

### Die Landtags-Debatte über die elektrische Straßenbahn durch den Pl. Grund.

Abg. Rubelt: Meine Herren! Die Gefühle, welche mich beschließen bei Kenntnisaufnahme von dem Königl. Dekret bezüglich der elektrischen Bahn durch den Plauenischen Grund, waren äußerst gemischt, und zwar hat mich sowohl ein Gefühl der Wehmuth, wie ein Gefühl der Freude beschließen. Seit zehn Jahren petitionirten die Gemeinden des Plauenischen Grundes ununterbrochen darum, eine elektrische Straßenbahn durch den Plauenischen Grund zu erreichen, und zwar in der Ueberzeugung, daß darin allein die Behauptung ihrer wirtschaftlichen Existenz begründet sei. Es war unmöglich, eine Bahn durch den Plauenischen Grund zu erlangen mit Pferdetrieb. Die Gemeinden waren veranlaßt, auf den Bau eines eignen Elektrizitätswerks zuzukommen, zugleich in der Absicht, damit eine elektrische Straßenbahn durch den Plauenischen Grund zu betreiben. Sie waren dabei der Ueberzeugung, daß eine elektrische Straßenbahn durch den Plauenischen Grund bei dem außerordentlich starken Verkehr unter allen Umständen eine sichere Einnahmequelle für die Gemeinden bieten würde, wenn man bedenkt, daß jährlich mehr als 3 Millionen Passagiere die Staatsbahn zwischen Dresden und dem Plauenischen Grunde benutzen, ungeachtet des außerordentlich starken Fußverkehrs innerhalb der Orte des Plauenischen Grundes selbst. Meine Herren! Diese Einnahmequelle, welche die Gemeinden erhofften, wird ihnen nunmehr verschlossen. Ich muß aber gestehen, daß es ein Akt der Barmherzigkeit der Königl. Staatsregierung war, die Frage zu erwägen, ob nicht von Staatswegen diese Bahn gebaut werden sollte, namentlich bei den gewichtigen Interessen, die für den Staat hier in Betracht kommen einerseits insofern, als der Staat es war, der die Straße durch den Plauenischen Grund gebaut hat und unterhalten mußte, und weil andererseits nicht zu umgehen war eine Konkurrenz für die Staatseisenbahn, weil die Straße mit der Staatsbahn ziemlich parallel läuft. Meine Herren! Die Königl. Staatsregierung ist zu der Ueberzeugung gekommen, selbst die Bahn zu bauen, und ich habe meine aufrichtige und innige Freude darüber zu erkennen zu geben, daß nunmehr den langgehegten Wünschen der Bevölkerung des Plauenischen Grundes Rechnung getragen wird, die erstrebte Verbindung zu erlangen. Ich habe auch besonders lebend anzuerkennen, in welcher trefflicher Weise die Schwierigkeiten überwunden worden sind, welche sich dem Bahnprojekte bei den eigenthümlichen Verhältnissen des Plauenischen Grundes in den Weg stellten, einerseits durch die Reueigungen mit der Staatsbahn, durch die Erschwernisse des Steinbruchbetriebes und die anderen Schwierigkeiten, die noch in Betracht kommen, im besonderen auch darüber, wie vortrefflich die Frage über die Spurweite gelöst worden ist. Vor besonderen Genugthuung gereicht mir die Absicht der Königl. Staatsregierung, den Strom bis auf längere Jahre hinaus aus dem Elektrizitätswerk des Plauenischen Grundes zu entnehmen. Es ist das eine Einnahmequelle, die die Existenz des Unternehmens gewährleistet.

