

## Erläuterungen.

„Bu Tit. 23. Die Abfertigung der Vorortzüge kann in Arnsdorf zur Zeit nur an denselben Bahnsteigen erfolgen, an welchen die unmittelbar vorauslaufenden oder nachfolgenden Durchgangs-Personenzüge verkehren. Deshalb müssen die Vorortzüge sofort nach ihrer Entleerung auf eines der nächstliegenden Güterzugsgleise abgesetzt werden. Hieraus ergibt sich eine weitgehende Inanspruchnahme der Haupt- und der Güterzugsgleise, welche für den durchgehenden Personen- und Güterzugverkehr häufig Störungen und Verzögerungen zur Folge hat und auch die Betriebssicherheit beeinträchtigt. Diesem Uebelstande soll durch Anlage einer Kopfstation für die Vorortzüge an der Westseite des Stationsgebäudes abgeholfen werden, wodurch der Abbruch einiger Abstellgleise und des Lokomotivschuppens bedingt wird. Beim Ersatze des letzteren ist zugleich auf eine dem künftigen erweiterten Vorortverkehre entsprechende Vergrößerung sowie auf Errichtung eines besonderen Kohlenschuppens Bedacht genommen worden. Dagegen beschränkt sich das aufgestellte Erweiterungsprojekt betreffs der Gleisanlage auf Ersatz der wegfallenden Gleise. Nur ist der Grunderwerb so bemessen, daß die spätere Herstellung einiger neuer Abstellgleise im Falle des Bedarfs ohne weiteres thunlich ist. Die Kosten dieser Erweiterung sind einschließlich des Grunderwerbes und aller Nebenanlagen auf 280 000 *M.* veranschlagt.

„Bu Tit. 24. Die Haltestelle Triebischtal ist gegenwärtig außer für den Personenverkehr für einen beschränkten Güterverkehr eingerichtet, indem daselbst nur für einzelne größere industrielle Etablissements Güter in Wagenladungen im Ein- und Ausgang zur Abfertigung gelangen. Wiewohl die Staatseisenbahnverwaltung die langjährigen Bestrebungen der Stadt Meißen, für die hochentwickelte und noch in weiterem Aufblühen begriffene Industrie des Triebischtalles eine Station mit unbeschränktem Güterverkehre und gleichzeitig die Möglichkeit von Zweiggleisanschlüssen an dieselbe zu erlangen, als gerechtfertigt anerkennen mußte, so hat dieselbe doch zeither Bedenken getragen, den bezüglichen Wünschen zu entsprechen, weil die örtlichen Verhältnisse dieser Station einer zweckmäßigen Anlage der in Rede stehenden Art ganz besondere technische Schwierigkeiten entgegenstellen und einen verhältnißmäßig sehr hohen Kostenaufwand erfordern. Nachdem aber das Bedürfnis ein immer dringenderes geworden und es gelungen ist, ein unter den obwaltenden Verhältnissen annehmbares Projekt aufzustellen, glaubt die Staatsregierung, die Verwirklichung desselben nicht weiter beanstanden zu sollen.

Die Gesamtkosten sind generell auf 1 070 000 *M.* veranschlagt worden. Wie aber die vorige Ständeversammlung der Staatsregierung die betreffende Petition unter der Voraussetzung zur Erwägung empfohlen hat, daß die Stadt Meißen einen angemessenen Kostenbeitrag leistet, so erachtet es auch die Staatsregierung in Rücksicht auf die außergewöhnliche Höhe der für die Anlage nöthigen Geldopfer sowie auf die ganz erheblichen Vortheile, welche der Stadt Meißen durch die Ausführung erwachsen, für gerechtfertigt, von derselben einen solchen Beitrag zu fordern. Da die Ausführung des Projektes nur im Falle einer entsprechenden Verlegung des Triebischflusses möglich wird und eine solche zugleich im Interesse der Stadtgemeinde liegt, erscheint es angezeigt, der Stadt die Ausführung dieser Triebischverlegung oder nach Befinden die Erstattung des für die letztere erforderlichen, auf 210 000 *M.* veranschlagten Aufwandes aufzuerlegen. In der Voraussetzung, daß ein befriedigendes Abkommen hierüber mit der Stadtgemeinde zu Stande kommt, wird daher der weiter erforderliche, in den Etat eingestellte Kostenbetrag von 860 000 *M.* zur Bewilligung empfohlen.

