

Präsident: Zur Schlußberatung auf eine Tagesordnung.

(Nr. 97.) Protokoll-Extrakt der Ersten Kammer über die Zusammenstellung der während des ordentlichen Landtages 1901/02 und des außerordentlichen Landtages 1902 von den Kammern gefaßten Beschlüsse und gestellten Anträge und der darauf erfolgten Erledigungen und Entschliefungen.

Präsident: Die Zusammenstellung liegt in der Kanzlei zur Einsichtnahme aus.

Für die heutige Sitzung hat sich dringender Berufsgeschäfte wegen Herr Abg. Greulich entschuldigt.

Wir treten in die Tagesordnung ein: „Schlußberatung über den mündlichen Bericht der Finanz-Deputation B über Tit. 34 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1904/05, die Herstellung einer normalspurigen Nebenbahn von Weißenberg nach Radibor (dritte und letzte Rate) betreffend.“ (Drucksache Nr. 13.)

Berichterstatter Herr Abg. Kentsch.

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

Berichterstatter Abg. Kentsch: Meine Herren! Für die Linie Weißenberg-Radibor sind unter Tit. 34 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für die Finanzperiode 1904/05 als dritte und letzte Rate 2 Millionen Mark eingestellt worden.

Die Gesamtbaukosten für diese Linie wurden nach dem generellen Entwurfe mit 5,067,000 M. veranschlagt, wovon im Landtage 1899/1900 als erste Rate die Summe von 2,067,000 M. und im vorigen Landtage als zweite Rate die Summe von 1,000,000 M. bewilligt worden ist.

Die Zweite Kammer hat im letzten Landtage die im außerordentlichen Staatshaushalts-Etat mit 1,500,000 M. eingestellt gewesene Summe in ihrer Sitzung vom 18. Februar 1902 voll bewilligt, wogegen die hohe Erste Kammer in ihrer Sitzung vom 20. März 1902 davon $\frac{1}{2}$ Million abstrich und nur 1 Million Mark als zweite Rate genehmigte. Diesem Beschlusse ist die Zweite Kammer in ihrer Sitzung vom 22. April 1902 beigetreten, nachdem die Königl. Staatsregierung erklärt hatte, daß die Durchführung des Baues durch die Verkürzung der Rate eine Verzögerung nicht erfahren werde.

In der Tat hat auch inzwischen die Eröffnung und Inbetriebsetzung der 7 km langen Teilstrecke Weißenberg-Baruth am 10. November d. J. stattgefunden, so daß noch 19 km zu bauen übrigbleiben. Der Grund, warum man nur einen Teil der Linie im Baue so beschleunigt hat, daß dessen Betrieb um vielleicht zwei Jahre früher erfolgen konnte als der der übrigen Strecke, lag darin, daß

eine neue Kohlenwerksgenossenschaft in Kleinsaubernitz versprochen und beabsichtigt hatte, eine Kohlenbahn nach Baruth sofort zu bauen und in Kleinsaubernitz mit großer Beschleunigung eine neue große Brikettfabrik in Betrieb zu setzen, welche die frühere Fertigstellung der Teilstrecke Weißenberg-Baruth erwünscht erscheinen ließ. Die Kohlenwerksgesellschaft ist leider bis jetzt noch nicht in der Lage gewesen, ihre Kohlenbahn nebst der Fabrik in Betrieb zu stellen. Es soll aber der Bau dieser Kohlenbahn jetzt in Angriff genommen worden sein, so daß zu hoffen ist, die bereits eröffnete Teilstrecke wird im nächsten Jahre die in Aussicht gestellten großen Frachtmengen des Kleinsaubernitzer Kohlenwerkes zu befördern haben.

In dem Berichte Nr. 174 der Zweiten Kammer vom 12. März 1900 ist ganz ausführlich die Notwendigkeit des Baues der sog. Nordostbahn begründet worden, von welcher die Linie Weißenberg-Radibor nur einen Teil bildet, so daß ich mich darauf beschränken kann, auf diesen Bericht und auf die früheren Beschlüsse der beiden hohen Kammern hinzuweisen. Nur so viel sei erwähnt, daß die Linienführung sehr sorgfältig erörtert und von beiden Kammern der Ständeverammlung gebilligt worden ist. Wenn sich in neuerer Zeit bei den Verhandlungen über den Erwerb des Grund und Bodens Schwierigkeiten herausgestellt haben, welche eine eventuelle Abweichung von der früher geplanten Linienführung zweckmäßig und ratsam erscheinen lassen sollten, so ist für den Fall, daß erhebliche Änderungen und Abweichungen geplant werden müßten, das Einbringen einer veränderten Vorlage abzuwarten. Die von seiten der Gemeindevertretung von Quatitz der Deputation vortragenen neuen Wünsche und die etwa zu dem Bahnbau noch eingehenden Petitionen dürften der Königl. Staatsregierung zunächst nur zur Kenntnis und als Material zur weiteren speziellen Bearbeitung des Projektes zu überweisen sein.

Da nun für diese neue Eisenbahn in zwei Raten bereits die Summe von 3,067,000 M. bewilligt wurde, ist die Genehmigung der dritten und letzten Rate von 2 Millionen Mark um so mehr zu empfehlen, als es sich hier um ein bereits festgelegtes, im Prinzip genehmigtes und in der Ausführung begriffenes Projekt handelt und als diese Linie nach dem diesjährigen außerordentlichen Staatshaushalts-Etat die Vollendung der einzigen Neubaulinie bedeutet, welche von der Königl. Staatsregierung den Ständen zur Genehmigung empfohlen wird. Es ist aber bereits bei der allgemeinen Etatdebatte in diesem Hause mehrfach zum Ausdruck gebracht worden, daß der Eisenbahnbau im Lande nicht gänzlich