Aber, meine Herren, die Kenntnisaufnahme von dem Inhalte des Königl. Dekretes ist bei mir nicht ohne eine jede Erklärung abgegangen, insofern, als nicht beabsichtigt wird, wie die Gemeinden planten, den Bau bis Hainberg zu führen, sondern weil man plant, den Bau vorläufig in Deuben enden zu lassen. Ich habe nun insofern eine Bemerkung empfunden, als auf Seite 1 des Dekretes gesagt ist, daß es nicht möglich gewesen sei, die Unterlagen für den Hainberger Trakt fertig zu stellen. Es ist daraus wohl zu folgern, daß es sich jetzt nur um den vorläufigen Ausbau bis Deuben handelt und daß der Ausbau bis Hainberg sehr bald nachfolgen wird. Ich gebe deshalb dem Wunsche und der dringenden Bitte Ausdruck, diese elektrische Bahn bis Hainberg zu führen und thunlichst so, daß sie voll und ganz der Gemeinde Hainberg und den umliegenden Orten diene, was dadurch erreicht werden wird, daß die Bahn nicht, wie von den Gemeinden projektiert, am Gasthof endet, sondern bis an die Ortsgrenze zu Hainberg mit Cömannsdorf und Eckersdorf geführt wird. Es wird dadurch dem Plauenischen Grunde die Möglichkeit geschaffen, ein Verkehrsmittel zu erlangen, wie es für ihn von großer Bedeutung ist. Meine Herren! Ich erwähnte bereits, wie außerordentlich erseht ich bin über die Lösung der Frage der Spurweite. Diese Spurweite soll, wie im Königl. Dekrete gesagt ist, in der Dresdener Breite weiter geführt werden bis Deuben. Ich würde dankbar sein und erachte es geradezu als ein Bedürfnis, wenn diese Spurweite nicht in Deuben enden würde, sondern bis zum Endpunkte in Hainberg geführt würde. Hainberg bildet gewissermaßen den Centralpunkt für zwei Thäler, einerseits dem Thale nach Tharand, andererseits dem nach Rabenau. Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Hainberg und Deuben sind sehr innig. Wenn man nun bedenkt, daß das Thal nach Tharand und der Rabenauer G. und im Sommer eine außerordentliche Frequenz aufweisen ist es mir geradezu für die allgemeine Verkehrsbeschleunigung, namentlich, wenn allbald in Deuben oder sonst zwischen Deuben und Hainberg ein Wechsel in der Spur eintreten so; es würden nicht nur besondere Verkehrsmittel, besondere Wagen beschafft werden müssen, sondern es würde auch das nöthige Umsteigen ein großer Nachtheil für das Unternehmen und dessen Rentabilität werden; es mag das für den Wochenverkehr wohl noch durchzuführen sein, es erscheint aber Sonntag bei der außerordentlich starken Frequenz im hohen Maße bedenklich. Ich würde deshalb der Königl. Staatsregierung außerordentlich dankbar sein, wenn sie die Frage nochmals in Erwägung ziehen wollte, ob es nicht angezeigt erscheinen würde, dieselbe Spurweite, bis an das Ende von Hainberg weiter zu führen; dadurch im besonderen würde einem bedeutenden Bedürfnisse nach diesem Verkehrsmittel Rechnung getragen, namentlich dann, wenn — wie bereits geplant ist — auch auf dieser Strecke eine dritte Schiene für die Einmeterspur des Rollbahnverkehrs mit zur Einleitung gelangen würde.

Der geachteten Finanzdeputation B, welcher jedenfalls das Königl. Dekret zur Berathung überwiesen wird, würde ich besonders dankbar sein, wenn sie recht bald geneigt sein würde Beschluß über dasselbe zu fassen, namentlich auch deshalb als im Dekrete anerkannt worden ist die Dringlichkeit der

Bahn. Ich bin hierfür der Königl. Staatsregierung besonders dankbar, als sie dadurch der Ueberzeugung Ausdruck giebt, daß nunmehr die berechtigten Wünschen der Bevölkerung des Pl. Grundes mit Nachdruck Rechnung getragen werden soll.

Abg. Andrä: Meine Herren! Ich habe zu der Vorlage der elektrischen Bahn Dresden-Deuben vor allen Dingen ein Gefühl großer Enttäuschung hier Ausdruck zu geben. In dem außerordentlichen Etat war diese Bahn, ohne daß ein Geldbetrag dabei eingestellt war, mit Dresden-Hainberg bezeichnet, so daß man mit vollem Rechte annehmen mußte, daß bis nach Hainberg das Dekret für die nächste Finanzperiode den Bau vorsehen würde, und daß wohl die ganze Planung bis Hainberg eine homogene sein würde. Diese Auffassung hat — das möchte ich an dieser Stelle konstatiren — auch bei den Verhandlungen in der Finanzdeputation B bezüglich des Umbaus des Bahnhofes Hainberg einen bedeutenden Einfluß ausgeübt, und ich kann nicht umhin, einige Worte an dieser Stelle darüber zu sagen, um damit meine Ausführungen zu motiviren.

