

Erläuterungen.

Zu Tit. 72. Infolge der ungünstigen Steigungsverhältnisse der Strecke Aue—Adorf zwischen Aue und Bodau ist es bisher nicht möglich gewesen, den Anträgen größerer Fabriken im Ortsteile Auerhammer auf Gestattung von Zweigggleisen zu entsprechen. Die Güter müssen daher nach wie vor durch die zum Theil engen und bergigen Straßen der Stadt Aue nach dem über 2 km entfernten Bahnhofe transportirt werden. Nachdem es aber im Jahre 1899 gelungen ist, ein passendes Grundstück zu erwerben, soll mit dem Bau einer Ladestelle für den öffentlichen Güterverkehr vorgegangen werden. Von der Ladestelle aus sollen auch, soweit thunlich, die benachbarten Fabriken Gleisanschluss erhalten, wodurch der Bahnhof Aue insoweit entlastet wird, daß dessen Erweiterung noch einige Zeit verschoben werden kann. Der Bau erfordert die Herstellung ansehnlicher Futtermauern, einer schrägen Wegunterführung und beträchtlicher Dammschüttungen. Neben den Aufstellungs- und Zuführungsgleisen ist eine 120 m lange Ladestraße für den allgemeinen Verkehr vorgesehen.

Die Baukosten sind generell auf 90 000 M veranschlagt.

Zu Tit. 73. Infolge der fortschreitenden Entwicklung der gewerblichen Betriebe in Schöneck ist eine so ansehnliche Steigerung des Wagenladungs- und Stückgutverkehrs auf Bahnhof Schöneck eingetreten, daß sowohl der Güterschuppen als die Ladegleise unzureichend geworden sind.

Es betrug

	die Zahl der Frachtbriefe:	die gesammte Frachteinnahme:	das Gewicht der Güter:
im Jahre 1893	18 966 Stück	53 860 M	16 409 Tonnen
dagegen 1898	28 390 "	93 177 "	32 631 "

Bisher hat man sich beholfen, indem man die Wagen, für die auf den Ladegleisen kein Platz war, einstweilen auf die mittleren Bahnhofsgleise abstellte. Seit Eröffnung der Linie Muldenberg—Falkenstein werden aber diese Bahnhofsgleise gebraucht, weil alle von Zwota herankommenden gemischten Züge Wagen für Falkenstein mitbringen, die in Schöneck abgesetzt und dann in geschlossenen Güterzügen weiter befördert werden müssen. Ohne dieses Hilfsmittel hätte bereits zu einer äußerst kostspieligen Vermehrung der Güterzüge geschritten werden müssen. Nach dem Erweiterungsprojekte ist eine Vermehrung der Ladegleise von 320 auf 785 m zunächst und auf 1075 m für die spätere Zukunft vorgesehen. Der Güterschuppen soll von 160 auf 230 qm Bodenfläche gebracht werden. Außerdem soll die Langholzrampe bessere Zugänglichkeit erhalten, wodurch das Verschieben beladener Wagen durch Menschenkräfte entfällt.

Die Kosten sind zu 92 000 M ermittelt worden.

Zu Tit. 74. Der Bahnhof Adorf bedarf im Hinblick auf die Stärke des von ihm aufzunehmenden Verkehrs einer umfassenden Erweiterung; auch möchte der am Ende der Station im Rangirbereich derselben liegende Niveauübergang der Bahnhofszufahrtstraße beseitigt werden.

Der Umbau des Bahnhofs ist in der Weise geplant, daß die Personen- und die Ortsgüterverkehrsanlagen an der jetzigen Stelle verbleiben, der Rangirverkehr aber nach einem neuherzustellenden Bahnhofstheile verweisen wird. Hierbei sollen, um gleichzeitig den vorerwähnten Straßenübergang beseitigen zu können und die Zwischenbahnsteige ohne Gleisüberschreitung zugänglich zu machen, die Hauptgleise der Linie Plauen—Eger und die der Linie Aue—Adorf (an welcher letzteren das zweite Gleis auf der Strecke Markneukirchen—Adorf bei dieser Gelegenheit mit hergestellt werden soll) derart gehoben werden, daß das neue Niveau auf eine Länge von 500 m rund 3,0 m über dem jetzigen Planum der Linie PE zu liegen kommt.

