

Landtagsverhandlungen.

I. Kammer.

43. Sitzung vom 24. Mai 1917.

Präsident Obermarschall Dr. Graf Biphum v. Eckardt, Erzelenz, eröffnet die Sitzung um 12 Uhr 25 Min. nachmittags.

Am Regierungstische: Se. Erzelenz Staatsminister v. Seydewitz, sowie die Regierungskommissare Ministerialdirektor Wirkl. Geh. Rat Dr. Schroeder, Erzelenz. Geh. Räte Dr. Koch und Dr. Hebrich, Geh. Regierungsräte Graube und Frhr. v. Weid.

Es erfolgt zunächst der Vortrag zweier Ständischer Schriften, und zwar erstens auf das Königl. Dekret Nr. 39, den Entwurf eines Gesetzes über die anderweite Hinauschiebung der Neuwahlen für die Zweite Kammer der Ständeversammlung betreffend, durch Se. Erzelenz den Wirkl. Geh. Rat Dr. Koch, und zweitens auf das Königl. Dekret Nr. 40, die Wahlen stellvertretender ständischer Mitglieder des Verwaltungsausschusses für die Gebäudeversicherung der Landes-Brandversicherungskasse betreffend, durch Sekretär Oberbürgermeister Dr. Kaubler-Baupen.

Die Kammer genehmigt einstimmig beide Ständische Schriften und tritt hierauf in die Tagesordnung ein.

Den Vortrag aus der Registrande übernimmt Oberbürgermeister Dr. Kaubler-Baupen.

Punkt 2 der Tagesordnung: Antrag zum mündlichen Berichte der ersten Deputation über das Königl. Dekret Nr. 45, betreffend den Entwurf eines Gesetzes über eine Abänderung des Gesetzes über die Landesfulturtenantenbank vom 30. Juni 1914, und eine hierzu eingegangene Petition. (Drucksache Nr. 270.) (Vgl. Landtagsbeilage Nr. 72 S. 380.)

Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. Ny-Weissen:

Der vorgelegte Gesetzentwurf sei durch den Krieg veranlaßt. Er solle auch weiterhin dazu beitragen, den heimkehrenden Kriegern, vor allem den Kriegsteilnehmern eine neue Heimat zu schaffen. Dieses Ziel des Gesetzentwurfes sei geeignet, ihm von vornherein Sympathien zu erwerben. Aber die Wohlthaten des Entwurfes sollten nicht bloß den Kriegsteilnehmern, sondern allen, die Kleinwohnungen schaffen oder bewohnen wollten, zugute kommen. Der Gesetzentwurf erfolge äußerlich in vier Teile, die zwar alle den Bau von Kleinwohnungen erleichtern wollten, die aber nur in der letzten Zusammenhänge miteinander ständen. Er werde sich sofort zu I, 1 des Gesetzes. Die große Neuerung, die das Gesetz über die Landesfulturtenantenbank vom 30. Juni 1914 gebracht habe, bestehe darin, daß Landesfulturtenanten auch zur Ausföhrung von Kleinwohnungsbauten für die minderbemittelte Bevölkerung ausgenommen werden könnten. Die Darlehen, die zu diesem Zwecke aus der Fulturtenantenbank gewährt werden könnten, dürften, wenn Gemeinden für Eigenerwerb Kleinwohnungen erbauten, 45 Proz. der Kosten für das zu diesem Zwecke zu erwerbende Baugelände und für die Bauausföhrung, und wenn die Gemeinden Dritten die Mittel zu solchen Zwecken verschaffen wollten, 35 Proz. der Kosten für Grunderwerb und Bauausföhrung nicht überschreiten. Diese Prozentsätze bezeichneten freilich nicht die Gesamtbelastung, denn es dürften den Renten Lasten im Werte der Hälfte des Grundstückes vorangehen. Es seien nun Zweifel darüber aufgetaucht, was unter Baugelände und Grunderwerb zu verstehen sei. Sollte darunter nur das wirklich gebaute Stück mit Hof, mit dem zur Straße abzutretenden Gelände und dem üblichen Hausgarten verstanden werden, oder solle der Garten auch dann zur Kostenberechnung mit in Betracht gezogen werden können, wenn er eine Größe habe, die über das übliche Maß des Hausgartens hinausgehe? Diese Frage sei bei der Schaffung von Kriegsteilnehmern besonders wichtig geworden, denn nach den Bestimmungen des Ministeriums des Innern zur Durchführung des Gesetzes, die Anweisung von Kriegsteilnehmern betreffend, vom 9. November 1916 sollten für Kriegsteilnehmer einmal Wohnheimstätten mit einem Kapital in der Regel von mindestens 8 Ak und Wirtschaftshausstätten mit Kapital in der Regel von 1/2 Ak geschaffen werden. Könnte man auch bei dem ersten die ausgeworfene Frage noch bejahen, so dürfte das doch bei den Wirtschaftshausstätten bedenklich sein. Diese Zweifel wolle der Entwurf durch Einföhrung des in Dekret I, 1 enthaltenen Satzes in § 22 des Landesfulturtenantengesetzes beheben. Dieser § 22 Absatz 2 würde dann lauten: „Die Darlehen dürfen in dem Falle unter a des vorhergehenden Absatzes 45 Proz. der Kosten für das zu diesem Zwecke zu erwerbende Baugelände und für die Bauausföhrung, in den Fällen unter b dagegen 35 Proz. der Kosten für Grunderwerb und Bauausföhrung nicht überschreiten. Den Kosten für das Baugelände oder den Grunderwerb können die Kosten für ein damit in wirtschaftlichem Zusammenhange stehendes Kapital hinzugegerechnet werden, insofern die Kosten dafür in angemessenem Verhältnisse zu den Gesamtkosten stehen.“ Einer besonderen Begründung bedürfte nach der angeführten Lebenslage: „Insofern die Kosten dafür in angemessenem Verhältnisse zu den Gesamtkosten stehen.“ An sich könne ja ein Wohnhaus durch Hinzufögung von Kapital nicht entwertet werden, und wäre das Kapital noch so wertvoll. Der Zusatz sei aber für den Fall nötig, daß das Kapital zu hohem Preise erworben worden sei, vielleicht, weil es in der Nähe einer Großstadt liege und bis zum Ankaufe als Baugrund betrachtet und bewertet worden sei. Werde es nun einer Heimstätte zugewiesen, so werde es plötzlich aus Baugrund landwirtschaftlich zu benutzende Fläche, deren Wert sich lediglich nach dem landwirtschaftlichen Ertrage bemesse. Die Belastung aber, die zu der die Landesfulturtenantenbank gehe, richte sich nicht nach diesem Werte, sondern nach den Erwerbskosten, und deshalb sei es sehr angebracht zu bestimmen, daß das Kapital bei Gewährung des Rentenkapitales nur insoweit in Betracht gezogen werde, als die dafür aufgewandten Kosten in angemessenem Verhältnisse zu den Gesamtkosten ständen. Ein Mitglied der Deputation habe Bedenken gegen die Größe der Wirtschaftshausstätten gehabt, die nach den schon erwähnten Bestimmungen des Ministeriums des Innern mindestens 1/2 Ak, nach der Begründung des Entwurfes 1/2 bis höchstens 1 Ak groß sein sollten. Das Deputationsmitglied glaube, daß Heimstätten in dieser Größe auf dem platten Lande kaum zu beschaffen und von dem Kriegsteilnehmern und seiner Familie kaum zu bewirtschaften sein dürften. Die Deputation wolle diese Bedenken nicht unterdrücken, glaube aber daraus keinen Grund gegen die Genehmigung der

Bestimmungen des Gesetzentwurfes herleiten zu können. Die Praxis werde ja wohl auch hier bald ergeben, wie die Heimstätten am besten in ihrer Größe zu bemessen seien. Die Deputation finde die in I, 1 des Entwurfes enthaltene Darstellung angebracht und empfehle deren Annahme.

