

Erläuterungen.

Bei den Normalspurgleisen ist besonders der Mangel an Wagenaufstell- und Ladegleisen und eines besonderen Ausziehgleises am Westende des Bahnhofes fühlbar.

Da infolge des anwachsenden Verkehrs auch ein größerer Güterschuppen gebraucht wird, mußte — sofern die Möglichkeit späterer Erweiterungen der normalspurigen Rangir- und Abstellgleise offen gehalten werden sollte — auf den Abbruch des vorhandenen Schuppens und den Bau eines größeren an anderer Stelle zugekommen werden.

Für den Personenverkehr ist die Herstellung eines genügend breiten, schienenfrei zugängigen Inselbahnsteiges sowie die Anlegung eines geräumigen Vorplatzes vor dem Bahnhofe in Aussicht genommen.

Die neuen Herstellungen sind generell mit 840 500 *M* veranschlagt.

Für die nächste Finanzperiode ist eine Rate von 350 000 *M* erforderlich.

Zu Tit. 101. Bereits im Jahre 1888 bei Einführung der Linie Mügeln—Nerchau—Trebzen in den Bahnhof Mügeln ist die Frage einer umfassenden Erweiterung des Anschlußbahnhofes Mügeln b. D. erwogen, damals aber im Hinblick auf die erheblichen Kosten vertagt und nur das dringendste Bedürfnis durch Herstellung einiger Gleisanlagen befriedigt worden.

Gegenüber dem Verkehre dieses Bahnhofes, der von 18 587 t Güter im Jahre 1888 auf 29 133 t = = = 1898 gestiegen ist, während sich der Personenverkehr in der gleichen Zeit reichlich verdoppelt hat, und angesichts der vermehrten Verwendung von Rollböcken ist eine Erweiterung und Verbesserung der bestehenden Einrichtungen, deren Mängel oft zum Gegenstand von Beschwerden gemacht worden sind, sowohl im Interesse einer raschen Abfertigung der Züge als auch zur Wahrung der Sicherheit der Reisenden dringend nothwendig.

Es ist daher beabsichtigt, sowohl die Zahl wie die Länge der Gleise erheblich zu vermehren, die Bahnsteigverhältnisse zu verbessern und einen neuen Güterschuppen zu erbauen, den vorhandenen, mit dem Stationsgebäude verbundenen aber zur Erweiterung des letzteren zu verwenden. Auch die Lokomotivstation muß zum Zwecke der geplanten Erweiterung beseitigt und die Ausfahrt nach Döbeln beträchtlich nach Osten verschoben werden, was eine ca. 1 km lange Verlegung der Linie Mügeln b. D.—Döbeln bedingt.

Die gesammten durch Ausführung der Planung (einschließlich der letzterwähnten Linienverlegung) erwachsenden Kosten sind auf rund 300 000 *M* veranschlagt worden.

Zu Tit. 102. Im außerordentlichen Etat der Finanzperiode 1898/99 ist unter Tit. 54 der Betrag von 1 731 000 *M* als erste Rate für die nebenbezeichneten Herstellungen eingestellt und ständischerseits bewilligt worden. Die Gesamtkosten dieser Anlage sind am Schlusse der dem Titel 54 beigegebenen Erläuterungen zu 2 706 100 *M* beziffert worden.

Dieser Betrag hat sich, nachdem der Arealerwerb zum größten Theile erfolgt und der generelle Entwurf eingehend durchgearbeitet worden ist, nicht als vollständig ausreichend erwiesen und erreicht nach dem vorliegenden „überrechneten allgemeinen Kostenanschlage“ die Höhe von 2 983 000 *M*, d. i. 276 900 *M* mehr als vordem, sodaß als zweite und letzte Rate die Summe von 1 252 000 *M* einzustellen war.

