

im Interesse des Staats hierbei ausschließen zu wollen, für welche die Regierung, falls sie selbige für ausführbar hält, ja immer freie Hand behält, glaubt sie ihrer geehrten Kammer die unveränderte Annahme von Punct 6. a. b. c. und d., für den Punct 6. e. aber folgende Fassung vorschlagen zu müssen:

„Dagegen stipulirt sich derselbe das Recht des Rückkaufs der Bahn nach den für die sächsisch-bayerische Bahn in der Erklärung vom 24. April 1841 Punct 6. festgestellten Grundsätzen.“

Für im Interesse des Staats bei der Art seiner Mitwirkung bei den Eisenbahnen wesentlich erforderlich hält die Deputation, daß den Gesellschaften die successive Bildung eines angemessenen Reservefonds für außerordentliche Zwecke, aus den Erträgen über 4 Procent des Anlagekapitals, zur Pflicht gemacht werde, wie es bei dem sächsisch-bayerischen Unternehmen geschehen ist, und die Deputation wird sich weiter unten einen bezüglichen Antrag gestatten.

Zu 7.

Nach vorstehender Entwicklung muß sich die Deputation gegen Annahme dieses Punctes erklären, in der festen Ueberzeugung, daß das, für Ausdehnung des Rückkaufsrechts des Staates, auf einen um 10 Jahre kürzeren Zeitraum und auf den Nennwerth der Actien gebotene Compelle einer fünfjährigen Zinsengarantie von 4 Procent gewiß nicht ausreichend sein würde, um die sächsisch-bayerische Eisenbahngesellschaft zu bestimmen, auf einen derartigen Vorschlag einzugehen. Die Deputation ist der Ansicht, daß es bei den ursprünglichen Bestimmungen wohl bewenden könne, und hat dazu auch noch den Grund, daß sie selbst den Schein entfernen möchte, als könne die Regierung den ihr gesicherten Einfluß auf die Entschlüsse und Maßnahmen der Actiengesellschaften je zu deren Annahme einer spätern Restriction der ihnen ursprünglich zugestandenen Begünstigungen benutzen wollen.

Die Deputation beantragt deshalb die Ablehnung des Punct 7. aufgestellten Principis.

Zu 8. und 9.

Unter Bezugnahme auf das weiter oben enthaltene Gutachten der Deputation beantragt dieselbe folgende Fassung:

„Der Inhalt des Punct 6. der Decretsbeilage bildet zwar im Allgemeinen die Norm für die den Unternehmern von Eisenbahnen vom Staate zu gewährenden Zugeständnisse und Begünstigungen, ohne jedoch Modificationen der Letzteren auszuschließen, wenn die Erreichung des Zweckes dadurch bedingt sein sollte.“

Jedenfalls ist die Regierung ermächtigt, alle diejenigen Maßregeln zu ergreifen, welche zur pünctlichen Ausführung der mit den Nachbarstaaten wegen der sub 1. bezeichneten Bahnlinien abgeschlossenen oder noch abzuschließenden Verträge und zur Erfüllung der darin von der Regierung übernommenen Verbindlichkeiten erforderlich sein werden.“

Zu 10.

Nach dem in vorstehendem Berichte abgegebenen Gutachten würde dieser Punct, wie folgt, abzufassen sein:

„Die Punct 1. genannten Eisenbahnen sollen, sobald es die Umstände bei jeder einzelnen gestatten oder erheischen, in Angriff genommen und, wo irgend thunlich, bis zu Ende des Jahres 1852 vollendet werden.“

Die Bestimmung der Reihenfolge der Bauausführungen

und die Vertheilung der verschiedenen Bahnen und Bahnstrecken auf die einzelnen Baujahre wird von dem Gesichtspuncte aus erfolgen, daß auf Erfüllung der mit den Nachbarstaaten rücksichtlich gewisser Bahnlinien abgeschlossenen Verträge zunächst Bedacht zu nehmen sei, und der Bau der inneren Verbindungsbahnen erst nach Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel durch die künftigen Ständeversammlungen, so wie nach vollständiger Sicherung der Ausführung der Bahnen nach dem Auslande zu erfolgen habe.“

Die Deputation glaubt, daß nach der gegenwärtigen Sachlage der weitere Zusatz (s. oben S. 11 Spalte 2) der Decretsbeilage:

„Unlangend insbesondere — nach den Umständen gesichert erscheint“

wegbleiben könne. — Es ist mit Sicherheit zu hoffen, daß rücksichtlich der schlesischen Bahn demnächst ein Vertrag mit der königlich preussischen Regierung abgeschlossen werden wird; — kommt er aber wider alles Erwarten nicht zu Stande, so müßten sich wohl kaum zu beseitigende Hindernisse gefunden haben und in diesem Falle würde sich die Deputation nicht für einen Bau bis an die preussische Grenze verwenden können. Es würde vielmehr dann die oberlausitzer Bahn in die Kategorie einer Binnenbahn zurückfallen und rücksichtlich ihrer wirklichen Ausführung weiterer Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten bleiben müssen.

Zu 11.

Nach der in vorstehendem Berichte enthaltenen Berechnung der Deputation, beträgt der Gesamtvoranschlag für die sächsischen Eisenbahnen 20 — 22 Millionen Thaler einschließlich der Zinsen während der Bauzeit. — Die Deputation nimmt zur Sicherheit letztere Summe an

22,000,000 Thlr.

Hiervon ab die sächsisch-bayerische Bahn, für welche weiter unten separate Rechnung folgt 8,000,000 =

14,000,000 Thlr.

Die Zinsen während der Bauzeit 800,000 =

13,200,000 Thlr.

Angenommen, der Staat betheilige sich hierbei mit einem Drittheil, so betrüge dieß 4,400,000 Thlr.

Die Zinsen während der Bauzeit 800,000 =

5,200,000 Thlr.

Die Regierung veranschlagt den Bedarf zu 5½ Millionen Thaler und die Differenz beruht auf dem von der Deputation abgegebenen Gutachten wegen der erzgebirgischen und der zittau-löbauer Bahn. In Berücksichtigung der unbezweifelten bald eintretenden Nothwendigkeit, manche Tracte mit Doppelgleisen zu versehen, nimmt indessen die Deputation den Voranschlag zu 5,500,000 Thalern an.

Die Gesamtkosten der sächsisch-bayerischen Bahn werden präsumtiv laut Decretsbeilage betragen

8,000,000 Thlr. — —

ab muthmaßlicher Bedarf der Zinsenvorschüsse 600,000 = — —

7,400,000 Thlr. — —

Hiervon Antheil der Regierung 1,850,000 = — —

Hierzu gedachte Zinsenvorschüsse 600,000 = — —

2,450,000 Thlr. — —