

(Abg. Koch.)

(A) wohnen. Es ist nun auch da draußen die Anlegung eines Flugplatzes geplant, und zugleich wird gefordert, daß auch die elektrische Bahn über den Wilden Mann hinaus verlängert werde, auf der Staatsstraße später vielleicht bis Moritzburg. Da doch überhaupt das Gelände mehr und mehr angebaut wird, so wird in Zukunft diese Zweigstrecke, die jetzt nach Sellaerau verlegt werden soll, einmal dazu dienen, den Anschluß an die Linie Wilder Mann-Bordorf-Moritzburg zu finden. So viel über diese Bahn.

Es ist nun in dem Dekret selbst darauf hingewiesen, daß durch die geplante Strecke auch zugleich forstfiskalisches Areal als Baugelände aufgeschlossen wird. Ich möchte die Königl. Staatsregierung um Auskunft darüber ersuchen, ob und wie man dieses Bauland zu verwerten gedenkt, ob insbesondere dieses Baugelände der Privatspekulation überlassen werden soll oder ob man nicht vielleicht besser ähnlich wie bei Sellaerau sich dazu entschließen sollte, den Versuch zu machen, auch dieses wertvolle und schöne Gelände für künftige Wohnhäuser der Spekulation zu entziehen, vielleicht in der Weise, daß man das Erbbaurecht zugrunde legt, so daß der Staat in der Lage ist, immer einen gewissen Einfluß auf diesem Grund und Boden auszuüben. (B) Es wäre jedenfalls nicht zu empfehlen, wenn nun auch dieses wenige Land dort noch in die Hände von Terraingesellschaften geriete, die ja sonst fast überall rings um Dresden herum alles belegt haben und auf diese Weise schon zur Verteuerung des Grund und Bodens wesentlich beitragen. Ich möchte also bitten, daß darüber eine kurze Auskunft gegeben und auch in dieser Richtung verfahren wird. Die Stammstrecke wurde seinerzeit am 21. Januar 1911 in Betrieb genommen, wie es heißt; freilich steht da die Vorgeschichte nicht. Die Strecke war schon im Oktober fertig, aber die Sache ging nicht, und darum vergingen noch einige Monate, ehe der Zeitpunkt herankam, wo man wirklich fahren konnte. Hoffentlich wird es diesmal nicht der Fall sein!

Dann möchte ich noch eine Bemerkung zu dem machen, was auf S. 22 gesagt ist, zu dem kritischen Punkte, der bei solchen kleinen Bahnen angenommen wird, namentlich wenn sie in Konkurrenz zu Staatseisenbahnen treten. Man kann wohl im allgemeinen dem zustimmen, wenn ich auch hier das anerkenne, was der Herr Abg. Dr. Böhme ausgeführt hat. Namentlich wird das wohl nicht gelten für die Strecke Pillnitz-Copitz-Pirna, weil eben auf dieser Seite über-

haupt keine Verbindung vorhanden ist; andererseits kann man vielleicht auch den kritischen Punkt von Pirna aus nehmen. Auf diese Weise würde jedenfalls diese Gegend doch zu ihrem Rechte kommen. Ich glaube aber auch, es sind in der Nähe von Dresden kritische Punkte vorhanden, zu denen überhaupt noch keine elektrische Bahn führt; den einen erwähnte ich schon vorhin: Bordorf, und ein anderer ist vielleicht nach Kesselsdorf zu über Obergorbitz-Niedergorbitz. Auch die Einwohner dieser Gegend sind bestrebt, eine gute Verbindung zu erhalten. Ich würde also die Königl. Staatsregierung bitten, diese Bestrebungen zu unterstützen, und zwar deshalb, weil dadurch eine gute Bodenpolitik gefördert wird und weil es dann möglich ist, draußen auf dem Lande eine billigere Wohnung zu bekommen, als das jetzt für so viele in der Stadt möglich ist. Denn die Verhältnisse werden gerade in der jetzigen Zeit in Dresden immer kritischer.

(Bravo!)

Präsident: Das Wort hat der Herr Abg. Drescher.

Abg. **Drescher:** Meine Herren! Die heutigen Debatten über das vorliegende Dekret Nr. 44 haben eine große Menge Wünsche gezeitigt, welche der Königl. Staatsregierung zur Berücksichtigung empfohlen werden. Wir wünschen deshalb, daß die Mehrzahl dieser Wünsche in Erfüllung geht. (D) Mit Freuden müssen wir begrüßen, daß endlich einmal mit dem Umbau des Bahnhofes Glauchau begonnen worden ist. Die Summe ist eine sehr hohe zu nennen. Denn das Dekret zeigt eine Ausgabe von 5560000 M. und eine einmalige Rate für die Finanzperiode 1912/13 von 400000 M. Die Schüttungsarbeiten des Rangierbahnhofes erfordern einen Kostenaufwand von 1135000 M. und die Herstellung der Brücken und Durchlässe 907000 M. Es wird sich jedoch noch Gelegenheit finden, sich in der Finanzdeputation B über dieses großzügige Projekt weiter zu unterhalten, und dort wird man auch zu entscheiden haben, wie der Bau des Bahnhofes vorzunehmen ist. Ich möchte doch noch hinzufügen, daß die Wünsche der verschiedenen anliegenden Ortschaften trotzdem nicht in Erfüllung gehen. Die anliegenden Gemeinden Niederlungwitz, Lobsdorf, Krumbach und Ebersbach haben schon seit nahezu zehn Jahren um eine Güterablad- und Personenhaltestelle petitioniert. Ich möchte deshalb hier an dieser Stelle dem Wunsche Ausdruck geben, daß bei der Anlegung dieses Rangiergleis-