

(Berichterstatter Abgeordneter Möller [Schönefeld].)

(A) ist erst vor kurzem einer Reparatur unterzogen worden und macht an und für sich den dortigen Verhältnissen gegenüber einen ganz ermunternden Eindruck. Da dieser Neubau und die Erweiterung des Bahnhofes ausschließlich dem Bahnbetriebe selbst dient, ist auch die Deputation dazu gekommen, daß hier ein Beitrag der Stadt Altenburg vollständig wegfällt.

Nach alledem ist die Deputation zu dem Entschlusse gekommen:

„Die Kammer wolle beschließen: zur Erweiterung des Bahnhofes Altenburg die unter Tit. 27 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1914/15 vorgesehene erste Rate von 850 000 M. nach der Vorlage zu bewilligen.“

Präsident: Das Wort hat der Herr Staatsminister v. Seydewitz.

Staatsminister v. Seydewitz: Meine sehr geehrten Herren! Die Vorlage, betreffend den Umbau der Station Altenburg, erfolgt weniger wegen des Lokalverkehrs der Stadt Altenburg, sondern dient in erster Linie den allgemeinen Betriebsrückichten. Sie hat im wesentlichen den Zweck, den großen Durchgangsverkehr der Linie Leipzig-Hof zu erleichtern und zu fördern. Vor allem soll eine Behinderung des Durchgangsverkehrs durch den in Altenburg in großem Umfange stattfindenden Güterverkehr vermieden werden. Die Verwaltung tut eben alles, was sich tun läßt, um die Leistungsfähigkeit der Linie Leipzig-Hof auf der Höhe zu erhalten.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich gegen einige Bemerkungen wenden, die der Herr Präsident des Reichseisenbahnamtes nach Zeitungsnachrichten gestern und vorgestern im Reichstage gemacht hat, Bemerkungen, wonach auf der Hofer Route erheblich schwierigere Betriebsverhältnisse bestehen sollen als auf der Route über Probstzella. Ich möchte hierzu feststellen, daß keine Rede davon sein kann, daß die Leistungsfähigkeit der sächsischen Route geringer wäre als die der preußischen Route über Probstzella.

(Bravo! — Sehr richtig!)

Es ist ja richtig, daß die sächsische Route eine größere Anzahl von Stationen besitzt, die keineswegs bei allen Schnellzügen ausgeschaltet werden können.

(Sehr gut!)

Indes die Luxuszüge halten auch in Sachsen außerordentlich selten, ja der eine, der Neapelexpreßzug, hält sowohl auf der Hin- wie auf der Rückfahrt zwischen Leipzig und Hof überhaupt nicht.

(Sehr richtig!)

Es wird glatt durchgefahren. Andererseits ist eine Steigung von 1 : 40, wie sie die Probstzellaer Route auf längerer Strecke aufweist, auf der sächsischen Strecke nicht vorhanden.

(Sehr richtig!)

Hier beträgt die Maximalsteigung nur 1 : 100, und die Höhe, die die Probstzellaer Route bei Überschreitung des Thüringer Waldes zu erklimmen hat, ist höher als die höchste Steigung, die die Route über Hof zu überwinden hat.

(Hört, hört!)

So werden auch, wie ich schon andeutete, gerade die schnellfahrenden Luxuszüge auf dem Hofer Wege geleitet und nicht über Probstzella. Ich wiederhole also, daß die sächsische Route gegenüber der preußischen an Leistungsfähigkeit keinesfalls zurücksteht.

(Lebhaftes allseitiges Bravo!)

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

Wir kommen zur Abstimmung.

Will die Kammer beschließen: zur Erweiterung des Bahnhofes Altenburg die unter Tit. 27 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1914/15 vorgesehene erste Rate von 850 000 M. nach der Vorlage zu bewilligen? (D)

Einstimmig.

Wir kommen zu Punkt 4 der Tagesordnung **Schlußberatung über den mündlichen Bericht der Finanzdeputation B über Tit. 21 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1914/15, die Verlegung der Schmalspurbahn Gainsberg-Ripsdorf zwischen Obercarsdorf und Buschmühle betreffend, sowie über eine hierzu eingegangene Petition. (Drucksache Nr. 242.)**

Berichterstatter Herr Abgeordneter Kentsch.

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

Berichterstatter Abgeordneter Kentsch: Meine Herren! Wie sich die Finanzdeputation B vor mehreren Jahren bereits an Ort und Stelle zu überzeugen Gelegenheit hatte, genügt der Bahnhof Schmiedeberg schon längst nicht mehr den Anforderungen, welche die bedeutende Verkehrszunahme auf der Linie Gainsberg-Ripsdorf an diesen stark in Anspruch genommenen Bahnhof stellt.

Man hat sich zwar damit zu helfen versucht, daß man verschiedene bauliche Veränderungen und Verbesserungen daselbst vorgenommen und durch Herstellung eines