

von der Mehrheit angenommen, hierauf jedoch auch noch, in Hinblick auf den Fall, daß die fortzusetzenden Verhandlungen hierüber auf irgend welche Schwierigkeiten stoßen könnten, der folgende, vom Directorium und Ausschuss gemeinschaftlich ausgegangene Antrag:

- c) es möge Namens der Gesellschaft in der vorliegenden Angelegenheit eine Eingabe an die Kammern gerichtet und darin die Erhöhung des im ersten Regierungsvorschlage offerirten Kaufpreises im Allgemeinen und bis auf wenigstens 50 Thlr. auf jede Stammactie verlangt, eventuell aber für den Fall, daß die Kammern wider Erwarten dazu sich nicht bewegen finden sollten, die Bitte ausgesprochen werden, daß mindestens die Kammern die Staatsregierung unter allen Umständen ermächtigen möchten, auf eine feste Basis mit der Gesellschaft definitiv abzuschließen,

zum Beschluß erhoben worden.

Was von dem Directorium in seiner neuesten Eingabe vom 4. d. M. bei Vorlegung jener erstgedachten Anträge a. und b. gegen die Regierungsvorschläge angeführt worden ist, wird weiter unten nach Motivirung der Regierungsvorschläge mit zu erwähnen sein, hier daher sofort zu der Bemerkung übergegangen werden können, daß die Regierung diese neuern Gesellschaftsanträge eben so wenig wie die frühern für annehmbar hat erachten können und demnach das Directorium unterm 17. d. M. hierauf abfällig beschieden worden ist.

Indem hierdurch die Angelegenheit nunmehr auf den Standpunkt gelangt ist, daß die Gesellschaftsorgane, dem letztgedachten Beschlusse unter c. gemäß, sich schließlich mit einer Vorstellung an die Kammern wenden werden, hat nun auch die Regierung die Gründe, worauf ihre neuern Vorschläge, sowie die Festhaltung an selbigen beruhen, näher darzulegen.

Obwohl es mit den größten Schwierigkeiten verknüpft ist, über die Ertragsverhältnisse einer noch im Bau begriffenen und überdem an sich eigenthümliche Verhältnisse darbietenden Bahn im Voraus mit einiger Wahrscheinlichkeit urtheilen zu wollen, so war es doch ganz unerlässlich, auf Grund der über die Herstellungskosten der Bahn selbst bereits vorliegenden Data und unter Benützung sonstiger allgemeiner Erfahrungen, so wie mit Rücksicht auf die besondern Eigenthümlichkeiten der Bahn, soweit möglich eine annähernde Berechnung jener Ertragsverhältnisse anzustellen, um für die nach Lage der Sache erforderlichen neuen Vorschläge den nöthigen weitem Anhalt zu gewinnen.

Diese Berechnung war folgende:

Für den Schluß des Monats Juli 1849 ergaben sich die Passiva der Gesellschaft nach Abzug der Activa — von welchen letztern jedoch die bei der Casse noch vorhandenen 435 Stück Actien, ebenso wie die auf die drei Termine Ende März 1848, Ende September 1848 und Ende März 1849 sistirt gebliebenen Zinsen an die Actionairs von den Passiven vorerst auszuschließen waren — zu 1,420,145 Thlrn. Zu Vollendung der Bahn aber wurden nach einem Berichte des vormaligen Regierungskommissars vom 26. Februar d. J. noch für erforderlich erachtet:

- 100,000 Thlr. Bau- und Bureauverwaltungskosten, auf 3 Baujahre gerechnet,  
20,000 = Expropriationskosten,  
304,750 = Erdarbeiten,

- 5,600 Thlr. kleine Kunstbauten,  
478,350 = große Kunstbauten,  
169,770 = Oberbau,  
181,100 = Hochbauten,  
30,000 = Betriebsmittel,  
9,000 = Reparatur der bereits vollendeten Bauten.

1,298,570 Thlr. Summa.

Für den angenommenen Fall nun, daß der Staat die Bahn vom 1. Januar 1850 ab übernehmen sollte, würden ihm — abgesehen vorerst von der Entschädigung der Actionaire — von jenem Tage ab zur Last fallen:

- 1,420,145 Thlr. die wirklichen Passiva der Gesellschaft,  
22,000 = Zinsen pro August bis December von der Anleihe vom 1. Juli 1847 und von 97,000 Thlrn. zinsbaren Staatsdarlehenen,  
3,637 = dergleichen vom 1. März bis ult. December 1849, von den übrigen in der Zeit vom 5. Juni bis 29. August 1848 auf bloß 6 Monate unverzinslich vorgeschossenen 97,000 Thlr. nach  $4\frac{1}{2}$  Procent, erst vom 1. März 1849 ab berechnet,  
195,180 = Zinsen auf drei Jahre von vorstehenden 1,445,782 Thlrn., nach überhaupt  $4\frac{1}{2}$  Procent oder auf die Bauzeit bis ult. December 1852.

Hierzu käme der noch erforderliche Bauaufwand, der mit der obigen abgerundeten Summe zu 1,300,000 Thlrn. auf drei Jahre folgendermaßen zu vertheilen sein dürfte, als:

- 600,000 Thlr. zum Bau im ersten Jahre,  
81,000 = Zinsen davon auf 3 Jahre zu  $4\frac{1}{2}$  Procent,  
400,000 = zum Bau im 2ten Jahre,  
36,000 = Zinsen davon auf 2 Jahre,  
300,000 = zum Bau im 3ten Jahre,  
13,500 = Zinsen davon pro 1 Jahr.

Endlich wäre überhaupt noch die verhältnißmäßig geringe Summe von

- 100,000 = für Betriebsmittel, Werkzeuge und Utensilien zuzuschlagen und ergiebt sich daher

3,171,462 Thlr. als Summa des Mehraufwandes.

Von diesem über das ursprüngliche Actiencapital zu Vollendung der Bahn theils bereits aufgewendeten, theils noch erforderlichen Mehrbetrage berechnen sich nun

142,716 Thlr. Zinsen nach  $4\frac{1}{2}$  Procent.

Hierzu ferner

159,300 = Betriebs- und Unterhaltungskosten nach 8,85 Meile à 18,000 Thlr.

302,016 Thlr. Summa.

So viel müßte also nach dieser Berechnung die Bahn an Bruttoertrag jährlich gewähren, wenn nur allein die Zinsen des Mehrbedarfs und die Betriebs- und Unterhaltungskosten gedeckt erscheinen sollen.

Es beträgt dies 34,126 Thlr. pro Meile. Sind nun