

(Abg. Gleisberg.)

(A) es uns wird, oftmals auch Übelstände erwähnen, da mit sie, wenn es möglich ist, beseitigt werden können.

Dann wirft der Artikelschreiber den früheren Mitgliedern des Landtages vor, daß ihnen die nötige Voraussicht gefehlt habe, daß sie nicht daran gedacht hätten, wie sich in Zukunft die Verhältnisse gestalten würden. Es ist schade, daß der Herr damals nicht selbst den Ständen angehört hat, dann wäre vielleicht manches besser geworden. Das Schönste bei der Sache aber ist, daß der Verfasser selber eine ganze Menge Verbesserungsvorschläge bringt. Daraus geht doch hervor, daß er die Überzeugung hat, daß nicht alles in Ordnung ist. Er bringt auch Sachen vor, die gar nicht neu sind, sondern in dieser Kammer schon wiederholt besprochen worden sind. Z. B. sagt er, die vorhandenen Eisenbahnlinien möchten besser ausgenutzt werden; wenn das der Fall wäre, dann würden nicht so viele Wünsche nach dem Bau neuer Linien an die Stände herantreten. Dann erwähnt er die Abkürzung zwischen Pirk und Hof, um eine gerade Linie zwischen Leipzig und Hof herbeizuführen. Der Herr Abg. Merkel hat auf diese Punkte wiederholt hingewiesen, und man könnte beinahe auf den Gedanken kommen, daß er der Verfasser ist. Aber Sie sind es nicht.

(Abg. Merkel: Nein!)

(B) das beruhigt mich. Ich komme daher wieder auf meine frühere Behauptung zurück, es wird wohl jemand gewesen sein, der dem Finanzministerium oder der Generaldirektion sehr, sehr nahe steht.

Das Dekret beschäftigt sich auch sehr eingehend mit den Grundsätzen für den Bau von Straßenbahnen. Es wird ausgeführt, warum der Staat Straßenbahnen gebaut hat und warum er sie ferner nicht mehr bauen will. Dabei soll die von uns erwähnte Abzweigelinie nach Hellerau natürlich eine Ausnahme sein. Die Regierung meint, daß der Bau von Straßenbahnen in Zukunft der Privatunternehmung überlassen werden soll. Es wird auf andere Städte hingewiesen, wo auch schon Straßenbahnen gebaut worden sind, namentlich auf Leipzig, wo eine größere Gesellschaft die Außenbahnen gebaut hat, sie heißt ja Leipziger Außenbahngesellschaft. Nicht erwähnt ist im Dekret die Außenlinie Leipzig-Schkeuditz, die bekanntlich von großer Bedeutung ist. Ich will mich hierauf aber nicht weiter einlassen, weil ich das Weitere dem Herrn Berichterstatter über die Straßenbahnpetitionen überlassen möchte. Wahrscheinlich werden auch noch andere Herren aus der in Frage kommenden Gegend das Wort nehmen. Nur eins möchte ich sagen: das Dekret

empfiehlt als Ersatz für Straßenbahnen den Bau von Schnellbahnen. Ich möchte aber fast bezweifeln, ob es möglich ist, eine Kleinbahn mit eigenem Bahnkörper gerade in der Gegend zwischen Dresden und Pirna anzulegen, weil das Areal dort so kostspielig ist, daß schon daran der Bau scheitern würde. Ich kenne zwar die Verhältnisse nicht so genau, aber wenn man bedenkt, was für Industrie sich dort angesiedelt hat, so will mir dieser Einwand glaubhaft erscheinen. Es wird auch darauf hingewiesen, daß eine solche kleinere Schnellbahn in geraderer und kürzerer Linie gebaut werden könnte. Das mag sein, aber dann erfüllt die Bahn nicht den richtigen Zweck. Denn eine solche Bahn ist meines Erachtens nur dann zu empfehlen, wenn sie die vorhandenen Straßen mit benutzen kann, denn gerade an den Straßen soll doch der dort befindliche Verkehr der Benutzung durch die Straßenbahn offenstehen. Man sagt: die Straßen verfolgen scharfe Krümmungen, infolgedessen würde der Verkehr auf den eigentlichen Straßenbahnen ein zu langsamer sein; das soll abgeändert werden durch Geradelegung der Bahn. Das mag ja sein, es wäre aber vielleicht doch zu erwägen, ob man nicht beides miteinander verbinden kann, und zwar, soweit es möglich ist, die Straßen mit zu benutzen und da, wo stärkere Krümmungen vorhanden sind, diese abzuschneiden, um dadurch einen kürzeren Weg zu haben. Aber ich will mich nicht weiter mit den elektrischen Straßenbahnen befassen.

Dann ist im Dekret noch erwähnt die Elektrifizierung der Bahnen, und, wie schon vorhin bemerkt, soll ja auch nach dieser Richtung hin ein Dekret oder eine Denkschrift zu erwarten sein. Von der Elektrifizierung der sächsischen Staatsbahnen ist ja hier wiederholt die Rede gewesen. Man macht eben in Sachsen einen Versuch auf der Strecke Klingenthal-Untersachsenberg; das ist allerdings ein bescheidener Versuch, es ist aber immerhin ein Versuch. Es sollen auch Erörterungen stattfinden wegen Elektrifizierung des Vorortverkehrs zwischen Pirna und Dresden. Es ist im Dekret gesagt worden, wenn der elektrische Strom billig zu beschaffen sei, dann könne es angezeigt erscheinen, dem elektrischen Betriebe den Vorzug zu geben. Ja, meine Herren, ich sollte meinen, wir wären eigentlich schon soweit, daß wir den Beweis haben, daß der elektrische Betrieb auf Bahnen mit lebhaftem Verkehr rentabel ist. Wir sehen es ja an dem Beispiele in Preußen, das vorhin der Herr Finanzminister erwähnt hat. Mir ist gesagt worden, daß die Resultate zwischen Bitterfeld und Dessau außerordentlich günstig seien. Es ist natürlich Bedingung, wie vorhin schon gesagt worden ist, Be-