Die Mehrforderung von 276 900 *M* findet ihre Begründung vor allem in einem Mehraufwande von rund 150 000 *M* für Arealerwerb. Derselbe wurde, abgesehen davon, daß in einigen Fällen höhere Entschädigungen als veranschlagt zugebilligt werden mußten, zumeist dadurch hervorgerufen, daß da, wo von vorn herein nur theilweiser Erwerb von Grundstücken vorgesehen war, theils im Hinblick auf die bei späteren Hafenerweiterungen zu erwartende erneute Inanspruchnahme derselben, theils zur Vermeidung von Zahlung hoher Beträge für Minderwerth der Restgrundstücke und Störung des Geschäftsbetriebes in denselben der Ankauf der gesammten Anwesen gerathen erschien. Endlich sind westlich des Weidaer Kommunikationsweges längs der Leipzig—Dresdner Eisenbahn Flächen zum Ausfah von Bodenmassen aus dem Hafen erworben worden, auf welchen bei späteren Erweiterungen Verbindungs- und Rangirgleise anzulegen sein werden. Für diese würden später besondere Dammschüttungen erforderlich werden, während sie jetzt unter Verwendung jener Ausfahmassen billig beschafft werden können.

Gegenüber dem früheren Anschlage sind mehr in den Besitz des Fiskus übergegangen:

- 1500 Ar Feld-, Wiesen- und Gartenland,
- 3 Häuser mit Zubehör an Nebengebäuden, Hofraum, Gärten zc.,
- 1 Mühlengrundstück,
- 1 Brauerei u. a. m.,

sodaß nach Abschluß des Grunderwerbes in Staatsbesitz gelangt sein werden:

- 3900 Ar Land,
- 2 Mühlengrundstücke,
- 1 Brauerei und
- 8 ländliche Hausgrundstücke nebst Zubehör.

Außerdem erschien es zur Vermeidung der bei späterem Weiterausbau des Hafens nur unter Störung des Hafenbetriebes und unter kostspieliger Wasserhaltung ausführbaren Herstellung der zukünftigen nördlichen Hafenablußmauer geboten, schon jetzt die mit einem Aufwande von 182 000 *M* verbundene Gründung dieser 600 m langen Mauer auszuführen und die Mauer an Stelle der bisher geplanten einseitigen Erdböschung bis Niederwasser herzustellen.

Trotz des vorstehend begründeten Mehraufwandes von zusammen 332 000 *M*, in welchem übrigens ein vorsorglich eingestellter Betrag von 100 000 *M* für eventuell erforderlich werdende tiefere Gründungen der Kaimauern enthalten ist — welcher nur im Falle des Bedarfes in Anspruch genommen werden soll —, beträgt infolge anderweiter, die Ausgaben günstig beeinflussender Verhältnisse und Planungen der Mehrbetrag gegen die erste generelle Berechnung nur 276 900 *M*.

Zu Tit. 103. In den Erläuterungen zu Tit. 32 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1898/99 ist die Nothwendigkeit einer Erweiterung des Bahnhofes Radebeul begründet und darauf für diesen Zweck die Summe von 650 000 *M* bewilligt worden. Bei den Erörterungen für die spezielle Bearbeitung der im Jahre 1897 aufgestellten Projektunterlagen hat sich nun ergeben, daß in Radebeul sowohl der Güterverkehr als namentlich auch der Personenverkehr im weiteren beträchtlichen Wachsen begriffen sind. Es hat deshalb nicht nur eine reichlichere Bemessung der Anlagen für das Güterboden- und Freiladegeschäft neben einem zweckmäßigeren Ausbau der Ladestraße zur Abkürzung des Fahrweges nach und von dem industriellen Ortstheil an der Ostseite und zur Entlastung der Zufuhrstraße nach dem neuen Stationsgebäude des Bahnhofes sowie eine angemessene Vermehrung der Rangirgleise vorgesehen werden müssen, sondern es ist auch die Anordnung eines besonderen Stumpfgleises für Sonn- und Festtagszüge an der Südseite des Bahnhofes erforderlich geworden. Durch die neuerlich geplante Herstellung einer selbständigen Zugängigkeit nach den Bahnsteiganlagen auch von Süden her, welche im Hinblick auf die fortschreitende lebhaftere Bebauung der elbsseitigen Orts-