

(Abg. Hartmann.)

(A) zu legen die dortige Bevölkerung mich nochmals gebeten hat. Es handelt sich für diese in erster Linie nicht darum, ob die Linienführung so oder so sein soll, aber der Wunsch, die Linien durch den bestehenden Bahnhof in Kamenz zu legen, ist in der Bevölkerung so dringend, daß ich nicht umhin kann, mich nochmals der Königl. Staatsregierung mit dieser Bitte zu nahen.

Präsident: Das Wort hat der Herr Abg. Träber.
— Verzichtet.

Das Wort hat der Herr Abg. Knobloch.

(B) **Abg. Knobloch:** Meine sehr geehrten Herren! Seit Jahrzehnten schon gehört das Projekt einer Nordostbahn, die man wohl richtiger „sächsische Nordbahn“ nennen könnte, zu dem eisernen Bestande der Tagesordnung eines jeden Landtags. Es ist mir außerordentlich peinlich, daß ich, wie ja auch noch andere Mitglieder dieses Hauses, Ihnen, meine Herren, immer und immer wieder bewegliche Klagen vortragen soll darüber, daß viele Wünsche einer großen Bevölkerungszahl von 90—100 000 Einwohnern Befriedigung noch nicht gefunden haben. Der Bericht Nr. 375 enthält alles in die Sache Einschlagende, mündliche Ausführungen haben Sie bereits vom Herrn Referenten gehört. Ich werde es mir deshalb versagen können, auf den Inhalt der 16 Petitionen, die im Berichte abgedruckt worden sind, näher einzugehen. Ich speziell vertrete die Städte Großenhain und Radenburg, deren Wünsche in den Petitionen 1 bis 3 eingehend wiedergegeben sind. Dieselben Klagen sind alle Jahre daher erhoben worden, ohne daß dies dem Projekt jedoch bei der Meinung der Königl. Staatsregierung, daß die Erbauung keineswegs dringlich sei, förderlich gewesen wäre.

Ich gestatte mir, etwas näher auf die Gründe einzugehen, aus denen die genannten Städte die Erbauung dieser Bahn erbitten. Beide Städte wünschen dringend Verbindung mit der Elbe und dem Osten des Landes. Während weiter Radenburg normalspurigen Anschluß an die Leipziger Linie auf dem kürzesten Wege wünscht, tritt Großenhain, das schon bei Erbauung der Leipziger Bahn vom großen Verkehr abgerückt worden ist und nur mit einer Stichbahn nach Priestewitz bedacht wurde, für eine direkte Linie Niesa = Radenburg = Königsbrück = Kamenz ein. Der Radenburger Petition haben sich 44 Gemeinden angeschlossen. Großenhain dagegen vertritt seinen Standpunkt vorläufig allein, aber in der festen Zuversicht, daß ihm durch die Gewährung die Be-

deutung, die es in früheren Jahrhunderten befaßen hat, wiedergegeben werden wird.

Ich wünsche beiden Städten baldigsten Erfolg, habe mich leider aber seither ohne einen wesentlichen Schritt vorwärts begnügen müssen. Die Finanzdeputation B, sie mochte politisch zusammengesetzt sein, wie sie wollte, erachtete jederzeit die Bahn für so bauwürdig, daß sie ihr seit vier Landtagen sogar die Zensur „zur Erwägung“ verlieh. Obgleich die Staatsregierung in der Denkschrift von 1909 die Angelegenheit zu begraben meinte, so meine ich doch, daß sie fernerhin die Sache mit größerem Wohlwollen behandeln sollte. Schlägt man die Karte auf, so geht ohne weiteres daraus hervor, daß die Linie einem tiefen Bedürfnis der Städte wie des flachen Landes im Norden unseres Königreiches entsprechen muß.

(Sehr richtig!)

Wir ersehen aber auch weiter aus den Monats- und Jahresberichten des Verkehrs auf unseren Bahnen, daß der Verkehr allenthalben in stetigem Steigen begriffen ist. Hieraus ist abzuleiten, daß die Linie nach ihrer völligen Fertigstellung bestimmt sein wird, die bis dahin, also nach einem Jahrzehnt voll belastete Strecke Dresden-Görlitz zu entlasten, ferner aber auch den Verkehr, der vom Osten und von Leipzig her zu uns ins Land hereinkommt, aufzunehmen. Der vielverkannte Norden unseres Landes enthält Bodenschätze mannigfacher Art, vor allen Dingen Kohlen, Wasserkräfte, billige Arbeitskräfte, alles Vorbedingungen zu billiger Produktion.

Die Königl. Staatsregierung hat für die Finanzperiode 1910/11 ja Vorarbeiten für die erwähnte Strecke Radibor-Kamenz-Königsbrück zugesagt. Ich wünsche nur, daß, da der in Frage kommende Landstrich im wesentlichen in gleicher Höhenlage liegt, die Anlage der Bahnlinie von vornherein auf eine Voll- und Durchgangsbahn zugeschnitten werde und nicht wie seither auf eine reine Lokalbahn. Sie wird rentieren, davon bin ich fest überzeugt, ließ sich doch jetzt bereits aus der kümmerlichen Anfangsstrecke Löbau-Weißenberg-Radibor eine Rente von 1½ Prozent im Jahre 1907 herauswirtschaften.

Nach alledem vermag ich, zugleich im Auftrage des Herrn Kollegen Träber, des Vertreters des ländlichen Radenburger Kreises, die Königl. Staatsregierung nur dringend zu bitten, ihren verneinenden Standpunkt mit einem wohlwollenderen zu vertauschen und sich bereit zu erklären, die Bahn,