

## Erläuterungen.

Zu Tit. 69. Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Räumlichkeiten des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Zwickau bedürfen theils infolge des stark gewachsenen Personenverkehrs, theils infolge der Einführung der Bahnsteigperre mehrfacher Verbesserungen; insbesondere wird im Interesse schneller Entleerung der Bahnsteige eine ausgiebige Erweiterung der Durch- und Ausgänge des Gebäudes erforderlich.

Der geplante Umbau bezweckt zugleich die Beschaffung einer geräumigen Vorhalle, welche mit weiten Zugängen von der Straße nach den Wartezimmern und Bahnsteigen ausgestattet werden soll.

Auch soll eine Vergrößerung der Gepäckabfertigungsräume sowie eine Vermehrung der Fahrkartenschalter vorgenommen, endlich auch für eine Vermehrung der Diensträume, insbesondere solcher für den Aufenthalt und die Uebernachtung von Zugbegleitungspersonal gesorgt werden.

Die Kosten aller dieser Aenderungen sind auf 135 000  $\mathcal{M}$  veranschlagt worden.

Zu Tit. 70. Zur Bewältigung des außerordentlich gesteigerten Verkehrs auf der Linie Schwarzenberg—Zwickau und um insbesondere auch die jetzt zwischen Zwickau und Wilkau verkehrenden Omnibuszüge bis Wiesenburg durchführen zu können, macht sich die Fortsetzung des in der Finanzperiode 1898/99 übrigens auch zwischen den Bahnhöfen Aue und Stein-Hartenstein begonnenen zweigleisigen Ausbaues dieser Linie, zunächst von Wilkau bis Wiesenburg, erforderlich.

Hierbei müssen in Gemäßheit von § 39 der Normen für den Bau und die Ausrüstung der Hauptbahnen Deutschlands vom 5. Juni 1892 die Bögen von geringerem Halbmesser als 300 m verflacht werden, was nur durch eine Linienverlegung von etwa 2 km Länge zu ermöglichen ist.

Die Baukosten einschließlich der Herstellung des Oberbaues werden anschlagsgemäß 1 100 000  $\mathcal{M}$  betragen, wovon in der Finanzperiode 1900/01 zunächst 150 000  $\mathcal{M}$  für die erforderlichen Vorarbeiten und den Landerwerb zur Verwendung gelangen sollen.

Zu Tit. 71. Für die nebenstehend angegebenen, unter sich in unmittelbarem Zusammenhange stehenden Baugesenstände sind bisher folgende Mittel bewilligt worden:

570 000  $\mathcal{M}$  unter Tit. 7 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats der Finanzperiode 1892/93 für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs Niederschlema,

561 000 = unter Tit. 33 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats der Finanzperiode 1896/97 für Verlegung der Bahnlinie Zwickau—Schwarzenberg zwischen Stein-Hartenstein und Aue (erste Rate),

1 109 000 = unter Tit. 67 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats der Finanzperiode 1898/99 für Verlegung der Bahnlinie Schwarzenberg—Zwickau zwischen Aue und Stein-Hartenstein (zweite Rate),

2 240 000  $\mathcal{M}$ .

Die im wesentlichen bereits vollendeten, im übrigen aber in der Ausführung begriffenen Bauten erfordern nach Ausweis des neuerdings aufgestellten generellen Kostenanschlages einen Gesamtaufwand von 2 995 000  $\mathcal{M}$ , sodaß es noch der Bewilligung eines Erfüllungsbetrages von 755 000  $\mathcal{M}$  bedarf. Dieses Mehrerforderniß vertheilt sich auf die einzelnen Baurechnungsabschnitte wie folgt:

7 770  $\mathcal{M}$  Minder-Rückerstattung für gewonnene Materialien zc.,

141 800 = Mehraufwand für Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten,

600 = " " " Einfriedigungen,

28 300 = " " " Wege-Ueber- und Unterführungen,

81 000 = " " " Durchlässe und Brücken,

174 000 = " " " Oberbauherstellung,

223 000 = " " " Bahnhöfe nebst Gebäuden,

235 000 = " " " Verwaltungskosten,

891 470  $\mathcal{M}$  Summe.

Hievon sind zu kürzen:

136 470 = Ersparnisse bei anderen Ansätzen, und zwar:

3 500  $\mathcal{M}$  Grunderwerb,

40 000 = Herstellung von Tunneln,

25 600 = Herstellung von Signalen nebst Buden und Wärterwohnungen,

67 370 = Insgesamt,

755 000  $\mathcal{M}$  Mehrerforderniß, zu dessen Begründung folgendes zu bemerken ist.

Infolge der außergewöhnlichen Steigerung des Verkehrs auf der Linie Schwarzenberg—Zwickau im allgemeinen, als auch auf dem Bahnhofe Niederschlema im besonderen mußte der für den Umbau des letzteren aufgestellte Plan für Herstellung von Gleisen, Gebäuden und sonstigem baulichen Zubehör, welcher bei Bemessung der bisher bewilligten Mittel als Grundlage gedient hatte, eine wesentliche Erweiterung und Ausgestaltung erfahren. Infolgedessen war nicht nur das Empfangsgebäude größer anzulegen, sondern es mußten auch erheblich mehr Gleise, Bahnsteige mit Ueberdachungen, Gepäkaufzüge, Lade- und Zufuhrstraßen zc. hergestellt werden, als ursprünglich geplant war. Im besonderen drängte die ungewöhnlich starke Verkehrssteigerung auf Anlegung eines besonderen Ausziehgleises, um den Uebelstand des Rangirens auf dem Hauptgleise zu beseitigen. Es ist ferner bei Herstellung des Unterbaues auf die in Ausführung begriffene Auslegung des zweiten Hauptgleises für die Linie S Z Bedacht zu nehmen gewesen. Hierdurch wurde die Verbreiterung des Bahnkörpers und die Anlegung kostspieliger Stütz- und Futtermauern erforderlich. Bei Aufstellung des Ausführungsentwurfes für die Muldenbrücke bei Station 132 + 75 S Z sind die im Jahre 1897 gemachten Erfahrungen berücksichtigt und infolge Erweiterung des Profiles die Herstellungskosten erhöht worden.

Das Mehrerforderniß an Verwaltungskosten (235 000  $\mathcal{M}$ ) beruht auf den mit 1. Januar 1898 in Wirksamkeit getretenen neuen Buchungs- und Rechnungsvorschriften, nach denen 10% der Baukosten an die Betriebskasse zur Deckung der von dieser zu bestreitenden Verwaltungsausgaben abzuführen sind.

Im übrigen hat die allgemein eingetretene Steigerung der Arbeitslöhne sowie der Preise aller Baumaterialien, insbesondere der Metalle, die Ausführungskosten erheblich vertheuert.