

c) in beiden Fällen zu der spätestens zehn Jahre nach Eröffnung des vollständigen Betriebes, auf der neuen Bahn beginnenden Tilgung jährlich wenigstens ein pro Cent nebst den alljährlich nach und nach ersparten Zinsen verwendet werde.

Im Uebrigen war gegen die auf den 6. Punkt bezüglichen Vorschläge der Eingabe vom 6. Februar dieses Jahres sub nrís 1—8 und 11 im Wesentlichen nichts zu erinnern.“

Es waren nunmehr die hierunter definitiv abgegebenen Erklärungen gleichsam als Ultimatum der Staatsregierung zu betrachten, über welches hinaus Concessionen zu erlangen nicht mehr in Aussicht stand, und die Gesellschaftsorgane befanden sich mithin in der Lage, auch ihrerseits definitive Entschliessung darüber zu fassen, inwieweit die festgestellten Concessionsbedingungen acceptirt und der bevorstehenden Generalversammlung zur Genehmigung empfohlen werden sollten.

Im Allgemeinen glaubten wir die Ueberzeugung aussprechen zu können, dass sich unter den jetzt vorliegenden Modalitäten ein den Interessen der Compagnie entsprechendes Uebereinkommen über den Döbelner Bahnbau werde abschliessen lassen. Denn in allen den Punkten, in denen wir ohne den Interessen der Compagnie zu nahe zu treten, von unseren Anforderungen ganz abzugehen ausser Stande waren, haben sich die Ministerien zu Zugeständnissen bereit finden lassen, welche alle wesentlichen Bedenken beseitigen und namentlich durften wir die nöthige Freiheit der Compagnie betreffs der Benutzung und des Betriebes der Bahn nunmehr in ausreichendem Maasse gewahrt betrachten. Nur hinsichtlich des Finanzpunktes waren noch zwei nicht unwichtige Entschliessungen insofern zu fassen, als die Staatsregierung sowohl betreffs des Entschädigungsbetrags für den Fall des Ankaufs, als für die Aufbringung der Geldmittel für die neue Bahn alternative Vorschläge gemacht hatte. Von den in ersterer Beziehung sub d des Protocolls aufgestellten Propositionen hatten wir zunächst die Offerte unter bb als unvortheilhafteste ohne Weiteres zu beseitigen, während es zur Entscheidung über die beiden anderen Vorschläge einer sorgfältigen Prüfung bedurfte. Gestützt auf die Resultate derselben nun beschlossen wir in vollkommener Uebereinstimmung mit dem Gesellschaftsausschusse, den Vorschlag sub d^{aa} zu acceptiren, indem derselbe sich, so lange man nicht eine sehr beträchtliche Dividende als unbedingt gesichert voraussetzen will, als annehmbarer herausstellte und zumal in der zugestandenen Rückzahlung der getilgten Anleihen und des Reservefonds den Actionären im Ankauffalle sehr erhebliche Beträge gewährt, deren unbedingte Sicherheit ihnen den Schwankungen einer Dividende gegenüber von ganz besonderem Werthe sein muss.

Was aber die Regierungspropositionen über die Aufbringung der Geldmittel betrifft, so haben die Gesellschaftsorgane ebenfalls auf Grund sorgfältiger Erwägung aller einschlagenden Verhältnisse beschlossen, die Offerte sub 6^a des Protocolls zu acceptiren, wofür dieselben wiederum vorwiegend die Rücksicht auf die Interessen der Actionäre und die Erhaltung des Werthes der Actien bestimmt hat, die durch den Vorschlag sub 6^b des Protocolls weit weniger gewahrt erscheinen. Denn bekanntlich stellt sich die Dividende bei denjenigen Eisenbahnen am höchsten, bei denen ein verhältnissmässig grösserer Theil des Anlagecapitals in Prioritäten, ein verhältnissmässig kleiner Theil in Actien selbst aufgebracht ist. Wenn wir daher in dem aufgestellten Finanzplane das Anlagecapital zu ca. $\frac{1}{3}$ auf neue Actien und ca. $\frac{2}{3}$ auf prioritätische Anleihe vertheilten, so hofften wir damit den Actionären nicht nur so wenig als möglich Geldanschaffung zuzumuthen, sondern ihnen auch die Chancen einer guten Dividende zu erhalten.