

(Berichterstatter Abgeordneter Rodel.)

- (A) Ebersbach die Summe von zusammen 380 000 M. bewilligt. Von dieser Summe sind bis jetzt nur 159 700 M. verbraucht worden für freihändigen Ankauf von Grundstücken und für Herstellung einer notwendigen Schleuse. Es sind demnach noch 220 300 M. zu diesem Zwecke zur Verfügung. Die Bauangelegenheit hat sich so lange verzögert, indem in bezug darauf mit der Böhmisches Nordwestbahngesellschaft lange und schwierige Verhandlungen geführt werden mußten, welche aber schließlich zu keinem ersprießlichen Ziele führten, weil diese verschiedene vorgelegte Bauentwürfe ablehnte. Inzwischen ist aber die Böhmisches Nordwestbahn durch Kauf an den österreichischen Staat übergegangen. Im Jahre 1912 kam es daher zur Aufstellung eines neuen Entwurfes 5, in dem die österreichischen Wünsche soviel wie möglich berücksichtigt wurden und die Ausführungskosten auf 2 168 000 M. berechnet sind. Von dieser Summe entfallen 529 000 M. auf die österreichische Staatsregierung, welche inzwischen, wie schon erwähnt, Eigentümerin der Böhmisches Nordwestbahn geworden ist. Zu dem Entwurf 5 hat das österreichische Eisenbahnministerium zwar im großen und ganzen seine Zustimmung erklärt, aber doch gewisse Vorbehalte und Abänderungen, namentlich in bezug auf die Kostenverteilung, geltend gemacht. Infolgedessen haben neue Verhandlungen stattgefunden, welche aber noch nicht ganz zum Abschluß gebracht worden sind, hoffentlich aber zu einem guten Ende führen werden.

Die sächsische Staatsregierung ist aber wegen der großen Mängel der bestehenden Gleisanlagen und Bahnsteige schon jetzt gezwungen, selbständig vorzugehen, und zwar im Rahmen des Gesamtentwurfes 5, um die fühlbarsten Betriebsschwernisse, besonders auch wegen bedeutender Verkehrszunahme, besonders auf der Nordseite des Bahnhofes, so bald wie möglich zu beseitigen.

Inbesondere soll ein Zwischenbahnsteig mit Zugang mittels Tunnels hergestellt werden, damit das Überkreuzen der Linien Zittau-Bischofswerda und Löbau-Ebersbach künftig vermieden werde; ebenso wird das Überschreiten der Gleise durch das reisende Publikum dadurch beseitigt werden.

Weiter sollen Abstellgleise geschaffen und die Ladeanlagen vergrößert werden, ein Auszieh- und Ablaufsgleis zur Erleichterung des Verschubdienstes angelegt und die jetzigen mangelhaften Sicherheitseinrichtungen ergänzt und verbessert werden.

Alle diese Teilerweiterungen sind auf die Summe von 569 300 M. als Kostenpunkt veranschlagt worden.

Die aus den früheren Bewilligungen noch verfügbare Summe beträgt 220 300 M., und es sind demnach zu den ferneren teilweisen Erweiterungen des Bahnhofes Ebersbach als dritte Rate 349 000 M. zu bewilligen. Die Finanz-

deputation B schlägt daher der Hohen Kammer vor: sie wolle, um vorerst die notwendigsten Erweiterungen auf dem Bahnhofs Ebersbach herzustellen, die geforderte Summe von 349 000 M. als dritte Rate bewilligen.

Präsident: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Schwager.

Abgeordneter Schwager: Meine Herren! Wie der Herr Berichterstatter ausführte, hat die Finanzdeputation B anerkannt, daß die Erweiterung des Bahnhofes Ebersbach dringend notwendig ist. Der Herr Berichterstatter hat vollkommen recht, daß der Bahnhof Ebersbach seit vielen Jahren für den Bahnhofsverkehr ungenügend und beschränkt ist. Die Anlagen dort bestehen fast unverändert seit Errichtung der Eisenbahn, 1873, die Weichen müssen dort noch teilweise mit der Hand gestellt werden, kurzum, die Zustände sind so, daß sie Gefahr im Gefolge haben. Unglücksfälle sind infolgedessen auch schon mehrere Male vorgekommen. Wenn nun schon im Jahre 1898/99 sowie 1900/01 die Summe von 380 000 M. für Erweiterung des Bahnhofes Ebersbach von den Hohen Kammern bewilligt worden ist und wenn man damals schon die Notwendigkeit einer Erweiterung anerkannt hat, so muß ich allerdings meine Verwunderung darüber aussprechen, daß man bis heute, nach etwa 16 Jahren, noch nicht dazu gekommen ist, die Mißstände dort zu beseitigen.

(Abgeordneter Günther: Sehr richtig!)

Die Beamten und Arbeiter schweben immer in Gefahr, daß weitere Unglücksfälle vorkommen können. Auch schon dieserhalb müßte man auf eine sofortige Beseitigung bedacht sein.

Ganz besonders dringlich ist auch die Beseitigung des Schienenüberganges des Spreedorfer Kommunikationsweges, was auch die Deputation heute durch ihren Berichterstatter anerkannt hat, der wegen seiner ungünstigen Lage und wegen des bedeutenden Eisenbahn- und Straßenverkehrs eine stete Gefahr für die Passanten bildet. Es kommt vor, daß die Passanten dort 20 Minuten warten müssen, und wenn das Warten in der Mittagszeit eintritt, wo die vielen Industriearbeiter die Strecke passieren müssen, die mit jeder Minute Zeitverlust zu rechnen haben, um rechtzeitig wieder an die Arbeitsstätte zu kommen, so ist das ein Zustand, der entschieden beseitigt werden muß und der, möchte ich sagen, nach Abhilfe schreit. Im übrigen ist der Straßenteil dort überhaupt selten frei, so daß die Passage selten so benutzt werden kann, wie es notwendig wäre. Daß bei diesem Übergange schon mehrere Unglücksfälle vorgekommen sind, hat ja das Königliche Finanzministerium in dem Schreiben vom 4. Februar an die Deputation auch zu-

(D)