(Abg. Dr. **Spieß.**)

(A) mich in dieser Beziehung doch von der Ansicht meiner politischen Freunde trenne.

Meine Herren! Der Herr Finanzminister hat uns vorhin nachgewiesen, wie die von ihm aufgeführten Hauptlinien der sächsischen Bahnen den größten Teil des Reingewinnes erbringen mit ungefähr 75 Prozent desselben, und hat sie mit vollem Rechte als das Rückgrat unseres Bahnnetzes bezeichnet. Dabei aber darf doch nicht übersehen werden, daß nicht der Schnellzugsdurchgangsverkehr dieser Bahnen allein diese Ergebnisse bringt, sondern auch der Verkehr dieser Bahnen von Ort zu Ort, also auch der Lokalverkehr, und daß der Lokalverkehr gestärkt wird, je mehr durch Nebenbahnen den Hauptbahnen Verkehr zugeführt wird.

(Abg. Roch: Sehr richtig!)

Meine Herren! Ich bemerke heute das wieder, was ich schon so und so oft bemerkt habe, wenn es sich um den Bau von Kleinbahnen gehandelt hat. Diese sind die Saugadern für den Verkehr

(Sehr richtig! links.)

der großen Bahnen, und zu diesen Kleinbahnen sind auch die elektrischen Bahnen zu rechnen. Ich glaube (B) deshalb, man kann mit Fug und Recht daran zweifeln, ob der Grundsatz der Königl. Staatsregierung durchaus richtig ist, daß sie sich nur dann an elektrischen Bahnen beteiligt bez. solche selbst baut, wenn diese dazu angetan sind, den Staatsbahnen Konkurrenz zu machen. Im übrigen möchte ich auch wieder etwas, was ich schon so und so oft betont habe, bei dieser Gelegenheit in den Vordergrund schieben: Je mehr Verkehrsmittel, desto mehr Verkehr. Das beobachten wir in Böhmen auf beiden Seiten der Elbe auf Straßen und Bahnen, das beobachten wir dort, wo Eisenbahn und Dampfschiff im Verkehr sich ergänzen, im besonderen erinnere ich auch an den Rhein. Deshalb meine ich, je mehr die elektrischen Straßenbahnen imstande sind, den Verkehr zwischen zwei Orten wie Dresden und Pirna zu befördern, desto mehr wird auch die Staatsbahn davon profitieren.

Ich möchte mich jetzt dem zweiten Teile der Denkschrift zuwenden, der insbesondere von den zwischen Dresden und Pirna erstrebten Bahnen handelt. Ich will nicht gerade sagen, daß man diesem zweiten Teile die Überschrift geben kann: Laßt alle Hoffnung draußen! Dazu ist die Königl. Staatsregierung zu liebenswürdig. Sie lehnt zwar ab, daß ein Bedürfnis für diese elektrische Bahn schon jetzt vorhanden sei, sie lehnt aber nicht vollständig ab, in Erwägung wegen (C) der weiteren Verhandlung der Angelegenheit einzutreten, und sie stellt sogar in Aussicht, daß sie den beteiligten Gemeinden mit Rat, eventuell sogar mit Mitteln an die Hand gehen will, ja, wie der Herr Finanzminister vorhin erklärt hat, würde sie sogar bereit sein, als gleichberechtigter Gewinn- bez. Verlustträger sich in gleicher Weise daran zu beteiligen.

Meiner Meinung nach sieht die Königl. Staatsregierung die Sache von einer sehr schwarzen Seite an, wenn sie meint, auf einen genügenden Verkehr zwischen Dresden und Pirna sei nicht zu rechnen. Ich will hier das betonen, was mein verehrter Herr Vorredner bereits gesagt hat: es handelt sich nicht um eine linkselbische oder um eine rechtselbische Verbindung, sondern es handelt sich um eine links- und rechtselbische Verbindung von Dresden nach Pirna und zurück, also um eine Rundbahn. Die Ortschaften, welche rechts der Elbe liegen, hat bereits mein Herr Kollege Dr. Böhme als entwickelungsfähig bezeichnet. Die Petitionen, welche früher eingegangen sind, haben in schlagender Weise dargetan, wie zur tatsächlichen Entwickelung dieser Gemeinden nur der längst entbehrte Verkehr noch notwendig ist.

Meine Herren! Man bedenke, daß von Pillnitz nach Osten zu zunächst Oberpoyritz, dann Klein- (D) graupe, Neugraupe, Großgraupe, Vorderjessen, Hinterjessen, weiter hinauf dann Eschdorf und Wünschendorf liegen. Letztere liegen gewiß, ich gebe das zu, etwas weit von der projektierten Linie entfernt, ebenso Zaschendorf und Borsberg oben auf dem Plateau. Aber, meine Herren, es ist doch ganz gewiß, daß es für diejenigen, die den Verkehr, sei es über Pillnitz nach Dresden, sei es über Graupe, Copitz nach Pirna suchen, angenehmer ist, von jenen Orten nur 1 oder $^5/_4$ Stunden gehen oder noch etwas kürzer mit dem Wagen fahren zu müssen, als wenn sie überhaupt nach Pirna oder nach Pillnitz zu Fuße wandern müssen. Ebenso verhält es sich auf der anderen Seite der Elbe. Ich meine, das ist ein Gesichtspunkt, den die Königl. Staatsregierung in den Hintergrund gestellt hat, den ich aber gern in der Denkschrift mehr erörtert gesehen hätte.

Ich muß mich dem Urteile des Herrn Kollegen Dr. Böhme anschließen, daß die Denkschrift die Erwartungen, die man in sie gesetzt hat, nicht erfüllt. Wenn die Petitionen in bezug auf die elektrische Rundbahnverbindung zwischen Dresden und Pirna den Anlaß zu der Denkschrift gegeben haben, so habe ich — ich habe das auch von vielen anderen gehört — doch ge-

Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden