

die Frage, ob, ganz abgesehen von einem solchen Vortheile, der Stand der Verhältnisse für den Staat so verändert ist, um ein Zurückgehen von den am vorigen Landtage gefassten Beschlüssen rücksichtlich der längsten und kostspieligsten Bahn im Lande zu rechtfertigen.

Diese Frage konnte sich die Deputation bejahend nicht beantworten. Waren es vorzugsweise finanzielle Rücksichten, welche gegen den Staatsbau entschieden haben, so läßt sich nicht verkennen, daß das Gewicht dieser Rücksichten seit jener Zeit sich eher verstärkt, als vermindert hat, und daß die Möglichkeit, ohne eine Staatsanleihe dem Bedarfe der nächsten Zukunft zu genügen, wie die Deputation mit der Regierung lebhaft wünschen muß, augenblicklich verschwinden würde, falls man eine sofortige Erwerbung und weitere Ausführung der sächsisch-bairischen Bahn durch den Staat eingehen wollte.

Wollte man aber annehmen, daß die der sächsisch-bairischen Bahn zu gewährenden neuen Zugeständnisse einen ausreichenden Grund abgeben müßten für deren Erwerbung, so würde dieser Grund auch am vorigen Landtage für Ausführung der sächsisch-schlesischen Bahn durch den Staat haben sprechen müssen, da die sächsisch-bairische Bahn jetzt noch nicht einmal vollständig so große Zugeständnisse gewährt erhalten soll, als der sächsisch-schlesischen Bahn zugestanden worden sind. Noch weniger werden die Zugeständnisse für die sächsisch-bairische Bahn dasjenige Maaß der Staatsbegünstigung erfüllen, innerhalb dessen die vorige Ständeversammlung überhaupt sich für den Bau durch Privaten und gegen den Staatsbau erklärt hat.

Die Deputation muß hiernach die Ansicht aussprechen, daß die augenblickliche schwierige Lage des sächsisch-bairischen Eisenbahnunternehmens doch nicht von der Art ist, daß eine Erwerbung der Bahn durch den Staat unter sehr vortheilhaften Bedingungen erwartet werden könne, falls die Regierung mit einem darauf sich beziehenden Anerbieten entgegenzukommen hätte, und daß gegen eine Erwerbung der Bahn ungefähr für die Anlagekosten zur Zeit mindestens dieselben Gründe sprechen, welche Regierung und Stände am vorigen Landtage gegen das System des Staatsbaues bestimmt haben. Die Deputation glaubt, daß die Erwerbung der sächsisch-bairischen Bahn durch den Staat wohl unbedenklich der Zukunft überlassen werden könne.

Die Deputation muß ferner wiederholen, daß eine sofortige Erwerbung der Bahn den für die nächste Zukunft aufgestellten Finanzplan rücksichtlich der außerordentlichen Staatsbedürfnisse gänzlich stören müßte, und fügt schließlich noch einen Grund gegen die Idee der Erwerbung der Bahn hinzu, der nicht unwichtig erschien: es ist die große Dringlichkeit der Zeit für den Fortgang des Unternehmens. Die Mittel der Compagnie sind zu Ende; es muß nun ein Uebereinkommen sofort getroffen werden, wenn der Bau nicht in's Stocken gerathen und die Vollendung der Bahn noch weiter verzögert werden soll.

Wollte man aber Unterhandlungen über eine Erwerbung der Bahn für den Staat eröffnen, so würde darüber und der erforderlichen Berufung einer Generalversammlung mindestens ein halbes Jahr Zeit vergehen und ein höchst unerwünschtes und nachtheiliges Interimisticum rücksichtlich des Baues entstehen.

Aus allen diesen Gründen hat die Deputation von einem Antrage auf sofortige Erwerbung der Bahn für den Staat absehen zu müssen geglaubt, vielmehr unter Zugrundelegung der weiter oben angeführten Motive sich für eine bejahende Beantwortung der Frage, ob der sächsisch-bairischen Eisenbahncompag-

nie erneuerte Staatsbegünstigungen zugestanden werden mögen, entschieden.

Die zweite Frage anlangend: ob gerade diejenigen Zugeständnisse bevorwortet werden können, über welche, mit Ausnahme eines Punktes, die Regierung mit der Compagnie sich vorläufig verständigt hat, so hat zunächst die Deputation zu jedem einzelnen Punkte Folgendes zu bemerken:

Zu Punkt 1. Die Feststellung eines Baucapitals von 11 Millionen Thaler gründet sich auf die weiter oben in vorliegendem Berichte enthaltene Annahme, und nach Versicherung der Herren Regierungscommissarien steht zu hoffen, daß damit auszukommen sein werde.

Zu Punkt 2 und 3. Der Erklärung vom 24. April 1841 gemäß würde der Mehrbedarf an 5 Millionen Thaler zu beschaffen sein, wie folgt:

durch die Königl.	
Sächsl. Regierung	1,000,000 Thlr. — —
die Herzogl. Sächsl.	
Altenburgische Regierung	250,000 = — —
	<hr/>
	1,250,000 Thlr. — —
durch die Compagnie	3,750,000 = — —
	<hr/>
	uts.

Nach der vorläufigen Zusicherung vom 26. Mai v. J. dagegen würden sich die 5 Millionen Thaler wie folgt repartiren:

Königl. Sächsl.	
Regierung	1,333,333 Thlr. 10 Mgr. —
Herzogl. Sächsl.	
sen-Altenburgische Regierung	333,333 = 10 = —
	<hr/>
	1,666,666 Thlr. 20 Mgr. —
die Compagnie	3,333,333 = 10 = —
	<hr/>
	5,000,000 Thlr. — —

Hierzu ist Folgendes zu bemerken:

a) Bei den ursprünglichen Zusicherungen an die sächsisch-bairische Compagnie ging man von der Ansicht aus, daß die betreffenden Regierungen zusammen ungefähr ein Drittel des Baucapitals übernehmen und dafür mit Zinsenuuß zurückstehen sollten, so lange bis die Actionaire nicht 4 Procent Zinsen hätten. Die Zusicherung ward aber auf ein Viertel des Baucapitals beschränkt, weil die Regierungen zugleich die Verpflichtung übernahmen, die Actienzinsen während der Bauzeit vorzuschießen, in so weit dieselben durch den theilweisen Betrieb nicht gedeckt würden und man annahm, daß durch diese Zinsenvorschüsse, welche vertragsmäßig dem Staatsantheil zuzuwachsen hatten, der letztere von einem Viertel auf ein Drittel sich erhöhen werde. Die Betriebserträge auf den Streckenfahrten sind indessen so günstig gewesen, daß diese Voraussetzung sich nicht erfüllt hat; die Zinsenvorschüsse des Staats betragen vielmehr bis zum 27. October vorigen Jahres erst 98,228 Thlr. 16 Mgr. 7 Pf., und da mit Grund erwartet werden darf, daß mit weiterer Eröffnung der Bahn die Betriebserträge mindestens nicht ungünstiger, als zither, sich gestalten werden, so hofft die Regierung, daß die Zinsenvorschüsse die Hälfte der dafür ursprünglich veranschlagten Summe nicht übersteigen wer-