

182 oder 183 Wagen. Beide Maschinen sind, wie schon der Herr Staatsminister zugegeben hat, als Rangirmaschinen nach Chemnitz versetzt worden, weil sie für Lugau-Wüstenbrand nicht mehr tauglich waren. Unter den Wagen befinden sich 57 Stück à 5000 Kilo. Meine Herren! Die Wagen zu 5000 Kilo finden Sie zu Hunderten auf allen Streckenstationen; sie sollen eben ausgemerzt werden. Wenn Sie herausfahren nach der Görlitzer Bahn, so finden Sie bei Klopsche circa 400 Stück; wenn Sie nach Radebeul fahren, einige Hundert Stück, überall sind sie in Ueberfluß vorhanden und haben fast kaum den alten Materialwerth, weil sie nicht mehr gebraucht werden. Die übrigen verbleibenden 129 Stück zu 10,000 Kilo befinden sich, wie sich leicht denken läßt, nach einer Abnutzung von 20 Jahren in einem Zustande, den man kaum mit 30 Procent des ursprünglichen Werthes veranschlagen kann.

Was nun den Oberbau anlangt, meine Herren, so habe ich mich inzwischen auch noch genauer erkundigt und bestätigt sich Das vollständig, was ich vorher darüber gesagt habe. Der ganze Oberbau besteht aus alten eisernen Schienen. Die Schienen, von denen ich erwähnte, daß laut der Statistik von 1876 oder 1877 allein 13 Procent der ganzen Strecke erneuert worden sind, sind erneuert worden aus abgelegten Schienen der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn, folglich auch nicht viel werth und es würde wahrscheinlich die Folge sein, daß, wenn wir die Erwerbung für den geforderten Preis aussprechen, demnächst eine vollständige Neubelegung des Oberbaues erfolgen müßte. Namentlich wenn, wie zu erwarten steht und die königl. Staatsregierung selbst in Aussicht stellt, der Verkehr dort bedeutend erhöht werden würde, müßten wir das hohe Profil Nr. 4 haben; denn es würden die alten eisernen Schienen die großen Züge mit den sehr schweren Maschinen gar nicht mehr tragen. Ich werde Ihnen die Rechnungsaufstellung darüber geben, was dies für Kosten verursachen würde. Der Meter laufende Schiene Profil Nr. 4 wiegt 36 Kilo. Nehmen Sie also 1000 Meter, so macht das auf das Geleis doppelt für 2000 Meter 10,800 Mark pro Kilometer Geleis, das beträgt für das ganze Object rund beziffert 110,000 Mark. Das alte Material will ich rechnen für Erneuerung der Schwellen, sowie für die Verlegungskosten. Also, meine Herren, wenn das auch noch so viel kostet, glaube ich Ihnen nur empfehlen zu können, zugleich unter Bezugnahme der früheren Gründe, die ich gegen die Erwerbung für diesen Preis angeführt habe, daß man bei dem ersten Beschluß der Kammer stehen bleibt und die Erwerbung der Bahn ablehnt. Anders wäre es vielleicht, wenn im Vereinigungsverfahren eine Preismodification stattfinden könnte und

ich gestatte mir, in dieser Beziehung Ihnen eine kleine Rechnung aufzustellen. Wenn wir für 4000 Stück Actien 500 Mark Rente Nominalwerth bezahlen würden, ergäbe das 2,000,000 Mark. Diese zu 72 Procent Courswerth, wie die königl. Staatsregierung es selbst annimmt, umgerechnet, beträgt 1,440,000 Mark. Dazu kommen nun die Prioritäten mit 369,000 Mark, die wir ebenso, wie die schwebende Schuld von 84,364 Mark zu übernehmen hätten. Das wäre insgesammt ein Betrag von 1,893,364 Mark 46 Pf. Hiervon gehen ab 60,000 Mark Kapital des Reservefonds, so daß also verblieben 1,833,364 Mark 46 Pf., was die Regierung effectiv zu bezahlen hätte. Hierzu käme noch die Wasserleitung mit 3600, der Güterschuppen mit 6445 Mark 87 Pf., so daß das ganze Object, was zu bewilligen wäre, rund 1,850,000 Mark betragen würde. Es ist das immerhin noch ziemlich erheblich höher, als was den Actionären die Bahn selbst zu erbauen kostet; denn die Kosten betragen nur 1,613,580 Mark 49 Pf., also praeter propter gewähren wir so immer noch 230,000 Mark mehr, und das ist füglich wohl genug in Berücksichtigung der jetzigen Zeitverhältnisse. Berücksichtigen Sie noch, daß eigentlich ein dringendes Bedürfniß nicht vorliegt, dieselbe zu erwerben; denn die Motive, welche heute namentlich in der Ersten Kammer wieder hervorgehoben wurden, welche uns vor 2 Jahren bestimmten, verschiedene Bahnen anzukaufen, sind unzutreffend für diese; es wird sie uns weder das Reich, noch Preußen wegkaufen,

(Weiterkeit)

und sie ist nicht nothleidend, sie wird vollständig in derselben Weise fortgeführt werden, wie dies seither der Fall war, und nur die Betriebsrückichten, wie ich gerne zugebe, möchten es wünschenswerth erscheinen lassen, daß sie angekauft werde. Es ließe sich noch so Manches darüber sagen und wenn der Herr Referent der Ersten Kammer anführt, die Rentabilitätsberechnung sei vollständig richtig und nachgewiesen, so ist das irrig; denn es ist dabei Nichts gerechnet auf den Erneuerungsfonds. Wenn die Herren der Actiengesellschaft ein gleiches Princip verfolgt hätten, als es bei dem Staate der Fall ist, daß sie 10, resp. 6 Procent für den Erneuerungsfonds zurückgelegt hätten, dann müßte der Reservefonds, der uns mit 60,000 offerirt worden ist, jedenfalls höher sein. Ich meine, daß die Actionäre diesen Reservefonds ansammeln sollten, nicht der Staat; denn daß nach dem kleinen Gewinn, welcher dem Staat verblieben ist, der Erneuerungsfonds mit 6 Procent bedacht wurde, halte ich für selbstverständlich; aber die Actionäre haben Nichts dafür gerechnet und sie liefern uns jetzt nicht einen Betrag, der wirklich dem jetzigen Werth und Zustand dieser Betriebsmittel entspräche. Nach allen diesen Gründen, meine Herren, die, wie ich ver-