

(Staatsminister v. Sendewitz.)

weil er den Bau solcher Bahnen grundsätzlich als zu seinen Aufgaben gehörig angesehen hätte, sondern in der Hauptsache deshalb, weil in jenen Fällen die Erbauung der Straßenbahnen durch private Unternehmer den vorhandenen Staatseisenbahnen besonders empfindliche Konkurrenz bereitet haben würde. Es konnte dem Staate, der die Staatsbahnen erst mit erheblichen Kosten für den Vorortverkehr eingerichtet hat, nicht zugemutet werden, daß er auf die Früchte des von ihm erst herangebildeten Vorortverkehrs zugunsten Privater verzichten sollte.

Die Staatsregierung steht auch heute noch auf dem Standpunkte, daß es im allgemeinen nicht Aufgabe des Staates ist, Straßenbahnen zu erbauen, sondern daß dies nur ausnahmsweise für ihn in Frage kommen kann und daß vielmehr die Herstellung jener hauptsächlich örtlichen Interessen dienenden Verkehrsmittel in der Regel den beteiligten Gemeinden oder Privatunternehmern zu überlassen ist — selbstverständlich unter Vorbehalt des Rechtes der Konzessionierung und Beaufsichtigung sowie auch des Rechtes des Erwerbes solcher Bahnen durch den Staat.

Die sächsische Staatsregierung ist ohnehin bekanntlich in ihrer Fürsorge für das Verkehrswesen des Landes wesentlich weiter gegangen als andere Bundesstaaten, denn sie hat im Laufe der Zeit eine große Anzahl von Dampfeisenbahnen, die in der Hauptsache nur örtlichen Interessen dienen und nur geringe Bedeutung für den allgemeinen Verkehr besitzen, ausschließlich auf Staatskosten gebaut, während die Herstellung und der Betrieb solcher als Kleinbahnen bezeichneten Bahnen beispielsweise in Preußen von jeher den Gemeinde- und Kommunalverbänden oder privaten Gesellschaften überlassen worden ist. Der preussische Staat hat sich an derartigen Unternehmungen regelmäßig nur durch Beiträge beteiligt, in letzter Zeit meist durch Übernahme eines Teils der Aktien. Die Beteiligung erstreckt sich durchschnittlich auf 16 Prozent, also etwas mehr als ein Sechstel des Anlagekapitals.

Es liegt daher für den sächsischen Staat kein Anlaß vor, noch weiter zu gehen und sich auch noch mit dem Bau von Bahnen niedrigster Ordnung, wie Straßenbahnen, allgemein zu befassen.

Wenn aber künftig die Herstellung elektrischer Straßenbahnen den Gemeinden oder Gemeindeverbänden oder auch privaten Gesellschaften überlassen werden wird, so soll dabei keineswegs ausgeschlossen sein, daß sich der Staat in einzelnen Fällen finan-

ziell beteiligt, abgesehen auch davon, daß er auch in solchen Fällen durch seine Organe den betreffenden Unternehmern gern beratend zur Seite stehen wird.

Selbstverständlich würde dies nicht in Frage kommen bei Straßenbahnen, die ausschließlich oder überwiegend dem inneren Ortsverkehre von Stadtgemeinden dienen. Aber wenn es sich z. B. um die Herstellung von Vorortbahnen — sogenannte Außenbahnen — handelt oder um Straßenbahnverbindungen zwischen einzelnen Ortschaften — sogenannte Überlandbahnen —, so wird der Staat, sofern tatsächlich das Bedürfnis zu derartigen Verbindungen anzuerkennen ist und die Beteiligten nicht imstande sind, allein das erforderliche Kapital aufzubringen, voraussichtlich sich unter gewissen Voraussetzungen an solchen Unternehmungen beteiligen können. Dabei würde jedoch nicht mehr der Weg beschritten werden, der bisher in einzelnen Fällen betreten worden ist, nämlich mittels Vergabe einer unverzinslichen, in jährlichen Raten zurückzuzahlenden Beihilfe; vielmehr würde sich der Staat unter Einschluß eines Beitrages als gleichberechtigter Genosse am Gewinn und Verlust beteiligen. Die nähere Regelung dieser Fragen muß der Zukunft vorbehalten bleiben.

Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, daß die in der Denkschrift niedergelegten Grundsätze, die ja im wesentlichen nichts Neues enthalten, sondern hauptsächlich nur den bisherigen Zustand wiedergeben, die Billigung der Ständeversammlung finden werden, und empfehle somit das Dekret Ihrer wohlwollenden Beurteilung.

(Bravo! rechts.)

Vizepräsident **Vär**: Das Wort hat der Herr Abg. Gleisberg.

Abg. **Gleisberg**: Meine Herren! Das vorliegende Dekret trägt die Nummer 44, die Nr. 45 ist schon verteilt, befindet sich also schon in unseren Händen. Wir haben, wie wir eben aus dem Munde des Herrn Finanzministers gehört haben und wie auch aus dem Dekret zu ersehen ist, noch weitere Eisenbahndekrete zu erwarten, die die Tit. 28 bis 30 des außerordentlichen Stats zu begründen haben. Dann haben wir weiter noch zu erwarten ein Dekret bezüglich der Beseitigung der Niveauübergänge, ein Dekret, das uns sehr notwendig erscheint, weil auch dadurch die Arbeit in der Deputation wesentlich erleichtert wird, wenn einmal die Grundsätze festgestellt sind, nach denen fernerhin die Beseitigung von