

**(Präsident.)****(A)** Berichterstatter Herr Abgeordneter Koch.

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

**Berichterstatter Abgeordneter Koch:** Meine Herren! Unter Tit. 22 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1916/17 werden 1 000 000 M. als zweite Rate für Verbesserung der Güterverkehrsanlagen in Dresden-Altstadt angefordert. Die Gesamtkosten sind auf 2 806 000 M. veranschlagt, und es waren unter Tit. 23 des außerordentlichen Etats 1914/15 hierfür bereits als erste Rate 1 300 000 M. bewilligt worden. Die geplanten Freiladegleise auf dem Kohlenbahnhof sind bereits in der Finanzperiode 1914/15 fertiggestellt worden. Ebenso sind Ende des Jahres 1915 die Rampen auf dem Freiladepiaz an der Siebenlehner Straße dem Verkehr übergeben worden. Die früher geplante Ölgasanstalt erübrigte sich, da seit dem März 1915 zur Personenwagenbeleuchtung Steinkohlenpreßgas verwendet wird. Zum Pressen dieses Gases hat man eine besondere Anlage zwischen den Heizhäusern I und II errichtet, und zwar mit geringeren Kosten als der Bau einer neuen Ölgasanstalt erfordert haben würde. Die hierbei erzielten Ersparnisse sind für erweiterten Landerwerb und vorteilhaftere Verbesserungen an den geplanten neuen Anlagen verwendet worden.

**(B)** In der laufenden Finanzperiode sollen nun der Versandgüterschuppen mit den nötigen Nebenanlagen, die Verlängerung der Brücke der Kossener Straße sowie der größte Teil der Freiladeanlagen an der Siebenlehner Straße fertiggestellt werden. Hierzu sind von der ersten Rate noch verfügbar 483 000 M., so daß nach Abzug dieser Summe als zweite Rate 1 000 000 M. anzufordern sind. Die Finanzdeputation B hat nach eingehender Prüfung der geplanten Neu- und Umbauten mich beauftragt, heute hier zu beantragen:

„Die Kammer wolle beschließen: die im außerordentlichen Staatshaushalts-Etat für die Finanzperiode 1916/17 unter Tit. 22 eingestellte Summe von 1 000 000 M. als zweite Rate zur Verbesserung der Güterverkehrsanlagen in Dresden-Altstadt nach der Vorlage zu bewilligen.“

Ich bitte Sie, diesem Antrage Ihre Zustimmung zu geben.

**Präsident:** Das Wort hat der Herr Abgeordnete Castan.

**Abgeordneter Castan:** Meine Herren! Bei Behandlung der ersten Rate der gegenwärtigen Vorlage sind die Schwierigkeiten besprochen worden, die einem genügenden Ausbau der Güterverkehrsanlagen der Großstädte in bebautem Gelände entgegenstehen; es ist auf die Nachteile

verwiesen worden, die entstehen würden, wenn der Güterbahnhof weit hinausgelegt würde, außerhalb des Weichbildes der Stadt mit Rücksicht auf die dadurch entstehenden Transportkosten, das erschwerte Be- und Entladegeschäft usw. In bezug auf die Dresdner Güteranlagen ist betont worden, daß eine befriedigende Lösung der jetzigen Schwierigkeiten und unbefriedigenden Verhältnisse nur geschaffen werden kann, wenn einmal die Vorortsbahnhöfe bis Meißen und Pirna ausgebaut worden sind. Gerade in der gegenwärtigen Zeit, wo der Wagenmangel besonders fühlbar ist, sind diese Fragen von ganz außerordentlicher Bedeutung. Ich möchte darauf hinweisen, daß, wahrscheinlich angeregt durch diesen neuerdings besonders fühlbar gewordenen Übelstand, in der angesehensten Fachzeitschrift des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen eine ganze Fülle von Verbesserungsvorschlägen für den Güterverkehr erörtert worden ist, einmal um Kosten zu sparen, zum anderen um die Ladefähigkeit besser auszunutzen zu können und dadurch den Güterwagenmangel etwas zu beheben. Ich möchte verweisen auf die Einrichtung von Umgehungsbahnhöfen für den Güterverkehr, auf Vorschläge für die Verbesserung der technischen Einrichtungen der Güterwagen und auf eine Fülle anderer Anregungen. Am einschneidendsten scheinen mir aber die Anregungen dieses Blattes in Nr. 14 und 15 des vorigen Jahrganges zu sein, die sich **(D)** befassen mit der Aufhebung und Ersetzung der Güterbahnhöfe überhaupt durch einen Stagenbau. Es ist darin von einem Fachmann, einem Bahnhofsvorsteher in Dresden, ein Londoner Projekt vorgeführt worden, das bis in die Einzelheiten in bezug auf Kosten und Rentabilität durchgearbeitet ist, und es wird hervorgehoben, daß besonders für teures und enges Gelände sich solche Anlagen rentieren würden, weil sie es ermöglichen, auf einem verhältnismäßig engen Plaze doch den Verschubdienst schnell zu erledigen und, was mir am bedeutsamsten scheint, vor allen Dingen die Ausnützung der Ladefähigkeit der Güterwagen zu erhöhen. Es ist ausgerechnet worden, daß die Ladefähigkeit bei preußischen Güterwagen nur zu 44 Prozent ausgenutzt wird; sie könnte bedeutend erhöht werden. Ich möchte darauf fragen, um die Frage beantwortet zu bekommen, ob nicht nur in den Kreisen des Güterverkehrsdienstes, sondern auch in den Kreisen der Bau-sachverständigen der obersten Verkehrsverwaltung Sachsens dieses Projekt einmal ernstlich geprüft worden ist und ob in irgendeiner Weise die Erörterung ein greifbares Resultat ergeben hat.

Meine Herren! Ich halte es für zweckmäßig, daß gerade in der gegenwärtigen Zeit des ausgesprochensten Wagenmangels solche Fragen erörtert werden.