

(Abg. Dr. Gärdt.)

- (A) man namentlich bei der unbemittelten Bevölkerung annehmen, daß die Betroffenen entweder selbst frankenversicherungspflichtig sind oder durch Krankenversicherung Familienhilfe haben. Dafür könnte man unter Umständen daran denken, die Versicherung auch auf die Ereignisse höherer Gewalt auszudehnen; denn die Grenzen zwischen der allgemeinen Gefährlichkeit des Betriebes und der höheren Gewalt sind außerordentlich flüchtig, und es bedarf in den meisten Fällen eines langen Prozesses, um festzustellen, ob höhere Gewalt vorliegt oder nicht. Das Verfahren, das ich Ihnen jetzt vorschlage, hat den Vorzug sehr großer Einfachheit, indem nämlich im allgemeinen alle Streitfälle verschwinden, die sonst erfahrungsgemäß bei derartigen Unfällen aufzutreten pflegen.

Ich nehme nun an, daß die Regierung im Besitze des Materials ist, um uns zu sagen, welchen Prozentsatz und welche Höhe die Unglücksfälle bisher bei den staatlichen Kraftwagenlinien ausgemacht haben. Ich glaube, daß dieser Prozentsatz ein außerordentlich geringer ist. Ob nun die Regierung gewillt ist, die etwaigen Entschädigungen rückversichern bei irgendwelcher Gesellschaft oder auf eigenes Risiko zu betreiben, darüber kann man zunächst verschiedener Ansicht sein. Wir hätten da die Ansicht der Regierung abzuwarten. Meiner persönlichen Ansicht nach wird die Rentabilität der staatlichen Kraftwagenlinien dadurch gar nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Ich würde Ihnen eine Zahl nennen, die ich dafür als angemessene Prämie halte, wenn ich nicht fürchtete, vielleicht doch noch über das Maß hinauszugreifen und dann den etwa zur Konkurrenz herbeigezogenen Unfallversicherungsgesellschaften gewissermaßen einen Anhalt zu geben, wie man sich die Sache hier denkt.

- (B) Meine Damen und Herren! Die Kosten werden also nicht allzu hoch sein. Aber ich glaube, diese Kosten müssen auf jeden Fall getragen werden. Wir können die Leute, die vertrauensvoll den Kraftwagenlinien sich anvertrauen, nicht darauf verweisen, daß sie z. B. etwa den Chauffeur, der in Prischwitz den Unfall verschuldet hat, selbst haftpflichtig machen. Damit würde den Leuten natürlich wenig gedient sein. Ebenso wenig halte ich es für tragbar, daß man von oben herab den Leuten sagt: Wir wollen euch gnadenhalber soundso viel geben; wenn ihr damit nicht zufrieden seid, bekommt ihr gar nichts. Das ist nicht die Einstellung, die ein derartiges Unternehmen der Öffentlichkeit gegenüber einnehmen darf.

Meine Damen und Herren! Ich bitte Sie namens meiner Fraktion, diesem Antrage zuzustimmen. Er würde ja zunächst das Haus auch nicht sehr verpflichten. Ich bitte aber auf jeden Fall, ihn nicht etwa so kurzerhand entsprechend den Ergebnissen in den Ausschußverhandlungen abzulehnen, sondern dann schließlich an den Ausschuß zurückzuverweisen.

Ich glaube, es würde im Lande nicht verstanden werden, wenn Sie sich diesen Wünschen entzögen.

Abgeordnete Frau Dr. Hertwig-Bünger: Meine Herren und Damen! Ehe das Kap. 8 verabschiedet wird, halten wir es doch für angebracht, noch ein Wort der Kritik in bezug auf die staatlichen Straßenbahnen zu sagen. Die Öffentlichkeit ist nämlich bei weitem nicht mit allen Einrichtungen so zufrieden, wie die Regierung vielleicht glaubt. So herrschen z. B. auf der staatlichen Linie Mitten-Rößschenbroda-Zitzschewig noch Zustände, die wir als Krähwinkel bezeichnen möchten. (Sehr richtig! v. d. Vsch. Bp.) Ich möchte sie einmal kurz schildern. Obwohl die Straße in gerader Linie von

