

## E r l ä u t e r u n g e n .

Zu Tit. 86. Die Betriebsdirektion Leipzig I ist jetzt in einem Privathause auf der Emilienstraße untergebracht, das etwa 600 m von der Ankunftshalle des Bayerischen Bahnhofes entfernt liegt. Für zwei ermiethete Stockwerke wird ein jährlicher Miethzins von 5700 M bezahlt. Außerdem entstehen der Eisenbahnverwaltung bei der ungünstigen Lage der Diensträume zum Bahnhofe größere Ausgaben durch die regelmäßigen Botengänge zwischen der Direktion und dem Bahnhofe sowie verschiedenartige Erschwerungen und Weitläufigkeiten bei der Abwicklung der Dienstgeschäfte.

Es ist daher beabsichtigt, ein Dienstgebäude auf dem bahneigenen Areal des Bayerischen Bahnhofes neben dem Beamtenwohnhaufe am Dörsener Wege zu errichten.

Das Gebäude soll in Ziegelrohbau hergestellt werden und ein erhöhtes, unterkellertes Erdgeschöß, zwei Obergeschosse und versenktes Dachgeschöß erhalten. Die Diensträume sind im Erdgeschosse und ersten Obergeschosse gedacht. Das zweite Obergeschöß soll eine Wohnung für den Verkehrsinspektor und zwei weitere Beamtenwohnungen erhalten. Im Dachgeschosse ist eine Aufwärterwohnung außer den nöthigen Bodenkammern und dem Trockenboden unterzubringen.

Das Kellergeschöß enthält die Holz- und Kohlenräume für Dienstzwecke und für die Wohnungen sowie Waschräume.

Bei einer Grundfläche von 560 qm berechnet sich die Bau Summe generell zu 150 000 M.

Zu Tit. 87. Der Güterverkehr auf der Ladestelle III der Station Leipzig-Vindenu hat sich von 985 Wagenladungen im Jahre 1887 auf 10 959 im Jahre 1898 gehoben, sodas diese Verkehrsstelle dringend der Erweiterung bedarf. Letztere soll durch Verlängerung und Vermehrung der Ladegleise und durch Anlage zweier neuer Ladestraßen bewirkt werden, für welche auch die Beschaffung eines neuen Zuganges von der Kaiser Wilhelm-Straße her in Aussicht genommen ist.

Die Kosten berechnen sich auf rund 300 000 M.

Zu Tit. 88. Nachdem in Gemäßheit der Bewilligungen zu den Titeln 34 und 65 des außerordentlichen Etats der Finanzperioden 1896/97 und beziehentlich 1898/99 für den Grunderwerb zum Ausbau des dritten und vierten Gleises der Linie Leipzig-Hof zwischen Leipzig und Gaschwitz sowie für die Erweiterung der Haltestelle Leipzig-Connewitz und für den durch die Gleisvermehrung bedingten Umbau der zwischen den Stationen 38 + 50 und 61 + 43 gelegenen Kunstbauten das Erforderliche eingeleitet worden ist, soll nunmehr mit der Herstellung des Unterbaues für das dritte und vierte Gleis zwischen Connewitz und Gaschwitz und mit dem Ausbau des zu verlegenden Haltepunktes Deytsch vorgegangen werden, und zwar dergestalt, das nach beendeter Auslegung der Gleise in der Finanzperiode 1902/03 die neuen Anlagen in Betrieb genommen werden können.

In Zukunft sollen die auf der betreffenden Strecke neu anzulegenden Gleise 3 und 4 dem Güter- und Vorortzugsverkehre, dagegen die zur Zeit bestehenden Gleise 1 und 2 später lediglich dem Schnell- und Fernzugsverkehre dienen.