Das seitens der Regierung aufgestellte Projekt des Umbaus des Bahnhofes Hainberg verschiebt den Bahnhof 400 Meter weiter nach Deuben zu, also entfernter von den Bewohnern von Hainberg, und es tritt dadurch — wird das Projekt so durchgeführt — eine dauernde Belastung für die Einwohner an Zeitverlust in Wirkung. Lediglich der Umstand, daß der Bau einer elektrischen Bahn bis an den Endpunkt von Hainberg in sichere Aussicht genommen und baldige Ausführung anzunehmen war, hat diejenigen Vertreter der hier bei interessirten Kreise, also den Herrn Abg. Rubelt und mich bestimmt, die berechtigten Wünsche der Petenten, den neuen Bahnhof näher an den jetzt bestehenden zu legen, für befruchtend zu erklären, wenn die elektrische Bahn möglichst bald ausgeführt würde und vor allen Dingen, wenn dieselbe möglichst weit nach Eckersdorf hinaus gelegt würde, damit die zahlreichen Interessenten von Delsa, Rabenau, Eckersdorf, Obernaundorf u. und auch die Hainberger selbst Gelegenheit hätten, zu einem billigen Tariffage bis nach dem Staatsbahnhofe Hainberg selbst zu fahren, so daß dann die belastenden Momente durch Gegenleistungen paralisirt würden. Ich reihe deshalb vollständig auf dem Standpunkte des Herrn Abg. Rubelt, wenn er sagt, daß es unbedingt notwendig sei, die gleiche Spurweite wie sie bis Deuben geplant ist, unbedingt bis nach Hainberg durchzuführen. Die Bewohner des Plauenischen Grundes und der angrenzenden Ortschaften sind bis zum Endpunkte von Hainberg gewissermaßen ein homogenes Ganzes und haben unter sich so viele geschäftliche Verbindungen, daß ich es notwendig halte, wenigstens bis nach Hainberg den Verkehr ohne Umsteigen zu ermöglichen. Die Verbindung soll doch nicht nur für den Verkehr nach Dresden hinein sich nutzbar erweisen, sondern die Verbindung soll auch den Verkehr der verschiedenen Ortschaften unter sich selbst vor allen Dingen erleichtern.

Ge freut habe ich mich über die Idee der Königl. Staatsregierung, von diesem Grundstücke, von dieser breitspurigen elektrischen Bahn dann eventuell nach Zauderitz, in das Pöschenthal und nach Tharand ein Zweiggleis nach und nach ausführen zu wollen. Aber ich möchte vor allen Dingen noch einen Gesichtspunkt hier der Finanzdeputation und der Königl. Staatsregierung zur Erwägung vorlegen. Es ist ausdrücklich in dem Dekrete gesagt, daß man in Aussicht hat, zwischen den Schienen auf der Chaussee Pflasterung vorzunehmen. Ich habe bereits bei der Berathung des Straßen- und Wasserbaudepartes darauf hingewiesen, daß gerade die Chaussee im Plauenischen Grunde außerordentlich stark belastet ist und daß sie meiner Ansicht nach mit großem Nutzen für den Staat gepflastert werden möge. Ich halte also eine Pflasterung nur zwischen den Schienen geradezu für eine halbe Maßregel. Wenn man bedenkt, daß dort im Plauenischen Grunde von früh bis zum Abend die ganze Chaussee mit Lastwagen überfüllt ist, so wird man zugeben müssen, daß die Pflasterung lediglich zwischen den Schienen nicht genügt. Es wird sich sehr oft notwendig machen, daß die schwerbeladenen Lastwagen, die nach Dresden verkehren, den elektrischen Wagen ausweichen müssen; und hätten wir nur eine theilweise Pflasterung auf der Chaussee, so wird dadurch der kolossale Verkehr bedeutend erschwert und große Mißstände zeitigt werden. Ich meine deshalb, die Königl. Staatsregierung sollte doch gerade beim Bau der elektrischen Bahn die Frage ernstlich in Erwägung ziehen, ob nicht gleich die ganze Chaussee bis Deuben beziehentlich bis Hainberg gepflastert werden möchte.

