

namentlich auf die Vermehrung der Festigkeit und Dauer derselben verwendet worden sind.

Wenn nämlich auch die Statuten §. 63 die bestimmte Vorschrift enthalten:

„Von dem nach Abzug der Actien- und etwaigen Anleihezinsen, sowie der sämtlichen Unkosten verbleibenden, jährlichen reinen Gewinn werden zwanzig Procent zu einem Reservefond zu Sicherstellung der Zinsen und Deckung unvorhergesehener Ausfälle zurückgelegt u. s. w. und der Ueberrest als Dividende auf sämtliche Actien gleichmässig jedoch mit Vermeidung unbequemer Bruchtheile, vertheilt.“

so ist sich doch die Verwaltung der Bahn, in Uebereinstimmung mit den Ansichten des Gesellschaftsausschusses, stets darüber klar gewesen, dass der Begriff des „reinen Gewinnes“ ein nicht ganz bestimmter sei und dass dessen wahre Höhe namentlich durch den wechselnden, resp. sinkenden Werth der ursprünglichen Anlagen wesentlich bedingt sei.

Da es nun unmöglich ist, auf unzweifelhafte Weise festzustellen, welchen Werth Gebäude, Betriebsmittel etc. im Augenblicke des Abschlusses der Jahresrechnung wirklich besitzen, wenn sie auch fortwährend in gutem Stande erhalten worden sind; eine Täuschung aber der Art, bei welcher ein täglich werthloser werdendes Inventar fortwährend mit dem ursprünglichen Werthe in der Rechnung aufgeführt würde, dem Unternehmen nothwendig nachtheilig werden müsste, so hat die Verwaltung der Bahn nie angestanden, dem Betriebe in jedem irgend zweifelhaften Falle eher zu viel als zu wenig zur Last zu schreiben, ausserdem aber, soweit thunlich, vorhandenes Inventar zu geringerem, als dem ursprünglichen Anschaffungswerte in den Rechnungsabschlüssen anzunehmen.

Hierbei ist man oft bis an die äussersten Grenzen des durch die Statuten dem Ermessen offen gelassenen Spielraums gegangen. Die Rechtfertigung dieses Verfahrens, das oft genug Gegenstand des Tadels von Seiten einzelner Actionaire gewesen ist, hat die Bahnverwaltung in manchen wichtigen Fällen darin gefunden, dass nach Erschöpfung des zu klein bemessenen ursprünglichen Anlage-Capitals oftmals Verbesserungen der Anlage, wenn nicht von der Nothwendigkeit, so doch von der Vorsicht geboten erschienen, während neue Capitalaufnahmen deshalb vermieden wurden, weil die zu machenden Ausgaben nicht unmittelbar productiv wirken konnten, sondern nur durch Vermehrung der Sicherheit für die Gegenwart und vermehrte Dauer für die Zukunft dem Unternehmen Vortheil brachten.

Andererseits schienen gewisse Erweiterungen des Unternehmens aus dem Betriebe als ein — freilich sehr reichlich bemessenes — Aequivalent für die Entwerthung anderer Theile desselben betrachtet werden zu können,

z. B. der von Haus aus meist nicht werthvollen, zum Theil nur interimistisch hergestellten Hochbauten.

Um darzuthun, wie bedeutende Summen auf diese Weise dem Betriebe entnommen und auf Erweiterungen und Verbesserungen der Anlage verwendet worden sind, ist anzuführen, dass

- 1) zufolge der Rechnungsabschlüsse für neue Anschaffungen 172,561 Thlr. verausgabt wurden, und zwar auf folgende Posten:
- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 1841. Umbau von Personenwagen | Thlr. 5,033. 22. 2. |
| 1842. Vollendung von 12 Trans- | wagen „ 3,850. 9. 5. |
| 1843. Für neue Packwagen und | Tender „ 9,990. 19. — |
| 1844. Für eine neue | Locomotive Thlr. 11,240. — |
| Für neue Pack- | wagen „ 5,413. 4. |
| Für neue Tender „ | 2,064. 18. |
| | „ 18,717. 22. — |
| Für eine Wagenwerkstatt . | „ 9,300. — — |
| 1845. Für neue Wagen | „ 8,298. — — |
| 1846. Für neue Wagen | und Tender . . Thlr. 12,900. — |
| Für zwei neue | Locomotiven . „ 24,889. — |
| | „ 37,789. — — |
| 1847. Für zwei neue dergleichen | „ 24,000. — — |
| 1852. Für vier neue dergleichen | „ 55,581. 25. 5. |
| | Thlr. 172,561. 8. 2. |

2) dass ein Fünftheil der ganzen Bahn (von welcher ein Theil bei der Erbauung mit Plattschienen von $\frac{5}{8}$ Zoll Stärke belegt war) mit neuen schwereren Schienen belegt und die Ausgabe dafür aus dem Betriebe bestritten worden ist, was zu circa 200,000 Thlr. nur für die Differenz an Eisen angenommen werden muss;

3) dass im Jahre 1853 178,086 Thlr. für Vermehrung der Wagen ausgegeben worden sind, welche Summe zwar dem Anlage-Capital belastet, in der That aber zum grössten Theile aus einer dem Betriebe angehörigen Einnahme bestritten worden ist, denn es sind dem Anlage-Capitale 129,035 Thlr. zugerechnet worden, als der Agio-Gewinn an 1453 Stück Actien, welcher, streng genommen, als Gewinn an Zinsen und Agio hätte den laufenden Einnahmen beigezählt und als Dividende vertheilt werden müssen;

4) sind als Bahnunterhaltung unter der Rubrik „Gebäude auf den Bahnhöfen“ aus den Ergebnissen des Betriebes bestritten worden:

a) die Erbauung sämtlicher Häuser für die Bahnwärter und Oberbahnwärter (an die Stelle