Werde demgemäß beschlossen, so müsse man auch die unter I, 2 vorgelegene Abänderung annehmen, die sich aus der ersten ergebe. Unter I, 3 wird als neuer Absatz 6 folgender Zusatz zu § 22 empfohlen: „Auf Antrag ist auf den Ausfall, der durch den Unterschiedsbetrag zwischen Kennwert und Kurswert der Landesfulturtenantenscheine und gegebenenfalls durch den in § 3 Absatz 4 erwähnten Abzug entfällt, bei Berechnung des als Darlehen zu gewährenden Kapitalbetrags unter Zugrundelegung des jeweiligen Tageskurses auch dann Rücksicht zu nehmen, wenn dadurch die in Absatz 2 festgesetzte Belastungsgrenze überschritten wird. In letzterem der Fall, so bleibt ein höherer Kursunterschiedsbetrag als 10 Proz. unberücksichtigt. Das Darlehen darf unter Berücksichtigung des Kursunterschiedsbetrags zusätzlich der sonstigen Lasten niemals den Gesamtbetrag der in Absatz 2 bezeichneten Kosten überschreiten.“

Dabei lämen folgende Bestimmungen in Betracht: Die Belastungsgrenze eines Grundstücks sei für die Landesfulturtenantenbank nach § 22 Absatz 2 95 Proz. beziehentlich 85 Proz. der Grundstücksgewinnkosten. Nach § 3 Absatz 5 sei, wenn die Beteiligten nichts anderes beantragten, bei Berechnung des Kapitalbetrages auf den Kursverlust Rücksicht zu nehmen, der bei dem Verlaufe der Landesfulturtenantenscheine entstehe. Der neue Absatz 6 bestimme nun, daß auf diesen Kursverlust Rücksicht dann auf Antrag der Beteiligten Rücksicht zu nehmen sei, wenn die Belastungsgrenze des Grundstücks damit überschritten werde. Diese Bestimmung werde im 2. Absatz dahin eingeschränkt, daß der Kursverlust nur insoweit die Belastungsgrenze überschreiten dürfe, als er nicht mehr als 10 Proz. betrage. Betrage er über 10 Proz., so dürfe der Mehrbetrag über die Belastungsgrenze nicht hinausgehen: Der 3. Absatz füge dem noch die Bestimmung hinzu, daß das Darlehen unter Berücksichtigung des Kursverlustes und der sonstigen Lasten niemals den Gesamtbetrag der in § 22 Absatz 2 bezeichneten Kosten überschreiten dürfe, mit anderen Worten, mehr als die Gewinnkosten des Grundstücks einschließlich der Lasten dürfe keinesfalls gewährt werden. Kompliziert werde die Vorschrift noch durch eine Bestimmung von geringerer Bedeutung. Der Darlehensbetrag werde sich häufig durch Landesfulturtenantenscheine nicht ausgleichen lassen. Diefalls sei die Spitze dem Rentenschuldner in bar auszusahlen. Ständen nun die Landesfulturtenantenscheine unter dem Kennwerte, so werde auch dieser Barbetrag nach § 3 Abs. 4 des Gesetzes entsprechend gemindert. Für diese Barbeträge sollten die gleichen Bestimmungen gelten wie für die Landesfulturtenantenscheine, die unter Pari ständen. Diese Bestimmungen bedeuteten ein sehr weites Entgegenkommen. Dieses Entgegenkommen sei auch nicht auf Kriegsteilnehmer beschränkt, sondern werde allen erwiesen, die Kleinwohnungen errichteten, also auch Spekulant. Bisher habe sich zwar die Spekulation der Errichtung von Kleinwohnungen enthalten. Es sei aber nicht sicher, daß das immer der Fall sein werde. Das Entgegenkommen werde nun den Rentenschuldnern nicht auf Gefahr der Landesfulturtenantenbank oder des Staates, sondern auf Gefahr der Gemeinden erwiesen, denn die Gemeinden müßten die Darlehen für die Kleinwohnungen aufnehmen und zurückzahlen. Es werde also Sache der Gemeinden sein, sich im einzelnen Falle vorzusehen und nicht allzu weit in der Beteiligung zu gehen. Die Deputation habe jedoch nicht Anlaß nehmen können, der Bestimmung vom gesetzgeberischen Standpunkte aus entgegenzutreten, da es ja den Gemeinden freistünde, ob sie Darlehen aufnehmen wollten oder nicht, und man im allgemeinen das Vertrauen zu den Gemeinden haben könne, daß sie genügende Vorsicht walten ließen.

Zu I, 4 endlich sei noch folgendes anzuföhren: Nach § 4 Absatz 1 des Gesetzes sei das Rentenkapital in der Regel mit mindestens 1/2 Proz. jährlich zu tilgen. Es sei in dieser Kammer schon bei Beratung des Antrags Dr. Zentert (nl.) und Gen., die Errichtung von Kriegsteilnehmern betreffend, darauf hingewiesen worden, daß die Beträge, die der Rentenschuldner alljährlich abzuführen habe, recht hohe seien und daß infolgedessen der Kleinfrieder nicht gerade billig wohnen werde. Ständen - j. B. die Landesfulturtenantenscheine 93 Proz. - das sei doch ungefähr der jetzige Kurswert - zu betragen die jährlichen Zinsen 4,30 Proz. statt 4 Proz., die Tilgung mindestens 1,43 statt 1 1/2 Proz., der Verwaltungskostenbeitrag 0,11 statt 0,1 und der Beitrag, den die Gemeinde als Zuschlag für ihr Risiko und für ihre Verwaltungskosten erheben dürfe, 0,27 Proz. statt 0,25 Proz., und der Kleinwohnungsanwobner habe daher im ganzen jährlich 6,11 Proz. des aufgenommenen Kapitals abzutragen. Um den Druck dieser Last zu mildern, solle der Tilgungssatz auf 1/2 Proz. und, wenn das Grundstück nur bis zu 3/4 seines Wertes begeben sei, sogar bis zu 1/3 Proz. der ursprünglichen Darlehenssumme ermäßigt werden können. Auch solle die Landesfulturtenantenbank ermächtigt sein, im einzelnen Ausnahmefalle, wenn dies nach Lage der Verhältnisse besonders beantragt erseheine, auf Antrag den Tilgungsbeginn um ein bis drei Jahre hinauszuschieben. Daß sich dadurch der Rentenlauf um die gleiche Zeit verlängere, sei selbstverständlich, komme aber im letzten Satze des Entwurfes noch besonders zum Ausdruck. Auch diese Bestimmung bedeute ein überaus weitgehendes Entgegenkommen, und die Beteiligten, insbesondere die Gemeinden würden sich den Einzelfall genau anzusehen haben und auf diese verminderte Tilgung insbesondere dann nicht eingehen können, wenn die Lage des Grundstücks nicht ein Steigen des Grundwertes, sondern ein Fallen dieses Wertes erwarten lasse. Da indessen seit Jahrhunderten im allgemeinen der Grundstückswert immer gestiegen, dagegen der Geldwert immer gefallen sei - periodenweise Ausnahmen bestritten die Regel -, so werde doch vielfach durch diese Bestimmung die Schaffung von Kleinwohnungen gefördert werden, und es sei deshalb auch ihre Annahme zu empfehlen.

Die Deputation schlage hiernach allenfalls den vor, I. Abschnitt I unverändert nach der Vorlage anzunehmen.

Die Kammer genehmigt diesen Antrag einstimmig.

Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. Ny-Weissen:

Nach II solle dem § 23 des Gesetzes ein Absatz 4 angefügt werden, der die Landesfulturtenantenbank ermächtigt, in den Fällen des § 22 Absatz 1 unter b, d. h. wenn die Gemeinden nicht selbst Kleinwohnungsbauten herstellen, sondern Dritten das Geld dazu verschaffen wollten, schon vor der Fertigstellung des Baues und vor der Vornahme der erforderlichen Eintragungen im Grundbuche Vorschüsse auf das Rentenkapital zu gewähren. Die Vorschüsse seien, wie die Landesfulturtenantenscheine, zu verzinsen. Mit den Zinsen sei der Verwaltungskostenbeitrag zu entrichten. Gegen diese Bestimmungen lägen keine Bedenken vor, da die Gemeinden das Fortschreiten der Arbeiten beschleunigen und die Rückzahlung der Vorschüsse gewährleisten müßten. Eine vorsichtige Gemeindeverwaltung werde sich natürlich ihrerseits wieder Sicherstellung verschaffen müssen. Häufig werde das durch Eintragung einer Sicherheitshypothek geschehen müssen, und dadurch würden bedauerlicherweise dem Rentenschuldner wieder besondere Unkosten erwachsen, die jedoch erst zu vermeiden sein würden. Die Bestimmung müsse aber im Zusammenhang mit § 16 des Gesetzes betrachtet werden. Nach

§ 16 seien solche Vorschüsse bereits bisher möglich für alle Zwecke, für welche die Landesfulturtenantenbank überhaupt Rentenkapitale gewähre, mit alleiniger Ausnahme der Kleinwohnungsbauten für die minderbemittelte Bevölkerung. Durch die vorgelegte Bestimmung des Entwurfes könnten nun auch auf die Kleinwohnungsbauten Vorschüsse gewährt werden, aber nur dann, wenn sie nicht von Gemeinden ausgeführt würden. Das sehe aus, als ob die Gemeinden davon abgehalten werden sollten, Kleinwohnungsbauten zu errichten, und dazu dürfte doch wohl kein Grund vorliegen. Die Staatsregierung, die hierzu gehört worden sei, habe darauf hingewiesen, sie habe die Regel befolgt, daß die Landesfulturtenantenbank nur in solchen Fällen Vorschüsse leisten solle, wo ihr mehrere Verpflichtete gegenüberstünden. Wenn indessen die Deputation Gewicht darauf lege, daß auch den Gemeinden Vorschüsse gewährt werden sollten, so würde sie auch damit einverstanden sein, da ihr ja die Gemeinden genügend sicher seien. Die Deputation lege darauf Gewicht und beantrage deswegen:

in Abschnitt II die Worte: „in den Fällen des § 22 Abs. 1 unter b“ zu streichen und mit dieser Abänderung im übrigen Abschnitt II unverändert nach der Vorlage anzunehmen.

Die Kammer nimmt diesen Antrag einstimmig an.

Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. Ny-Weissen:

Während die Landesfulturtenantenbank jetzt Rentenkapitale nur veranschlagen könne, wenn ihr Rentenkapitale abgefordert würden, solle sie nach III des Entwurfes in einem neuen § 27 unter Ziffer 1 ermächtigt werden, Landesfulturtenantenscheine unterwertet des Eingangs von Darlehensgeldern zum Zwecke der Förderung des Baues von Kleinwohnungen bis zur Höhe des schätzungsweise auf den Zeitraum eines Jahres erforderlichen Betrages auszufertigen und zu verkaufen. Es solle hierdurch der Verwaltung der Landesfulturtenantenbank die Möglichkeit gegeben sein, günstige Konjunkturalen auszunutzen, nämlich bei einem hohen Kursstande ihrer Scheine solche im voraus zu verkaufen. Hierbei könne natürlich auch der Fall eintreten, daß die Scheine entgegen der Ansicht der Landesfulturtenantenbank nach dem Verlaufe nicht fallen, sondern weiter steigen und daß später noch günstigere Kursstände zu erreichen sein würden. Hierdurch könnte die Verwaltung die Gefahr laufen, daß die Rentenkapitalempfänger, wenn sie die Scheine selbst günstiger verwerten könnten, nicht den Barbetrag verlangten, sondern die Scheine selbst beanspruchten, wozu sie berechtigt seien, und daß dann die Verwaltung auf dem Barbetrage sitzen bleibe, also einen Kursverlust zu tragen habe. Die Staatsregierung halte diese Gefahr nicht für vorliegend. Zunächst seien die Kurschwankungen bei der Wandelbarkeit der Scheine keine großen und vor allem keine plötzlichen. In die Veräußerung nur bis zur Höhe des schätzungsweise auf ein Jahr zu erwartenden Bedarfs erfolgen dürfe, so seien die Beträge nicht allzu hoch, und endlich sei das Streben der Rentenschuldner, das Kapital in bar und nicht in Scheinen zu erhalten, ein so allgemeines und lebhaftes, daß der Bank ihrer Ansicht nach die Barbeträge auch dann abgefordert würden, wenn inzwischen der Kurswert des Schemas noch gestiegen sei. Auch die Deputation glaube die anfänglichen Bedenken gegen diese Bestimmung um so mehr zurückstellen zu können, als durch diese Vorschrift die Bank freier und beweglicher in der Verfügung ihrer Gelder werde und den Darlehensnehmern rascher zu Hilfe kommen könne.

In der Ständischen Schrift Nr. 45 des gegenwärtigen Landtags sei die Staatsregierung ersucht worden, die Gemeinden und Bezirksverbände auch fernerhin anzuhalten, Kleinwohnungsbauten unter Beihilfe von Staatsmitteln zu fördern, und soweit es sich um die Verbesserung alter Wohnungen bez. den Umbau solcher für Kleinwohnungen handle und hierbei Maßregeln zur Kreditbeschaffung für den bedehenden Hausbesitz in Frage kämen, geeignete Maßnahmen zu treffen. Dem wurde die Staatsregierung dadurch nachzukommen, daß nach ihrem Vorschlage in dem neuen § 27 Ziffer 2 die Landesfulturtenantenbank ermächtigt werde, sich an Kreditorganisationen des öffentlichen Rechtes, die gleichfalls den Kleinwohnungsbaue für die minderbemittelte Bevölkerung zu fördern suchten, in Gemeinschaft mit Gemeinden oder Gemeindeverbänden des Landes zu beteiligen. Voraussetzung hierfür solle sein, daß die Ministerien des Innern und der Finanzen ihre Zustimmung hierzu gäben. Unter dieser Voraussetzung solle auch der nach § 2 Satz 2 des Gesetzes von diesen Ministerien für den Kleinwohnungsbaue festgesetzte Höchstbetrag überschritten werden dürfen. Weiter müsse auch ausreichende Sicherheit sowie angemessene Verzinsung und Tilgung gewährleistet sein, und endlich sei von einer solchen Verwendung der Mittel der Bank dem darauffolgenden ordentlichen Landtage Kenntnis davon zu geben. Materiell gingen der Deputation gegen diese Bestimmung keine Bedenken bei. Im Gegenteil sei zu wünschen, daß die Staatsregierung recht reichlich von der gegebenen Ermächtigung Gebrauch mache und sich möglichst entgegenkommend, beweglich und der guten Sache förderlich erweise. Formell sei zu erwähnen, daß die Worte: „Über den nach § 2 Satz 2 festgesetzten Höchstbetrag hinaus“ überflüssig seien. Die Deputation schlage daher vor, diese Worte überhaupt zu streichen, und die Staatsregierung habe dem nicht widersprochen. Es würde demnach beantragt:

in Abschnitt III Ziffer 2 die Worte: „über den nach § 2 Satz 2 festgesetzten Höchstbetrag hinaus“ zu streichen und mit dieser Abänderung im übrigen Abschnitt III unverändert nach der Vorlage anzunehmen.“

Oberbürgermeister Bläher-Dresden:

In § 27 werde eine Frage behandelt, die nach vieler Meinung in der 3. it nach dem Frieden eine ganz besondere Bedeutung erlangen werde. Das sei die Frage der Förderung des Kleinwohnungsbaues. Er begrüsse es außerordentlich, daß sich das Königl. Dekret auf den Standpunkt stelle, den auch die Städte immer vertreten hätten, daß nämlich die Entwicklung auf dem Kleinwohnungsmarkte sich zwar noch nicht über ihn lasse, daß es aber notwendig sei, sich auf einen stark n Bedarf an Kleinwohnungen einzurichten, wobei man dahingestellt sein lasse, ob es sich darum handle, Gebäude neu zu errichten, Neubauten für Kleinwohnungen herzustellen oder alte größere Wohnungen in kleinere Wohnungen umzugestalten. Wahrscheinlich werde in der Praxis beides nebeneinander h rgeh n. Er sei auch vollkommen damit einverstanden, wenn das Königl. Dekret in der Begründung sage, daß man sich in dieser Erkenntnis bemähe, Organisationen für die Beschaffung der Kapitalien zur Förderung des Baues von Kleinwohnungen ins Leben zu rufen. An diesen Organisationen arbeiteten die Städte allenthalben, und es sei außerordentlich zu begrüßen, daß seitens der Staatsregierung der Versuch gemacht werde, auch die Landesfulturtenantenbank in der in § 27 vorgeschlagenen Form in den Dienst dieser Organisation zu stellen. Leider seien in § 27 eine ganze Reihe von Hindernissen aufgebaut, ehe die Landesfulturtenantenbank zu einer derartigen Förderung kommen könne, und es sei vor allen Dingen bedauerlich, daß die Hilfe beschränkt werde auf Kreditorganisationen des öffentlichen Rechtes in Gemeinschaft mit Gemeinden oder Gemeindeverbänden. Es sei auch in der Petition, die gleichzeitig mit vorliege, auf diese Einschränkung hingewiesen worden und dort der Vorschlag gemacht worden, die Worte „des öffentlichen Rechtes in

dem schon während des Krieges unterworfen werden mußte; insbesondere wurde eine andrertheilige Verteilung der Wegebaukosten von allen Seiten als unbedingt notwendig bezeichnet. In Ergänzung der schließlichen Erklärung gab schließlich ein Vertreter des Ministeriums des Innern die bestimmte Erklärung ab, daß es sofort nach Beendigung des Krieges für notwendige Verbesserungsarbeiten am Straßenbau ein Entwürf zu einem Wegegesetz vorzulegen, das in seinen Grundzügen den von dem Reichstag gestellten Forderungen entspricht. Der Vertreter des Finanzministeriums erklärte in gleichem Sinne die Bereitschaft dieses Ministeriums, die nötigen Wegebauten nach dem Willigkeitsabstand vorzunehmen und bei der Ausarbeitung eines neuen Wegegesetzes sich ebenfalls zu beteiligen.

