

möchten. Denn unsere Geschäftslage ermahnt uns allerdings zur Kürze in der Debatte, dann werden wir vor Ostern noch fertig werden. Also die Bitte erlauben Sie mir.

1. Adorf = Roßbach = Hof. Das Wort hat der Herr Referent.

Berichterstatter Abg. **Philipp**: Meine Herren! Ich will der Mahnung unseres Herrn Präsidenten folgen und will Ihnen nur die Versicherung geben, daß Ihre Deputation gern viel empfehlender in ihrem Berichte vorgegangen wäre, wenn wir nicht Rücksicht zu nehmen gehabt hätten auf das, was der Staat im Stande ist, in den nächsten Finanzperioden vorzubereiten und auszuführen, hätten wir nicht Rücksicht nehmen müssen auf unsere Finanzlage, die eine derartige ist, daß es zwecklos wäre, mehr Projekte in den Vordergrund zu stellen, und im Lande Hoffnungen zu erwecken, die jetzt keine Befriedigung finden können und schließlich zur Enttäuschung führen, so würden wir selbst lebhafter eine größere Anzahl zur Erwägung empfehlen.

Ich bitte Sie, bei der Kritik unserer Anträge das mit im Auge zu behalten.

Präsident: Das Wort hat der Herr Staatsminister von Thümmel.

Staatsminister von **Thümmel**: Es ist nicht meine Absicht, auf die schon vielfach in dieser hohen Kammer behandelte Frage, in welcher Weise und mit welcher größeren oder geringeren Beschleunigung der weitere Ausbau des Bahnnetzes in unserem Lande fortzuführen sei, jetzt zurückzukommen. Die Stellung, welche die Regierung in dieser Frage einnimmt, ist schon so oft von ihr dargelegt worden, daß ich nur das wieder sagen könnte, was von dieser Stelle aus erklärt worden ist. Wenn ich mir das Wort erbeten habe, so ist dies geschehen, um Ihre Aufmerksamkeit für kurze Zeit auf einige Punkte zu lenken, die zum besseren Verständnisse der Verhältnisse und der Lage unseres Eisenbahnwesens im allgemeinen dienen können und insofern, sowie namentlich auch wegen des Zusammenhanges, in dem sie mit dem Gegenstande des uns vorliegenden Berichtes stehen, Ihnen von wichtigem Interesse sein dürften.

In den letzten acht Finanzperioden von 1878/79 bis mit 1892/93 wurden von der Regierung zum Baue vorgeschlagen 48 Eisenbahnlinien mit zusammen 793,07 Kilometer. Das sind durchschnittlich auf die Finanzperiode 99,13 Kilometer. Davon wurden von den

Kammern abgelehnt beziehentlich von der Regierung zurückgezogen 127,04.

Zum Baue bewilligt wurden 44 Linien mit 666,03 Kilometer, das sind im Durchschnitte auf die Finanzperiode 83,25 Kilometer. Annähernd den gleichen Durchschnitt von 83,25 Kilometer ergibt die 23jährige Periode von 1871 bis mit 1893, in derselben sind im ganzen 1061,49 Kilometer gebaut und dem Betriebe übergeben worden. Es kommen danach auf ein Jahr 46,15 Kilometer und auf eine Finanzperiode 92,30 Kilometer.

Die Baukosten für die in den letzten acht Finanzperioden von 1878 ab von der Regierung vorgeschlagenen Bahnen bezifferten sich auf 87,675,525 Mark, durchschnittlich für eine Finanzperiode auf 10,959,441 Mark. Davon wurden abgelehnt beziehentlich zurückgezogen: Bahnen, die veranschlagt waren mit 9,646,600 Mark, und bewilligt 78,028,925 Mark, im Durchschnitte auf eine Finanzperiode also 9,753,616 Mark. Das Anlagekapital nach dem Stande von 1892 für die gesammten Bahnen von 2677,63 Kilometer betrug 700,280,161 Mark und verzinste sich mit 4,27 Prozent. Davon trugen 1063,91 Kilometer mit einem Anlagekapitale von 405,639,476 Mark außer der Verzinsung von 3½ Prozent noch ein Mehr von 2,845 Prozent, im ganzen sonach 6,345 Prozent, 1256,54 Kilometer verzinsten ihr Anlagekapital von 250,378,540 Mark nur mit 1,672 Prozent, blieben also gegen eine Verzinsung von 3½ Prozent um 1,828 Prozent zurück, während 357,18 Kilometer mit einem Anlagekapitale von 44,262,145 Mark nicht nur keine Verzinsung abwarfen, sondern auch einen Zuschuß von 0,638 Prozent erforderten, was zusammen mit dem 3½ Prozent Zinsenverluste sich im ganzen auf einen Verlust von 4,138 Prozent berechnet.

Nun verdienen bei dem Bahnbaue die wirthschaftlichen Bedürfnisse des Landes gewiß die sorgsamste Beachtung und es wird der Regierung auch das Zeugniß nicht versagt werden können, daß sie für deren Befriedigung nach Kräften bemüht gewesen ist, und noch ist. Aber es werden dabei auch die allgemeinen finanziellen Verhältnisse des Landes nicht außer Rücksicht bleiben dürfen, vielmehr wird zu einer gleichmäßigen gedeihlichen Entwicklung der gesammten Staats- und Volkswirthschaft beides Hand in Hand zu gehen haben.

Wie Ihnen bekannt ist, leidet unsere Finanzlage zur Zeit unter einem Drucke, der in den finanziellen Beziehungen unseres Landes zum Reiche seinen Grund hat. Möchte daher die von den Regierungen der Einzelstaaten angestrebte Neuordnung dieser Beziehungen schließlich noch recht bald zu einem gedeihlichen Ziele führen.