

wäre, eine Arbeitskraft mehr zu besitzen. Ich darf wohl daher das hohe Präsidium ersuchen, auf eine der nächsten Tagesordnungen die Wahl eines Mitgliedes zur Verstärkung der vierten Deputation anzusetzen.

Präsident von Zehmen: Die Kammer hat den Antrag des Vorstandes der vierten Deputation vernommen. Wünscht Jemand darüber das Wort? — Es ist nicht der Fall.

„Genehmigt die Kammer den Antrag?“

Einstimmig: Ja.

Ich werde also die Zuwahl eines Mitgliedes der vierten Deputation auf eine der nächsten Tagesordnungen setzen.

Wir gehen nun zur Tagesordnung selbst über. Auf derselben steht als erster Gegenstand: Anträge zu dem mündlichen Berichte der zweiten Deputation über das königl. Decret Nr. 32, den Ankauf der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn und der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn Zwickau-Weida betreffend.*)

(Königl. Decret nebst Anfüge, s. Beil. z. b. Mittheil.:
Decrete 2. Bd. Nr. 32.)

Anträge d. II. Deput., s. Beil. z. b. Mittheil.:
Berichte d. I. R. 1. Bd. Nr. 38.)

Referent Herr von der Planitz!

Referent Kammerherr von der Planitz: Der Bericht der zweiten Deputation der jenseitigen Kammer über das königl. Decret Nr. 32, von dem ich hoffe, daß Sie ihn alle zur Hand haben, meine Herren, ist zwar knapp gehalten; aber völlig erschöpfend. Er schließt sich eng an an das königl. Decret, beziehentlich die Motiven dazu und enthält Alles, was zu wissen noth thut, um zu dem von der Staatsregierung beantragten Ankaufe der beiden Bahnen Chemnitz-Würschnitz und Werbau-Weida Stellung nehmen zu können.

Ihre zweite Deputation hat mich mit Rücksicht hierauf beauftragt, Ihnen mündlich hierüber Bericht zu erstatten. Sie würde es für eine Vergeudung von Zeit sowohl, wie von Papier und Druckerschwärze haben halten müssen, wenn sie ihrerseits noch einen schriftlichen Bericht abgefaßt hätte, der doch nichts Neues hätte enthalten können, sondern nur eine Paraphrase des königl. Decrets. Ich habe zu erwarten, ob zunächst Jemand von den Herren im Allgemeinen zum fraglichen Bahnkaufe Etwas zu äußern wünscht?

Präsident von Zehmen: Ich eröffne die Verhandlung und schlage auch der Kammer vor, die De-

batte über die beiden hier in Frage stehenden Eisenbahnen zu trennen, zunächst also nur die Debatte über den Ankauf der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn vorzunehmen. Ist die Kammer damit einverstanden? — Einstimmig: Ja. Ich werde also demgemäß verfahren. Ich frage: ob Jemand im Allgemeinen über diesen Gegenstand zu sprechen wünscht? — Herr Bürgermeister Hirschberg!

Bürgermeister Hirschberg: Meine hochgeehrten Herren! Als vor zwei Jahren in diesem hohen Hause über Eisenbahnangelegenheiten verhandelt wurde, fand ich mich bestimmt, gegen jede neue Eisenbahn, beziehentlich Eisenbahnerwerbung zu stimmen. Man hat mir das damals vielfach ziemlich verübelt und ich habe Manches deshalb anhören müssen. In meinem Gewissen aber fühle ich mich noch heute wegen meiner damaligen Abstimmung gerechtfertigt. Wir standen damals den Thatsachen gegenüber, daß die Eisenbahnerente, die im Jahre 1876 noch über 6 Procent betragen hatte, und zwar bei einem Anlagecapital von rund 317 Millionen, sich im Jahre 1879 auf 3½ Procent verringert hatte bei einem Anlagecapital von rund 550 Millionen. Damals waren die Mindereinnahmen die Regel. Von Monat zu Monat sank nicht etwa nur der Reinertrag, nein, der Bruttoertrag der Bahnen. Auf der andern Seite standen wir der bedenklichen Thatsache gegenüber, daß unsere Einkommensteuer um 50 Procent erhöht werden mußte, eine Erhöhung, die keineswegs leicht ertragen worden ist, wie man gemeint hat; im Gegentheil, vielfach sehr schwer. Ich bin der Ueberzeugung, daß manche Eisenbahnvergnügungsfahrt mit Rücksicht auf diese hohe Staatsabgabe hat unterbleiben müssen und somit auch die Staatseisenbahn selbst Einbußen erlitten hat.

Heute nun liegen die Sachen anders. Abgesehen davon, daß das königl. Decret wegen der uns vorliegenden beiden Eisenbahnerwerbungen klare Aussicht darüber giebt, daß wir keinem gewagten Geschäfte gegenüberstehen, sondern im Gegentheil jedenfalls einem für den Staat vortheilhaften, so haben sich auch ganz besonders die Eisenbahneinnahmen viel günstiger gestaltet, steigen von Monat zu Monat, und schon seit längerer Zeit haben wir diese Mehreinnahmen zu verzeichnen. Sie betragen bis October 1881 gegenüber dem Jahre 1880 bereits, soviel ich weiß, ungefähr 700,000 Mark mehr, während schon im Jahre 1880 gegen 1879 erhebliche Mehreinnahmen zu verzeichnen waren. Unter solchen Umständen ist es mir nur sehr angenehm, zu gestehen — es kann sich Niemand mehr darüber freuen, als ich —, daß ich mich bei meiner letzten Abstimmung in einem Irrthum befunden und überhaupt zu schwarz gesehen habe. Ich werde also diesmal mit voller Freudigkeit

*) M. II. R. S. 299 f., 503 ff.