Aus der Antwort der Regierung sei hier folgendes hervorgehoben:

Zu II, 1. Die Regierung hat den weiteren Ausbau des unterirdischen Eisenbahnsystems fortgesetzt im Auge behalten. Sie hat bekanntlich bereits im Jahre 1912 mittels Dekret Nr. 29 ein Programm aufgestellt, wonach 10 Linien von zusammen 150 km Länge für baubar erklärt worden sind, die einen Aufwand von rund 29 Mill. M. verursachen werden. Von diesen 10 Linien sind bereits für sieben Linien Mittel angefordert worden, und nur für drei sind bisher noch keine Eisenstellungen erfolgt. Daß sich der Bau bei den einzelnen Linien verzögert hat, liegt in der Hauptsache daran, daß bei der Beschaffung des Grund und Bodens Schwierigkeiten entstanden sind, weil die Beteiligten sich über die zu übernehmenden Opfer nicht einigen konnten. Ferner hat auch der Krieg nachteilig auf den Fortschritt gewirkt. Andererseits liegt aber in der Tat kein Anlaß vor, den Bau neuer Eisenbahnen in Sachsen besonders zu beschleunigen, da Sachsen bekanntlich von allen deutschen Bundesstaaten bereits das allerhöchste Eisenbahndichte besitzt. Auf je 100 qkm kommen in ganz Deutschland Ende des Jahres 1913 11,8 km Eisenbahnen, in Preußen 10,9, in Bayern 11,3, in Württemberg 11,2, in Baden 15,9 und in Sachsen 21,2 km. Auch den anderen europäischen Staaten steht Sachsen nicht nach. Denn in Frankreich kamen Ende 1913 auf 100 qkm 9,3, in Großbritannien und Japan 12,0, in der Schweiz 11,7, in Österreich-Ungarn 6,8 km gegen 21,2 km in Sachsen. Nur Belgien steht mit 29,9 km über Sachsen, aber auch nur einschließlich seiner zahlreichen Schmalspurbahnen. Ohne diese, also hinsichtlich der vollspurigen Bahnen steht es hinter Sachsen zurück, da Belgien davon 16,13 km, Sachsen aber 17,85 km auf 100 qkm besitzt. Ist es daher an sich erklärlich, wenn Sachsen den weiteren Ausbau seines Netzes in gemäßigtem Tempo fortsetzt, so soll doch in Aussicht gestellt werden, die für baubar erklärten Linien möglichst bald zur Ausführung zu bringen.

Zu II, 2. Dem Verlangen nach einem Zusammenschluß der sächsischen Schmalspurbahnen ist bereits durch die Herstellung zusammenhängender Schmalspurbahnnetze in weitem Umfang entsprochen worden. Nach Fertigstellung der Linie Klingenberg-Cottbus—Oberbarnsdorf wird Sachsen ein zusammenhängendes Netz von etwa 230 km Schmalspurbahnen besitzen, das in nahezu der Hälfte der Gesamtlänge aller sächsischen Schmalspurbahnen besteht.

Es soll nicht in Abrede gestellt werden, daß auf diesem Wege noch einiges weit geschieden können. Auch wird keineswegs in Abrede gestellt, daß die Ausnutzung der schmalspurigen Betriebsmittel eine besondere wird, sobald sie auf einem größeren zusammenhängenden Netze verkehren. Selbstverständlich kann aber nicht in Frage kommen, sämtliche Schmalspurbahnen Sachsens, die als Stichbahnen ausgeführt worden sind, durch besondere Bahnhöfen untereinander zu verbinden, zumal viele dieser Stichbahnen in den engen Abständen des Berges geführt sind. Vielmehr wird sich in jedem einzelnen Falle, in dem ein derartiger Bahnzusammenschluß gewünscht wird, eine eingehende Untersuchung des Bedürfnisses, der Wirtschaftlichkeit usw. notwendig machen. Die Staatsregierung ist bereit, weitere Untersuchungen dieser Art auch für andere Linien anzustellen.

Zu II, 3. Da mit dem stetigen Fortschritt im Ausbau des sächsischen Eisenbahnsystems dieses nach und nach immer engermaschiger wird, werden auch die Wünsche der sächsischen Bezirksräte nach einer besseren Verbindung mit den Orten ihrer Bezirke nach und nach erfüllt werden.

Zu II, 4. Die Staatsbahnverwaltung hat fortgesetzt das Bestreben, die Schnellzuglinien als Durchgangsstrecken zu verbessern. In dieser Beziehung kann auf den viergleisigen Ausbau von mehreren Schnellzuglinien in der Nähe großer Verkehrscentren (Dresden, Leipzig, Chemnitz) hingewiesen werden, der dazu dient, den Fernverkehr, insbesondere Schnellzugverkehr von dem Vorortverkehr unabhängig zu machen. Auch der Umbau zahlreicher Bahnhöfe an den Hauptlinien dient mit dazu, den Schnellzugverkehr anstandslos durchzuführen. Endlich kann hier auf die für später in Frage kommende Verbindung der Plauen-Cottbus-Linie mit der Leipzig-Cottbus-Linie durch eine Hauptbahn Weichsel—Freiburg hingewiesen werden, die eine Abkürzung der Verbindung Leipzig—Dresden um etwa 13 km herbeiführen würde.

Zu II, 5. Wenn der Wunsch, „das sächsische Eisenbahnnetz den Anforderungen der an Sachsen angrenzenden Wirtschaftsgebiete anzupassen“, dahin zu verstehen ist, daß möglichst viel Eisenbahnstrecken als nachbarverbindungen hergestellt werden, so darf darauf hingewiesen werden, daß im Süden und Osten an der Reichsgrenze gegen Österreich nicht weniger als 12 Übergangsstationen nach österreichischen Eisenbahnen vorhanden sind und künftig auch die Möglichkeit vorliegt, einen weiteren Anschluß bei Deutsch-Wagram zu schaffen, vorausgesetzt, daß Österreich später die Verbindung Oberleutenbach—Gebirgsdorf herstellt. Nach Westen zu wird durch den Bau der Linie Schöitz—Rothbach und ebenso im Norden durch die Linie Burzen—Eilenburg ein neuer Übergang nach der preussischen Staatsbahn geschaffen. Ob noch weitere Übergangspunkte nach benachbarten Eisenbahnen hergestellt werden, muß der Zukunft überlassen bleiben. Zurzeit können dringliche Bedürfnisse in dieser Beziehung nicht anerkannt werden.

Zu II, 6. Der Bau und Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, die dem Artikel 4 Abs. 1 des Reichsvertrages und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1901 unterliegen, erfolgt im Königreich Sachsen bekanntlich fast ausschließlich durch den Staat. Der vorliegende Antrag hat daher offenbar in erster Linie diejenigen Bahnen niederer Ordnung im Auge, auf welche die erwähnten Bestimmungen keine Anwendung finden. In Preußen und anderen Staaten (Baden, Oldenburg, Mecklenburg-Schwerin) ist für derartige Bahnen die Bezeichnung „Kleinbahnen“ eingeführt worden, während im Königreich Sachsen dieser Name der landesgesetzlichen Anerkennung noch ermangelt. Der den Ständen mit dem Königl. Dekret Nr. 21 vom 5. Dezember 1913 zugegangene Entwurf eines Eisenbahngesetzes sollte für alle Eisenbahnen, insbesondere aber für die außerhalb der Reichsverfassung stehenden Bahnen niederer Ordnung eine sichere Rechtsgrundlage schaffen. Für die letzteren, im Entwurf als „Kleinbahnen“ bezeichneten Unternehmen waren Sonderbestimmungen und Erleichterungen vorgesehen, wie sie der Eigenart dieses Verkehrsmittels entsprechen. Das Gesetz konnte im ordentlichen Landtage 1913/14 nicht mehr verabschiedet werden. Die Regierung hatte die Absicht, den Entwurf dem nächsten ordentlichen Landtage von neuem vorzulegen; sie hat hiervon lediglich infolge der inzwischen eingetretenen kriegsrechtlichen Abstände Abstand nehmen müssen. So wichtig nun auch die Ordnung der Rechtsverhältnisse der Kleinbahnen ist, so bildet sie doch nur die eine Seite der Kleinbahnfrage. Nicht weniger bedeutsam ist die Entscheidung darüber, ob der Staat selbst als Unternehmer von Kleinbahnen auftreten oder ob er deren Bau und Betrieb den kommunalen Körperschaften und dem Privatkapital überlassen soll, und letzteren Falles, ob er sich wenigstens in der einen oder anderen Form an den Unternehmungen beteiligen soll. Die säch-

sische Regierung hat auf Ersuchen der Ständeverammlung mit dem Königl. Dekret Nr. 44 vom 25. März 1912 eine „Denkschrift über die Erbauung von Straßenbahnen“ herausgegeben, in der sie sich im allgemeinen über die in Sachsen einzuschlagende Kleinbahnpolitik näher ausgesprochen hat. Die Regierung hat darin erklärt, der Bau und Betrieb von Straßenbahnen und anderen Eisenbahnen niederer Ordnung gehöre im allgemeinen nicht zu den Aufgaben des Staates, sei vielmehr den zunächst Beteiligten (den Gemeinden, Bezirken oder Privatgesellschaften) zu überlassen. Die Regierung ist aber jetzt mehr und mehr zu der Überzeugung gelangt, daß an die Stelle der bisherigen Politik des Zulassens und Zurücklassens 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. Hierzu bilden die belagerten Verhältnisse in der Tat ein ausgezeichnetes Vorbild, für dessen weitestgehende Nachbildung in Sachsen allerdings erst besondere Bestimmungen notwendig sein würden. Diese könnten gleichzeitig mit der sonstigen gesetzlichen Regelung des Kleinbahnbauwesens getroffen werden, auf welche die Regierung noch Eintritt freierlicher Bestände 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.

Zu IV, 1. Die Frage des Durchgangsverkehrs ist in einem Aufsatz der Nummer 206 der „Leipziger Zeitung“ vom 16. November 1913 ausführlich besprochen worden, dessen Inhalt das Finanzministerium im allgemeinen durchaus billigen kann. (Auf diesen Aufsatz wird verwiesen.)