Mitten nach den Rößschenbroda weiterführt, ist doch das Publikum genötigt, in Mitten umzusteigen, weil der Staat seinerzeit die staatliche Linie als Schmalspurbahn angelegt hat. Diese Angelegenheit hat den Landtag in früheren Jahren wiederholt beschäftigt. Als über die Fortsetzung der elektrischen Straßenbahn von Rößschenbroda nach Zitzschewig beraten wurde, — es war 1910 — da hat mein Fraktionskollege Herr Dr. Niethammer sich scharf dagegen gewendet, daß man die Bahn weiter als Schmalspurbahn führen wollte. Er hat u. a. ausgeführt:

Ich glaube, daß wir doch darauf zukommen werden, anzuerkennen, daß es ein Fehler, ein prinzipieller Fehler war, damals diese Bahn nach Rößschenbroda nicht in derselben Spurweite zu bauen, wie die Dresdner Straßenbahnen angelegt sind. Ich glaube weiter, daß wir daraus die Konsequenz ziehen müssen, daß wir gleich diese Spurweite von Dresden auf die schon fertiggebaute Bahnstrecke übertragen und in dieser Spurweite die Bahn weiterführen müssen.

Er hat leider damals für seine Ansicht keine Mehrheit gefunden. (Abg. Wirth: Bitte sehr!) Es freut mich, von Herrn Kollegen Wirth zu hören, daß er diese Ansicht teilte, aber es ist immerhin keine Mehrheit vorhanden gewesen, die Mehrheit hat sich damals für die Schmalspurbahn ausgesprochen. Nun ist monatelang auf dieser Straße gebaut und ausgebessert worden. Da wäre Gelegenheit gewesen, den damals begangenen Fehler gutzumachen, die Bahn der Dresdner Straßenbahn anzugleichen und auf diese Weise das lästige Umsteigen in Mitten zu beseitigen. Es ist nichts dergleichen geschehen. Man plant im Gegenteil, die Bahn bis Meißen als Schmalspurbahn weiterzuführen. (Hört! hört!) Wir hoffen, daß die Regierung, ehe sie diesen Plan verwirklicht, nochmals ernste Erwägungen anstellen wird. So sehr es zu begrüßen ist, daß die Bahn bis Meißen weitergeführt werden soll, so möchte dabei doch der früher begangene Fehler nicht noch verschlimmert werden.

Jetzt ist jedenfalls für die Bevölkerung mancherlei Anlaß zu berechtigten Klagen. Das System der Schmalspurbahn bringt es mit sich, daß die Wagen, besonders die Anhängewagen, bei schneller Fahrt stark schaukeln. Im Volksmund heißt die Bahn schon die Schaukelbahn. Weiter herrscht zu bestimmten Tageszeiten eine starke Überfüllung. Trotzdem ist es in der letzten Zeit öfter vorgekommen, daß der Triebwagen allein gefahren ist, ohne Anhängewagen, wodurch der Betrieb gefährdet wird. Auch das Warten in Mitten bei Wind und Wetter ist für die Bevölkerung höchst unangenehm. Die Fahrpläne der staatlichen und städtischen Straßenbahnen sind nämlich nicht so einander angeglichen, daß man ohne Aufenthalt weiterfahren könnte. Häufig kommt es vor, daß die eine Bahn gerade stolz davonfährt, wenn die andere ankommt. Das hat besonders die Linie 17 an sich, während die Wagenführer innerhalb der Stadt doch ein viel größeres Entgegenkommen zeigen und auf nach-eilende Fahrgäste noch warten. Es wird Sache des Staatskommissars sein, darauf hinzuwirken, daß die Fahrpläne der beiden Bahnen besser angeglichen werden. Auch wäre es erwünscht, daß auf der staatlichen Linie möglichst der 10-Minutenverkehr eingeführt wird. Jedenfalls möchten wir der Regierung empfehlen, doch diese Zustände, die für die industriereiche Stadt Radebeul und die anliegenden Ortschaften schwere Mißstände bedeuten, einmal eingehend zu prüfen und zu überlegen, in welcher Weise sie beseitigt werden könnten.

Den Einstellungen im Kap. 8 stimmen wir zu.