

## Erläuterungen.

Zu Tit. 64. Das Südennde des Bahnhofes Mittweida (Richtung nach Chemnitz) nebst den darin befindlichen Rangirweichen und die anschließende freie Strecke liegen auf 320 m Länge im Gefälle 1:100, worauf eine 60 m lange Horizontale und eine 850 m lange Strecke in Steigung 1:200 folgen.

Diese Gleislage erschwert nicht nur das Ausrangiren bei den in Richtung nach Chemnitz verkehrenden Güterzügen, von welchen die Wagen in Steigung 1:100, also unter sehr ungünstigen Verhältnissen abgestoßen werden müssen, sondern sie vertheuert auch die Kosten der Zuförderung bei Ueberwindung des verlorenen Gefälles von 3,2 m. Endlich begünstigt dieselbe das Entlaufen von Wagen aus der Station und bildet somit für den Betrieb eine Gefahrquelle.

Die Abstellung dieser mit dem gesteigerten Verkehre und nach erfolgter Erweiterung des Bahnhofes Mittweida immer stärker fühlbar gewordenen Uebelstände ist nothwendig. Es ist deshalb die Erhöhung der Gleislage durch Aufschüttung und Verbreiterung des Bahndammes zwischen Station 482 + 30 und 490 + 80 und des anschließenden Einschnitts bei Station 492 + 52 RC zur Beseitigung des verlorenen Gefälles unter Herstellung einer 1022 m langen horizontalen Gleisstrecke geplant; die Kosten sind auf 298 000 M veranschlagt.

Zu Tit. 65. Der Bahnhof Annaberg ist zur Zeit der Ausgangspunkt für den Personen- und Güterverkehr der Linien Annaberg—Flöha, Annaberg—Weipert und Annaberg—Schwarzenberg. Er genügt jedoch den Anforderungen des stark gestiegenen Verkehrs nicht mehr und würde an sich der Erweiterung bedürfen. Insbesondere gilt dies von den Güterzuggleisen und den Ladeplätzen.

Die ungünstige und beengte Lage des Bahnhofes stellt jedoch solchen Veränderungen ganz erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Es empfiehlt sich deshalb, zunächst eine Entlastung des Bahnhofes Annaberg dadurch herbeizuführen, daß der Ausgangspunkt des Güterverkehrs genannter Linien nach dem Bahnhofs Buchholz verlegt wird, der hierzu wegen seiner Lage an der Abzweigung der Schwarzenberger Linie besonders gut und besser geeignet ist als der Bahnhof Annaberg.

Demgemäß ist der Ausbau des Bahnhofes Buchholz zu einem Rangirbahnhof geplant. Hierdurch wird nicht nur eine Entlastung der stark besetzten eingleisigen Strecke Annaberg—Buchholz von Güterzügen herbeigeführt, sondern auch die Möglichkeit geboten, den Bahnhof Annaberg später in einfacherer Weise und mit einem geringeren Kostenaufwande umzubauen. Der Gesamtkostenaufwand für den Rangirbahnhof Buchholz ist generell auf 1 300 000 M veranschlagt. Für die in der Finanzperiode 1900/01 auszuführenden Erwerbungen und vorbereitenden Herstellungen ist zunächst nur ein Betrag von 400 000 M erforderlich.

Zu Tit. 66. Auf der 2,7 km langen, eingleisigen Eisenbahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Annaberg und Buchholz verkehren jetzt während der 17stündigen täglichen Dienstzeit 43 fahrplanmäßige Zug- und zahlreiche leere Lokomotiven. Hiermit ist die Leistungsfähigkeit der Linie erschöpft, sodaß jede Verschiebung von Zugläufen auf Schwierigkeiten stößt.