Was die Anfrage über den Rückgang im sächsischen Durchgangsverkehr anlangt, so kann diese Art der Berechnung und Darstellung leicht irreführen. Es kann nämlich vorkommen, daß bei einem Eisenbahnunternehmen der Durchgangsverkehr am Gesamtverkehr in einem bestimmten Jahre mit einem niedrigeren Prozentsatz beteiligt ist als in einem früheren Jahre, ohne daß deshalb der Durchgangsverkehr gegen früher gefallen ist. Was zunächst den Personenverkehr betrifft, so müßte man nach den Zahlen der Anfrage unter IV, 1 einen Rückgang der Einnahmen aus dem Durchgangsverkehr vom Jahre 1901 bis zum Jahre 1911 von 6,3 auf 3,6 Proz., also um 1,7 Proz., annehmen. Tatsächlich sind aber im genannten Zeitraum die Personeneinnahmen von 2.046.648 M. auf 2.219.586 M., also um 8,45 Proz., gestiegen. Legt man die Personenkilometer zugrunde, so ergibt sich sogar eine Steigerung um 21,24 Proz. Was den Güterverkehr anlangt, so ist die zum Antrag Gehört und Gesagene Gegenüberstellung nicht zutreffend. Im Jahre 1901 hat nämlich der Durchgangsverkehr nicht 19, sondern nur 7,54 Proz. vom Gesamtverkehr getragen; im Jahre 1911 stellt sich dieser Anteil auf 8,16 Proz. Man kann also nicht mit dem Antragsteller einen Rückgang um 11 Proz. (19 gegen 8 Proz.) annehmen, vielmehr ist — wenn man sich bei dem Gehört und Gesagten anwendet Darstellungweise anschließen will — sogar ein Zuwachs von 0,62 Proz. (von 7,54 Proz. auf 8,16 Proz.) eingetreten. Zu einem der Wirklichkeit entsprechenden Ergebnis aber gelangt man erst, wenn man sich vergegenwärtigt, daß im Güterdurchgangsverkehr vom Jahre 1901 bis zum Jahre 1911 die Einnahmen von 5.299.319 M. auf 8.949.628 M., also um 68,88 Proz., und die Tonnenkilometer von 203.565.700 M. auf 30.298.515 M., also um 57,34 Proz., gestiegen sind. Die Entwicklung des Durchgangsverkehrs ist also durchaus günstige. Die bei der Verwaltung über bisher demacht gewesen ist, den Vorteil Sachsens zu wahren, so wird sie auch künftig keine Gelegenheit vorübergehen lassen, die sächsischen Interessen in möglichst weitem Umfang zur Geltung zu bringen. Die aus der Rede des Abg. Certeil in der Reichstagsitzung vom 26. Februar 1914 entnommene Bemerkung (daß sich die sächsische Regierung über nichts zu beklagen habe) hat sich offenbar auf eine Äußerung des sächsischen Oberlandes O. Hohenthal in der Reichstagsitzung vom 19. März 1900 bezogen über die Auffassung der sächsischen Regierung über das Verhältnis zwischen der sächsischen und preussischen Staatsbahnverwaltung.

Zu IV, 2. Der Wirkungsbereich des Reichseisenbahnamtes ist durch das Reichsgesetz, betreffend die Errichtung eines Reichseisenbahnamtes, vom 27. Juni 1873 festgelegt worden. Eine Erweiterung des Wirkungsbereiches des Reichseisenbahnamtes konnte nur durch Reichsgesetz, also unter Zustimmung des Reichstages und des Bundesrates erfolgen. Das Finanzministerium vermag jedoch einer solchen Erweiterung, wie sie in den zum Antrag Gehört und Gesagten gestellten Fragen angesetzt wird, nicht das Wort zu reden. Nach dieser Anregung soll die Frage erwogen werden, ob dem Reichseisenbahnamte die Verkehrsstellen des Reiches zu unterstellen und diese Verkehrsstellen im Reichseisenbahnamte von einem aus Vertretern der Bundesstaaten zusammengesetzten Ausschusse zu leiten sei. Dieser Weg erscheint aber schon deshalb nicht gangbar, weil ein Einfluß auf die Verkehrsstellen und insbesondere auf die Verkehrsstellen vom Reichseisenbahnamt und dem Ausschusse nicht ausgeübt werden könnte, ohne daß die Finanzverwaltung und gelamte Wirtschaftspolitik der Bundesstaaten mit Eisenbahnbau in Rücksicht gezogen werden. So weitgehende Kompetenzen können einer Reichsstelle nicht zugeteilt werden. Schon rein grundsätzlich muß es als ausgeschlossen gelten, daß eine Reichsstelle selbständig für das ganze Reich auf dem Gebiete der Eisenbahnerverkehrsstellen Maßnahmen einschneidender Art treffen darf und dann die Bundesstaaten, ohne ein Einspruchsrecht zu besitzen, verpflichtet sein sollen, die für sie vielleicht sehr ungünstigen finanziellen Folgen zu übernehmen. Man soll allerdings die Verkehrsstellen im Reichseisenbahnamte von einem aus Vertretern der Bundesstaaten zusammengesetzten Ausschusse geleitet werden. Ganz abgesehen aber davon, daß die Leitung der Verkehrsstellen selbständig nicht einem vielspätigen Ausschusse übertragen werden kann, so würde das Reichreich Sachsen naturgemäß nur durch eine verhältnismäßig geringe Zahl von Ausschussmitgliedern vertreten sein und infolgedessen wenig unmittelbaren Einfluß der Bestimmungen erlangen können. Tatsächlich liegt auch kein Bedürfnis für eine solche Maßnahme vor, denn schon die jetzt bestehenden Einrichtungen bieten volle Gewähr dafür, daß die Verkehrsstellen in Deutschland in einer den Interessen des Reiches wie auch der Bundesstaaten, vor allem auch den Interessen der Verkehrstreibenden entsprechenden Weise durchgeführt sind. Auch an diese Ausführungen knüpfte sich eine längere Aussprache. Vom Berichterstatter wurde anerkannt, daß in den beiden letzten Etatsperioden vor dem Kriege das Verkehrsnetz durch den Staat eine wesentliche Förderung erfahren habe. Auch sei deutlich das Bestreben der Regierung erkennbar gewesen, das sächsische Eisenbahnnetz weitestgehend auszubauen. Daß in dieser Beziehung das Gut zu viel getan worden könne, dem müßte er mit Entschiedenheit entgegenstellen. Sachsen habe gewiß das dichteste Eisenbahnnetz in Deutschland, aber auch die dichteste Bevölkerung, die noch dazu in ihrem Erwerb wie keine andere im Deutschen Reich auf die Benutzung der Verkehrsstellen angewiesen sei. Daß die Bevölkerungsdichtigkeit für den Ausbau des Eisenbahnsystems eine Rolle spiele, bewiesen die Verhältnisse in Belgien. Die vorhandenen Linien streben strahlenförmig den Großstädten zu, hätten aber unter sich nicht die genügende Verbindung. In dieser Beziehung, also in der Herbeiführung nach Querverbindungen, gipfelt heute die berechtigten Wünsche. Die besondere Vorliebe der Regierung für Schmalspurbahnen teile er nicht. Er halte es für sehr unvorteilhaft, daß in einem Lande von der räumlichen Ausdehnung Sachsens zwei Systeme vorhanden seien. Die Schmalspurbahnen seien aber vorhanden und müßten nun, wie es der Antrag bejewe, nutzbringend und den Bedürfnissen entsprechend zusammengefaßt werden. Bezüglich der Bahnen niederer Ordnung, die in dem Schreiben der Regierung als Kleinbahnen bezeichnet würden, stelle er sich im wesentlichen auf den Stand-

punkt der Regierung. Er lasse bei der Erklärung der Regierung, daß sie sofort nach dem Frieden den Ständen das durch den Beschluß des Landtags 1913/14 unerledigt gebliebene Eisenbahngesetz, das auch die Frage der sogenannten Kleinbahnen regeln solle, wieder vorlegen werde, Verständnis. Was dahin hoffe er aber, daß die Regierung dem Ausbau der elektrischen Hauptbahnen keine Schwierigkeiten in den Weg lege. Keinesfalls aber könne sich der Berichterstatter dem Standpunkte der Regierung bezüglich des Durchgangsverkehrs anschließen. Während jeder einzelne, der mit der Personen- und Güterbeförderung zu tun habe, den Eisenbahntarif an eigenen Leiden laiere, sei die Regierung der Meinung, ein solcher behände nicht. Aber die eigenen Zahlen der Regierung liefern hierfür den blündlichsten Beweis. Der prozentuale Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Verkehr ist in den Jahren 1901 bis 1913 so außerordentlich zurückgegangen, daß die von der Regierung gemachten Schätze nicht ausreichen. In Bezug auf die Eisenbahnpolitik sei der vönerische Grundlag der Rücksichtnahme Preussens auf die anderen Bundesstaaten in den letzten Jahrzehnten entchieden verlassen worden. Das komme auch in den der Deputation zugegangenen Äußerungen der sächsischen Handelskammer zum Ausdruck.

