

Erläuterungen.

Bu Tit. 29. Der auf der linken Hallenseite des Dresdner Bahnhofes in Leipzig gelegene, zur Zeit hauptsächlich Sonderzügen dienende Bahnsteig hat, so günstig er in Bezug auf die Stadt liegt, seinen Zweck bisher nicht genügend zu erfüllen vermocht, weil er einer passenden Verbindung mit dem Verwaltungsgebäude entbehrt und zu kurz ist. Um eine bessere Ausnutzung dieses Bahnsteiges zu ermöglichen, ist außer einigen Gleisänderungen die Verlängerung desselben um 65,0 m sowie seine unterirdische Verbindung mit dem am Verwaltungsgebäude befindlichen Bahnsteige geplant. Die Ausführungskosten dieser Anlagen sind mit 67 500 *M* veranschlagt.

Bu Tit. 30. Die Gleis- und Ladeplatzanlagen auf Bahnhof Stauchitz reichen zur Bewältigung des von Jahr zu Jahr wachsenden Verkehrs daselbst nicht mehr aus. Eine im Jahre 1894 angefangene, der zu erwartenden stärkeren Zuderrübentransporte zu Lasten des Betriebes ausgeführte Ladeplatzverlängerung hat den Mängeln, welche namentlich zur Zeit der Zuderrübentransporte hervortreten, nur ungenügend abgeholfen. Es ist deshalb für die nächste Finanzperiode eine weitere, rücksichtlich des Grunderwerbes bereits im Jahre 1894 berücksichtigte Ladeplatzverlängerung in Aussicht genommen worden, welche in Verbindung mit einigen kleineren Aenderungen im Innern des Bahnhofes einen Bauaufwand von rund 60 000 *M* erfordert.

Bu Tit. 31. Die für den Personenverkehr auf Haltestelle Limmritz vorhandenen Anlagen genügen den Bedürfnissen nicht mehr. Es gilt hier besonders die Uebelstände zu beseitigen, welche sich aus dem Verkehre zwischen dem Haltestellengebäude und den Bahnsteigen über die Laderampe und die in dieselbe eingebaute Treppe ergeben. Bei der Planung für die dringend nöthige Umgestaltung der Anlagen, welche außer der Niederdrückung der in Laderampenhöhe befindlichen alten Personenverkehrsanlage auf Schienenhöhe zugleich die Erbauung eines neuen Haltestellengebäudes mit Wirthschaftsgebäude, Wirthschaftshof und Freiabtritt umfaßt, ist auf eine zweckmäßige Trennung des Personen- und Güterverkehrs Bedacht genommen worden.

Die Kosten sind auf 89 000 *M* veranschlagt.

Bu Tit. 32. Auf dem Bahnhofe Herlasgrün müssen die zu überholenden Güterzüge (während der Sommerfahrplanperiode 7 und während der Winterfahrplanperiode 6 Züge) über die Bahnhofsenden hinausfahren und nach Nebengleisen, zum Theil in Steigung und unter Befahrung mehrerer Weichen gegen die Spitze, zurückgestoßen werden. Dieses Zurückstoßen langer und schwer belasteter Züge giebt wegen der hierzu erforderlichen Zeit öfters zu Verspätigungen der nachfolgenden Personen- und Schnellzüge Veranlassung und ist insofern eine bedenkliche Maßregel, als hierbei leicht Wagenentgleisungen und Beschädigungen von Personen vorkommen können. Durch die in Aussicht genommene Erweiterung der Gleisanlagen soll diesem Uebelstande abgeholfen werden. Die Kosten hierfür sind einschließlich des Grunderwerbes auf 118 000 *M* veranschlagt worden.

