

von 11,520,000 Mark betragen würde. Außerdem ist für Vermehrung des Betriebmaterials, des Wagenparks 2c. sowie für andere Ausgaben, welche Sie auf Seite 404 des Allerhöchsten Decrets finden, eine Summe von 2,808,825 Mark aufzuwenden, so daß eine Gesamtsumme von 14,328,825 Mark herauskommt. Dieß würde betragen per Kilo 250,810 Mark. Nun würde die Frage aufzuwerfen sein: ist dieser Preis zu theuer? Der Gesellschaft hat die Bahn ungleich mehr gekostet. Die Baukosten betragen per Kilometer 368,318 Mark. Insofern ist es also ein unendlich niedrigerer Preis, als der Selbstkostenpreis der Gesellschaft. Man kann aber dies nicht als maßgebend ansehen; denn die Gesellschaft hatte das Unglück, mit dem Bau der Bahn in die Jahre zu fallen, wo alle Materialpreise und namentlich die Arbeitslöhne so außerordentlich in die Höhe gestiegen waren, daß die Anschläge bedeutend überschritten wurden. Die königl. Staatsregierung hat eine Taxe entwerfen lassen und wenn bei dieser Taxe die gegenwärtigen Baulöhne als Grundlage genommen werden, so würde der Werth per Kilometer 315,007 Mark sein, also immer auch viel mehr, als wir für die Bahn zahlen. Nimmt man aber den Durchschnitt an, wie viel der Kilometer Bahn der königl. Staatsregierung in den letzten Jahren gekostet hat, so ergibt sich die Summe von 312,151 Mark per Kilometer und 250,810 Mark sollen wir nur zahlen, also ist das gewiß nicht zu viel. Dies wären die Angaben, die ich zu machen hätte für diejenigen Herren, welche in Bezug auf das Kapital sich die Frage vorlegen, ob die Bahn zu theuer sei oder nicht. Es muß aber nun auch noch eine andere Frage erörtert werden in Bezug auf die Rentabilität. Meine Herren! Ich hatte schon die Ehre, Ihnen vorzutragen, wir bezahlen für diese Bahn 14,328,825 Mark. Berechnet man hiervon die Zinsen nach dem gegenwärtigen Cours unserer Staatspapiere, so würde dies eine Verzinsung von in Summa 59,734 Mark sein oder per Kilometer 10,450 Mark. Die sächsischen Staatsbahnen haben in dem sehr ungünstigen Jahre 1874 durchschnittlich einen Reinertrag von 17,287 Mark per Kilometer ergeben, also  $\frac{7}{10}$  mehr, als die Zinsen betragen, die wir aufbringen müssen, wenn unser Kapital sich verzinsen soll. Es ist nun die Frage: ist zu erwarten, daß die Bahn mindestens 10,450 Mark per Kilometer aufbringen wird oder mindestens  $\frac{7}{10}$  weniger als die Staatsbahnen? Nun, mit Gewißheit kann man natürlich auf solche Fragen nie antworten. Auch läßt sich nicht leugnen, daß in allernächster Zeit diese Summe vielleicht nicht erreicht werden wird, aber in sehr kurzer Zeit. Denn so viel steht fest, meine Herren, so bald diese Bahn in Hände kommt, welche das gehörige Geld verwenden können, welche den Betrieb energisch angreifen können, sobald namentlich diese Hände diejenigen der königl. sächsischen Staatsbahnverwaltung sind, so ist allerdings mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, daß diese Rente

unbedingt einkommen wird. Meine Herren! Ein Blick auf die Karte lehrt, daß gerade diese Bahn ein sehr wichtiges Glied ist in der Kette vieler anderer darum liegender. Es wird auch, das ist zu präsumiren, der Verkehr auf dieser Bahn, die erst seit Jahr und Tag eröffnet ist, sich sehr bedeutend heben; denn es sind da vier ziemlich industriereiche Orte, welche durch die Bahn verbunden werden, und bekanntermaßen wenden sich die Etablissements stets in die Nähe der Bahn, sobald diese einmal in Betrieb gesetzt, und namentlich von dem Moment an, wo der Betrieb in sichere Hände gekommen. Es ist also mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, daß der Betrieb sich bedeutend erhöhen wird.

Dies die Frage über die Rentabilität. Man kann die Antwort resumirend zusammenfassen und sagen: ein glänzendes Geschäft ist es nicht, was wir machen; aber auch kein schlechtes. Aber, meine Herren, selbst wenn dies Geschäft ein finanziell ganz schlechtes wäre, so würde der Staat einen sehr großen Fehler begehen, wenn er es nicht dennoch abschloße. Ich sage noch einmal, ein Blick auf die Karte lehrt Ihnen, daß, wenn diese Bahn in energische Hände kommt, sie im Stande ist, unsere sächsisch-bayerische Staatsbahn lahmzulegen, und dies, meine Herren, ist der Schwerpunkt für unsere heutige Entscheidung in dieser Angelegenheit. Wir müssen uns gratuliren, daß ein Moment uns gegeben ist, die Bahn in unsere Hände zu bringen, weil namentlich, wenn es den Besitzern dieser Bahn über kurz oder lang doch möglich werden würde, das Stück von Weischlitz nach Hof fertig zu bauen, unsere bayerische Bahn lahm gelegt ist, und das, meine Herren, ist der Grund, warum, selbst wenn das finanzielle Geschäft schlecht wäre, Ihre Deputation Ihnen anrathen würde, die von der Regierung beantragte Ermächtigung auszusprechen. Da sich nun aber vollends herausstellt, daß wir auch vom finanziellen Standpunkt ein schlechtes Geschäft nicht machen, glaube ich, können die Herren mit leichtem Herzen dem Antrage der Deputation zustimmen, welcher lautet:

„Die Kammer wolle in Uebereinstimmung mit dem von der Zweiten Kammer gefaßten Beschlusse,

die königl. Staatsregierung zum Ankaufe der sächsisch-thüringischen Eisenbahn auf Grund des zwischen dem königl. Finanzministerium und den Gesellschaftsorganen der sächsisch-thüringischen Eisenbahn vorläufig abgeschlossenen Vertrags ermächtigen.“

Präsident von Behmen: Ich eröffne die Verhandlungen über das königl. Decret Nr. 74 und den Antrag der Deputation.

Rittergutsbesitzer Seiler: Meine Herren! Sie sehen aus meiner Unterschrift, daß ich mit dem Antrag auf Ankauf der thüringer Bahn einverstanden bin. Ich könnte