Die Handelskammer Leipzig insbesondere beklagt es sowohl im Interesse ihrer Bezirksangehörigen als in dem ganz Westsachsens, daß Leipzig als größte Industriestadt Sachsens und als zweitgrößte Handelsstadt des Deutschen Reiches in Bezug auf den Eisenbahnfahrplan so ungünstig gestellt ist. Dies trete im besonderen in Erscheinung durch den Mangel an günstigen direkten Schnellzügen in der Richtung Frankfurt—Eisen, Berlin, Stuttgart—München und Hamburg. Leipzig sei vom großen direkten Eisenbahnverkehr so gut wie ausgeschlossen. Leipzig müßte zu einem beachtlichen Knotenpunkt im deutschen Fahrpläne aufgestellt werden.

Was den Güterverkehr auf der Eisenbahn anlangt, so könne es in Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse und die Bedeutung der Beförderung nur erwünscht sein, wenn der Durchgangsverkehr nach Österreich mehr als bisher auf dem geraden Wege durch Sachsen geleitet werde. Im allgemeinen müßte aber gefordert werden, daß die Umfahrung Sachsens durch die preussischen Eisenbahnen, lediglich aus Wettbewerbsgründen — diese Lastlage könne nicht gelehrt werden — in Zukunft ausgeschlossen sei.

Auch die Handelskammer Plauen will dafür Sorge getragen haben, daß Sachsen im Eisenbahndurchgangsverkehr nicht mehr von anderen Bundesstaaten benachteiligt wird. Sachsen sei zum guten Teile vom Fernverkehr mehr und mehr ausgeschlossen worden. Es solle künftig in der sächsischen Eisenbahnpolitik mehr Wert auf finanzielle Ertragskraft und auf Verkehrsverhältnisse als auf Sonderstellung gelegt und erwogen werden, ob diese Ziele nicht vielleicht am besten durch einen engen Anschluß an Preußen oder durch Ausgestaltung der einzelstaatlichen Eisenbahnen zu einem Reichseisenbahnsystem erreicht werden könne.

Auf die Ausführungen des Berichterstatters wurde von einem Vertreter des Finanzministeriums erwidert, daß dieses beabsichtige, sobald es die Bestände gefast hätten, sich den weiteren Ausbau des Eisenbahnsystems anzulegen sein zu lassen. Eine besondere Sorge für Schmalspurbahnen bestehe nicht, hingegen seien es oft Gelände und andere Schwierigkeiten, die diesem System den Vortzug geben müßten.

Zur Erklärung der Regierung, daß der weitere Ausbau unseres Eisenbahnsystems in gemäßigtem Tempo fortgesetzt werden solle, führte der Antragsteller aus, daß zur Lösung unserer wirtschaftlichen Lage nach dem Kriege, zur Heranführung von Rohstoffen für unsere Industrie, für Handel, Gewerbe und Landwirtschaft ein schnelleres Tempo als bisher erforderlich sei. Unsere Finanzen dürften hierbei nicht allein ausschlaggebend sein. Die Finanzdeputation B werde ihrem Charakter als Reichsdeputation mehr als bisher Rechnung tragen und dabei auch einen größeren Einfluß auf die Ausgestaltung unseres gesamten Etats haben müssen als bisher. Ja, es könne sogar nötig erscheinen, Abträge am ordentlichen Etat zu beantragen, um Verkehrsfragen zu lösen, die zunächst wichtiger sein könnten als ein Neuaufbau oder dergleichen mehr. Auch die Erhöhung des außerordentlichen Etats und seine Deckung durch die Behebung von Anleihen werde ins Auge gefaßt werden müssen. Zu den Ausführungen des Berichterstatters über den Durchgangsverkehr wurde von einem weiteren Vertreter des Finanzministeriums bemerkt, daß man hier zwischen direktem und Durchgangsverkehr zu unterscheiden habe. Der direkte Verkehr umfasse diejenigen Verkehrsbeziehungen, die ihren Anfang in dem einen und ihren Endpunkt in einem anderen Verwaltungsgebiete haben. Als Durchgangsverkehr gelte der Verkehr, der ein bestimmtes Verwaltungsgebiet lediglich durchläufe.

Was zunächst den direkten Verkehr betreffe, so könne hier namentlich der Verkehr aus Sachsen nach Preußen und umgekehrt in Betracht, und da sei nicht in Abrede zu stellen, daß Sachsen mancherlei unerfüllten Wünschen gegenüberstehe. Namentlich aber seien die Verkehrsverbindungen über die im letzten Winter eingetretene unangenehme Verkehrsverhältnisse des preussischen Fahrplans zum großen Teile berechtigt. Die sächsische Staatsbahnverwaltung sei deswegen auch schon bei der preussischen Staatsbahnverwaltung mit allem Nachdruck vorstellig geworden, und es könne jetzt mit Bestimmtheit festgestellt werden, daß der Erfolg nicht ausbleiben sei. Nicht bloß die Abend-Schnellzugverbindung Leipzig—Berlin wesentlich verbessert worden, auch der Entwurf des am 1. Juni d. J. in Kraft tretenden Sommerfahrplans bringe allem für Leipzig drei neue Zugpaare: nach und von Frankfurt a. M., Hannover und Gumburg.

Was den Durchgangsverkehr anlangt, so sei zunächst auf die Ausführungen im Schreiben der Regierung an die Deputation zum vorliegenden Antrage zu verweisen. Jedoch sei zu ergänzen, daß weitere Verbesserungen anzustreben seien. Einleitende Schritte hierzu seien auch neuerdings wieder getan worden.

Was den Güterverkehr anlangt, so bürden auf Seite sächsischer Wünsche auf Erweiterung des Durchgangsverkehrs namentlich über die sächsischen Linien Leipzig—Weidenwerth gegen die Probstzauer Linie und Görlitz—Dresden usw. (Wettbewerb gegen die Linie über Porta Eisenwerda). Hier höhe man aber auf den entchiedenen Widerstand der preussischen Verwaltung, die davon ausgehe, daß die benutzten preussischen Strecken die wirtschaftlich besten Linien seien. Die Deputation könne versichert sein, daß letztere der sächsischen Staatsbahnverwaltung alle erdenklichen Interessen Sachsens überzeit energisch vertreten werden und nichts unversucht bleibe, um den Vorteil Sachsens soweit irgend möglich zu wahren. Hierzu bemerkt der Antragsteller, daß vom Herrn Regierungsvorsteher ein loyaler Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverwaltungen in Sachsen und Preußen gegeben worden sei, ja, daß Preußen keine Macht als Verfeiger eines größeren Eisenbahnsystems zu brauchen wisse. Demgegenüber mangle es also an der Durchführung des § 42 der Reichsverfassung, der ausdrücklich sage: „Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Behufe auch die neuerbaulichen Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausführen zu lassen“, und des § 44: „Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung einander greifender Fahrpläne nötigen Personenzüge mit entsprechender Jahresgewinnlichkeit einzuführen“. Um aber die Durchführung dieser Bestimmungen zu gewährleisten, erscheine es deshalb nötig, unter Reichseisenbahnamt auszubauen. Er bitte die Regierung in Erödrung darüber einzutreten und eventuell mit den anderen Bundesstaaten ins Benehmen treten zu wollen, um den anderen, auf welchem Wege das Ziel am besten zu erreichen sei.

Was für Strafen. Auf diesen Teil des Berichtes braucht nicht näher eingegangen zu werden, da die Frage bereits bei Gelegenheit der Interpellation

Dr. Böhm (konf.) und Gen. ausführlich im Plenum des Landtags verhandelt worden ist und die Stellung der Kammer und der Regierung genügend bekannt ist. (Vergl. Landtagsbeilage Nr. 79 S. 411 ff.)

Handelsverkehr.

Aus der Antwort der Regierung sei hier folgendes hervorgehoben:

I. Was die sächsische Behörden-Organisation anlangt, so ist die im Herbst vorigen Jahres dadurch erweitert worden, daß der Generaldirektor in Berlin in der Person des früheren Oberbürgermeisters von Plauen i. V., des Geh. Regierungsrates Dr. Dehne, ein weiterer stellvertretender Bundesrats-Bevollmächtigter beigegeben worden ist, dem insbesondere die Aufgabe zugewiesen ist, die Interessen von Industrie, Handel und Gewerbe bei der Reichsleitung in Berlin und bei den übrigen dortigen Zentralstellen, die namentlich im Verlaufe des jetzigen Krieges für die Industrie, Handel und Gewerbe wichtige Entscheidungen zu treffen haben, vornehmlich beim preussischen Kriegsministerium, dem Kriegswirtschaftsamte mit der Kriegs-Rohstoff-Abteilung, bei dem Kriegsernährungsamte, dem Reichsbeleidungsamte und den vielen Kriegswirtschafts-Gesellschaften, die in Berlin entstanden sind, zu vertreten. Diese Einrichtung hat sich bis jetzt sehr gut bewährt; in enger Fühlung mit den genannten Stellen einerseits, mit dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten und dem Ministerium des Innern andererseits und weiterhin mit den Interessen der sächsischen Industrie, des sächsischen Handels und Gewerbes hat Geh. Regierungsrat Dr. Dehne diesen letzteren bereits sehr erfruchtliche Dienste leisten können.