Abg. Grumbt: Meine Herren! Ich bin der Königl. Staatsregierung außerordentlich dankbar dafür, daß sie bei dem Bahnbau Plauen-Deuben darauf zurückgekommen ist, die Dresdener Stadtspur beizubehalten. Ich gebe vor allen Dingen dem Gedanken Raum, den der Herr Abg. Rubelt und, wie wir eben gehört haben, auch der Herr Abg. Andrä geäußert haben, die Stadtspur bis Hainberg durchzuführen zu wollen. Man kann ja, meine Herren, nicht in Abrede stellen, daß Deuben ein Platz ist, von wo aus die Stadtspur in die einzelnen Thäler, die sich dort anschließen, weiter gehen könnte. Das hindert aber durchaus nicht, daß man bis Hainberg die breitere Spur beibehält und eventuell die Stadtspur mit einlegt. Jedenfalls hat es die Anlage, die wir bei der Bahnstation von Witten bis Rößchenbroda beobachten können, bewiesen, wie ungemein unangenehm es wirkt, wenn in der Nähe einer großen Stadt auf offener Straße das Umsteigen von einer großen zu einer kleinen Spur bewerkstelligt werden muß, und ich wundere mich bloß, daß jetzt dort nicht schon Unglücksfälle vorgekommen sind, denn jedenfalls — das ist nachgewiesen — bedeutet dieses Umsteigen eine ungemeine Belästigung und Störung des Verkehrs auf der Straße selbst.

Wenn nun weiterhin in Anregung gebracht worden ist seitens des Herrn Abg. Andrä, man möge die Straßenpflasterung nicht bloß zwischen den Schienen, sondern gleich in seiner ganzen Breite vornehmen, so kann ich diesen Gedanken nur begreifen als unbedingt notwendig und praktisch, denn der Verkehr im Plauenischen Grunde mit Lastfahrzeugen ist ein so gewaltiger, daß die Pflasterung der ganzen Straßenbreite allein richtig ist. Die Kosten werden nicht bedeutend

größer werden, denn die Unterhaltung der Chaussee kostet eine Masse Geld, und jedenfalls ist die Anregung des Herrn Abg. Andrä dankbar zu begrüßen, und ich bitte auch die hohe Staatsregierung darum, dieser Idee sich anschließen zu wollen. Was die Weiterführung anlangt, in diese einzelnen Thäler, wegen des Frachtverkehrs, ja, meine Herren, das hat doch wohl etwas Zeit; ich glaube, wenn wir die Einrichtung mit dem Personverkehr und die Befahrungen abwarten, wie das mit dem Verkehr überhaupt geht, dann wollen wir in wenigen Jahren uns wieder sprechen. Wenn darauf hingewiesen worden ist, es sei nicht angenehm, daß die Königl. Staatsregierung nicht direkt den Verkehr selbst in die Hand nehmen wolle bei den elektrischen Bahnen, so meine ich, daß es nur anzuerkennen ist, wenn die Königl. Staatsregierung zunächst an den geplanten Linien und den bereits bestehenden lernt will, um später die vielen Eisenbahnwünsche, die man im Lande hat, eventuell darnach einrichten zu können.

Wir können der Königl. Staatsregierung dankbar sein, daß sie in dieser vortheilhaften Weise bei den elektrischen Bahnen vorgeht. (Beifall.)

Abg. Hufte: Meine Herren! Ich bin Berichterstatter für die Bahnhofs- beziehentlich Neubauten Deuben-Hainberg und ich muß allerdings den Herren Abg. Rubelt und Andrä bestätigen, daß die Inausführung des Baues einer elektrischen Bahn bis Hainberg und bei unserer Beschlußfassung beeinflusst hat. Wir haben — es ist ja der Bericht noch nicht heraus — aber wir haben dem Regierungsentwurfe zugestimmt, welcher den Bahnhof in Hainberg um 400 Meter — wie schon gesagt worden ist — in der Richtung nach Dresden zu verlegt, und das bedeutet für den Ort Hainberg selbst und vor allen Dingen für die dahinter liegenden Ortschaften Rabenau und Delsa eine wesentliche Verkehrserschwerung. Wie haben uns leiten lassen dadurch, daß wir gesagt haben, Hainberg und diese Ortschaften bekommen durch die elektrische Bahn auch wieder eine Erleichterung des Verkehrs. Wie haben besprochen, daß die Endstation der elektrischen Bahn möglichst weit nach Westen zu gelegt werden möchte, und wir haben besprochen wollen, daß auch in Bezug auf die Tarife der Strecke Endstation bis zu dem Punkte, wohin der neue Bahnhof kommt, der Bevölkerung möglichst entgegengelassen werden sollte. Jetzt kommt das Dekret heraus, und ich muß sagen, ich war ganz bestürzt, wie da nur nach Dresden-Plauen bis Deuben. Ich möchte doch die Königl. Staatsregierung ersuchen, der Frage ehebedingst nahe zu treten, ob nicht zu gleicher Zeit die Strecke bis Hainberg und auch — wie ich besprochen will — in derselben Spurweite weiter geführt werden kann. Denn ich glaube hier in Aussicht stellen zu können, daß die Kammer mit großer Majorität diesen Standpunkt einnehmen wird und der Königl. Staatsregierung in dieser Hinsicht mit einem Antrage kommen wird. Es ist auch meiner Ansicht nach im Dekrete nicht der geringste Grund nachgewiesen, weshalb diese kurze Strecke Deuben-Hainberg nicht in derselben Spurweite weiter gebaut werden könnte, wie sie bis Deuben gebaut werden soll. Der Uebergang in eine andere, schmälere Spur bei Fortsetzung der Bahn nach Tharand oder Rabenau kann von Hainberg aus erfolgen.

