

(Berichterstatler Kommerzienrat Dr. Reinecker.)

(A) Härten, denen sich interessierte Gemeinden zur Erlangung einer Automobilverbindung zu unterwerfen haben.

Als Übelstände des Kraftwagenbetriebes wurden hervorgehoben: die starke Staub- und Schmutzbelästigung der Anlieger und Passanten der berührten Straßen, die Belästigung durch Rauch und üble Gerüche und das unzureichende Fassungsvermögen der Wagen, deren Überfüllung häufig zur Zurücklassung von Fahrgästen nötige. Es wurden Wünsche geäußert nach Einführung von Schüler- und Arbeiterkarten, auch wurde die Mitführung eines Schaffners im Interesse der Fahrkartenkontrolle gewünscht.

Alle diese Klagen und Wünsche eingehend daraufhin zu prüfen, inwieweit man ihnen Rechnung tragen könne, hat die Königliche Staatsregierung bereitwilligst zugesagt.

Bezüglich der Heranziehung der Gemeinden zu den Einrichtungskosten der Automobillinien und zur Gewähr für die Verzinsung des hierzu erforderlichen Kapitals hat der Herr Finanzminister in der Zweiten Kammer eine Begründung gegeben, die im allgemeinen als befriedigend angesehen werden wird. Was schließlich die Ungleichmäßigkeit der Belastung von Gemeinden anlangt, welche daraus befürchtet wird, daß staatliche Automobillinien zum Teil auf Gemeindestraßen fahren, deren Unterhaltung der betreffenden Gemeinde zufällt, daß also eine solche Gemeinde durch den vermehrten Straßenerhaltungsaufwand stärker belastet wird als solche Gemeinden, durch welche die Linie auf fiskalischer Straße führt, so soll dieser Übelstand dadurch behoben werden, daß in solchem Falle die an einer Kraftwagenlinie liegenden Gemeinden veranlaßt werden sollen, sich untereinander auszugleichen.

Überwiegend aber trat bei der Verhandlung in der Zweiten Kammer hervor, daß der Motorwagenverkehr allseitig freundliche Aufnahme findet. Daß dies die Stimmung im Lande widerspiegelt, geht aus den zahlreichen Petitionen um Errichtung von Kraftwagenlinien hervor. Das ist auch durchaus begreiflich. Der Motorwagen stellt sich als ein äußerst brauchbares Erfahrmittel ein, mit dem auch in solchem Falle Wünschen nach Verkehrsverbesserungen entsprochen werden kann, in welchem der Personen- wie auch Frachtverkehr nicht ausreichend groß ist, um eine Eisenbahnverbindung bauwürdig zu machen. Es wird durch den Kraftwagen möglich werden, zahlreiche der bestehenden Wünsche nach Verkehrsverbesserung zu befriedigen und den betreffenden Ortschaften jegliche Förderung ihrer Interessen zu gewähren, die billigerweise erbeten werden kann, ohne daß der Staat große Kapitalien zinslos festlegt oder gar Eisenbahnen zu bauen genötigt sein würde, welche Betriebszuschüsse erfordern, wie es der Fall sein würde, wenn man den vielen vorliegenden Eisen-

bahnpetitionen entsprechen wollte, und wie es zum Teil (C) bei bestehenden Eisenbahnen tatsächlich der Fall ist.

Nach meiner persönlichen Ansicht ist es fast zu bedauern, daß dieses neue Verkehrsmittel nicht schon früher zur Verfügung gestanden hat; es würde gewiß der Bau mancher Zuschußbahn sich haben vermeiden lassen, ohne daß der betreffende Landesteil dabei benachteiligt worden wäre, wenn er statt der Eisenbahn eine Kraftwagenlinie erhalten hätte.

Die Erfahrungen mit den bisherigen Motorwagenlinien sind durchaus befriedigend und ermutigend; sie sind im Berichte der Verwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für 1911/12, welcher auch einige Darstellungen aus 1913 enthält, auf S. 78 und 79 angegeben. Die angeführten Ziffern umfassen zwar nur die Betriebsergebnisse weniger Monate, werden vielleicht auch später eine Herabminderung bei größerer Ausdehnung des Kraftwagenverkehrs dadurch erleiden, daß alsdann vielleicht auch einige weniger günstige Linien als die jetzt in Betrieb befindlichen hinzugetreten sein werden; aber selbst unter dieser Voraussetzung steht zu hoffen, daß die Ergebnisse dauernd günstig ausfallen werden.

Der Personenkraftwagen, wie er auf unseren staatlichen Linien Einführung gefunden hat, ist ein Beförderungsmittel, das Annehmlichkeit mit Billigkeit für den Reisenden verbindet. In hübsch ausgestattetem Wagen, (D) der freien Ausblick auf die Schönheiten der Landschaft gestattet und der im Winter gut geheizt ist, wird der Reisende mit einer Geschwindigkeit befördert, die die zahlreicher Kleinbahnen beachtlich übertrifft, zu dem bescheidenen Preise von 5 Pf. für das Kilometer, ebenso wird Reisegepäck bis 40 kg Gewicht befördert zu dem Satze von 1 Pf. per Kilogramm und Kilometer.

Unsere eigenartigen Geländeverhältnisse, besonders im Erzgebirge, haben dahin geführt, daß die Eisenbahnen den Flußtälern folgen und vielfach parallel verlaufen. Im Zuge dieser Flußtäler bez. der Talbahnen sind die Verkehrsbedürfnisse im wesentlichen erfüllt. Aber der Verkehr zwischen Orten aus dem einen Tale in das andere ist ungemein umständlich. Mit der Eisenbahn ist das nur möglich über einen Knotenpunkt, was langen Weg, teure Fahrt und großen Zeitverlust bedeutet; auf der Landstraße aber war der Minderbemittelte auf den Fußverkehr angewiesen. Querverbindung durch Eisenbahn besteht nur vereinzelt und ist infolge der Geländeschwierigkeiten und der geringen Frequenz zunächst in größerem Umfange nicht weiter herzustellen. Für solche Fälle kommt nunmehr der Kraftwagen zu voller Geltung. Ich brauche zur Illustration des Gesagten nur auf die bereits bestehende Kraftwagenlinie Wolkenstein-Zöblitz-Obernhau