„Bu Tit. 25. Die Station Niederwiesa wird bei Stationsnummer 711 + 37 der Linie Dresden-Werdau im Bereiche von 7 Bahnhofsgleisen und von 4 Weichen, welche letztere schon nicht mehr in der Horizontalen, sondern in Neigungen von 1:100 und 1:110 liegen, von einem ziemlich stark benutzten Wirtschaftsweg in Schienenhöhe gekreuzt. Aus diesen Verhältnissen ergeben sich für den Betrieb, namentlich aber für das Rangiren, vielfache Erschwerungen und Zeitverluste; auch sind Gefährdungen von Menschenleben und Eigenthum nicht ausgeschlossen. Diese Uebelstände lassen sich dadurch beseitigen, daß der Uebergang durch eine Unterführung bei Station 710 + 20 DW ersetzt wird und zugleich eine Verlängerung der Bahnhofshorizontalen über die Eingangswweichen hinaus erfolgt. Diese Herstellungen erfordern einen Kostenaufwand von 89 000 *M.*

„Bu Tit. 26. Das Hauptgleis für die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Personenzüge dient gegenwärtig zugleich für die Gaschwitz-Plagwitzer Personenzüge und wird außerdem noch als Ein- und Ausfahrtsgleis für die Güterzüge von Plagwitz, Leipzig, Meuselwitz und theilweise auch von Hof her benutzt.

Die vielseitige Beanspruchung dieses Gleises hat mannigfache Verzögerungen und Störungen im Verkehre zur Folge. Es ist daher die Herstellung eines Parallelgleises vorgeesehen worden, welches als Aufstellgleis für die Plagwitzer Personenzüge einen besonderen Bahnsteig erhalten und gleichzeitig auch zur Ein- und Ausfahrt der Güterzüge mit benutzt werden soll.

Außerdem hat sich die Gleisanlage für den Rangirverkehr am Süden des Bahnhofs namentlich dann als unzureichend erwiesen, wenn die Station Gaschwitz zu gewissen Zeiten den Rangirverkehr theilweise für den Bayerischen Bahnhof in Leipzig mit übernehmen muß. Da die Rangiranlagen des letzteren Bahnhofs einer Erweiterung nicht fähig sind, wird Gaschwitz später voraussichtlich dauernd einen Theil des Leipziger Rangirverkehrs zu übernehmen haben, und es wird dann am Süden des Bahnhofs eine entsprechend große Anlage für den Rangirverkehr zu beschaffen sein. Im Hinblick auf die fortschreitende Bebauung der Umgebung des Bahnhofs empfiehlt es sich daher schon jetzt, für Erwerb des erforderlichen Grund und Bodens vorzujorgen.

Von den Gesamtkosten an 205 000 *M.*, mit welchen der Anschlag abschließt, entfallen auf diesen Grunderwerb 132 490 *M.*

„Bu Tit. 27. In der unmittelbaren Umgebung der Haltestelle Gautsch befinden sich bereits eine Anzahl größerer industrieller Anlagen und es steht zu erwarten, daß demnächst weitere dergleichen Anlagen entstehen werden. Die jetzt dort vorhandenen Gleise werden daher zur Bewältigung des Güterverkehrs voraussichtlich bald nicht mehr ausreichen.

Da für die Erweiterung der Haltestelle nur eine Seite offen ist und für das ganze umliegende Areal demnächst Bebauungspläne zur Feststellung gelangen sollen, alsdann aber die Bebauung ebenso wie in den angrenzenden Fluren Deßsch und Raschwitz rasch vor sich gehen wird, so erscheint es geboten, die für den Zweck der Staatseisenbahnverwaltung erforderliche Fläche schon jetzt zu erwerben.

Unter Zugrundelegung eines für eine künftige Erweiterung der Haltestelle ausgearbeiteten generellen Entwurfs ist demgemäß der Bedarf von Areal ermittelt worden, dessen Erwerbung nach dem Anschlage einen Kostenaufwand von 90 000 *M.* verursachen wird.

„Bu Tit. 28. Seitdem sich in Frohburg einige Industrie entwickelt und insbesondere der Braunkohlenverkehr von dem Neukirchen-Wöhraer Werke erheblich zugenommen hat, entsprechen die Gleisanlagen nicht mehr dem Bedürfnisse. Das Rangirgeschäft gestaltet sich sehr zeitraubend und kostspielig und der Mangel an Gleisen wirkt störend auf die Einhaltung des Fahrplans der Güterzüge.

Zur Behebung dieser Uebelstände ist die Herstellung einer Weichenverbindung nach den gleichzeitig zu erweiternden Ladegleisen und eines neuen Aufstellungsgleises für Kohlenwagen sowie die Umwandlung des jetzigen Aufstellungsgleises in ein Güterzugsausweichgleis geplant. Die hierdurch erwachsenden Kosten beziffern sich nach dem Anschlage auf 58 000 *M.*