

Ausdehnung gegeben werden, daß damit ein dem actionairen Interesse entsprechendes bestimmtes Ziel, wohin namentlich die noch einen Aufwand von circa 250,000 Thlr. — — erfordernde Vollendung der Bahnstrecke Chemnitz-Balldorf gehöre, erreicht werden könne.

Da indeß zur nämlichen Zeit die Frage über die zu Aufrechthaltung dieser Bahnunternehmung etwa zu ergreifenden Maaßregeln der damaligen außerordentlichen Ständeversammlung, theils in Folge bezüglicher Mittheilungen von Seiten der Regierung, theils auf Anlaß verschiedener dahin gelangter Petitionen einzelner Corporationen und Individuen, bereits zur Erörterung vorlag, so war, um nicht irgendwie in solcher Beziehung der ständischen Beschlußfassung vorzugreifen, zunächst das Ergebnis der letztern abzuwarten. Diese fiel, nach der ständischen Schrift vom 14. November 1848 (Landtagsacten I. Abtheilung Nr. 82), dahin aus, daß der nächsten Ständeversammlung Vorschläge zur Vollendung dieser Bahn zu unterbreiten seien, inmittels aber erforderlichen Falles, und um die begonnenen Kunstbaue vor Einsturz zu sichern, dem Unternehmen zinsbare Vorschüsse gewährt werden können.

Die Gesellschaft schuldete damals an die Hauptstaatscasse überhaupt 184,485 Thlr. 14 Ngr. 5 Pf., und zu dieser Summe traten gegen Ende des Jahres 1848 annoch 8000 Thlr. — —, welche als ein 5 procentiger Vorschuß hauptsächlich in der Absicht verwilligt wurden, um davon die Anleihezinsen der Serie II. auf das zweite Halbjahr 1848, ingleichen die dringendsten Betriebs- und Regiekosten der allernächsten Zeit decken zu können.

Bei der Beträchtlichkeit der aus Staatsmitteln bereits gewährten Unterstützungen und bei der Ungewißheit, ob zu deren Abwicklung, so lange die fragliche Unternehmung als gesellschaftliche fortbestehe, einige sichere Hoffnung vorhanden sei, hielt es die Regierung nicht für rathlich, zu dem Zweck der endlichen Herstellung dieser Bahn die bisherige Unterstützungsweise durch Geldvorschüsse aus der Staatscasse weiter zu verfolgen oder zu befürworten, es erschien ihr vielmehr eine fernere ausschüßliche Mitwirkung von ihrer Seite nur dann gerechtfertigt, wenn damit zugleich eine wirkliche Eigenthums-erwerbung für den Staat erzielt werde.

In Erwägung aber, daß bei einer Eisenbahnacquisition nicht sowohl der Betrag der für das Unternehmen aufgewendeten Kosten, als vielmehr nur das Verhältniß der künftigen Erträge zum Anlagecapital ein Anhalten für eine Kaufwerthsermittlung darbiete, und in Betracht, daß es hierzu in Betreff der Chemnitz-Niesauer Bahn an bestimmten zuverlässigen Unterlagen und Erfahrungen noch gänzlich fehle, glaubte die Regierung damals zu einer sofortigen festen Kaufpreisbestimmung nicht verschreiten zu können, sondern die den Actionairen für die eigenthümliche Ueberlassung der Bahn an den Staat zu gewährende, seiner Zeit durch Capital ablösbare Rentenentschädigung von der künftigen Rentabilität der Bahn abhängig machen und deren Feststellung bis dahin, wo genauere Nachweisungen zu solchem Zwecke thunlich fallen, verschieben zu müssen.

Den Gesellschaftsorganen wurden daher, als Gegenstand der demnächst zu eröffnenden Unterhandlung, die in jenem Sinne aufgestellten, aus der Beilage I. ersichtlichen „Grundzüge“ ic. mitgetheilt. Seiten der Erstern aber ward dagegen bei der am 12. December 1848 stattgefundenen Verhandlung vorgeschlagen, es möge entweder die käufliche Uebernahme für

Staatsrechnung erst in 10 oder 15 Jahren, von Vollendung der Bahn an gerechnet, bewerkstelligt und inmittels das noch erforderliche Baucapital darlehnsweise aus der Staatscasse vorgeschossen, oder aber, gegen sofortige Abtretung der Bahn, ein fester Kaufpreis nach der vollen Nominalhöhe des Actien-capital, jedoch in zweiprocentigen Staatsobligationen, gewährt werden.

Da keiner von diesen beiden Gegenvorschlägen mit den obangedeuteten Rücksichten vereinbar erschien, so wurde zwar, nach der Beilage II., dem Directorium nochmals anheim gegeben, auf der Basis der „Grundzüge“ mit der Regierung in Unterhandlung zu treten, eine derartige Unterhandlung jedoch bei der am 22. Januar d. J. stattgehabten außerordentlichen Generalversammlung von der Mehrheit der Actionaire gänzlich abgelehnt.

Aus der Mitte derselben gelangten vielmehr folgende drei Vorschläge an die Staatsregierung, von denen der erste in der Generalversammlung durch Stimmenmehrheit zum Beschluß erhoben wurde, nämlich:

- a) daß die Bahn mit allen Activen und Passiven gegen 100 Thaler pro Actie in königlich sächsischen Staatsschuldscheinen zu zwei Procent, deren Amortisation nach Maaßgabe der bezüglichen Bestimmungen in dem Kaufe über die sächsisch-bayerische Eisenbahn zu ordnen sein würde, dem Staate käuflich überlassen,
- b) daß der diesfällige Kaufwerth für jede Actie auf nominell 50 Thaler in fünfprocentigen Staatsschuldscheinen mit einem Tilgungsfonds nach jährlich ein Procent gewährt,
- c) daß unter der nämlichen Voraussetzung, wie sub b. beantragt worden, ein jährlicher Tilgungsfonds von zwei Procent hierbei festgestellt werden möge.

Die Regierung, obwohl sie keineswegs verkannte, daß dem mehrfach geäußerten Wunsche nach baldigster Vollendung dieser Bahn sehr beachtungswerthe Rücksichten auf den öffentlichen und gewerblichen Verkehr des davon betroffenen Landes theils zur Seite stehen und daß daher hauptsächlich dieser Gesichtspunkt bei den etwa fernerweit dem fraglichen Unternehmen zum Opfer zu bringenden Unterstützungen aus Staatsmitteln für maaßgebend zu erachten sein dürfte, konnte jedoch aus den bereits dargelegten Gründen die gedachten Vorschläge weder in der einen, noch in der andern Weise zur Annahme empfehlen, fand sich unter solchen Umständen vielmehr veranlaßt, zunächst der Erwägung der Kammern anheimzustellen und deren Erklärung darüber zu vernehmen, ob bei der fernern Verhandlung wegen Erwerbung der mehrgedachten Eisenbahn für Staatsrechnung im Wesentlichen an den, Seiten der Regierung diesfalls aufgestellten „Grundzüge“ ic. festgehalten, oder ein fester Kaufpreis dafür, im Sinne einer der sub a., b. und c. bezeichneten Modalitäten, zugestanden werden möge.

Das bezügliche Decret vom 13. März dieses Jahres kam jedoch vor Auflösung der Kammern nicht zur Berathung und es blieben demnach die obgedachten Fragen noch ferner unerledigt.

Inmittels und obschon die Regierung zwei von der Gesellschaft bei dem Maschinenfabrikanten Richard Hartmann in Chemnitz bestellte Locomotiven für Rechnung der Staatsbahn übernommen und die von ihr mit 9,333 Thlr. 10 Ngr.