

## Erläuterungen.

Zu Tit. 83. Auf Anregung der k. u. k. Oesterreichischen Regierung sind im Einvernehmen mit den am Bahnhofe Franzensbad beteiligten Verwaltungen (Königl. Bayerische Staatsbahn und a. priv. Buschthradener Eisenbahn) zur Erweiterung der den erhöhten Anforderungen des Verkehrs und der Betriebssicherheit nicht mehr genügenden Bahnhofsanlagen von Franzensbad folgende Abänderungen und Verbesserungen geplant:

1. die Beschaffung zweier Personengleise zur gemeinschaftlichen Benutzung durch die sächsische und die bayerische Verwaltung, eines Personen- und eines Güterzugsgleises für die a. priv. Buschthradener Verwaltung, dreier Güterzugsgleise, gemeinschaftlich für die Züge der sächsischen und der bayerischen Verwaltung, zweier Abstell- beziehentlich Rangirgleise, eines Ablaufgleises an dem Nordwestende des Bahnhofes (links der Linie Boitersreuth—Eger), je eines Ausziehgleises am selben Ende rechts und am Südende des Bahnhofes und mehrerer kurzer Reserveabstellgleise,
2. die Erwerbung des Arealen für weitere 5 Rangirgleise,
3. die Herstellung eines breiten Mittelbahnsteiges mit zugehöriger Beleuchtungseinrichtung für die Züge von Eger und von und nach Tirschnitz,
4. die Verlegung der Ladeplätze nach der Stadtseite, Aufstellung neuer Laternen mit Spiritusglühlicht für die Ladegleise und die Rangirgruppen,
5. die Herstellung einer zeitgemäßen Sicherungsanlage.

Von den auf 602 000 *M* veranschlagten Gesamtkosten entfallen nach Maßgabe der bestehenden Verträge auf den sächsischen Antheil rund 200 700 *M*.

Zu Tit. 84. Auf Bahnhof Mehlthauer werden täglich mehrere Güterzüge durch Personen- und Schnellzüge überholt. Da die Güterzugsgleise aber zu kurz sind, müssen die Güterzüge getheilt unter Benutzung der Hauptgleise beim Uebersetzen auf 2 Gleisen aufgestellt und vor der Abfahrt wieder zusammengesetzt werden, wobei Zugverspätigungen und längere Sperrungen der Hauptgleise nicht zu vermeiden sind.

Zur Beseitigung dieser schwerwiegenden Uebelstände und um die seit langer Zeit angestrebte Beschleunigung des Güterverkehrs zu ermöglichen, soll der Bahnhof Mehlthauer zu einer vollständigen Ausweiche- und Ueberholungsstation ausgebaut werden.

Es ist geplant, Ueberholungsgleise von 575 und 625 m Länge herzustellen. Auch wird es nothwendig, die Personenzugsgleise auf die Südseite des Bahnhofes zu verlegen, damit beim Abholen der Güterwagen von der Linie Leipzig—Hof und beim Absetzen derselben nach der Linie Werdau—Mehlthauer das Ueberkreuzen der Hauptgleise vermieden werden kann. Der zwischen den Personenzugsgleisen für die Hauptlinie anzulegende Bahnsteig ist zu 10,4 m Breite angenommen und soll auf 60 m Länge überdacht werden.

Die Verbindung des Empfangsgebäudes mit dem Bahnsteige soll schienenfrei in 3,5 m Breite hergestellt werden.

Infolge der benöthigten Verschiebung und Verlängerung des Ausziehgleises am westlichen Ende des Bahnhofes in der Richtung nach Hof macht sich die Verlegung des Kommunikationsweges von Oberpirk nach Jasendorf, welcher bei Station 1279 + 25 LH in Schienenhöhe die Bahn kreuzt, erforderlich. Dieser Weg soll bei Station 1280 + 50 LH mit einer Brücke über die Bahn geführt werden.

Die Gesamtkosten für die Erweiterung des Bahnhofes Mehlthauer sind mit 385 000 *M* veranschlagt.