Für die neue Bahnsteiganlage wird der erforderliche Raum durch Abbruch des unzureichenden Heizhauses mit den zugehörigen Gleisen zu gewinnen sein. Das neue Empfangsgebäude soll erheblich zurückgesetzt, die Hauptgleise der Chemnitz—Aue—Adorfer Linie zwischen denen der Linie Plauen—Eger und dem Empfangsgebäude angeordnet und die Heizhausanlage mit Wasserstation und Kohlenschuppen nach dem Nordende des jetzigen Bahnhofs, und zwar westlich neben den neuen Rangirbahnhof verlegt werden.

Die Gleisanlage für die projektirte Linie von Rosbach ist nicht mehr wie früher links der Linie Plauen—Eger angeordnet worden, vielmehr soll das Hauptgleis der neuen Linie rechts der Linie Plauen—Eger fortgeführt und der Bahnsteig für Adorf—Rosbach als dritter neben den Bahnsteigen der anderen Linien, und zwar in der Tiefelage der jetzigen Bahnhofsplanie angelegt werden. Dieser Bahnsteig sowohl wie die übrigen sind durch Tunnelanlagen für Personen- und Gepäckverkehr zugänglich gemacht.

Der Güterschuppen muß wegen der Erweiterung der Gleisanlage abgebrochen werden. Der neue Güterschuppen soll so angeordnet werden, daß spätere Erweiterungen möglich sind.

Der Rangirbahnhof, nach welchem auch die Güterzüge der Linie Chemnitz—Aue—Adorf zu führen sind, erhält 4 Güterzugsgleise für die PE und CA Linie und 2 Rangirgleise sowie die nöthigen Dienstgebäude.

Endlich bedingt die Neuanlage noch eine ansehnliche Erweiterung der Sicherungsanlagen.

Bei der Planung ist die Einmündung des zweiten Gleises der Strecke Markneukirchen (künftig Siebenbrunn)—Adorf mit berücksichtigt, ebenso die Herstellung dieses Gleises von Markneukirchen (Siebenbrunn) bis Bahnhof Adorf (letzte mit 257 000 M). Die Gesamtkosten sind ausschließlich des Kostenanteils der Adorf—Rosbacher Privateisenbahn, der sich zur Zeit noch nicht bemessen läßt, auf 3 037 000 M veranschlagt.

Für die Finanzperiode 1900/01 sind vorläufig nur 400 000 M zur Herstellung des zweiten Gleises von Adorf nach Markneukirchen und zur Einleitung der übrigen Arbeiten erforderlich.

Zu Tit. 75. Die auch in den letztvergangenen Jahren fortdauernd erfolgte Zunahme des Güterverkehrs auf dem unteren Bahnhofe in Auerbach i. B. (1896: 75 606 t bei 87 185 Frachtbriefen, gegen 1898: 81 868 t bei 101 900 Frachtbriefen) und die damit in direktem Zusammenhange stehende Verlängerung der Güterzüge und des Aufenthalts derselben auf der Station ließ es dringend geboten erscheinen, das dem Titel 56 des außerordentlichen Etats für 1898/99 zu Grunde gelegte Erweiterungsprojekte für den unteren Bahnhof in Auerbach anderweit zu prüfen, insbesondere weil auch inzwischen Bebauungspläne für die Grundstücke auf der von der Stadt abgewendeten westlichen Seite des Bahnhofs auftauchten, nach deren Ausführung eine Erweiterung des Bahnhofs über den Rahmen des obengenannten Projektes hinaus nur mit ganz bedeutenden finanziellen Opfern möglich sein würde. Es stellte sich hierbei die Nothwendigkeit heraus, das Projekt mit Bezug auf die Anordnung der Güterzugsausweichgleise sowie der Rangir- und Abstellgleise zu ergänzen und, um die Sperrung des Hauptgleises beim Rangiren zu vermeiden, Ausziehgleise an den Bahnhofsenden vorzusehen.

Um diesen Anforderungen genügen zu können, mußte wesentlich mehr Areal als früher in Anspruch genommen und der Ankauf von 6 Häusern bewirkt werden, die aber als Beamten- und Arbeiterwohnungen dauernd passende Verwendung finden sollen.

Durch die außerordentlich hohen Grunderwerbskosten und durch die allgemeine Preissteigerung der Löhne und Baumaterialien, der Schienen und des Kleineisenzeuges ergab sich eine Erhöhung der Anschlagssumme auf 403 700 M, wovon allein 195 000 M auf den Grunderwerb entfallen.

Ueber die in Tit. 56 des außerordentlichen Etats für 1898/99 bewilligten 71 500 M hinaus sind demnach noch 332 200 M erforderlich.