

(Abgeordneter Schwager.)

(A) Stilliegen der Züge häufige Verspätungen hervorgerufen werden und die Festsetzung einer schnelleren Fahrzeit für die einzelnen Züge in der Hauptsache verhindert wird. Es ist bekannt, daß die Linie Zittau-Bischofswerda die Hauptverkehrsader für die sächsische Lausitz ist. An ihr liegen nebeneinandergereiht große Industriedörfer, deren Wohl und Wehe, Blühen und Gedeihen nicht zuletzt von guten Verkehrsverhältnissen abhängig ist. Die langen Fahrzeiten auf der Hauptstrecke Zittau-Bischofswerda beeinträchtigen jetzt sowohl den Personenverkehr wie den Güterverkehr,

(Sehr richtig!)

und nicht zuletzt bleibt infolge der langweiligen Fahrt mancher der Südlausitz fern, was nicht im Interesse der hohen industriellen Entwicklung der Lausitz, auch nicht im Sinne der Eisenbahnverwaltung liegen kann. Habe ich doch des öfteren hier in Dresden, wenn ich auf Zittau und die schöne Umgebung hinwies, gehört: Schaffen Sie erst bessere Verkehrsverbindungen nach Zittau, dann werden auch öfter Ausflüge von hier nach Zittau gemacht werden.

Ganz mit Recht hat ein Mitglied dieses Hauses in der 46. Sitzung vom 4. März 1910 ausgeführt, die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse von Dresden nach Zittau sei eine Notwendigkeit für ganz Sachsen und darüber hinaus, und das Mitglied hat weiter ausgeführt, daß es eine große Verschwendung an Zeit sei, wenn man heute von Dresden nach Zittau fahre. Meine Herren! Zeit ist Geld! Wenn man, um nach dem industriellen Zentrum zu gelangen, von Bischofswerda nach Zittau für eine etwa 64 km lange Strecke, die die Hauptstrecke zwischen Dresden und Zittau ist, mehr als 2 Stunden Fahrzeit braucht, so fördert man nicht den Reiseverkehr. Schnellzüge sind Begriffe, mit denen wir in Zittau nicht rechnen können. Will man in unseren Industrieorten sehen, wie ein Schnellzug aussieht, so müssen wir nach Löbau fahren; dort können wir uns einen Schnellzug ansehen.

(Heiterkeit.)

Ich gebe zu, daß nach der letzten Debatte im Jahre 1910 die königliche Staatsregierung einige Verbesserungen geschaffen hat. Wir haben von Zittau jetzt wenigstens einen Zug, der uns etwas schneller als die anderen nach Dresden bringt, und die Frequenz dieses Zuges wird auch von der Staatsregierung anerkannt werden müssen. Wenn man aber diesen Zug nicht benutzen kann, so müssen wir eben mehr als 3 Stunden Fahrzeit von Zittau nach Dresden für eine Strecke von etwa 100 km in Kauf nehmen. Selbst wenn man die Umwegstrecke über Löbau benutzt, die dann übrigens

auch ein höheres Fahrgeld bedingt, dauert die Fahrt auch annähernd 3 Stunden.

Extrazüge von Dresden nach der Lausitz lassen sich bei dem jetzigen Zustande fast gar nicht einrichten. Der „Verkehrsverein“ hat vor einigen Jahren viel Mühe gehabt, für den Wintersport einen solchen Extrazug zu bekommen, und es hat Stunden gedauert zum Studieren des Fahrplans, bis ein solcher Extrazug in den Vormittagstunden eingelegt werden konnte. Der heutige Ausflugsverkehr verlangt aber die Einlegung von Sonderzügen, will man ihn entsprechend fördern. Die Extrazüge bringen der Staatsregierung auch bedeutende Einnahmen. Denn ein solcher Extrazug muß garantiert werden, die Kosten für ihn müssen vorher bezahlt werden, gleichviel, ob er voll besetzt ist oder nicht; dagegen nimmt die Staatsbahn auch die Mehreinnahmen, die ein solcher Zug bringt, für sich in Anspruch, während sie, wenn Mindereinnahmen erzielt werden, einfach den Geschwinder mit den Kosten belastet, wie es dem Verkehrsverein in Zittau gegangen ist, der über 300 M. nachzahlen mußte für einen Extrazug, den er von Leipzig nach Zittau einstellen ließ.

Lassen Sie mich darauf hinweisen, daß in den letzten Jahren der Verkehr in der südlichen Lausitz sich bedeutend gesteigert hat! Vor einigen Jahren ist der Bahnhof in Zittau beträchtlich erweitert worden. Ob mit besonderem Vorteil, darauf will ich heute nicht eingehen; dazu gibt es Gelegenheit bei Tit. 24 des außerordentlichen Etats. Heute ist der Bahnhof in Zittau schon wieder zu klein, und vor einigen Wochen haben die hohen Kammern für einen zweiten Lokomotivschuppen 220 000 M. bewilligt. In Tit. 24 des außerordentlichen Etats wird als erste Rate die Summe von 370 000 M. gefordert zur Errichtung einer Güterladestelle im südlichen Viertel der Stadt, damit der Hauptbahnhof entlastet werden kann. Im vorigen Jahre ist der zweigleisige Ausbau der Zittau-Dybiner Schmalspurbahn beendet worden, für den die Kammern im Jahre 1910 800 000 M. bewilligt hatten. Auf dieser Kleinbahn allein sind im Jahre 1911 mehr als $\frac{1}{2}$ Million Menschen befördert worden. Angesichts solcher Verkehrsteigerungen müßten doch auch Mittel und Wege gefunden werden, daß die Zuführung von Fremden aus der Hauptstadt in die entfernter liegenden Gegenden eine entsprechende wird durch die Einlegung zweckentsprechender Züge nach Zittau.

Auch die Anschlüsse der von Zittau nach Dresden abgehenden Züge lassen zu wünschen übrig. Deshalb habe ich unlängst in der Generaldirektion bei der zuständigen Stelle vorgesprochen, und ich hoffe,