

E r l ä u t e r u n g e n .

Zu Tit. 98. Der Niveauübergang der Rößweiner Straße am Haltepunkte Döbeln kann nicht länger aufrecht erhalten bleiben, sondern muß durch eine Straßenüberführung ersetzt werden. Demzufolge macht sich eine Tieferlegung des Haltepunktes selbst und der anschließenden Gleisstrecke nöthig, Herstellungen, welche gleichzeitig mit dem zweigleisigen Ausbaue der Linie Borsdorf—Coswig zwischen Döbeln und Rossen auszuführen sein werden. Bei dieser Gelegenheit sind auch die von der Stadt Döbeln und einer Anzahl Interessenten wiederholt vorgebrachten Gesuche um Errichtung von Güterverkehrsanlagen in der Nähe des Haltepunktes Döbeln nochmals in Erwägung gezogen worden.

Bei den angestellten Erörterungen hat sich herausgestellt, daß zwar eine solche Anlage einem Theile der Stadt Döbeln und einigen Interessenten besondere Vortheile bieten würde, daß aber dadurch eine nennenswerthe Entlastung des Bahnhofes Döbeln nicht herbeigeführt werden würde; denn alle auf den Linien von Chemnitz und Riesa sowie Leipzig eingehenden Sendungen würden in Döbeln Hauptbahnhof besonders für die Haltestelle Döbeln zusammengestellt und dieser zugeführt werden müssen, also jedenfalls vermehrte Rangirgleise erfordern und nur eine Entlastung der Ladegleise verursachen. Ist es sonach zweifellos, daß eine Erweiterung des Bahnhofes Döbeln, welche mit Rücksicht auf den erheblich gestiegenen Verkehr nöthig ist, durch den Umbau des Haltepunktes Döbeln zu einer Haltestelle nicht vermieden werden kann, so erscheint es immerhin angezeigt, bei Gelegenheit des zweigleisigen Ausbaues der Strecke Döbeln—Rossen und bei der Verlegung der Linie den künftigen Ausbau des Haltepunktes zu einer Haltestelle schon mit ins Auge zu fassen, jedoch nach Lage der Verhältnisse nur unter der Voraussetzung, daß die Stadt Döbeln, sei es durch Beschaffung des erforderlichen Landes auf eigene Kosten oder durch baare Beitragsleistung ihr Interesse an dem Ausbaue hinreichend bethätigt. Unerwartet des Verlaufes dieser Angelegenheit und der Bearbeitung des Entwurfs für die Erweiterung des Bahnhofes Döbeln möchte jedoch im Hinblick auf die bevorstehende Auslegung des zweiten Gleises die unter allen Umständen erforderliche Beseitigung des Niveauüberganges der Rößweiner Straße am Haltepunkte Döbeln erfolgen.

Bei der bezüglichen Planung ist beabsichtigt, von Station 564 + 70 BC an, nach Einschaltung einer 50 m langen Horizontalen, der Bahn bis Station 567 + 65 ein Gefälle von 1:100 zu geben, woran sich bis Station 568 + 40 eine Horizontale und sodann in Rücksicht auf die eventuelle Errichtung der Güterhaltestelle eine Steigung 1:400 bis Station 575 + 60, bis zur Einmündung in die jetzige Höhenlage, angeschlossen soll.

Gleichzeitig ist eine Unterführung des Wirthschaftsweges, der bei Station 565 + 73 die Bahn jetzt in Schienenhöhe kreuzt, vorgesehen, dafern es nicht gelingen sollte, durch Entschädigung an die Wegeinteressenten diesen Uebergang überhaupt zu beseitigen.

Außer diesem Objecte ist noch die Herstellung beiderseitiger Futtermauern von Station 567 + 10 bis 567 + 70 mit einer daran anschließenden 64 m langen und 10 m breiten Ueberführung der Rößweiner Straße und der für die künftige Tieflage des Haltepunktes erforderlichen Treppenzugänge, Bahnsteige u. nothwendig.

Die Kosten für die Herstellung des zweiten Gleises auf der tieferzuliegenden Strecke sind in dem Anschlage über die Fortsetzung des zweigleisigen Ausbaues der Bahnlinie Borsdorf—Coswig enthalten.

Die Tieferlegung der BC-Linie nebst den Veränderungen an dem Personenhaltepunkte erfordert — abgesehen von Güterverkehrsanlagen — einen Kostenaufwand von 560 000 M.

