

nicht entbehrt werden können. Es erscheine aber gerechtfertigt, daß der Staat nicht immer nur unrentable Unternehmungen unterstütze, sondern daß er sich zum Ausgleich für die in solchen Fällen zu bringenden Opfer auch dort beteilige, wo die Ertragsaussichten günstiger sind. Es könne zurzeit noch nicht entschieden werden, ob es zweckmäßig sei, die Art der Beteiligung des Staates an einem Kleinbahnunternehmen immer nur von Fall zu Fall zu regeln, oder ob das Bedürfnis hervortreten werde, etwa nach Art der in Belgien mit großem Erfolge ins Leben gerufenen halbamtlichen „Société Nationale des chemins de fer vicinaux“ eine feste Vereinigung zur Förderung des Kleinbahnwesens zu schaffen.

In der Zeit zwischen dem Erscheinen dieser Denkschrift und dem Ausbruch des Krieges sind in Sachsen verschiedene Projekte von Straßenbahnähnlichen Überlandbahnen erörtert und bearbeitet worden. Es hat sich dabei von neuem die Erfahrung bestätigt, daß das Privatkapital sich nur gewinnversprechenden Unternehmungen zuwendet, während der Bau von Meliorationsbahnen den öffentlichen Körperschaften überlassen bleibt. Damit wird aber ein Ausgleich zwischen den Überschüssen guter und den Zuschüssen schlechter Linien, der doch allein die Grundlage für eine gedeihliche Entwicklung der Kleinbahnen bildet, unmöglich gemacht. Die Regierung ist deshalb mehr und mehr zu der Überzeugung gelangt, daß an die Stelle der bisherigen Politik des Zusehens und Zuwartens ein tätiges Eingreifen des Staates treten muß, nicht in der Weise, daß der Staat selbst und allein den Bau von Kleinbahnen in die Hand nimmt, sondern in dem Sinne, daß die vorhandenen wirtschaftlichen Kräfte zur Lösung der Aufgabe zusammengefaßt werden. Hierfür bilden die belgischen Verhältnisse in der Tat ein ausgezeichnetes Vorbild, für dessen zweckentsprechende Nachbildung in Sachsen allerdings erst besondere gesetzliche Bestimmungen notwendig sein würden. Diese könnten gleichzeitig mit der sonstigen gesetzlichen Regelung des Kleinbahnwesens getroffen werden, auf die die Regierung nach Eintritt friedlicher Verhältnisse alsbald zurückzukommen gedenkt.

Hierüber sind zwar bereits nähere Erörterungen angestellt worden, doch sind diese noch nicht so weit gediehen, um eine bestimmte Lösung als die allein mögliche und zweckmäßige bezeichnen zu können. Die Deputation wird indes aus der vorstehenden Darlegung ersehen, daß sich die Regierung mit der Angelegenheit bereits ernstlich befaßt hat und daß sie gewillt ist, die unter Punkt b 6 des vorliegenden Antrages behandelte Frage einer angemessenen Regelung zuzuführen, sobald es die Verhältnisse gestatten werden.

Zu Punkt c des Protokolls (I 1 c des Antrags Nr. 35).

Die Frage des Durchgangsverkehrs ist in einem Artikel der Nummer 266 der Leipziger Zeitung vom 15. November 1913 ausführlich besprochen worden, dessen Inhalt das Finanzministerium im allgemeinen durchaus billigen kann. Ein Abdruck des Artikels, in dem die hauptsächlich in Betracht kommenden Stellen rot angestrichen sind, liegt bei. Die wichtigsten der dort dargelegten Gesichtspunkte sind, soweit sie für den vorliegenden Antrag in Betracht kommen, nachstehend zusammengestellt.

Die sächsische Regierung hat — vergl. den bezeichneten Artikel auf der zweiten Seite 3. Spalte, sowie die Landt.-Mitteilungen der II. Kammer vom 27. November 1913 S. 182 unter D und vom 8. Mai 1914 S. 3108 unter B — wiederholt den Standpunkt kundgegeben, daß selbstverständlich zwischen den ver-