

(Vizepräsident Dvitz.)

- (A) **der Finanzdeputation B über das Königliche Dekret Nr. 18 unter A 2 und Tit. 40 des außerordentlichen Staatshaushalts-Stats für 1914/15, Herstellung einer vollspurigen Nebenbahn von Wiesenburg (Sa.) nach Wildenfels mit Petition des Gemeinderats zu Lugau um Erbauung dieser Bahn bis Neudösnitz betreffend. (Drucksache Nr. 156.)**

Ich eröffne die Diskussion und erteile dem Herrn Berichterstatter Abgeordneten Schnabel das Wort.

**Berichterstatter Abgeordneter Schnabel:**

Meine sehr geehrten Herren! Das Projekt des Anschlusses der Stadt Wildenfels an das sächsische Eisenbahnnetz ist ein so altes, und seine Verwirklichung hat im Laufe der Jahre ein so wechselvolles Schicksal durchmachen müssen, daß man es mit wirklicher Genugtuung begrüßen muß, wenn die Königliche Staatsregierung durch die gegenwärtige Vorlage dem „Hangen und Bängen in schwebender Pein“ endlich ein Ende zu bereiten sich anschickt.

(Sehr gut!)

Seit ca. 30 Jahren tragen die Stadt Wildenfels und die benachbarten Ortschaften dem Landtage in Petitionen ihre Eisenbahnwünsche vor, und es erscheint angesichts der befürwortenden Stellung, welche sowohl Regierung wie Stände gegenüber dem Projekt jederzeit eingenommen haben, geradezu rätselhaft, daß die Verwirklichung des Projekts sich bis jetzt verzögerte.

(Abgeordneter Dr. Niethammer: Sehr richtig!)

Ich darf darauf hinweisen, daß bereits am 24. März 1898, also vor fast 16 Jahren, die Zweite Kammer der Ständeversammlung beschloß, eine vorliegende Petition, insofern es sich um den Anschluß von Wildenfels an das Staatsbahnnetz bei Wiesenburg handelte, der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen. Die Folge dieses Beschlusses war die Einstellung eines Betrages von 1 250 000 M. in den außerordentlichen Etat für die Finanzperiode 1902/03 für den Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Wiesenburg über Schönau nach Wildenfels. Das Postulat fand in dem Dekrete vom 31. Dezember 1901 eingehende Begründung, und es mutet sonderbar an, daß dieselben Ständekammern, die erst die Überweisung zur Erwägung beschlossen hatten, im Mai 1902 die Bewilligung der Mittel versagten, obwohl die Finanzdeputation B in ihrem Berichte ausdrücklich hervorhob, daß

„in Anbetracht des Darniederliegens der Industrie und der erschwerten Konkurrenzfähigkeit es für die Stadt Wildenfels sehr richtig erscheine, baldtunlichst und auf

irgendeine Weise an das Bahnnetz Sachsens angeschlossen zu werden“.

Dessenungeachtet wurde das Postulat, wie bereits erwähnt, abgelehnt, und zwar zum Teil in Rücksicht auf den Technikermangel angesichts der damals bereits bewilligten, der Ausführung aber noch harrenden über 200 km Bahnen, namentlich aber in Rücksicht auf die nach einer Reihe fetter Jahre eingetretenen schwierigen Finanzverhältnisse. Schon damals wurde jedoch vom Regierungstische aus der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß die Erfüllung der Wünsche, die zurzeit keine Berücksichtigung fanden, zwar aufgeschoben, aber nicht aufgehoben sei.

Die Bestrebungen eines Bahnanschlusses von Wildenfels haben demgemäß auch in der Folgezeit bei Beratung der betreffenden Petitionen in den Kammern vielfach Sympathie und Befürworter gefunden, und die Regierung selbst erklärte letzten Endes in dem Dekret Nr. 29 vom 13. Januar 1912,

„sie sei entschlossen, der Stadt Wildenfels in absehbarer Zeit den langersehnten Bahnanschluß zu verschaffen“.

Lange Erörterungen haben dann allerdings darüber stattgefunden, in welcher Weise dieser Anschluß am zweckmäßigsten herzustellen sei. Wie vielfach anderweit, so machte sich leider auch bei diesem Bahnprojekt geradezu eine Zerrfahrenheit unter den Interessenten der dortigen Gegend über die verschiedenen Trassen bemerkbar und kam in mannigfachen Petitionen zum Ausdruck. Die Königliche Staatsregierung hat über die verschiedenen Anschlußmöglichkeiten eingehende Erörterungen angestellt und sie, wie aus einem an die Finanzdeputation B der Zweiten Kammer gerichteten Schreiben vom 13. Mai 1912 hervorgeht, wohlwollend geprüft. Ebenso hat die Finanzdeputation B sich eingehend mit den verschiedenen Projekten beschäftigt und behufs Klärung sogar in Gemeinschaft mit mehreren Herren Kommissaren eine Geländebegehung vorgenommen. Bei dieser Gelegenheit wurde allseits die Stellungnahme der Ständekammern, die beide einstimmig einen Anschluß in Wiesenburg zur Erwägung überwiesen hatten, als richtig anerkannt. Dafür sprechen insbesondere auch heute noch die nämlichen Gründe, die zugunsten des Projekts bereits in dem Berichte der Finanzdeputation B vom 9. Mai 1902 angeführt worden sind, nämlich

kürzeste Länge, geringste Baukosten, keine verlorene Steigung, Maximalsteigung 1:40 nur auf eine kurze Strecke und geringste Fahrzeit.

Die Regierung ist nun bereit, dieses Projekt zur Ausführung zu bringen.

Hinsichtlich der Rentabilität der Bahn berechnete die