Er hat u. a. die bisher von dem stellvertretenden Bundesratsbevollmächtigten Geh. Rat v. Scharf verwalteten Stellen eines Aufsichtsrates in der Zentral-Eintauschgesellschaft, in der Reichsbeleidungsstelle und in der Reichsartoffelstelle, sowie eines Mitgliedes des Beirates der Reichsstelle für Gemüse und Obst und des Kuratoriums der Reichsgewerbestelle übernommen.

Von verschiedenen Seiten ist der Gedanke ausgesprochen worden, die neue Stelle unter Bezeichnung eines Beirates zu einer Art Wirtschaftsabteilung bei der Generaldirektion in Berlin auszubauen. Diesem Vorschlage kann keine Folge gegeben werden, es würde dies eine Umwälzung in der Behördenorganisation bedeuten, für die kein Bedürfnis vorliegt und die auch vom praktischen Gesichtspunkte nicht zweckmäßig sein würde. Der Vorschlag verkennt die Stellung der Generaldirektion im Behörden-Organismus; sie ist nicht bestimmt, eine selbständige Wirtschaftspolitik zu betreiben, sondern die Wirtschaftspolitik, die ihr von der sächsischen Regierung vorgeschrieben wird.

Durch die Errichtung einer Wirtschaftsabteilung bei der Generaldirektion würde ein Dualismus in die Handelspolitik der sächsischen Regierung hineingetragen werden, der die Einheitlichkeit des Vorgehens nur beeinträchtigen würde. Auf demselben Standpunkte stehen übrigens die sächsischen Handelskammern.

Reben dieser neuen Stelle bei der Generaldirektion in Berlin ist übrigens im Hinblick auf die Arbeitsüberlastung der Abteilung des Ministeriums des Innern für Arbeit, Gewerbe und Handel bei dieser Zeit Anfang dieses Jahres eine neue Hilfsarbeiterstelle geschaffen worden, die dem bisherigen Stellvertreter des Syndikus der Handelskammer Leipzig, Dr. Klein, übertragen worden ist. Auch diese Maßregel hat sich bereits als förderlich bewährt.

Zur letzten der zum Antrage Göpfert u. Gen. gestellten Fragen, ob die Königl. Staatsregierung bereit sei, darauf hinzuwirken, daß in Sachen des Minister des Innern sächsisch verhandelte Beiräte zugeteilt und hierzu neue Stellen im Etat vorgeschrieben werden, steht die Regierung auf dem Standpunkte, daß man von einer organisatorischen Veränderung in diesem Sinne absehen muß, es sei besser, wenn die Regierung an dem bisher geübten Grundsatze, bei Wirtschaftsfragen Praktiker aus dem Wirtschaftsleben als Sachverständige heranzuziehen, festhalte. Nach dem Gesetze vom 4. August 1900 sind die Handels- und Gewerbelammern die gegebenen Berater des Ministeriums des Innern in Fragen, die Handel, Industrie und Gewerbe angehen. Sie haben diese Aufgaben in einem mehr als 30jährigen Zeitraum in vorzüglicher Weise erfüllt. Aus den Gutachten der 5 Handels- und Gewerbelammern, die über die Verhältnisse ihrer Bezirke eingehend unterrichtet sind, hat das Ministerium des Innern stets ein umfassendes Bild der Anschauungen und Wünsche gewonnen, die in Handel, Industrie und Gewerbe des Landes über die jeweilig zur Lösung stehenden Fragen herrschen; es hat ferner durch die Handels- und Gewerbelammern jederzeit wertvolle Anregungen, sei es zu gesetzgeberischen, sei es zu Maßregeln der Verwaltung, erhalten.

Hervorgehoben sei auch, daß in der jetzigen Kriegszeit der neu gegründete Kriegsausschuß der sächsischen Industrie, mit dem enge Fühlung zu halten das Ministerium des Innern beabsichtigt ist und zu dessen Sitzungen es, wie auch andere sächsische Ministerien, Vertreter entsendet, der sächsischen Regierung bereits wertvolle Dienste hinsichtlich der Vertretung der sächsischen Interessen geleistet hat.

Das Ministerium des Innern betont aber, daß es nach wie vor den größten Wert darauf legt, mit den Kreisen von Industrie, Handel und Gewerbe und mit ihren Vertretungen jederzeit in enger Fühlung zu bleiben, und daß es ihnen sachverständigen Rat einholen wird, wo immer dies möglich ist.

II.

Was die Frage der Organisation der dem Handel mit dem Auslande dienenden Reichsbehörden anlangt, so ist dies eine Frage, die natürlich in erster Linie die Reichsleitung angeht und von ihr zu beantworten ist.

Die Vorschläge, die in dieser Hinsicht gemacht worden sind, haben schon eine ziemlich beträchtliche Literatur gezeitigt, sie gehen namentlich dahin, daß von dem Reichsamte des Innern ein Reichsarbeitsamt oder ein Reichswirtschaftsamt oder ein Reichshandelsamt mit einem Staatssekretär an der Spitze abgeschieden werden möchte, dem dann die handelspolitische Abteilung des Auswärtigen Amtes angegliedert werden soll.

Aber diese Frage ist in den Sitzungen des Reichstages vom 20. und 21. vorigen Monats beim Etat des Reichsamts des Innern, und zwar bei der Besprechung über die Anstellung eines zweiten Unterstaatssekretärs, des näheren verhandelt worden. Die Regierung hält die vom Staatssekretär des Innern Dr. Helfferich in der Sitzung vom 21. vorigen Monats dazu gemachten Äußerungen für überzeugend. Der Arbeitskreis des Reichsamts des Innern, so groß er geworden ist, steht doch in seinen einzelnen Teilen in solchem inneren Zusammenhange, daß es sehr schwer sein dürfte, einen Teil davon, und namentlich den auf die Förderung von Industrie und Gewerbe, von innerem und äußerem Handel gerichteten, davon loszulösen, ohne der Sache selbst zu schaden. Eine solche Teilung würde ferner die jetzt dem Staatssekretär des Innern obliegende Aufgabe, den Zusammenhang und Ausgleich der verschiedenen Interessen, die in den einzelnen Abteilungen des Reichsamts des Innern wahrzunehmen sind, herzustellen, vom Staatssekretär des Innern auf den obersten Beamten des Reichs übertragen und dadurch bei diesem eine Überlastung erzeugen, die noch bedenklicher sein würde als der jetzige Zustand. Endlich aber würde die Vermischung der handelspolitischen Abteilung des Auswärtigen Amtes mit einem neu zu begründenden Handelsamte sich nach dem Dastehen des Ministeriums des Innern nicht empfehlen. Denn diese Abteilung hat bei ihrer Aufgabe auch Interessen und Erwägungen, die dem Geschäftskreis des Auswärtigen Amtes zugehören, zu vertreten. Außerdem aber würde eine solche Loslösung vom Auswärtigen Amte die Einheitlichkeit der Arbeit unserer Vertretungen im Auslande zu beeinträchtigen geeignet sein. Unter diesen Umständen glaubt das Ministerium des Innern in Übereinstimmung mit dem Staatssekretär des Innern, daß die Organisationsänderungen, die der jetzigen Überlastung des Reichsamts des Innern abhelfen sollen, sich innerhalb des Rahmens dieser Behörde werden vollziehen müssen. Diese Reform aber wird erst nach Wiederkehr friedlicher Zustände durchgeführt werden können. Das Ministerium des Innern wird aber alles tun, was in seinen Kräften steht, um Handel, Industrie und Gewerbe den schweren Kampf, den sie jetzt zu bestehen haben und nach Abschluß des Friedens zu bestehen haben werden, nach Möglichkeit zu erleichtern. Als wertvolles Mittel zu diesem Zwecke erachtet es u. a. die Vermehrung der Konsulate und den Ausbau der Einrichtung der Handels-Sachverständigen bei diesen, die sich bisher durchaus bewährt haben, und endlich die Förderung des Nachrichtenendienstes, sowohl was den inneren wie den ausländischen Markt betrifft. In letzterer Hinsicht sind erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen. Die vom Reichsamte des Innern herausgegebenen Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft sind schon vor dem Kriege wesentlich ausgebaut worden. Während des Krieges ist der Pressebericht des Reichsamts des Innern wesentlich ausgebaut worden. Daneben wirken verschiedene wissenschaftliche und gemeinnützige Einrichtungen, wie z. B. das Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft in Kiel, dessen Nachrichtenendienst eine besondere Bedeutung gewonnen hat. Das Ministerium des Innern ist Mitglied des Instituts geworden, ebenso auch sächsische Firmen in ziemlich großer Zahl. Weiter gibt der im September 1916 aus einer Abteilung des überseeischen Transocean G. m. b. H. hervorgegangene Deutsche Überseebericht G. m. b. H. in Berlin gemeinsam mit der Gesellschaft für wirtschaftliche Ausbildung e. V. in Frankfurt a. M. in zwangloser Folge unter dem Namen „Wirtschaftlicher Nachrichtenendienst“ die wichtigsten Nachrichten aus der Presse der einzelnen fremden Länder bekannt. Auch die Nachrichten dieser Vereinigung enthalten eine Fülle wertvollen Materials. Endlich sei darauf hingewiesen, daß auch die Handelskammern an der handelspolitischen Information verdienstvoll mitwirken — sie geben regelmäßige Mitteilungen heraus, die den Angehörigen ihres Bezirkes zur Verfügung stehen — und daß auch der Exportverein in Königreich Sachsen sich mit Erfolg auf diesem Gebiete betätigt. Es kann somit erfreulicherweise festgestellt werden, daß auch auf diesem wichtigen Gebiete des wirtschaftlichen Lebens alle Kraft angepaßt wird, um Handel, Industrie und Gewerbe für die schweren Kämpfe zu stärken, die sie jetzt zu bestehen haben und die nach Eintritt des Friedens ihrer warten.