Innerhalb dieser viergleisigen Strecke ist der zwischen den Stationen 40 + 0,4 und 41 + 55 L H gelegene, zur Zeit zweigleisige gewölbte Viadukt mit neun Oeffnungen entsprechend zu verbreitern. Bei Verlegung der Haltepunktanlagen für Deytsch von links nach rechts der Bahn ist auf Herstellung überdachter Bahnsteige Rücksicht genommen worden. Die starke Frequenz dieses Haltepunktes rechtfertigt eine solche Maßregel.

Die zunächst geplanten Herstellungen erfordern einen Kostenaufwand von 800 000 M.

Zu Tit. 89. Auf der Ostseite des Bahnhofes Meuselswitz münden 3 Betriebslinien ein, die zwar den Bestimmungen für Nebenbahnen unterliegen, aber dabei einen so starken Zugverkehr aufweisen, das zur Verhütung von Unglücksfällen die Herstellung besonderer Signal- und Weichen-Sicherheitseinrichtungen geboten ist. Es macht sich daher die Errichtung zweier Zentralstellereien nöthig, und zwar der einen an der Einfahrt von Gaschwitz und der anderen an den Einfahrten von Altenburg und von Ronneburg. Diese Stellereien sollen sowohl unter sich als mit der Station in Blockabhängigkeit stehen.

Die Kosten sind auf 90 000 M veranschlagt worden.

Zu Tit. 90. Die auf dem Bahnhofe Rositz vorhandenen Gleisanlagen bedürfen im Hinblick auf die bedeutende Entwicklung der dortigen Zuder- und Braunkohlenindustrie einer umfassenden Erweiterung, welche mit Rücksicht auf die bevorstehende Eröffnung des Betriebes auf dem im Bau begriffenen Gertrud-Schachte der Zechen „Kriebitzscher Kohlenwerke Glückauf“ nicht länger verschoben werden kann.

Gleichzeitig soll eine Verlegung der von Altenburg nach Rositz führenden Staatsstraße vorgenommen und der zur Zeit bestehende Niveauübergang bei Station 188 + 40 zur Erhöhung der Sicherheit des Straßen- und Eisenbahnverkehrs durch eine Straßenüberführung bei Station 189 + 10 der Linie Zeitz-Altenburg ersetzt werden.

Die Gesamtkosten sind auf 480 000 M veranschlagt.

Zu Tit. 91. Bei der Erweiterung des Bahnhofes Verdau, für welche unter Tit. 23 des außerordentlichen Etats für 1894/95 und Tit. 14 des außerordentlichen Etats für 1896/97 zusammengenommen ein Betrag von 1 450 000 M bewilligt worden ist, hat sich wegen der inzwischen eingetretenen starken Verkehrszunahme die Nothwendigkeit ergeben, die Anlagen in wesentlich größerem Umfange, als ursprünglich geplant war, herzustellen. Aus gleichem Grunde war es erforderlich, schon jetzt das Areal für das zweite Gleis der verlegten Strecke der Linie Verdau-Mehltheuer zu erwerben; ebenso erschien es geboten, auf die künftige Einführung einer Thalbahn zwischen Verdau und Crimmitschau Rücksicht zu nehmen, wodurch eine Vergrößerung der Lichtweiten der an der Nordseite des Bahnhofes Verdau zu erbauenden Brücken bedingt wird.

Ferner waren nach den mit der Stadt getroffenen Vereinbarungen und den im Enteignungsverfahren festgestellten Bestimmungen auf der verlegten Verdau-Mehltheuerer Linie 2 Straßenbrücken, 2 Wegeunterführungen und 1 Wegüberführung mehr, als ursprünglich vorgesehen, auszuführen.

Endlich wird durch die inzwischen eingetretene wesentliche Steigerung der Materialpreise und Arbeitslöhne eine Erhöhung des ursprünglich veranschlagten Betrages veranlaßt.

Der unter Berücksichtigung dieser Umstände aufgestellte neue Kostenschlag schließt mit 2 350 000 M ab. Nach Abzug der bereits genehmigten Beträge von 1 450 000 M ergibt sich hiernach ein weiterer Geldbedarf von 900 000 M.