

selbige ausführlich in der Zweiten Kammer dargelegt habe. Nur darüber war anfänglich die Regierung im Zweifel, ob mit Hinblick auf die dermalige Finanzlage in dieser Beziehung jetzt vorzugehen sei, und über diesen Punkt hat die Regierung sehr eingehende Erwägungen angestellt. Allein sie mußte sich sagen, daß, wenn wir einmal zur Consolidation des Eisenbahnnetzes schreiten wollen, es richtiger sei, die Zeit zu benutzen, wo der allgemeine Geschäftsdruck auch auf den Eisenbahnen lastet und es sich nur um die Frage handeln könne, ob der Preis für die einzelnen Eisenbahnen in richtigem Verhältnisse zu ihrem volkswirtschaftlichen und sonstigen Werthe stehe. Insoweit Ausstellungen gegen den Preis erhoben worden sind, werde ich bei der Specialdebatte mir erlauben, darauf zurückzukommen, und will im Allgemeinen nur noch erwähnen, daß, wenn von der einen Seite hervorgehoben worden ist, daß durch die beabsichtigten Ankäufe eine sehr wesentliche Belastung der Staatscasse erwachsen würde, mir dies doch übertrieben erscheint. Meine Herren! Die Linien Chemnitz-Würschnitz und Gößnitz-Gera werden, soweit überhaupt menschliche Voraussicht reicht, eine Belastung der Staatscasse nicht herbeiführen, sondern sich vollständig verzinsen.

Was ferner die Linie Annaberg-Weipert anlangt, so beträgt nicht, wie der Herr Abg. Seiler angegeben hat, der jährliche Zinsenbedarf für den Kaufpreis 450,000 Mark, sondern nur 68,333 Mark und wenn man nun erwägt, daß, sobald der Staat diese Linie besitzt, er den Betrieb wesentlich vereinfachen kann, daß der Staat fernerhin während neun Jahren noch einen Pachtzins zu zahlen hätte, welcher in den letzten Jahren über 100,000 Mark betragen hat, so ist wenigstens für die nächsten neun Jahre eher eine Erleichterung, als eine Belastung der Staatscasse von dieser Linie zu erwarten. Von den fünf Bahnen, die in Frage stehen, sind somit nur zwei Bahnen, welche zunächst die Staatscasse belasten werden, nämlich die Muldenthalbahn und die Mehltheuer-Weidaer Bahn. Auf mehr, als 400,000 bis 450,000 Mark ist diese Belastung jedoch nicht anzunehmen. Nachdem wir einmal solche Opfer für die Eisenbahnen gebracht haben, glaubt die Regierung allerdings, daß diese Summe nicht bedeutend genug sei, um das Ziel, welches wir erstreben, noch länger hinauszuschieben und sich der Gefahr auszusetzen, später diese Bahnen mit noch höheren Opfern ankaufen zu müssen.

Präsident von Zehmen: Es hat sich Niemand weiter zum Wort gemeldet. Ich schließe nunmehr die allgemeine Debatte mit Vorbehalt des Schlußwortes für den Herrn Referenten.

Referent Rittergutsbesitzer von Trübschler: Ich wünsche nur eine Aeußerung des Herrn Seiler zu be-

richtigen. Im Bericht ist nicht gesagt, daß die Gößnitz-Geraer Eisenbahn im Allgemeinen als eine Verlängerung einer Staatsbahnlinie anzukaufen empfohlen wird, sondern als eine zum vortheilhaftesten Betriebe der Linie Glauchau-Gößnitz nothwendige Verlängerung. Im Uebrigen möchte ich Einwendung erheben gegen die Art von Consequenz, von der er gesprochen hat. Es hat mir scheinen wollen, als ob er die früheren Beschlüsse als Mißgriffe ansehe und es sich jetzt nur darum handeln könnte, diese Mißgriffe in einer gewissen Consequenz durchzuführen und dadurch wieder zu verbessern. Ich glaube, die wenigen Bemerkungen, die ich gemacht habe, müssen ihn eigentlich überzeugt haben, daß die Deputation eine derartige Auffassung nicht theilt, sondern daß sie die Nothwendigkeit der Beschlüsse von 1876 und das darin zum Ausdruck gelangte Princip anerkennt.

Präsident von Zehmen: Wir haben nun zur Berathung der einzelnen zum Verkauf gestellten Bahnen überzugehen und zwar zuerst nach Anleitung der Beilage des königl. Decrets unter I zu der Verhandlung über den Ankauf der Chemnitz-Würschnitzer Bahn.

Referent Rittergutsbesitzer von Trübschler: Die Forderung für den Ankauf der Chemnitz-Würschnitzer Bahn ist Blatt 9 des Decrets genau specialisirt und wird demgemäß eine Summe von 2,300,000 Mark postulirt. Der Ankauf der in Frage stehenden Bahn Chemnitz-Würschnitz ist im Grunde genommen auch von der Seite, welche ihn in diesem Augenblicke bekämpft hat, doch als nothwendig anerkannt worden. Die Debatten in der Zweiten Kammer und auch die vorliegenden Berichte beweisen, daß die Differenz in der Anschauung nur darin gipfelt, daß man den geforderten Preis zu hoch findet und man den Kauf unter anderen Verhältnissen billiger bewirken zu können glaubt. Es ist namentlich in dieser Beziehung darauf Bezug genommen worden, daß die Verkäufer auf den Fall nicht genügend Rücksicht genommen haben, daß sie nöthigenfalls in die Lage kommen könnten, den Betrieb selbst führen zu müssen, und in Folge dessen nicht berechnet hätten, welche Ausgaben ihnen dann bevorstehen würden. Es ist ferner darauf hingewiesen worden, daß die Betriebsmittel in nicht genügender Menge vorhanden sein würden und daß überhaupt auch bauliche Einrichtungen sich nothwendig machen würden. Dem gegenüber ist durch die bestimteste Erklärung seitens der Staatsregierung zunächst festgestellt worden, daß die Betriebsmittel in vollkommen genügender Menge vorhanden sind, daß sie nicht nur das Verhältniß erreichen, welches andere Bahnen für ihre Betriebsmittel pro Kilometer haben müssen, sondern