

(Staatsminister v. Schdewitz.)

(A) Sollte der Stadtrat von Zittau, der sich bis jetzt nur zur Hergabe des Areals entschlossen, alle weitergehenden Forderungen aber abgelehnt hat, auf dieser ablehnenden Haltung beharren, so würde die Staatseisenbahnverwaltung nicht in der Lage sein,

(Sehr gut! rechts.)

das hauptsächlich im Interesse der Stadt gelegene Projekt in seiner vollen Ausdehnung auszuführen.

(Abgeordneter Heymann: Sehr gut!)

Sie würde sich vielmehr dann darauf beschränken müssen, die Kreuzungen der Schmalspurbahn mit der Zittau-Reichenberger Bahn, auch unter Umständen die Niveauübergänge der Straßen unter Beibehaltung ihrer bisherigen Breite zu beseitigen und die Umladevorrichtungen von der Vollspur zur Schmalspur auf dem Bahnhofe Zittau entsprechend zu erweitern, aber insbesondere vom Ausbau der Station Zittau Schießhaus zu einer vollspurigen Anlage abzusehen. Ich hoffe aber doch, daß es noch gelingen wird, mit der Stadt Zittau zu einer angemessenen Einigung zu kommen.

Nachdem nun auch die Deputation, wie ich das aus dem Referat entnommen habe, die von der Regierung zur Durchführung des Projekts gestellten Bedingungen vollkommen gebilligt hat, bitte ich das Hohe Haus in diesem Sinne um Beitritt zu dem Votum der Deputation und sonach um Annahme der Vorlage.

(Bravo!)

**Präsident:** Die Debatte ist geschlossen. Der Herr Berichterstatter verzichtet.

Wir kommen zur Abstimmung:

Will die Kammer beschließen: die unter Tit. 24 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1914/15 eingestellte Summe von 300 000 M. (erste Rate) für Verlegung der Schmalspurlinien Zittau-Hermisdorf und Zittau-Dybin-Sonsdorf zwischen den Bahnhöfen Zittau und Zittau Schießhaus sowie Erweiterung des Bahnhofes Zittau Schießhaus nach der Vorlage zu bewilligen?

Einstimmig.

Wir kommen zu Punkt 4 der Tagesordnung: **Schlussberatung über den mündlichen Bericht der Finanzdeputation B über die Petitionen des Eisenbahnkomitees für Erbauung einer Eisenbahn von Obercunewalde nach Löbau und Genossen um Inangriffnahme dieses Bahnbaues. (Drucksache Nr. 278.)**

II. R. (1. Abonnement.)

Berichterstatter Herr Abgeordneter Kentsch. (C)

Ich eröffne die Debatte und gebe ihm das Wort.

**Berichterstatter Abgeordneter Kentsch:** Meine Herren! Die Wünsche und Petitionen um Fortsetzung der vollspurigen Nebenbahn Großpostwitz-Obercunewalde bis Löbau sind sehr alt und schon seit dem Landtage 1905/06 stets der königlichen Staatsregierung zur Erwägung überwiesen worden, vorher aber schon viele Jahre zur Kenntnismahme.

Daß die in Frage kommende Bevölkerung glaubt, daß doch nun einmal das Erwägen aufhören und man endlich Taten sehen müsse, kann man allerdings sehr begreiflich finden. Jahrzehntelang gemachte Hoffnungen sollte man doch schließlich erfüllen, zumal wenn die Kosten wie beim Ausbau der Verbindungsstrecke Obercunewalde-Löbau nur reichlich 1½ Millionen Mark betragen. Vor wenigen Tagen haben wir die erste Million zu den 4 Millionen Mark betragenden Kosten für den Um- und Erweiterungsbau des Bahnhofes Bauzen bewilligt. Es ist nun ganz natürlich, daß die Petenten nach erlangter Kenntnis von diesem Beschlusse diesen insofern kritisiert haben, als die erbetene Bahn die von Osten nach dem Cunewalder Tal kommenden Güter aufnehmen und den überlasteten Bauzener Bahnhof entlasten würde.

Die Petition enthält die eindringlichste Bitte, den beteiligten Gemeinden die Aufbringung der Kosten für den Landerwerb tunlichst erleichtern zu wollen. Die Interessenten erklären sich gern bereit, die Hälfte der auf rund 190 000 M. geschätzten Kosten aufzubringen, mehr zu tun gehe über ihre Kräfte. (D)

In einer am 17. Januar 1914 auf Einladung der königlichen Amtshauptmannschaft Löbau im Gasthose „Zur blauen Kugel“ in Cunewalde abgehaltenen Versammlung der Vertreter sämtlicher in Frage kommender Gemeinden und Interessenten wurde eine Klärung über die Beschaffung der verlangten Beiträge herbeigeführt in der Voraussetzung und zuversichtlichen Erwartung, daß die Regierung die bei der Beratung des Antrages 9 in der Zweiten Kammer am 18. Dezember 1913 unter Vorbehalt und bedingungsweise in Aussicht gestellte Unterstützung bei der Arealbeschaffung eintreten läßt. Ohne eine vorherige Absteckung der Mittellinie der zu erbauenden Eisenbahn dürfte sich aber, wie sich Ihr Berichterstatter bei einer Begehung der Strecke am 11. Februar d. J. zu überzeugen Gelegenheit hatte, ein klares Bild über die zu erwerbenden Grundstücke und über deren Kostenhöhe nicht gewinnen lassen.

Um die Angelegenheit zu fördern, macht es sich zunächst nötig, die Absteckung der ca. 11 km langen Linie