

Staatsbahnen zu lenken. Sie befand sich, als sie diesen Vertrag mit der Gesellschaft abschloß, gewissermaßen in einem Dilemma und hat mit Rücksicht auf die vorwaltenden Verhältnisse der Gesellschaft das Zugeständniß gemacht, daß alle diejenigen Kohlen, die nach Osten zu transportirt werden, über Chemnitz-Würschütz gehen sollen; die nach Westen dagegen über Delitzsch-St. Egidien. Aber es ergibt sich hieraus von selbst, daß ein Theil dieses Kohlenverkehrs den Staatsbahnen hat entzogen werden müssen. Für dieses Zugeständniß hat sich nun als Compensation die Staatsregierung ausgemacht, daß die Gesellschaft ihr jederzeit die Bahn zum Ankauf überlassen sollte zu dem damals bestimmten Preise. Mit Rücksicht nun hierauf und da der Verkehr auf der Bahn in stetigem Fortschreiten begriffen ist, erachtete die Staatsregierung nun den Zeitpunkt für gekommen, um die Bahn zu kaufen. Die Deputation kann dem nur beipflichten und kann nur beantragen, daß die Kammer der königl. Staatsregierung die erbetene Ermächtigung zum Ankauf der Chemnitz-Würschützer Bahn auf Grund des in Beilage B zum königl. Decret Nr. 32 enthaltenen Kaufvertrages ertheile.

Von dem Herrn Präsidenten dazu veranlaßt, füge ich gleich meinen Vortrag über die Bahn Werbau-Weida bei. Bei dieser Bahn liegen, rein finanziell betrachtet, die Verhältnisse nicht so günstig, wie bei der zuerst genannten. Die Bahn Werbau-Weida führt von dem Staatsbahnhof Werbau aus in einer Länge von 33,2 Kilometer bis zur Station Weida im Großherzogthum Weimar; von dieser Länge liegen ungefähr 17 Kilometer im Königreich Sachsen; sie ist von einer Privatgesellschaft, die dazu die Concession erhalten hatte, erbaut und im Jahre 1876 dem Betriebe übergeben worden. Sie bildet die kürzeste Verbindung zwischen dem Zwickauer Kohlengebiet und dem südlichen Thüringen. Bei einer vor Kurzem vorgenommenen Prüfung und Abschätzung dieser Bahn ist deren Werth auf 3,800,000 Mark taxirt worden. Wenn der mit der Gesellschaft vereinbarte Kaufpreis sich auf 2,775,000 Mark stellt, wozu noch ungefähr 25,000 Mark hinzutreten werden für einige unbedeutende Ausbesserungen und Kaufregulirungskosten, so würde der Gesamtpreis, den der Staat für diese Bahn zahlen soll, sich auf 2,800,000 Mark belaufen; es repräsentirt das 73 Procent des ermittelten Werthes und gegen 27 Procent des emittirten Actiencapitals. Die Bahn ist sehr solid ausgeführt, mit einem überreichlichen Betriebspark ausgestattet, und zwar eingeleist; aber als Hauptbahn angelegt. Wenn man dies Alles erwägt, so wird man zugeben müssen, daß der Preis kein zu hoher ist; es stellt sich der Kilometer auf ungefähr 84,000 Mark. Der Verkehr dieser Bahn, der ursprünglich ein sehr geringfügiger war, hat sich in der letzten Zeit in erfreulicher Weise ge-

hoben. Im Jahre 1879 betrug der Betriebsüberschuß 4471 Mark, um in dem darauf folgenden Jahre 1880 bereits auf 58,699 Mark zu steigen. Es kann auch gar keinem Zweifel unterliegen, daß, wenn diese Bahn im Staatsbetrieb sein wird, mancherlei Ersparnisse werden gemacht werden können. Z. B. dürfte der Aufwand für allgemeine Verwaltungskosten, der im vorigen Jahre 30,457 Mark betragen hat, fast gänzlich in Wegfall kommen.

Abgesehen nun davon, daß der Ankauf dieser Bahn sich als die ganz unausbleibliche Consequenz des mit Zustimmung der Kammern in Sachsen adoptirten Staatsbahnsystems herausstellt, sucht die Staatsregierung die Hauptvorthelle dieser Acquisition darin, daß einmal die Staatsregierung künftig freiere Hand in der Verkehrsleitung gewinnen wird; zweitens darin, daß sie eine lästige Concurrenz mit ihren Ansprüchen, die doch nicht immer abzuweisen sind, los wird; endlich aber — und das scheint mir ganz besonders auch beachtenswerth zu sein —, daß wir mit dieser Bahn in den Besitz desjenigen Theiles des Bahnhofsterrains in Weida gelangen, wo die Mehltheuer-Weidaer Bahn einmünden soll, mit welcher daher künftig der Betrieb vereinigt werden können.

Unter diesen Umständen hat Ihre Deputation keinen Zweifel gehabt, Ihnen auch den Ankauf dieser Bahn zu empfehlen.

Das Dritte, worüber ich Ihnen Vortrag zu erstatten habe, bezieht sich nun auf die Beschaffung der Mittel. Wenn die hohe Kammer, dem Antrage Ihrer Deputation zufolge, die gewünschten Bewilligungen ausspricht, so machen sich zunächst 2,400,000 Mark im Nominalwerth in 3procentiger Rente und eine Baarsumme von zusammen 3,210,150 Mark erforderlich. Berechnet man die Renten nach ihrem Coursverth, also zu 80 Procent, so würden die 2,400,000 Mark einen Capitalwerth von 1,920,000 Mark repräsentiren. Es sind daher im Ganzen 5,130,150 Mark für beide Bahnen erforderlich. Die Staatsregierung schlägt nun vor, diese Beträge aus dem Erneuerungsfonds zu nehmen.

Ueber den Erneuerungsfonds bin ich wohl nicht genöthigt, den Herren etwas Näheres zu bemerken. Es ist darüber alljährlich bei der Budgetberathung Beschluß gefaßt worden. Sein Bestand belief sich im Jahre 1880 auf 10,853,539 Mark, nach dem Coursverth berechnet 9,575,000 Mark. Was den Bestand dieses Fonds am Schluß des eben verflossenen Jahres 1881 anbelangt, so läßt sich derselbe in diesem Augenblick noch nicht rechnungsmäßig feststellen; es läßt sich aber mit ziemlicher Bestimmtheit voraussehen, daß eine geringe Abminderung eingetreten sein wird, und zwar aus dem Grunde, weil, wie Ihnen wohl erinnerlich sein wird, in der vorigen Finanzperiode beschlossen wurde, aus dem Er-