

(Abg. Reentsch.)

(A) Diesen Grundsatz hat man leider zunächst nur in der Nähe von Dresden beobachten können. Auf S. 14 des Dekrets ist gesagt, daß eine elektrisch zu betreibende Schwebebahn von Deuben bis Dresden in der Art der Barmen-Elberfelder Schwebebahn seinerzeit hätte gebaut werden sollen. Ich zweifle nicht daran, daß das Unternehmen prosperiert hätte. Die Stadt Dresden hat aber Widerspruch dagegen erhoben. Ich vermute, daß das Gesetz gegen die Verunstaltung von Stadt und Land der Grund gewesen sein kann, daß sich diese Verhandlungen zerschlagen haben. Und doch glaube ich, daß man hier und dort nach Jahrzehnten wegen Überlastung der Straßen auf Schwebebahnen oder Hochbahnen wird zu kommen müssen, wenn man nicht den weit teureren Untergrundbahnen den Vorzug gibt. Es ist zweifellos, daß bei der Steigerung des Verkehrs, besonders in einem Talkeßel, in welchem sich Dresden nach allen Seiten ausbreitet, der Verkehr auf den Straßen immer mehr zunehmen muß und daß auf Abhilfe gesonnen werden muß, wie man in Zukunft, nach Jahrzehnten und in späterer Zeit den Verkehr weiter zu bewältigen gedenkt. Das ist äußerst wichtig, und meines Erachtens gibt Dekret Nr. 44 keine erschöpfende Auskunft darüber.

(B) Ich möchte aber doch noch bemerken, daß man an verschiedenen Stellen des Landes mit Vorteil für den Staat auf den Bau von elektrischen Straßenbahnen oder Kleinbahnen hätte zu kommen können. Wenn man sich bisher nur in der Umgebung von Dresden mit dem Bau von elektrischen Bahnen befaßt hat, so möchte ich doch dringend darum bitten, den mit der Linie Klingenthal-Untersachsenberg im Lande gemachten Anfang an geeigneten Stellen weiter zu verfolgen; derartige elektrische Linien sind nicht nur in der Nähe der großen Städte, sondern wo irgend tunlich auf Staatskosten herzustellen, denn ohne allen Zweifel ist dies eine Aufgabe der allernächsten Zukunft.

Die auf S. 16 angeführten Vergleiche mit Preußen sind meiner Ansicht nach auf Sachsen nicht ohne weiteres anzuwenden, soweit sie die preußischen Begriffsbestimmungen bezüglich der Kleinbahnen betreffen. Dem Grundsatz aber, daß es in erster Linie Sache der Gemeinden ist, die elektrischen Straßenbahnen zu bauen, kann man wohl beipflichten.

Auf S. 23 des Dekrets ist ganz zutreffend erklärt, daß es sich empfiehlt, tunlichst einen besonderen Bahnkörper, welcher außerhalb der Straßentreuzungen mit niedrigen Drahtgittern versehen sein müßte, in der Mitte der Straße anzulegen und rechts und links davon

je eine besondere Fahrbahn mit Fußsteigen anzuordnen. Hierauf wird in Zukunft ein besonderes Augenmerk, besonders in der Nähe der großen Städte, zu richten sein. Soweit z. B. in dem Dekret die Rede davon ist, eine elektrische Straßenbahn von Dresden nach Pirna zu erbauen, halte ich es für eine dankbare Aufgabe der nächsten Zukunft, an der Hand der sämtlichen Baupläne aller zwischen Pirna und Dresden gelegenen Ortschaften eine entsprechende Linie festzulegen und die Baupläne baldigst, soweit es nötig ist, abzuändern, damit ein genügend breiter Straßenzug durch alle Gemeinden für eine in der Mitte derselben anzulegende elektrische Straßenbahn hergestellt werden kann. Dort, wo die Straßen schmal sind, wird man selbstverständlich mit dem eingleisigen Verkehre vorübergehend auskommen müssen, während man im großen ganzen bei etwa 20 m breiten Straßenanlagen recht wohl auf das zu kommen kann, was in diesem Hohen Hause bereits bei Beratung der Linie Dresden-Mickten nach Rößschenbroda seinerzeit berichtet worden ist. Bezüglich der Strecke Dresden-Loschwitz-Billnig ist zu wünschen, daß die Verhandlungen, welche, wie am Schlusse des Dekrets angeführt ist, in die Wege geleitet worden sind, recht bald zum Abschlusse kommen und daß zugleich ernstlich ins Auge gefaßt wird, daß die Linie auch auf dem linken Elbufer bis Copitz-Pirna weitergeführt wird. Man darf auch hier nicht stillstehen bleiben in bezug auf den angefangenen Bau einer wirtschaftlich wichtigen Straßenbahn. Denn unser Sachsenland wird aller Voraussicht nach einer weiteren günstigen Entwicklung entgegengehen. Es läßt sich heute noch keineswegs vollständig überschauen, wie sich unsere elektrischen Klein- und Straßenbahnen entwickeln werden und der Bau derselben nach den in der vorliegenden Denkschrift aufgestellten Grundsätzen allenthalben wird durchgeführt werden können. So viel ist aber ganz gewiß, daß die elektrischen Bahnen immer mehr und mehr zum Verkehrsbedürfnis werden und daß man überhaupt auf den elektrischen Betrieb aller Eisenbahnen nach und nach in absehbarer Zeit zu kommen muß.

(Sehr richtig!)

Vizepräsident **Vör:** Das Wort hat der Herr Finanzminister.

Staatsminister **v. Seydewitz:** Meine sehr geehrten Herren! Ich möchte um Erlaubnis bitten, schon jetzt auf einige Bemängelungen einzugehen, die die beiden Herren Vorredner vorgebracht haben. Sie