

(Abg. Castan.)

(A) Laufe des Verkehrs die Wege geebnet werden. Sie stemmen sich dagegen, wollen nichts davon wissen, daß die vorgelagerten Orte durch Kleinbahnen verbunden werden, weil sie befürchten, daß die Rente der Kleinbahn leidet, oder weil sie bestrebt sind, die Entwicklung der vorgelagerten Orte aufzuhalten, weil sie nicht wünschen, daß vor ihren Toren blühende, lebensfähige Gemeinden entstehen. In der Denkschrift ist gesagt, daß es leider heute keine gesetzliche Handhabe gibt, um diesem verkehrseindlichen Standpunkte tatkräftig und nachhaltig entgegenzuwirken. Ich meine, wenn das der Fall ist, so soll man dafür sorgen, daß der Staat den natürlichen Bedürfnissen des Kleinbahnverkehrs entgegenkommt, indem er für sich, ähnlich wie es in dem Zweckverbandsgesetze für Groß-Berlin geschehen ist, eine gesetzliche Grundlage schafft, damit der notwendigen Verkehrsentwicklung Rechnung getragen wird.

Wenn wir früher zur Sprache gebracht haben die Herstellung von neuen Durchgangslinien, wenn wir gefordert haben, daß die bestehenden Linien durch den Bau von Kürzungslinien zu schnellerem Verkehre befähigt werden, dann ist uns immer entgegengehalten worden: für den Bau von Hauptlinien ist in Sachsen kein Platz mehr. Wenn das zutrifft, so bleibt (B) nur die Regelung des Verkehrs in den kleinen und kleinsten Adern. Ich wiederhole: es ist ein Gebiet, das von den leitenden Staatsmännern fordert, daß sie in weitblickender Weise dafür sorgen, daß es nicht ähnlich geht, wie es z. B. den Städten mit den Straßenbahnanlagen gegangen ist, die zunächst dem Privatkapital zur Ausbeutung überlassen worden sind und dann von den Stadtverwaltungen mit schwerem Gelde angekauft werden mußten. Sorgen wir dafür, daß es dem Staate nicht ebenso ergeht auf dem Gebiete des Kleinbahnbaues, daß das Privatkapital den Hauptgewinn einsteckt und dann zum Schlusse, wenn die Sache so weit gediehen ist, mit großen Opfern der Vater Staat einspringen muß, daß der Staat also gleichsam die Brocken von dem Mahle auflesen muß, das die anderen genossen haben. Von diesem Gesichtspunkte aus möchte ich doch darauf aufmerksam machen, daß man das Wohl der Allgemeinheit am besten fördert, wenn man bei der Entwicklung auch dieses Teiles des Verkehrswesens an dem Grundsätze festhält, der im Dekret Nr. 29, allerdings in etwas unklaren Linien, ausgesprochen ist, daß man Verkehrsanstalten errichtet, wenn das Bedürfnis vorhanden ist und wenn sich voraussichtlich das Bedürfnis im Laufe der Errichtung der Bahnlinie einstellt, sei es, daß Wohngebiete er-

schlossen wird, sei es, daß Industrieanlagen geschaffen werden; kurzum, wenn der Verkehr selbst die Erstellung von Verkehrsmitteln notwendig macht, dann soll der Staat eingreifen, dann soll es die Aufgabe der Stelle sein, die die eigentliche Hüterin und Wahren des Gesamtinteresses sein soll, dann soll man Verkehrspolitik treiben auch auf diesem beschränkten Gebiete vom Gesichtspunkte des allgemeinen Interesses aus.

(Bravo! bei den Sozialdemokraten.)

Präsident: Das Wort hat der Herr Abg. Koch.

Abg. Koch: Meine Herren! Ich werde mich auch gleich empfehlen wie die meisten Herren Kollegen. Aber zuvor noch einige kurze Worte! Ich stehe auch auf dem Standpunkte, daß die Kleinbahnen zu fördern Aufgabe des Staates ist. Ein sehr schönes Beispiel bietet die Entwicklung von HELLERAU, über die sehr verschiedene Ansichten laut geworden sind, auch manche verkehrte Ansichten. So wurde vorhin gesagt, die Regierung berufe sich darauf, daß nur 1000 Einwohner dort seien, das habe manche andere Gemeinde auch, und darum müsse sie auch die elektrische Verbindung bekommen. Aber wie liegen hier die Verhältnisse? Die 1000 Einwohner sind von A bis Z hinausgezogen innerhalb der letzten drei Jahre, denn der Ortsteil (D) HELLERAU ist die Verwirklichung des sehr richtigen bodenreformerischen Gedankens, gute und billige Wohnungen herzustellen, und zwar wird hierbei der Grundsatz verfolgt, daß möglichst jeder so viel als möglich ländlich wohne, möglichst sein eigenes Heim habe. Also es ist der Gegensatz zu dem Prinzip der Mietskasernen. Und weiter wird hierbei der Grundsatz verfolgt, den Grund und Boden, das ganze Gelände der Spekulation zu entziehen. Man hat in England bereits mehr Erfahrungen gemacht als bei uns, aber ich halte es doch für nötig, bei dieser Gelegenheit darauf hinzuweisen, daß eben auch die HELLERAU die Verwirklichung eines solchen sozialen Gedankens ist, der schon aus diesem Grunde die Förderung durch die Staatsregierung verdient. Beobachtet man die Entwicklung, die ja in HELLERAU selbst sehr rasch fortschreitet, auch noch etwas weiter hinaus, so wird man noch einen Gedanken für die Zukunft ins Auge fassen können. Schon heute sind die Orte außerhalb der HELLERAU, RÄHNITZ, WILSDORF, BORDORF, in einer Entwicklung begriffen, die ähnlich ist der von HELLERAU, d. h. es ziehen viele aus der Stadt hinaus, die in der Stadt ihren Erwerb haben, um da draußen billiger zu