Über diese Erklärung des Ministeriums des Innern fand eine eingehende Aussprache statt. Der Berichterstatter stellte fest, daß er in einer großen Anzahl von Fragen der Regierung zustimmen könne. Einen abweichenden Standpunkt gegenüber der Regierung nehme er ein, soweit die Errichtung eines Reichswirtschaftsamts in Frage komme. Er könne auch die Ausführungen des Staatssekretärs Dr. Helfferich, auf die sich die Regierung beziehe, nicht gelten lassen, zumal derselbe die Notwendigkeit einer Reform ausbeute. Der Forderung in Ziffer 3 des Antrages, „daß Einrichtungen getroffen werden, die den Handelsverkehr mit dem Auslande, sachverständige Information und Vertretung dauernd sichern“ werde allseitig innerhalb der beiden Kammern des sächsischen Landtages weitgehende Beachtung und Unterstützung gewünscht. Sachsen Anteil am Export werde leider so lange nicht festzustellen sein, als eine Aufnahme der Außenhandelsstatistik nach Bundesratem nicht erfolgt. Die Aufstellung einer solchen besonderen Außenhandelsstatistik ist gerade auch von sächsischen Industriekreisen, namentlich auch vom Verband Sächsischer Industrieller, wiederholt gefordert worden. Bisher sei man über den Anteil Sachsens an der Ausfuhr Deutschlands auf Schätzungen angewiesen.

Ziffer 3 des Antrages berührt ein weitgepaantes Gebiet von teils bestehenden, aber sehr mangelhaft ausgebildeten, teils in Deutschland überhaupt noch nicht vorhandenen Einrichtungen, die aber im Auslande, mit dem wir auf dem Weltmarkt vornehmlich konkurrenzieren müssen, seit Jahrzehnten bestanden und in der neueren Zeit besonders nachdrücklich ausgebaut worden seien. Anregungen, daß in dieser Richtung auch seitens des Reiches vorgegangen werde, seien aus den Kreisen von Handel und Industrie, Gewerbe und Schifffahrt schon vor dem Kriege seit Jahren in großem Umfange an Reichsregierung und Reichstag gegeben worden, ohne daß es bisher möglich gewesen wäre, auch nur einen bescheidenen

Teil dessen zu erreichen, was gefordert wurde. Diese bedauerlichen Feststellungen wurden durch die Gutachten der sächsischen Handelskammern wesentlich unterstützt. Es folgen nun die Gutachten der Handelskammern, die sich sämtlich im Sinne des Antrages aussprechen. Auch der Verband Sächsischer Industrieller hat sich eingehend mit dieser Angelegenheit befaßt und in einer Denkschrift, die dem Verichte als Anlage beigelegt ist, Vorschläge über die Wahrnehmung unserer Interessen im Auslande gemacht.

Der Berichterstatter stellte am Schluß der Beratung fest, daß alle die Fragen, die zu der Stellung des Antrages Göpfert und Gen. geführt hätten, auch bereits von der sächsischen Regierung behandelt worden seien. Die Beratungen mit den Regierungsvertretern hätten den Beweis erbracht, daß Regierung und Volksvertretung eines Sinnes seien in dem Bestreben, das sächsische Wirtschaftsleben zu fördern und die einer gesunden Entwicklung entgegenstehenden Schwierigkeiten zu beseitigen.

Die Deputation kam einstimmig zu folgendem vom Berichterstatter im Einverständnis mit dem Antragsteller gestellten Antrage:

- die Kammer wolle beschließen:
- I. die Regierung zu eruchen, Maßnahmen zur Stärkung der wirtschaftspolitischen Stellung Sachsens im Reiche und zur Vorbereitung der nach dem Kriege zu erwartenden Entwicklung unserer Volkswirtschaft zu treffen, insbesondere
 - A. 1. in der Übergangszeit nach dem Kriege auch als Rotstandsarbeiten die Verbesserung ungenügender Steuerverhältnisse einzelner Teilkreise an Staatsströmen und namentlich dem Durchgangsverkehr dienender Gemeinbewege auszuführen zu lassen und ausreichende Beihilfen an Gemeinden hierzu zu gewähren,
 - 2. eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, besonders im Gebirge, durch Anlegen neuer Talstraßen durchzuführen, bestehende Straßen auszubauen und bereits im Haushaltsplan 1918/19 entsprechende Mittel hierzu einzuflechten,
 - 3. die Einbringung des Wegebaugesetzes zu beschleunigen, dessen wichtigste Aufgabe darin liegen soll, eine gerechtere Verteilung der Wegebau- und Unterhaltungskosten herbeizuführen,
 - 4. Erwägungen darüber anzustellen, ob eine staatliche Zentralstelle für den zweckmäßigen Ausbau und die Unterhaltung des sächsischen Straßennetzes, besonders derjenigen Straßen, die den Durchgangsverkehr zu tragen haben, zu schaffen sein wird und den Kammern über das Ergebnis Mitteilung zu machen;
 - B. 1. die für bauwürdig erklärten Bahnliesen in möglichst kurzer Frist zur Ausführung zu bringen,
 - 2. den weiteren Zusammenschluß der sächsischen Schmalspurbahnen vorzubereiten und Ausführungspläne nebst Bauprogrammen vorzulegen,
 - 3. die gesetzliche Regelung des Kleinbahnwesens herbeizuführen und die Entwicklung der Kleinbahnen durch tätiges Eingreifen des Staates zu fördern,
 - 4. die Schnellzuglinien und Durchgangsstrecken zur Hebung des Personen- und Güterverkehrs zu verbessern und dadurch den Anforderungen an die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gerecht zu werden,
 - 5. die Interessen Sachsens hinsichtlich des Durchgangs- und des direkten Eisenbahnverkehrs mit Preußen und Bayern nachdrücklich zu vertreten,
 - 6. unser Eisenbahnen den wirtschaftlichen Beziehungen Sachsens zu den angrenzenden Gebieten mehr als bisher anzupassen,
 - 7. eine strengere Handhabung der §§ 42 und 44 der Reichsverfassung beim Bundesrat erneut zu fordern,
 - 8. Erwägungen darüber anzustellen, ob zur Erreichung der unter 7 erhobenen Forderung der Ausbau unseres Reichseisenbahnnetzes zweckmäßig erscheint und hierbei der Kammer gegebenenfalls nach Einvernehmen mit den Eisenbahnverwaltungen der übrigen Bundesstaaten erneut Mitteilung zu machen;
 - C. 1. im Bundesrat die Reichspolitik hinsichtlich des Ausbaues des deutschen Wasserstraßennetzes zu unterstützen und dabei die Ausführung der sächsischen Linie des Mittelkanals, sowie die Herstellung einer Verbindung zwischen Elbe und Donau anzustreben,
 - 2. ausführliche Vorarbeiten für den Bau des Leipzig-Saale-Kanals im Einvernehmen mit der Leipziger Kanalgesellschaft und den Stadtverwaltungen in Angriff zu nehmen und wegen Beteiligung der preussischen Regierung mit dieser in Verbindung zu treten;
 - D. 1. eine Neuorganisation der dem Handel mit dem Auslande dienenden Reichsbehörden weiter zu erörtern und für eine etwa erforderliche Reform sofort nach Wiederkehr friedlicher Zustände einzutreten und hierbei die Gründung einer selbständigen Zentralstelle für Handel, Industrie und Schifffahrt ins Auge zu fassen,
 - 2. für Vermehrung der Konsulate und den Ausbau dieser sowie der Einrichtung der Handels-Sachverständigen, sowie für die Förderung des Nachrichtenendienstes einzutreten,
 - 3. regierungsfreilich in Zukunft auf eine ständige Fühlungnahme mit den im wirtschaftlichen Leben stehenden besonderen Wert zu legen,
 - 4. für die Vorbereitung der neuen Handelsverträge die Interessen des sächsischen Wirtschaftslebens zu sichern und Maßnahmen zu ergreifen, die eine erfolgreiche sachverständige Vertretung ermöglichen,
 - 5. der Ausgestaltung der sächsischen Vertretung im Reiche erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen;
- II. die zum Antrage Göpfert und Gen. eingegangenen Petitionen auf sich beruhen zu lassen;
- III. die Erste Kammer zum Beitritt zu diesen Beschlüssen einzuladen.