

(Abg. Castan.)

(A) der Regierung bewirkt also in diesem Falle, daß der Verkehr verteuert, erschwert und nicht erleichtert wird.

Es ist dann zur Unterstützung des Standpunktes im Dekret gesagt worden, daß die Regierung Kleinbahnen nicht bauen dürfe, weil man an Bahnen, die vom Staate betrieben würden, höhere Ansprüche stelle. Eine nähere Erläuterung ist nicht gegeben; ich weiß nicht, was unter dem Begriffe „höhere Ansprüche“ zu verstehen ist. Soll damit gesagt werden, daß man nun von der staatlichen Kleinbahn verlangt, daß sie schneller fährt, daß sie öfter Züge verkehren läßt? Oder was ist damit gemeint? Ich meine, die Sicherheitsvorschriften und die Sicherheitseinrichtungen müssen auch genau so von den Privatbahnen eingehalten werden, müssen auch von diesen vorgeesehen werden, genau so wie vom Staate.

Es ist dann im Dekret hingewiesen auf die Verhältnisse in Preußen. Wenn in Preußen die Kleinbahnen und sogar gewisse Nebenbahnen höherer Ordnung grundsätzlich vom Staate nicht gebaut werden, sondern der Bau solcher Bahnen Privaten, Gemeindeverbänden und Kreisen überlassen bleibt, so weisen doch die Verhältnisse in Preußen für diese Politik eine größere Berechtigung auf, als es in Sachsen der Fall ist. In Preußen mit seinem ausgedehnten Gebiete ist es selbstverständlich für eine Zentralleitung viel schwerer, die einzelnen lokalen Bedürfnisse zu überschauen und danach die Verkehrspolitik des Staates zu regeln. Die Dinge sind aber offenbar in Sachsen wesentlich übersichtlicher, die Verhältnisse sind kleiner, und deshalb kann für uns der Standpunkt der preussischen Verkehrsverwaltung nicht maßgebend sein. Auch Preußen beteiligt sich, wie das ja auch ausgeführt worden ist, durch Beihilfen an dem Bau von Kleinbahnen. Unser sächsischer Staat hat sich ja auch jetzt nicht grundsätzlich fern gehalten von dem Bau von Kleinbahnen überhaupt, er hat nur mehr eine passive Rolle dabei gespielt. Er hat Beihilfen gegeben, z. B. für die Drahtseilbahn Augustsburg, die Bahn Lockwitz-Kreischa usw. Also beteiligt mit Kapital hat sich der Staat an diesen Bahnen, und gerade diese Art der Beteiligung hat zu unliebsamen Konsequenzen für die Staatskasse geführt. Denn auch im Dekret wird zugegeben — das liest man heraus —, daß in der Hauptsache die Dinge darauf hinausgelaufen sind: der Vater Staat durfte den Kleinbahnbau dort unterstützen, wo Private nicht recht vorwärts kamen, der Staat wurde aber dort ausgeschaltet, wo das Unternehmen anfing rentabel zu werden. Also der Staat wurde nur gebraucht, um notleidenden Aktiengesell-

schaften auf die Beine zu helfen, und in dem Augenblicke, wo das Unternehmen sich selbst tragen konnte, wo es Profit abwarf, hat man den Staat beiseite geschoben, man hat mit anderen Worten, will ich einmal sagen, die Dinge so getrieben: wo Fett abzuschöpfen war, bauten Private, und von dem Augenblicke an, wo die Geschichte schief zu gehen drohte, da wurde die Hilfe des Staates angerufen.

Nun hat der Herr Finanzminister vorhin ausgeführt, daß künftig eine andere Politik getrieben werden solle, daß sich der Staat als gleichberechtigter Faktor bei solchen gemeinsamen Kleinbahnunternehmungen beteiligen werde. Das war ja so, wie es ausgeführt wurde, schon etwas Erfreuliches. Aber nicht so klar heißt es in der Denkschrift: „Es erscheint gerechtfertigt, daß der Staat künftig usw.“, aber dann kommt wieder ein Aber, es heißt: „Aber es ist jetzt nicht die Zeit, schon feste Grundsätze aufzustellen.“ Also was soll dabei herauskommen? Soll das Wenn und Aber des Dekrets maßgebend sein für die Verkehrspolitik oder die klareren Richtlinien, die heute der Herr Finanzminister gegeben hat? Das weiß man eben nicht. Der Herr Abg. Dr. Niethammer hat sogar ein Klagegedicht darüber angestimmt, daß der Staat bei dem Bau von Straßenbahnen auf seine Kosten kommt, daß er ein gutes Geschäft macht. Herr Abg. Dr. Niethammer hat gleichsam darüber geklagt, daß der Staat bei dem Bau der Straßenbahn nach der Gartenstadt Hellerau ausnahmsweise eben nicht so als notleidender Dritter nur zusieht, wie die privaten Gesellschaften das Geld einstecken, sondern ausnahmsweise hier auf seine Kosten kommt. Und wenn der Herr Abg. Dr. Spieß dann sagt, der Staat dürfe sich nicht als gleichberechtigt beteiligen, weil sich sonst das Privatkapital zurückzöge, so stehe ich grundsätzlich auf einem anderen Standpunkte. Ich bin einmal der Meinung, daß die Erstellung von Verkehrswegen, auch von Kleinbahnen, Sache der Allgemeinheit, Sache des Staates ist; und zum andern bin ich der Meinung, daß es nicht Aufgabe des Staates sein kann, etwa die Verkehrspolitik von dem Gesichtspunkte aus zu treiben: Wieviel Profit machen private Verkehrsgesellschaften?

Weiter ist noch auf andere Schwierigkeiten der jetzigen Regelung hingewiesen worden. Es heißt im Dekret dem Sinne nach, daß sich der wünschenswerten Herstellung von Verkehrsmitteln zwischen einer Stadt und den vorgelagerten Orten insofern Schwierigkeiten entgegenstellen, als die kapitalkräftigeren Städte oft nicht die Hand dazu bieten, daß dem natürlichen