

(Berichterstatter Abg. Bleher.)

(A) nung dieses Verkehrsmittels, und dies hat viele ehemalige Gegner der Schmalspur mit ihr einigermaßen ausgesöhnt.

Zwischen der Regierung und der Gemeinde Klingenthal, welche das Brunnöbraer Werk erworben hat und stilllegen wird, ist ein Vertrag entworfen und in der Hauptsache vereinbart worden. Der Abschluß wird noch vor Inangriffnahme des Baues erfolgen. Hiernach beträgt der Mindestpreis des an die Eisenbahnverwaltung abzugebenden Stromes, Gleichstrom mit 650 Volt, bei Entnahme von 200 000 Kilowatt pro Jahr 8 Pf. das Kilowatt. Dieser Preis erschien der Deputation etwas hoch, obwohl zu berücksichtigen war, daß Klingenthal eine große und kostspielige Anlage errichten muß und mit Rücksicht auf die Stromstöße und deren Ausgleich außergewöhnliche Aufwendungen für die Batterien und die hierzu erforderliche Zusatzmaschine machen muß. Es steht aber zu erwarten, daß mit der Zeit eine größere Rentabilität des Werkes und damit eine Verbilligung des Stromes eintreten wird.

Die Finanzdeputation beantragt:

„Die Kammer wolle beschließen: sich damit einverstanden zu erklären, daß die unter Tit. 39 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats 1910/11 zum Bau einer schmalspurigen Dampfeisenbahn mit 0,75 m Spurweite bewilligten 790 000 M. zum Bau einer dem Personen- und Güterverkehr dienenden elektrischen Bahn mit 1,00 m Spurweite vom Bahnhofe Klingenthal nach Untersachsenberg verwendet werden.“

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

Wir kommen zur Abstimmung.

Will die Kammer beschließen: sich damit einverstanden zu erklären, daß die unter Tit. 39 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats 1910/11 zum Bau einer schmalspurigen Dampfeisenbahn mit 0,75 m Spurweite bewilligten 790 000 M. zum Bau einer dem Personen- und Güterverkehr dienenden elektrischen Bahn mit 1,00 m Spurweite vom Bahnhofe Klingenthal nach Untersachsenberg verwendet werden?
Einstimmig.

Punkt 3 der Tagesordnung: Schlußberatung über den mündlichen Bericht der Finanzdeputation B über Tit. 30 von Kap. 16 des ordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1912/13, Erweiterung des Bahnhofes Neumühle betreffend. (Drucksache Nr. 268.)

Berichterstatter Herr Abg. Schnabel.

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

Berichterstatter Abg. Schnabel: Meine Herren! In Neumühle, der nächsten Station unterhalb Greiz an der eingleisigen Eisenbahnlinie Weischlitz-Gera, machen sich infolge des stetig wachsenden Verkehrs häufig insofern schwere Unzuträglichkeiten bemerkbar, als gegenüber der dichten Zugfolge nicht genügend Kreuzungs- und Überholungsstationen vorhanden sind. Auf dem Streckenteile Greiz-Wünschendorf, an dem Neumühle liegt, verkehren jetzt schon täglich 30 Züge; als Kreuzungsstationen kommen hierbei nur Wünschendorf, Berga und Greiz in Frage. Die Entfernungen betragen 8,9 km zwischen Wünschendorf und Berga, sogar 12,42 km zwischen Berga und Greiz, so daß sich eintretende Verspätungen erklärlicherweise durch Zugkreuzungen nicht ausgleichen lassen. Bei den zahlreichen Anschlüssen der Linie Gera-Weischlitz, namentlich auch nach Werda und Gößnitz an die Züge der Hauptlinie Leipzig-Hof, werden dadurch weitgehende Störungen veranlaßt. Ist also eine geordnete Durchführung des Fahrplans schon jetzt oft unmöglich, so muß die bei dem gesteigerten Verkehr erwünschte Einlegung neuer Züge natürlich auf weitere Schwierigkeiten stoßen. Unter dem Drucke dieser Verkehrsverhältnisse ist bekanntlich auf der Teilstrecke von Gera nach Wünschendorf das zweite Gleis bereits hergestellt, und es wird sich allerdings auf die Dauer nicht vermeiden lassen, auch die Fortsetzung der Linie zweigleisig auszubauen. Zunächst müssen aber, namentlich auch in Vorbereitung für den späteren zweigleisigen Ausbau, weitere Zugkreuzungs- und Überholungsstationen angelegt werden. In Frage kommt zunächst die 12,42 km lange Strecke Berga-Greiz bez. die Station Neumühle, die von Greiz und von Berga je 6—6½ km entfernt ist. Zu diesem Zwecke soll auf dieser Station das zweite Gleis ausgebaut und als Kreuzungsstation eingerichtet werden. In Verbindung damit sollen auch die übrigen Bahnhofsanlagen verbessert werden, da sie den Anforderungen des Betriebs und eines namentlich an Sonntagen außerordentlich starken Ausflugsverkehrs längst nicht mehr genügen. Beabsichtigt ist eine Vergrößerung des Stationsgebäudes, die Anlegung von zwei neuen, je 180 m langen Freibahnsteigen, die Herstellung einer Fußwegunterführung und der Bau einer Wartehalle an dem Bahnsteige für die in der Richtung nach Gera verkehrenden Züge. Ferner machte sich bisher auch ein über den Produktenladepplatz führender öffentlicher Straßenteil zur Verbindung der Orte Neumühle und Tschirma als besonderer Übelstand