Zu Tit. 85. Nachdem unter Tit. 48 des außerordentlichen Etats 1896/97 für die Herstellung einer Eisenbahnverbindung Johannegeorgenstadt—Landesgrenze und für den Umbau des Bahnhofes Johannegeorgenstadt zu einem Grenzbahnhofe ein Berechnungsgeld von 400 000 *M* von der Ständeversammlung bewilligt worden war, ist das ursprüngliche generelle Projekt, welches in jeder Beziehung knapp bemessen war, entsprechend den Forderungen der beiderseitigen Eisenbahn-, Zoll- und Postverwaltungen vollständig umgearbeitet worden.

Die Durchführung des hiernach neubearbeiteten speziellen Entwurfes hat aber einen wesentlichen Mehraufwand erfordert.

Derselbe ist auf folgende Umstände zurückzuführen:

Infolge der bei fast sämtlichen Anlagen gestellten erhöhten Forderungen mußte der neue Grenzbahnhof eine viel größere Ausdehnung, als ursprünglich vorgesehen, erhalten. Hiermit war nicht nur ein umfänglicherer Arealerwerb, sondern auch eine bedeutende Vermehrung der Erd- und Felsenarbeiten sowie eine kostspielige Verlegung der Staatsstraße und die Verdrückung eines Mühlgrabens verbunden. Außerdem machte sich im Interesse der Sicherheit des auf dem neuen Bahnhofe zu erwartenden verstärkten Betriebes die Umwandlung der Bahnhofsnieigung von 1 : 300 in 1 : 400 erforderlich. Demzufolge mußte auch das Einfahrtsgleis von Schwarzenberg auf eine Länge von 150 m gehoben und daher der Damm entsprechend verbreitert werden.

Ferner mußten im Hinblick auf die bei der Hochfluth vom Jahre 1897 gemachten Erfahrungen und die sich hierauf gründenden behördlichen Anordnungen sowohl für das zu verlegende und zum Theil in Felsen auszuarbeitende Bett des Schwarzwassers selbst, wie für die herzustellenden Straßen- und Eisenbahnbrücken wesentlich größere Profile, als ursprünglich vorgesehen, angewendet und der Uferschutz besonders sorgfältig hergestellt werden.

Auch die Kosten des Oberbaues sind entsprechend der Vermehrung der Gleislängen erheblich höher geworden.

Weiter mußten die Hochbauten des Bahnhofes gegenüber der ursprünglichen Planung in wesentlich vergrößertem Maße hergestellt werden. Insbesondere machte sich mit Rücksicht auf die ungünstigen Wohnungsverhältnisse in Johannegeorgenstadt und namentlich wegen der tiefen Lage der Bahn gegenüber der Stadt sowie wegen der Witterungsverhältnisse der rauhen Gebirgsgegend die Errichtung zweier großer Beamtenwohngebäude nebst Zubehör in der Nähe des Bahnhofes nothwendig.

Auch ist zu berücksichtigen, daß sich zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes während der Bauzeit mehrfache interimistische Anlagen als nothwendig herausstellten, welche in diesem Umfange früher nicht vorgesehen waren.

Zur Erhöhung der Gesamtkosten hat endlich die in den letzten Jahren eingetretene allgemeine Steigerung der Baumaterialienpreise und der Arbeitslöhne sowie der Umstand beigetragen, daß entsprechend den neueren Bestimmungen 10% des gesammten Bauaufwandes als Verwaltungskosten einzustellen waren.

Der Gesamtaufwand beträgt hiernach 1 716 000 *M* gegenüber der ursprünglichen Anschlagssumme von 851 300 *M*; es ergibt sich daher ein Mehraufwand von 864 700 *M*.

Von dem Gesamtaufwande entfallen auf

den sächsischen Antheil  
rund 931 700 *M*

den österreichischen Antheil  
784 300 *M*.

Hierbei ist die Hälfte des Werthes der vor dem Bahnhofsumbau bereits bestehenden Anlagen dem österreichischen Antheile mit 150 000 *M* zu- und dem sächsischen Antheile mit 150 000 *M* abzuschreiben. Der sächsische Antheil stellt sich sonach auf 781 700 *M*, während der österreichische 934 300 *M* beträgt.

Außer dem im außerordentlichen Etat 1896/97 bewilligten Berechnungsgelde von 400 000 *M* ist daher ein weiteres Erforderniß von rund 382 000 *M* einzustellen.