Abg. Behren: Meine Herren! Nur wenige Worte. Ich kann mich den Ausführungen der Herren Abg. Rubelt, Grumbt, Andrä, Hufte in allen Theilen anschließen. Ich habe mich gefreut, daß die Königl. Staatsregierung sich dazu entschlossen hat, die Dresdener Spurweite bis Deuben weiterzuführen. Ich wünsche und bitte, daß auch diese Spurweite bis Hainberg weitergeführt werde, und zwar auf denselben Gränden, die die Herren Abg. Rubelt und Hufte ausgeführt haben. Meine Herren! Ich empfinde keinen Reiz, daß man in der Dresdener Spurweite im Plauenischen Grunde weiterbauen will, aber ich muß andererseits doch bedauern, daß die Bahn das Versuchsanstehen gewesen ist — wenn ich mich so ausdrücken darf — mit der 1 Meter-Spurweite. Ich kann heute immer noch nicht einsehen, aus welchen Gründen man die 1 Meter-Spurweite gebaut hat; als Berichterstatter für die Bahnstation habe ich mich den Ansichten der Regierung schließlich unterworfen, die immer technische Gründe hervorhob. Das Umsteigen in Witten, überhaupt der ganze Verkehr wird wesentlich durch die 1 Meter-Spurweite als Fortsetzung der Dresdener Spurweite gehemmt; vielleicht kommt noch die Zeit, wenn der Güterverkehr eingeführt werden sollte, wo man sich überzeugen wird, daß die 1 Meter-Spurweite doch die richtige Weite ist. Vorläufig bedauere ich, daß gerade in der Bahn, wo ein großer Verkehr ist, das vorliegende Dekret beweist, daß die elektrische Straßenbahn in dieser Spurweite gebaut ist. Meine Herren! Es ist schon erwähnt worden, daß es bedauerlich sei, daß die Königl. Staatsregierung den Betrieb der elektrischen Bahnen nicht selbst in die Hand nimmt, sondern verpachtet. In dieser Hinsicht theile ich vollständig die Ansicht der Königl. Staatsregierung und erkläre mich mit dem einverstanden, was der Herr Kollege Grumbt eben gesagt hat; es ist sehr vortheilhaft und weise von der Königl. Staatsregierung, wenn sie zunächst, um Erfahrungen zu sammeln, diesen Betrieb den Straßenbahngesellschaften überläßt.

Bei der Debatte über die elektrische Privat-Straßenbahn ergriff nochmals der Abg. Andrä zu folgenden Ausführungen das Wort: Ich möchte mit wenigen Worten der Königl. Staatsregierung meinen Dank dafür aussprechen, daß es möglich gewesen ist, durch den Vertrag mit der Firma Kummer die langjährigen Wünsche der Interessenten zwischen Liebersfeld und Kreischa zu befriedigen, und daß die elektrische Straßenbahn nach Kreischa in kurzer Zeit in Betrieb gesetzt werden wird. Vor allen Dingen halte ich diese Vorlage auch um deswillen für einen glücklichen Umstand, als die Konzessionserteilung an die Firma Kummer u. Co. die Möglichkeit geboten hat, daß die vielen divergirenden Wünsche über eine Verbindung nach Dippoldiswalde über Pöschendorf-Hainberg sich dadurch schließlich zu einer einzigen Petition vereinigen konnten, und daß dadurch vielleicht durch die Konzessionserteilung nach Kreischa in nicht zu ferne Zeit eine Verbindung nach Dresden-Reich nach Pöschendorf-Hainberg-Dippoldiswalde geschaffen wird.