Bu Tit. 33. Unter Tit. 7 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1892/93 sind 570 000 *M* für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofes Niederschlema bewilligt. Nachdem die Einleitung dieses Umbaues wegen Mangels an technischem Personal längere Zeit hatte aufgeschoben werden müssen, inzwischen aber infolge des stetigen Anwachsens des Verkehrs auf der Linie Zwickau-Schwarzenberg die Nothwendigkeit der baldigen Legung eines zweiten Gleises zwischen Wiltau und Aue immer mehr zu Tage getreten war, erschien es bei dem inneren Zusammenhange beider Veranstaltungen angemessen, vor Inangriffnahme des Umbaues und der Erweiterung des Bahnhofes Niederschlema zunächst eingehend erörtern zu lassen, in welcher Weise eintretendenfalls ein zweites Gleis zwischen Stein-Hartenstein und Aue zur Ausführung zu kommen haben würde. Dabei hat sich folgendes ergeben: Wegen der auf dieser Strecke in großer Anzahl vorkommenden scharf gekrümmten Bögen mit Halbmessern bis zu 170 m herab, welche für die Betriebsverwaltung ohnehin eine Quelle fortwährender Erschwernisse bilden, weil alle Betriebsmittel mit einem Radstande von mehr als 4 m vom Uebergange auf diese Strecke ausgeschlossen werden müssen, erscheint es ausgeschlossen, das zweite Gleis neben das bereits vorhandene auf den zu verbreiternden Bahnkörper zu legen, da sich hierbei noch engere, nach den bestehenden Vorschriften für Hauptbahnen unbedingt unzulässige Gleisbögen ergeben würden. Es mußten deshalb die Erörterungen darauf erstreckt werden, ob und in welcher Weise eine Verlegung der Zwickau-Schwarzenberger Linie zwischen den Stationen Stein-Hartenstein und Aue ohne wesentliche Verschlechterung der Steigungsverhältnisse und ohne Aufwendung unverhältnißmäßig hoher Kosten möglich ist. Diese Erörterungen haben nunmehr zu einem Projekte geführt, nach welchem sich durch eine Linienverlegung sehr erhebliche Verbesserungen gegenüber dem jetzigen Zustande erreichen lassen. Als hauptsächlichste Vortheile stellen sich dar: die Durchführung der Linie mit einem geringsten Bogenhalbmesser von 225 m, so daß der Uebergang von Betriebsmitteln auf die ganze Strecke von Zwickau bis Aue nicht mehr in der bisherigen Weise beschränkt zu werden braucht, die Abkürzung der Bahnstrecke zwischen Stein-Hartenstein und Niederschlema um 812, zwischen Niederschlema und Aue um 740 m, die sowohl mit der Bogenerweiterung als mit der Streckenabkürzung verbundene Ermäßigung der laufenden Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungskosten und endlich die günstigere Gestaltung der Hochwasserhältnisse nach Beseitigung des Muldenübergangs innerhalb des Bahnhofes Niederschlema und Herstellung einer neuen Brücke unterhalb des Bahnhofes. Zugleich ergab sich dabei, daß sich im Falle der Ausführung der Linienverlegung auch die Erweiterung des Bahnhofes Niederschlema nach einem neuen Plane ohne erhebliche Mehrkosten bedeutend besser gestalten läßt als nach dem ursprünglichen Plane, insofern namentlich drei Niveau-Uebergänge innerhalb des Bahnhofes beseitigt werden. Die durch die Linienverlegung entstehenden Kosten sind unter der Annahme, daß der gesammte Unterbau sowie ein Tunnel und sämtliche Brücken und Schleusen sofort für zwei Gleise hergestellt werden,

für die Strecke zwischen Stein-Hartenstein und Niederschlema

auf 540 000 *M*,

für die Strecke zwischen Niederschlema und Aue

auf 660 000 *M*,

die Kosten für die Erweiterung des Bahnhofes Niederschlema nach dem abgeänderten Plane auf 591 000 *M* oder 21 000 *M* mehr als früher veranschlagt.

Im Hinblick auf die geschilderten Vortheile der Linienverlegung erscheint es dringend angezeigt, in der Finanzperiode 1896/97 zunächst die Verlegung der Linie zwischen Stein-Hartenstein und Niederschlema auszuführen und die nicht länger aufschiebbare Erweiterung des Bahnhofes Niederschlema nach dem neuen Plane zu bewirken. Zu diesem Zwecke wird die Bewilligung der eingestellten Summe von 561 000 *M* beantragt.