

(Abg. Drescher.)

(A) so angelegt wird, daß man jene Haltestelle mit vorzieht und der Gemeinde Niederlungwitz dadurch wenigstens in etwas entgegenkommt. Ich will mich kurz fassen und nur noch darum bitten, daß die Königl. Staatsregierung den Wünschen und Petitionen dieser Gemeinden wenigstens etwas Wohlwollen entgegenbringt, damit diese Wünsche ebenfalls einmal in Erfüllung gehen.

Präsident: Das Wort hat der Herr Finanzminister.

Staatsminister v. Seydewitz: Meine sehr geehrten Herren! Ungeachtet der späten Stunde möchte ich doch um die Erlaubnis bitten, noch einiges zu der Debatte zu bemerken, wobei ich mir allerdings versagen muß, näher auf grundsätzliche Erörterungen einzugehen, die bereits in dem vorliegenden Dekret behandelt worden sind.

Zunächst ist von mehreren Seiten der Konkurrenzgebühr gedacht worden, die der Staat in den einzelnen Fällen von den Straßenbahnen zur Erhebung bringt. Der Herr Abg. Dr. Niethammer hat bemerkt, daß diese Konkurrenzgebühr verkehrshindernd wirke. Das ist nicht der Fall. Die Unternehmer waren im Gegenteil sehr einverstanden damit, daß sie die Konzession bekamen, wenn auch gegen Zahlung einer mäßigen Gebühr. Sie standen ja vor der Gefahr, daß der Staat seinerseits die Konzession ihnen nicht verleihe und die Bahn selbst baute. Ich möchte auch bemerken, daß die Bestimmungen über die Konkurrenzgebühren außerordentlich mild gehandhabt worden sind. Es handelt sich meist um geringfügige Beträge.

Ferner hat der Herr Abg. Dr. Niethammer die Meinung geäußert, daß das Anlagekapital der elektrischen Straßenbahn Dresden-Kloßsche seinerzeit ganz von der Hellaauer Gesellschaft getragen wurde. Das ist nicht der Fall. Meine Herren! Wenn die sämtlichen Gebühren, die ausbedungen worden sind, wirklich einmal zur Abführung gekommen sind, was noch Jahrzehnte dauern kann, so wird nicht einmal die Hälfte des Anlagekapitals bezahlt sein. Immerhin ist es sehr erfreulich, daß ein so großer Beitrag hier von dieser einen Unternehmung für die Bahn geleistet wird.

Von mehreren Seiten ist auch der Umbau des Bahnhofes Glauchau besprochen worden. Einer der Herren hat dabei geäußert, der Zustand in Glauchau wäre jetzt sicherheitspolizeiwidrig. Das ist nicht zutreffend. Wichtig ist ja, daß die Gleise der Muldentalbahn über die Dresdner Gleise hinweg-

gehen, aber das geschieht unter voller Deckung durch Signale durchaus nach den einschlägigen Bestimmungen der Signalordnung. Immerhin ist der Zustand ein verbesserungsbedürftiger, und aus diesem Grunde wird Ihnen jetzt das Projekt zur Genehmigung vorgelegt. Daß dabei von der Stadt Glauchau unbillige Leistungen verlangt worden wären, ist nicht der Fall. Das Verlangen hält sich durchaus in den Grenzen, die sonst üblich sind.

(Sehr richtig!)

Im besonderen ist noch von zwei Herren der Vorschlag gemacht worden, es möchte der Bahnhof nicht auf der jetzigen Stelle gelassen, sondern mehr nach Gesau zu verlegt werden. Diese Frage ist bei den Projektierungsarbeiten auch mit in Erörterung gezogen worden. Man hat indessen diesen Weg nicht beschritten, da die Meinung vorherrschte, daß die jetzige Lage des Bahnhofes bei weitem die günstigere wäre. Vor allen Dingen kommt in Betracht, daß der Rangierbahnhof, der bei Glauchau anzulegen ist, an der Nordseite der Linie nach Dresden, östlich von Glauchau, am besten anzubringen ist. Das Gelände erlaubt dort, die Rangieranlage so auszuführen, daß ein natürliches Gefälle vorhanden ist, und das ist der Hauptzweck der ganzen Arbeit, damit die Wagen, wie vorhin schon bemerkt, durch ihre eigene Schwere ablaufen können. Das wäre in gleicher Weise auf der anderen Seite kaum zu erreichen.

Hierzu kommt, daß für den Verkehr zwischen der Dresdner Linie und der Muldentalbahn, der nicht unbedeutend ist — es handelt sich hier insbesondere um Kohlen —, die Rangieranlagen an der Ostseite des Bahnhofes wesentlich günstiger liegen, als wenn die Wagen erst an Glauchau vorüber nach dem Bahnhofs an der Westseite in der Nähe von Gesau geführt werden müßten. Vor allen Dingen aber kommt in Betracht, daß der jetzige Bahnhof doch für die Stadt Glauchau eine günstigere Lage hat als bei einem Hinausrücken nach Gesau zu. Auch würde das Gelände in der Nähe des Bahnhofes eine wesentliche Entwertung erfahren, wenn der Bahnhof auf einmal um 1½ km wegverlegt würde.

Die Regierung ist aus diesen Erwägungen zum jetzigen Projekt gekommen; sie ist indessen gern bereit, die Frage noch in der Deputation des näheren zu besprechen, und selbstverständlich bleibt