

(Berichterstatter Abg. Gleisberg.)

(A) gegenkommen zu zeigen und den Beitrag, der zu leisten ist, nach Möglichkeit herabzusetzen.

**Präsident:** Wir kommen zur Abstimmung.

Will die Kammer beschließen: diese Petition der Königl. Staatsregierung zur Kenntnissnahme zu überweisen?

Einstimmig.

Punkt 6 der Tagesordnung: Schlußberatung über den mündlichen Bericht der Finanzdeputation B über die Petition der Pappfabrik Limmritz-Steina und Genossen um Errichtung einer Güterladestelle an der Linie Dresden-Döbeln-Leipzig zwischen Döbeln und Westewitz auf Flur des Rittergutes Schweta. (Drucksache Nr. 346.)

Berichterstatter Herr Abg. Gleisberg.

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

Berichterstatter Abg. Gleisberg: Meine Herren! Mehrere Gemeinden, verschiedene Inhaber von industriellen Etablissements und das Rittergut Schweta bitten um die Errichtung einer Güterladestelle auf Schwetaer Flur. Schweta liegt kurz vor Döbeln an der Linie Leipzig-Döbeln-Dresden zwischen Westewitz-Hochweitzschen und Station Döbeln. Die industriellen Etablissements, von denen hier die Rede ist, und auch die umliegenden Ortschaften haben jetzt als Ladestelle den Bahnhof Limmritz. Limmritz liegt bekanntlich an der Linie Döbeln-Chemnitz auf ziemlich hohem Damme, infolgedessen ist die Ladestraße in Limmritz ziemlich schmal, so schmal, daß es vorgekommen ist, daß ein Geschirr mit samt den Pferden die hohe Böschung hinabgestürzt ist. In Limmritz soll auch der Betrieb der dortigen Fabrik erweitert werden — es ist das wohl eine Holzschleiferei —, und es soll eine größere Papierfabrik errichtet werden. Es werden dadurch die Verladungen größer werden als bisher. Nun würde eine Erweiterung des Bahnhofes Limmritz aus dem vorhin erwähnten Grunde außerordentlich kostspielig sein, weil er auf einem hohen Damme liegt. Es müßten infolgedessen größere Anschüttungen erfolgen, und es würde die Ausführung viel Kosten verursachen. Die Gütermengen der einzelnen industriellen Etablissements, die sich der Petition angeschlossen haben, betragen zirka 30—40000 t, schon ein ganz erheblicher Betrag. Dabei sind nicht mitgerechnet die Güter der verschiedenen umliegenden

Ortschaften und Gemeinden. Zurzeit müssen die Etablissements ihre sämtlichen Güter nach dem Bahnhofs Limmritz fahren und von Limmritz abfahren. Das Terrain ist sehr bergig. Infolgedessen können auch die Geschirre nur wenig laden, und die ganze Zufuhr nach dem Bahnhofs Limmritz ist außerordentlich schwierig. Außerdem erwächst aber auch den Gemeinden und dem Rittergute durch die Abnutzung der Straßen eine außerordentlich große Last.

Würde auf der neu zu errichtenden Haltestelle in Schweta die Möglichkeit gegeben, Anschlußgleise zu schaffen, so würden dadurch einmal die Wege entlastet, es würde aber auch den umliegenden Etablissements die Möglichkeit gegeben sein, sich weiter auszudehnen und zu vergrößern und dann immer größere Gütermengen zuzuführen. Durch die Errichtung der Güterladestelle Schweta würde der Bahnhof Limmritz entlastet und der Neubau nicht erforderlich sein. Die Kosten für die Güterladestelle sind auf 45000 M. veranschlagt. Dabei ist besonders zu beachten, daß nicht nur kein Frachtausfall entsteht, sondern durch etwas größere Umwege, weil alle Güter meist nach Chemnitz oder nach dem Gebirge verladen werden, der sächsischen Staatsbahn noch eine größere Einnahme durch Frachten erwächst. Sie würde noch bedeutend größer werden durch die schon erwähnte Vergrößerung der Werke, die durch Errichtung der Ladestelle in Schweta ermöglicht würde.

Die Petenten haben in einer Nachschrift ihre erste Petition noch ergänzt, indem sie das notwendige Areal und einen Beitrag von 15000 M. in bar anbieten.

Von seiten des Finanzministeriums haben Erörterungen stattgefunden. Es wird in der Erklärung gesagt, daß die Ladepfahnanlage in Limmritz allerdings stark in Anspruch genommen werde und daß es zu Zeiten größeren Güterandranges manchmal recht knapp hergehe. Der gesamte Wagenladungsverkehr sei von 41000 t im Jahre 1900 auf 56550 t im Jahre 1908 gestiegen. Im Jahre 1909 sei zwar die Menge auf 44500 t zurückgegangen, das sei aber zurückzuführen auf den Wassermangel in der Zschopau und auf die geringeren Verladungen von Holzstoff. Die Ladestraße in Limmritz sei 16—17 m breit, das genüge vollständig für das Umlenken der Wagen. Wenn seinerzeit einmal ein Geschirr verunglückt sei, so sei das lediglich auf die Ungeschicklichkeit des Kutschers zurückzuführen.