

(Ministerialdirektor Geh. Rat von Sendewitz.)

(A) abgenommen. Auch das Einkommensteuersoll ist zwar gestiegen, aber in wesentlich geringerem Verhältnisse als im ganzen Lande und als insbesondere im Löbauer Kreise. Es haben sich auch dort größere Fabriktablissements in der letzten Zeit nur in geringem Umfange angesiedelt. Es ist seit 1901 nur eine größere Fabrik entstanden, seit 1906 sind noch einige Erweiterungen vorhandener Betriebe eingetreten. Der Eisenbahngüterverkehr hat sich seit 1893 in der Hauptsache zwischen 17,000 und 23,000 t gehalten. Bereits im Jahre 1898 waren 22,000 t erreicht, dann kam ein kleiner Rückgang, im Jahre 1905 wurden 23,153 t erreicht, von da an fiel der Güterverkehr auf 23,115 t, im Jahre 1906 und auf 22,685 t im Jahre 1907. Auch der Personenverkehr ist immer in mäßigen Grenzen geblieben. Ich darf vielleicht erwähnen, daß dort nach den vorgenommenen Zählungen ein Zug, allerdings ein sehr kurzer Zug, an 10 Zähltagen nach einander überhaupt von keinem Passagier besetzt gewesen ist. Nun würde ja vielleicht auch ein gewisser Aufschwung zu erwarten sein, wenn die Frachtermäßigung, die durch die Abkürzung nach Löbau herbeigeführt wird, etwa sehr erheblich wäre. Aber nach den vorläufigen Ermittlungen wird die Ermäßigung auf eine Doppelladung Kohlen etwa (B) 4 bis 5 M. betragen. Eine Ladung Kohlen aus Niederschlesien kostet etwa 150 M.; hierzu kommt die Fracht von ca. 50 M. auf der alten Linie, demgegenüber macht die Ermäßigung von 4 bis 5 M. nicht so viel aus, daß man eine besondere Belebung des Verkehrs erwarten könnte; insbesondere wird kaum anzunehmen sein, daß die Industrie hier nun ausschließlich zur Steinkohlenfeuerung überginge, sie wird sich nach wie vor vielmehr der billigeren böhmischen Braunkohle bedienen. In dem Jahre 1906 sind nach dem Cunenwalder Tale verhältnismäßig nur wenig schlesische Steinkohlen verfrachtet worden, 495 t gegenüber 9369 t Braunkohlen.

Nun ist hier auch erwähnt worden, daß die Bahn sich im Falle der Fortsetzung dem Durchgangsverkehr öffnen würde. Ich glaube aber nicht, daß die Verwaltung darauf zukommen könnte, den Verkehr zwischen Großpostwitz und Löbau über die neue Linie zu führen. Die Steigungen sind viel zu ungünstig, und die verlorene Steigung ist viel zu groß, als daß das geschehen könnte. Man wird vielmehr immer nach wie vor den Weg über Baugen wählen.

Für den Personenverkehr allerdings wird, wie wiederholt hervorgehoben worden ist, die Bahn einen Wert haben, indessen nur für den Personenverkehr

eine kostspielige Bahn zu bauen, wäre wohl nicht gerechtfertigt. (C)

Auch die Zwischenorte zwischen Löbau und Cunenwalde würden einige Vorteile haben, insbesondere die Steinbrüche bei Halbau würden vielleicht ihren Absatz vergrößern. Indessen sind bekanntlich Steinbrüche in der Lausitz in ziemlich großer Zahl vorhanden, und es nicht sicher, ob gerade diese Brüche sich in ausgedehnter Weise erweitern würden. Aber wenn man auch einen erheblichen Verkehrszuwachs annimmt, so wäre doch nach den angestellten Berechnungen selbst bei den günstigsten Verhältnissen immer noch mit einem Betriebszuschusse zu rechnen, von einer Verzinsung des Kapitals aber würde keine Rede sein, und der Bauaufwand würde keineswegs, wie Herr Abg. Sobbe annimmt, niedrig sein. Vielmehr würde nach den Anschlägen mit weniger als 1,6 Millionen Mark nicht auszukommen sein ausschließlich der Arealkosten. Dann ergibt sich, wenn man die Verzinsung des Baukapitals mit in Rechnung stellt, ein Ausfall von jährlich etwa 70,000 M. Ein solcher Aufwand würde sich vielleicht rechtfertigen lassen, wenn man mit Sicherheit annehmen könnte, daß bald eine ganz wesentliche Verkehrsbelebung eintreten würde. Aber wie die Dinge liegen, kann die Regierung diese Hoffnung nicht hegen. Sie vermag daher zu ihrem Bedauern nicht von ihrem Standpunkte abzugehen, den sie im Dekret Nr. 38 unter b eingenommen hat. (D)

Vizepräsident Dr. Schill: Das Wort hat Herr Abg. Förster.

Abg. Förster: Meine Herren! Ich kann nicht umhin, nach dem soeben Gehörten nochmals mein Bedauern darüber auszusprechen, daß die Königl. Staatsregierung für das Projekt nicht zu gewinnen ist und daß sie nur die finanzielle Seite dieses Projekts immer in den Vordergrund stellt. Diese Bahn würde aber auch eine eminent politische Wirkung haben. Die Bewohner des Cunenwalder Bezirkes sind immer gut patriotische Leute gewesen, aber wenn sie jetzt wieder diese Absage bekommen, so sagen sie sich mit Recht: ein so kleines Kapital kann für unseren notwendigen Verkehr vom Staate nicht aufgebracht werden, während für die Großstädte 10. und 20 Millionen für Bahnhofsumbauten glatt hingegeben werden! Das muß verbitternd wirken!

Wenn der Herr Regierungskommissar noch den Rückgang der Bevölkerungsziffer im Cunenwalder Tale angeführt hat, so ist dieser Umstand für mich gerade ein Grund mehr, für diese Bahn zu plädieren,