

Erläuterungen.

Zu Tit. 76. Unter Tit. 35 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für die Finanzperiode 1898/99 ist als erste Rate für die Erweiterung des oberen Bahnhofes in Reichenbach ein Betrag von 600 000 M bewilligt worden, mit welchem hauptsächlich die Kosten des Grunderwerbes, der Erdarbeiten zur Herstellung der Planie für die neuen Heizhäuser nebst Zubehör sowie für das geplante Ausziehgleis bestritten werden sollten. Die zweite Rate soll zur Deckung der Kosten aller noch sonst in dem generellen Entwurfe vorgesehenen Herstellungen an Kunst- und Hochbauten, Gleisen und Weichen- und Sicherheitsanlagen, Wasserversorgungs-Einrichtungen, Beschleunigungen und Einfriedigungen dienen. Da inzwischen die Preise für Areal in der Nähe des Bahnhofes und für Baumaterialien sowie die Löhne erheblich gestiegen sind, ferner die Drehscheiben und Heizhäuser infolge der Einstellung längerer Lokomotiven in größeren Dimensionen erbaut werden müssen, auch zur Anlegung eines weiteren Maschinengleises die Greizer Straßenüberführung verbreitert werden muß, erhöht sich der früher zu 993 850 M angegebene Gesamtaufwand auf 1 211 000 M.

Als zweite und letzte Rate ist daher noch ein Betrag von 611 000 M erforderlich.

Zu Tit. 77. Nachdem auf einer Anzahl größerer Bahnhöfe des sächsischen Eisenbahnnetzes elektrische Beleuchtung eingerichtet ist und die bedeutenden Vortheile dieser Beleuchtungsart namentlich auch mit Bezug auf die Schnelligkeit und Sicherheit des Rangirgeschäftes hinreichend erwiesen worden sind, empfiehlt es sich, auch für den verkehrreichen oberen Bahnhof Reichenbach i. B. auf elektrische Beleuchtung zuzukommen. Bei der Ausdehnung dieses Bahnhofes und dem voraussichtlich starken Stromverbrauche verlohnt es sich, eine kleinere bahneigene Zentrale einzurichten. Die Kosten dieser Anlage sind auf rund 300 000 M veranschlagt.

Zu Tit. 78. In dem Entwurfe für die Erweiterung des Bahnhofes Herlasgrün, für welche im außerordentlichen Etat für die Etatperiode 1896/97 unter Tit. 32 als Baukosten 118 000 M bewilligt worden sind, war die Länge der Ueberholungsgleise zu 380 m bemessen worden.

Diese Länge hat sich noch vor der Bauausführung als unzureichend erwiesen, weil infolge der Steigerung des Verkehrs und der Verwendung zahlreicher Wagen von 12,5 und 15 t Tragfähigkeit die Güterzüge so lang geworden sind, daß für sie Gleise von 550 m zur Verfügung gestellt werden müssen. Diesem unabweisbaren Verkehrsbedürfnisse ist durch Aufstellung eines neuen Planes für den Bahnhofsumbau in Herlasgrün Rechnung getragen worden.

Die Kosten des neuen Entwurfes sind zu 220 017 M ermittelt worden, sodaß nach Abzug der bereits bewilligten 118 000 M noch 102 000 M erforderlich sind.

Zu Tit. 79. Auf Bahnhof Treuen haben sich die Ladegleise als zu kurz erwiesen, sodaß es öfter nicht möglich ist, alle angekommenen Wagen zur Entladung bereit zu stellen. Das nördliche Ladegleis hat außerdem nur einseitige Weichenverbindung, sodaß die in der Richtung nach Zwickau abgehenden Wagen entweder durch Menschenhand geschoben oder von einer nach Falkenstein fahrenden Güterzugsmaschine vorerst auf das Aufstellungsgleis gestellt werden müssen und daher erst später in einen nach Herlasgrün fahrenden Güterzug eingestellt werden können. Die Vermehrung der Ladegleise und die Herstellung einer doppelseitigen Weichenverbindung verursacht einen Kostenaufwand von 74 000 M.

Zu Tit. 80. Nach den Erläuterungen zu Tit. 29 des außerordentlichen Etats 1898/99 ist der Gesamtaufwand für die Erweiterung der Station Plauen i. B. oberer Bahnhof mit 973 600 M generell veranschlagt worden; bei der speziellen Planung hat sich jedoch ein Gesamterforderniß von 1 229 000 M, somit eine Erhöhung um 255 400 M ergeben.

Der Mehraufwand ist durch folgende Umstände begründet:

Die Beschaffung schwerer und längerer Lokomotiven mit entsprechend stärkerer Zugkraft bedingte eine Erweiterung des Projektes insofern, als eine Drehscheibe mit 18 statt früher 16 m Durchmesser vorgesehen und auf eine wesentliche Vermehrung der für die Anlage eines Rundheizhauses auszubrechenden Felsmassen Bedacht genommen werden mußte. Die Tiefe des Heizhauses war von 15 auf 17,5 m und die Zahl der Maschinenstände von 5 auf 6 zu erhöhen, außerdem erwies sich zur Beschaffung geeigneter Aufenthalts- und Uebernachtungsräume für das Maschinenpersonal die Errichtung eines Dienstgebäudes als dringend nöthig.

Ferner war bei der neuerlichen Veranschlagung dem allgemeinen Preisaufschlage für Areal, Baumaterialien und Arbeitslöhne Rechnung zu tragen. Von dem Gesamterforderniß an 1 229 000 M sind 750 000 M als erste Rate bewilligt, sodaß als zweite und letzte Rate 479 000 M einzustellen waren.

Zu Tit. 81. Bei den jetzigen beschränkten Gleisanlagen des Bahnhofes Brambach kann daselbst eine Ueberholung von Güterzügen durch Personenzüge nicht stattfinden, vielmehr müssen solche Ueberholungen in Voitzsreuth vorgenommen werden, welche Station 10,08 km von Brambach entfernt und etwa 65 m tiefer liegt. Hierdurch werden jedoch vielfache Störungen in dem pünktlichen Verkehre der Züge hervorgerufen. Ferner genügen die Anlagen für die in starker Zunahme begriffenen Sandversendungen nicht mehr.

Es ist deshalb die Herstellung eines 530 m langen Ueberholungsgleises sowie eines besonderen Ladegleises mit 80 m langer Sandlade-rampe geplant. Gleichzeitig soll der am Ostende des Bahnhofes gelegene Schienenübergang durch Einbau einer 5 m weiten Unterführung bei Station 502 + 55 beseitigt werden.

Die Kosten dieser Herstellungen einschließlich der Sicherungseinrichtungen sind auf rund 134 000 M veranschlagt.

Zu Tit. 82. Die Güterzugsausweichgleise auf dem Bahnhöfe Voitzsreuth sind dermaßen unzulänglich geworden, daß die Ein- und Ausfahrtsweichen häufig von den in der Station haltenden Güterzügen versperrt werden. Es ist daher auf eine genügende Verlängerung dieser Gleise Bedacht zu nehmen. Hierbei sollen zugleich die Ladegleise vermehrt und die Rampenzufahrten verbessert werden. Auch soll der Niveauübergang der Wildsteiner Bezirksstraße am Ende des Bahnhofes durch eine Unterführung beseitigt werden; damit werden die mehrfachen, vom k. u. k. Eisenbahnministerium in Wien für begründet erklärten Klagen von Verkehrsinteressenten über häufige und lang andauernde Sperrungen des Uebergangs ihre Erledigung finden. Die Kosten für diese Herstellungen sind generell auf 95 000 M veranschlagt.