Die Leistungsfähigkeit der Linie kann auf doppelte Weise, entweder durch die Erbauung des zweiten Gleises oder durch die Herstellung einer Zugkreuzungs- und Rückmeldestation in der Mitte zwischen Annaberg und Buchholz erhöht werden. Wegen der Erschwernisse, welche der erstgenannten Maßnahme in den örtlichen Verhältnissen entgegenstehen, ist der zweite Weg gewählt worden, welcher übrigens die erstere Maßnahme für später noch zuläßt. Hierbei bietet sich die erwünschte Gelegenheit, auch das langjährige Verlangen der Stadt Buchholz um Beschaffung einer nahe und bequem zur Stadt liegenden Personenverkehrsstelle zu befriedigen, indem die geplante Zugsausweichestelle auch für den Personenverkehr geeignet hergestellt wird. Da auch die beschränkten räumlichen Verhältnisse des Bahnhofes Annaberg dessen mögliche Entlastung erheischen, so ist die Herstellung einer Personenhaltestelle in Buchholz in Verbindung mit der Anlage eines Kreuzungsgleises in Aussicht genommen worden.

Die Kosten sind auf 70 000 M veranschlagt.

Zu Tit. 67. Der Güterverkehr des Bahnhofes Grünhainichen betrug im Empfang und Versand

im Jahre 1888: 41 149 t,  
 = = 1898: 83 134 t,

hat sich also in den letzten 10 Jahren reichlich verdoppelt.

Die vorhandenen Bahnhofsanlagen reichen auf die Dauer zur Abwicklung dieses gestiegenen Verkehrs nicht mehr aus.

Es ist nun zwar in neuester Zeit durch Vergrößerung der Abfertigungs- und Lagerräume des Güterschuppens, welche im Rahmen eines durchgreifenden Erweiterungsprojektes erfolgt ist, den dringendsten Bedürfnissen des Stückgutverkehrs Rechnung getragen worden. Diese Maßnahme konnte jedoch nur unter Inanspruchnahme von Gleisen und Plätzen für den Wagenladungsverkehr durchgeführt werden, sodaß für einen angemessenen Ersatz der für letzteren bestimmten Anlagen unter gleichzeitiger Vergrößerung derselben gesorgt werden muß.

Durch ausgiebige Verbreiterung des Bahnhofseinschnittes sollen genügend breite Ladeplätze an einem neuen Güterranggleis geschaffen werden, welches zur Erleichterung des Rangirdienstes an beiden Enden in das Hauptgleis einzubinden ist.

Die Erweiterung des Bahnhofseinschnittes erfordert zwar kostspielige Felsbeseitigungen, doch wird sich Gelegenheit bieten, das gewonnene Steinmaterial nach Maßgabe seiner Beschaffenheit für Eisenbahnzwecke anderweit zu verwerthen.

Der Landerwerb für die Bahnhofserweiterung ist mit Rücksicht auf eine weitere Verkehrszunahme der Station vorzuzuglich in solchem Umfange geplant, daß später das Randladegleis in südlicher Richtung verlängert und die Zufuhrstraße entlang des Empfangsgebäudes entsprechend verbreitert werden kann.

Außerdem ist die Verbesserung der beschränkten Personenverkehrsanlagen durch Verlängerung beider Bahnsteige und Verbreiterung des Zwischenbahnsteigs vorgesehen worden, wodurch die Sicherheit des Personenverkehrs wesentlich erhöht werden wird.

Die Kosten der Erweiterung sind auf 293 000 M veranschlagt.

Zu Tit. 68. Infolge des stetig wachsenden Güterverkehrs auf der eingleisigen Eisenbahnlinie von Reichenhain nach Flöha hat sich die Nothwendigkeit ergeben, die Güterzüge auf dem Bahnhofs Jöblitz kreuzen zu lassen. Da die hierzu verfügbaren Gleise nur 230 m lang sind, so müssen entweder umständliche Theilungen der Güterzüge vorgenommen oder die Längen derselben überhaupt auf 230 m beschränkt werden. Das letztere Verfahren ist jedoch unwirtschaftlich, weil es die Ausnutzung der Lokomotivkraft bei der Thalfahrt nicht gestattet und kostspielige Zugvermehrungen bedingt. Es sollen daher die jetzigen Gleise verlängert und hierbei gleichzeitig die ungenügenden Verhältnisse des bestehenden östlichen Ladeplatzes dahin verbessert werden, daß das Ladegleis ohne Störung des Ladegeschäftes am Güterschuppen bedient werden kann. Die geplante Gleisanordnung gestattet bei weiterer Vermehrung des Freiladeverkehrs die Anlage eines Randladegleises. Die entstehenden Kosten für die geplanten Herstellungen betragen nach dem Anschläge 70 000 M.