Zu Tit. 99. Für die Linien Riesa—Rossen, Borsdorf—Coswig und Rossen—Freiberg sind zur Zeit auf Bahnhof Rossen nur 3 Personenzuggleise vorhanden, von denen das mittlere in der Hauptsache dem Verkehre der Linie Borsdorf—Coswig dient. Der zweigleisige Ausbau und die Verkehrsverhältnisse der letzteren Linie bedingen auch innerhalb des Bahnhofes Rossen deren zweigleisige Durchführung und je ein besonderes Personenzuggleis für die Linien Riesa—Rossen und Rossen—Freiberg, zusammen also 4 normalspurige Personenzuggleise, für welche an Stelle der zur Zeit vorhandenen schmalen Zwischenbahnsteige hinreichende und den Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands entsprechende, schienenfrei zugängliche Bahnsteige zu beschaffen sind.

Die Rangir- und Ladegleise genügen nicht mehr dem rasch steigenden Verkehre (1894: 53 270 t, 1897: 79 227 t, 1898: 89 198 t), welcher durch die Anfang 1899 erfolgte Eröffnung der Linie Wilsdruff—Rossen noch eine besondere Steigerung erfahren hat und weiter zu steigen verspricht.

Zur Behebung dieser Uebelstände ist ein Plan aufgestellt worden, bei dessen Durchführung in Rücksicht auf die Vermehrung der Gleise ein Schienenübergang (der Döbeln—Rossener Staatsstraße) gleichzeitig beseitigt werden muß.

Die Planung erstreckt sich auf die Erweiterung beziehentlich Veränderung fast der gesammten Gleisanlage, Erweiterung der Ladeplätze, Veränderung beziehentlich Erweiterung und Vermehrung der Bahnsteige, welche theilweise mit eiserner Ueberdachung versehen werden sollen, sowie auf die Herstellung einer zweiten Laderampe und eines Ueberladekrahns.

Für den Zugang nach den Zwischenbahnsteigen ist ein Personentunnel mit 3 Treppenaufgängen vorgesehen.

Zur Beseitigung des erwähnten Schienenüberganges der Rossen—Döbelner Staatsstraße am Bahnhofswestende ist die Anlage einer Ueberführung geplant, welche ihre Lage etwa 120 m westlich von dem jetzigen Uebergange erhalten soll und gleichzeitig die Verlegung der anschließenden Staatsstraßenstrecken erfordert. Obwohl der Kostenaufwand für die geplante Straßenüberführung gegenüber einer Unterführung wesentlich größer ist (195 000 gegen 120 000 M.), so verdient doch erstere in Rücksicht auf die obwaltenden Grund- und Muldenwasserverhältnisse entschieden den Vorzug.

Die Entwässerungsanlagen des Bahnhofes, welche jetzt nur sehr geringes Gefälle besitzen, sollen einer gründlichen Verbesserung unterzogen werden.

Die Kosten für die gesammte Bahnhofserweiterung sind generell zu 696 000 M. veranschlagt, wovon für die Finanzperiode 1900/01 eine erste Rate von 400 000 M. eingestellt worden ist.

Zu Tit. 100. Auf Bahnhof Oschatz genügen die bestehenden Gleis- und sonstigen Betriebsanlagen nicht mehr den Anforderungen des sich immer mehr steigenden Verkehrs. Insbesondere mangelt es an einem schienenfreien Uebergang nach dem linken Hauptgleis der Leipzig—Dresdner Linie, wodurch die Sicherheit des Bahnbetriebes und der Reisenden beeinträchtigt wird.

Für die Schmalspuranlagen fehlt es an Gleisen zur Aufstellung der abzuführenden Güterwagen und an einem Freiladegleis, außerdem erfordert der in größerem Umfange einzuführende Rollbockverkehr zum Theil größere Abstände der Schmalspurgleise. Die Herstellung derselben verbunden mit der Anlage vorerwähnter Wagenaufstellgleise bedingt aber die Verlegung des normalspurigen Ladegleises von der Südseite des Bahnhofes nach der Nordseite.

Ferner ist für die Ueberladung des Viehes von schmalspurigen auf normalspurige Wagen und umgekehrt eine zweckentsprechende Rampe herzustellen, auch wird eine Einrichtung zur Desinfektion schmalspuriger Wagen erforderlich.

Bei