen Stationen errichteten Bauinspektionsgebäude zu Grunde gelegt worden. Die veranschlagten Herstellungskosten des Gebäudes mit Zubehör betragen 53 000 M.

10 000 Tit. 38. Bereits bei Tit. 42 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1892 ist für Einrichtungen zur Erfüllung der damals in Aussicht stehenden neuen reichsgesetzlichen Sicherheitsvorschriften ein Betrag von 100 000 M als Berechnungsgeld bewilligt worden. Durch die inzwischen in Geltung getretenen, in der Betriebsordnung für die Hauptbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 § 3 Absatz 2 enthaltenen Bestimmungen ist vorgegeschrieben worden, daß die innerhalb eines Bahnhofes oder einer Haltestelle liegenden Weichen, welche von ein- oder durchfahrenden Personenzügen im regelmäßigen Betriebe gegen die Zungenspitze befahren werden, durch Signalvorrichtungen gesichert sein müssen und daß das Fahrsignal erst dürfen erscheinen können, nachdem die Weichen für den vorgeschriebenen Weg gestellt sind, daß auch die Weichen in richtiger Lage festgelegt sein müssen, so lange das Fahrsignal steht.

Zur weiteren Ausführung dieser Vorschriften macht sich für die Finanzperiode 1892 die Bewilligung eines Betrages von 200 000 M als Berechnungsgeld erforderlich.

70 000 Tit. 39. Die fortschreitende Vermehrung der Reichstelegraphenleitungen im Bereiche der Stadt Dresden hat die Reichspostverwaltung zu der Entschließung veranlaßt, die oberirdischen Leitungen durch Kabel zu ersetzen. Im Interesse des Betriebes und insbesondere der Betriebssicherheit ist es nicht angängig, für die Leitungen der Eisenbahnverwaltung, welche an den Gestängen der Reichspostverwaltung mit angebracht waren, besondere Gestänge anzulegen, wie dies nach Abbruch der Reichsgestänge geschehen müßte. Die Kosten der deshalb notwendig werdenden Kabelleitungen sind auf 70 000 M zu veranschlagen.

20 000 Tit. 40. Da in der Finanzperiode 1892 die Betriebsmittel wesentlich vermehrt worden sind und eine Verkehrszunahme noch nicht in dem erwarteten Maße eingetreten ist, so stellt sich die Anzahl der in der Finanzperiode 1892 anzuschaffenden Lokomotiven und Tender bedeutend geringer. Von dem eingestellten und den gegenwärtigen Preisverhältnissen entsprechenden Beträge in Höhe von 1 820 000 M entfallen:

1 560 000 M auf 40 Lokomotiven à 39 000 M (durchschnittlich) und
260 000 - - 26 Tender à 10 000 M,

1 820 000 M.

Die durchschnittliche jährliche Zunahme der kilometrischen Leistungen der normalspurigen Lokomotiven mit Ausschluß derjenigen, welche den seit dem Jahre 1882 nach und nach eröffneten Bahnlagen zugehören, betrug in zehn Jahren ohne Rücksicht auf Dampfomnibusse, Privatbahn- und Schmalspurlokomotiven 897 135,8 km; die Zunahme von 1891 auf 1892 dagegen beläuft sich nur auf 671 793,1 km. Wird als voraussichtliche künftige Jahreszunahme das Mittel von den nurgedachten Zahlen angenommen, mithin vorausgesetzt, daß die kilometrischen Leistungen nach Maßgabe der so gefundenen Durchschnittszahl an 784 465 km in den Jahren 1893, 1894 und 1895 zusammen um 2 353 395 km zunehmen, so ergibt sich gegen eine Leistung im Jahre 1892 an 32 071 154,4 km eine solche im Jahre 1895 von 34 424 549,4 km und (unter Hinzurechnung der kilometrischen Leistungen auf den seit 1882 eröffneten Bahnlagen in Höhe von 3 280 720,0 km) die Gesamtzahl von 37 705 269,4 km.

Nimmt man die durchschnittliche kilometrische Leistung einer Lokomotive, welche in der vorigen Etatperiode mit 36 000 km bemessen wurde, für jedes der beiden nächsten Jahre zu 37 000 km an, was nur mit Rücksicht auf eine weitergehende Doppelbesetzung einer Anzahl Lokomotiven allenfalls zulässig erscheint, so würden bis Ende 1895: 1019 Lokomotiven erforderlich sein. Die Anzahl derselben Ende 1893 beträgt 973 Stück, mithin würden neu zu beschaffen sein 46 Lokomotiven. Da nun von den für die Finanzperiode 1892 bewilligten 90 Lokomotiven 8 Stück noch nicht beschafft worden sind, so stellt sich der Bedarf für den Etat 1892 nur auf 38 normalspurige Lokomotiven. Mit Rücksicht auf einen unerwartet eintretenden Mehrbedarf, der sich zur Zeit nicht übersehen läßt, empfiehlt es sich, die berechnete Anzahl auf 40 abzurunden. Die Zahl der Tender muß erfahrungsgemäß mindestens 90% der vorhandenen Lokomotiven, abzüglich der Tenderlokomotiven, betragen, um einen ausreichenden Bestand an Tendara zur Verfügung zu haben. Die eines eigenen Tenders bedürftigen Lokomotiven können