

Directorium auf sein Ansuchen eventuell ermächtigt, mit dem Gesellschaftsausschuß sich wegen darlehnsweiser Aufnahme der zu Ausführung jenes Vorhabens erforderlichen Geldmittel in Vernehmung zu setzen, um etwa sich anbietende günstige Conjunctionen rechtzeitig benützen zu können, vorbehaltlich der dazu erforderlichen definitiven Genehmigung der Regierung und mit der ausdrücklichen Verständigung, daß die Ausführung in keinem Falle eine noch weitere Ausdehnung der in Ansehung des Antheils am Dividendengenuße für die Staatscasse bereits bestehenden Rücktrittsverbindlichkeit und der gewährten Zinsengarantie herbeiführen dürfte, und daß die Staatscasse nach wie vor nur insoweit einzutreten habe, als der unberücksichtigt der für die neue Anleihe abzusetzenden Zinsmittel sich ergebende Reinertrag hinter einer vierprocentigen Rentengewährung zurückbliebe.

Die nach §. 22 der Statuten vorgeschriebene definitive Abrechnung wegen der von der Regierung während der Bauzeit geleisteten Zinszuschüsse und die Feststellung des gesammten Regierungsantheils am Actien capitale ist nach erfolgtem vollständigen Abschluß der Baurechnung und vorgängiger Feststellung der Grundsätze über die Trennung der Baukosten und der Betriebsausgaben neuerdings und zwar dergestalt, daß der 31. December 1848 als Abrechnungstermin angenommen worden ist, erfolgt.

Das auf der Erklärung vom 20. September 1843, dem Concessionsdecrete und den Gesellschaftsstatuten beruhende gegenseitige Verhältniß zwischen dem Staate und der Gesellschaft wird durch die Annahme dieses Termins in keiner Weise berührt oder geändert; es hat dabei nur der Zweck untergelegen, daß die Baurechnung vollständig abgeschlossen und sonach der Betrag aller früher nicht füglich zu übersehenden Anlagekosten für das Unternehmen in bestimmten Ziffern auszusprechen möglich sei, und daß aller von da an ferner entstehende Aufwand, soweit er nicht die Begung des zweiten Gleises betrifft — ausschließend der Betriebsrechnung überwiesen werde, während, davon unabhängig, die Rücktrittsverbindlichkeit der Staatscasse wegen der Dividende zu Gunsten der Actionairs, ingleichen die fünfjährige Zinsengarantie vom 1. Januar 1848 an in Wirksamkeit getreten ist.

Der Abschluß selbst giebt folgendes Resultat:

a) der gesammte Bauaufwand zu Herstellung der Bahn, einschließlich des oben erwähnten Stückes Doppelgleis, beläuft sich auf

6,166,177 Thlr. 6 Ngr. 2 Pf.

und erscheint danach auf das aufgebrachte Capital von

6,210,000 Thlr.

der Betrag von

43,882 Thlr. 23 Ngr. 8 Pf.

unverwendet.

b) die während der Bauzeit aus der Staatscasse vorgeschossenen Zinsen im wirklichen Betrage mit 178,578 Thlr. 22 Ngr. 4 Pf. sind in runder Summe auf

178,500 Thlr.

festgestellt worden und beträgt demnach der Gesammtantheil der Staatsregierung am Anlage capitale

2,178,500 Thlr.

Außerdem betrug

c) der baare Dividendenzuschuß Seiten der Staats-

regierung auf Grund der von ihr übernommenen fünfjährigen Garantie vierprocentiger Zinsen, für das Jahr 1848

68,016 Thlr. 20 Ngr. 9 Pf.

und

d) der auf den nämlichen Jahreszeitraum wegen des Staatsactienantheils von 2,178,500 Thlr. innegelassene vierprocentige Dividendengenuß

87,140 Thlr.

In der allerneuesten Zeit hat in Verfolg eines Beschlusses der Generalversammlung vom 27. September das Directorium der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft das Anerbieten der Abtretung der Eisenbahn an den Staat gemacht. Die hierunter geschehenen Propositionen unterliegen dermalen der Erwägung der betreffenden Ministerien und muß deshalb nach Befinden eine weitere Eröffnung an die Kammern vorbehalten bleiben.

B. Die Löbau-Zittauer Bahn.

Auch diese Bahn ist vollständig hergestellt und seit Monat Mai 1848 dem Betriebe übergeben.

Die in Gemäßheit des Antrags in der ständischen Schrift vom 9. Mai 1846 eingeleiteten Verhandlungen wegen der Ueberlassung des Betriebs der Löbau-Zittauer Bahn an die sächsisch-schlesische Eisenbahngesellschaft sind von erwünschtem Erfolge gewesen und es ist unter Leitung der Regierung ein Vertrag zwischen beiden Gesellschaften am 2. und 9. Jan. 1847 abgeschlossen, auch von den beiderseitigen Gesellschaften mittelst Beschlusses der Generalversammlung ihrer Actionairs genehmigt worden.

Die finanziellen Verhältnisse der Löbau-Zittauer Eisenbahngesellschaft sind, wie bereits die an den außerordentlichen Landtag 1848 vom Directorium und Ausschuß wegen Unterstützung des Löbau-Zittauer Eisenbahnunternehmens gelangte Petition und die in deren Veranlassung von der Regierung bei der Verhandlung ertheilte Auskunft über die Lage des Unternehmens an die Hand geben, fortwährend wenig befriedigend; die Betriebseinnahmen waren, theils weil die Bahnunterhaltung einen durch wesentliche Reparaturen beim Oberbau erhöhten Aufwand verursacht hatte, theils und vornehmlich in Folge der allgemeinen Verkehrsverhältnisse zeither nur sehr gering.

Ob schon nun die an die Kammern gelangten Anträge wegen Ankaufs der noch nicht untergebrachten Prioritätsactien nach Höhe von circa 39,000 Thlr durch den Staat oder doch Gewährung eines Vorschusses gegen deren unterpfändliche Einsetzung ohne Erfolg geblieben sind, so ist es doch möglich gewesen, einer Sistirung des Betriebs, welche im Jahre 1848 in Aussicht stand, durch die käufliche Uebernahme eines vorhandenen überflüssigen Vorraths von Schienen, Schwellen und Pfosten durch die Staatsisenbahnverwaltung und vorschussweise Gewährung einiger Geldmittel unter Sicherstellung durch mehrere als Pfandobject angebotene Realitäten der Löbau-Zittauer Eisenbahngesellschaft vorzubeugen. Neuerdings hat sich in Folge mehrfach eingetretener Ersparnisse, soweit solche mit Rücksicht auf die Ordnung, Sicherheit und Pünktlichkeit des Betriebs zulässig waren, vornehmlich aber auch die aus der Anwendung der Braunkohlenfeuerung erzielten Vortheile der Betriebsertrag wesentlich günstiger gestellt, so daß der Anzeige nach für das Jahr 1849 ein Deficit nicht zu erwarten steht.