

**(Berichterstatter Abgeordneter Wittig.)**

(A) mit Oberbauarbeiten und Sicherungsanlagen verbunden. Dazu sind 3 700 000 M. nötig. Nach Abzug der noch verfügbaren 950 000 M. verbleiben 2 750 000 M., die dafür als dritte Rate unter Tit. 19 des außerordentlichen Etats angefordert sind.

Ihre Deputation beantragt:

„Die Kammer wolle beschließen: die im außerordentlichen Staatshaushalts-Etat für 1914/15 unter Tit. 19 eingestellte Summe von 2 750 000 M. als dritte Rate für den viergleisigen Ausbau der Linie Dresden-Werdau zwischen Dresden-Altstadt und Potschappel mit fünftem Gleise bis Station 35 DW. nach der Vorlage zu bewilligen.“

**Präsident:** Das Wort wird nicht begehrt. Ich schließe die Debatte.

Will die Kammer beschließen: die im außerordentlichen Staatshaushalts-Etat für 1914/15 unter Tit. 19 eingestellte Summe von 2 750 000 M. als dritte Rate für den viergleisigen Ausbau der Linie Dresden-Werdau zwischen Dresden-Altstadt und Potschappel mit fünftem Gleise bis Station 35 DW. nach der Vorlage zu bewilligen?

Einstimmig.

(B) Punkt 2 der Tagesordnung: **Schlußberatung über den mündlichen Bericht der Finanzdeputation B über Tit. 23 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1914/15, Verbesserung der Güterverkehrsanlagen in Dresden-Altstadt (erste Rate) betreffend. (Drucksache Nr. 240.)**

Berichterstatter Herr Abgeordneter Knobloch.

Ich eröffne die Debatte und gebe dem Herrn Berichterstatter das Wort.

**Berichterstatter Abgeordneter Knobloch:** Meine sehr geehrten Herren! Seit Jahren sind Klagen an der Tagesordnung, daß die Anlagen des Güterbahnhofes Dresden-Altstadt unzureichend seien, und es ist mit großer Freude und Dank zu begrüßen, daß die Königliche Staatsregierung sich zu umfangreichen Erweiterungen an dieser Stelle entschlossen hat, die zu einem Teil außerdem eine sehr wesentliche Betriebsverbesserung insoweit bedeuten, als es sich um Errichtung einer zeitgemäßen Befohlsanlage handelt. Wer mit den örtlichen Verhältnissen vertraut ist, wird wissen, daß die jetzigen Anlagen außerordentlich beschränkt sind und in den Vorjahren Veranlassung zu schweren Verkehrsstörungen gegeben haben. Nach Fertigstellung der Neuanlagen wird Dresden in dem Dresden-Altstädter Güterbahnhofe ausgedehnte Rollgut-

und Stückgutverkehrsanlagen, an der Roffen-Siebenlehner Straße ausgedehnte Wagenladungsverkehrsanlagen besitzen, und es ist selbst bei Einrechnung starker Verkehrssteigerung anzunehmen, daß 3 bis 4 Jahrzehnte vergehen werden, ohne daß für diese Zwecke weitere Forderungen erhoben zu werden brauchen, und es hat auch dafür bereits die Königliche Staatsregierung umfangreiche Vorkehrungen getroffen.

Die Planungen sind in verschiedene Teile zu zerlegen und haben einen Gesamtherstellungswert von 2 806 000 M. Es werden davon als erste Rate für die laufende Finanzperiode 1 300 000 M. gefordert. Sie zerfallen in vier Teile, und zwar kommen in Frage: 1. Errichtung eines neuen Güterschuppens mit Verwaltungsgebäude einschließlich Gleis-, Rampen- und Straßenanlagen auf dem Areal des jetzigen Güterbahnhofes, 2. Verlegung der Freiladeanlage nach dem alten Werkstättenengelände, Vermehrung der Lagedeise auf dem Kohlenbahnhofe an der Freiburger Straße und Verlegung und Erweiterung der Ölgasanstalt, 3. Verlängerung der Güterzugseinfahrtsgleise von der Friedrichstadt her und 4. Errichtung einer mechanischen Befohlsanlage.

Die unter 1 verzeichneten Herstellungen erfordern 811 000 M. Um nun den neuen großen Güterschuppen mit Verwaltungsgebäude errichten zu können, muß für die jetzt an dieser Stelle befindliche Freiladeanlage nebst Rampen und Ladeeinrichtungen an anderer Stelle Ersatz geschaffen werden. Hierzu ist das alte Werkstättenengelände an der Siebenlehner Straße in Aussicht genommen. Die Überführung der Siebenlehn-Roffener Straße muß verbreitert werden, und die dort befindliche zu klein werdende Ölgasanstalt ist zu beseitigen und an anderer Stelle erweitert zu errichten. Insgesamt sind für diese unter 2 erwähnten Herstellungen 1 695 000 M. angefordert worden.

Inbegriffen ist an dieser Stelle noch die Erbauung eines sechsständigen Heizhauses für die hier tätigen Verschublokomotiven und von Dienst- und Unterkunftshäusern.

Die Erweiterungen auf dem Kohlenbahnhofe an der Freiburger Straße sollen in erster Linie hergestellt und zum interimistischen Gebrauche als Ladegleise nach Beseitigung solcher auf dem Güterbahnhofe dienen. Die Errichtung der Gleisanlagen auf dem Areal an der Roffen-Siebenlehner Straße wird die möglichste Förderung erfahren.

Der Teilanschlag 3 betrifft die Verlängerung der Güterzugseinfahrtsgleise von Dresden-Friedrichstadt her, die durch die Neuerbauung des neuen Güterschuppens verkürzt worden sind; hierfür werden 80 000 M. gefordert. Der Teilanschlag 4 fordert dann noch weitere