

(Abg. Schnabel.)

(A) zu nehmen, um so mehr, als, wie schon bemerkt, durch die weitere natürliche Fortsetzung der Bahn von Wildenfels nach Neuölsnitz sich der Verkehr in außerordentlicher Weise steigern wird.

Präsident: Das Wort hat der Herr Vizepräsident Bär.

Vizepräsident Bär: Meine Herren! Ich hätte mich heute bei diesem Statkapitel nicht zum Worte gemeldet. Da aber durch den Herrn Kollegen Schnabel die Frage des Anschlusses von Wildenfels an das Staatsbahnnetz in Wiesenburg in Anregung gebracht worden ist, möchte ich doch darauf hinweisen, daß wegen des Anschlusses von Wildenfels an das Staatsbahnnetz zwei Petitionen vorliegen, die heute aber nicht auf der Tagesordnung stehen. Deshalb möchte ich nur kurz bemerken, daß die Frage durchaus noch nicht spruchreif ist, wenigstens für das Plenum des Hohen Hauses. Es liegt eine Petition vor, die sich in der Richtung bewegt, daß ein Anschluß von Wildenfels in Wiesenburg erfolgt. Es liegt auch eine andere Petition vor, daß der Anschluß von Wildenfels über Reinsdorf erfolgt. Die letztere Petition hat das für sich, daß dort viele Tausende von Einwohnern an das Eisenbahnnetz angeschlossen und Bahngelegenheit erhalten würden, während der Ort Schönau, durch den die Strecke Wildenfels-Wiesenburg führen würde, eine wesentlich geringere Einwohnerzahl hat und ohnehin unmittelbar an der Bahn liegt.

Präsident: Das Wort hat der Herr Finanzminister.

Staatsminister v. Seydewitz: Meine hochgeehrten Herren! Aus den Worten des Herrn Abg. Schnabel schien ein gewisser Vorwurf in der Richtung hervorzugehen, als ob das Dekret nicht die nötige Vollständigkeit aufwies, die man wohl von ihm erwarten könnte. Nun, meine Herren, es ist richtig, daß über den Eisenbahnanschluß von Wildenfels in dem Dekret ziemlich wenig gesagt ist. Das liegt aber daran, daß, wie im Dekret gesagt worden ist, die Erörterungen noch nicht abgeschlossen sind und die Regierung sich vorbehält, über das Ergebnis ihrer Erörterungen noch diesem Landtage eine weitere Mitteilung zu machen. Aus diesem Grunde mußte die Erklärung im Dekret so kurz, wie es geschehen ist, ausfallen.

Im übrigen möchte ich hinzufügen, daß der Ausbau des zweiten Gleises auf der Strecke über Wiesenburg hinaus den Anschluß nach Wildenfels in keiner

Weise beeinträchtigen wird und daß es jedenfalls ebenso wie jetzt möglich sein würde, die neue Linie nach Wildenfels ohne weiteres in Wiesenburg einzubinden.

Vizepräsident Bär: Die Debatte ist geschlossen. Der Herr Berichterstatter hat das Schlußwort.

Berichterstatter Abg. Koch: Meine Herren! Den Herren Kollegen Schnabel und Vizepräsident Bär möchte ich nur zur Beruhigung mitteilen, daß sich die Finanzdeputation B bereits mit der Frage der Einmündung der Eisenbahn Wildenfels-Wiesenburg beschäftigt hat, daß man aber dort zunächst noch zu keinem endgültigen Entschlusse gekommen ist, weil man erst eine kommissarische Beratung über diese Frage für richtig hält. Diese wird in nächster Zeit stattfinden, und dann wird in einem neuerlichen Berichte an das Hohe Haus diese Frage endgültig zur Erledigung kommen. Ich bitte also, sich bis dahin gedulden zu wollen.

Präsident: Wir kommen zur Abstimmung.

Will die Kammer beschließen: die für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Stein-Gartenstein-Wiesenburg (Sa.) geforderte erste Rate in Höhe von 300 000 M. nach der Vorlage zu bewilligen?

Einstimmig.

Punkt 2 der Tagesordnung: Schlußberatung über den mündlichen Bericht der Finanzdeputation B über Kap. 16 Tit. 26 des ordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1912/13, Umbau des Bahnhofes Arnsdorf betreffend. (Drucksache Nr. 143.)

Berichterstatter Herr Abg. Rodel.

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

Berichterstatter Abg. Rodel: Meine Herren! Bei Erbauung der Bahn Arnsdorf-Pirna sind die Einfuhr- und Ausfuhrgleise für Personenzüge derselben auf der Nordseite des Empfangsgebäudes angelegt worden, während sie naturgemäß eigentlich auf die Südseite gehören. Infolge dieses Übelstandes findet auf der Ostseite des Bahnhofes Arnsdorf eine Überschneidung der Hauptgleise der Dresden-Görlitzer Linie in Schienenhöhe statt. Dieser Umstand ist aus Gründen der Betriebssicherheit und Betriebspünktlichkeit nicht mehr aufrechtzuerhalten, denn er bildet in vorerwähnter Hinsicht einen großen