

auch die Ansichten über die künftige Ertragsfähigkeit der Chemnitz-Niesauer Bahn sehr auseinandergehend, so hatte die Regierung bei der weitern Erörterung der Frage die Ertragsresultate anderer Bahnen mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse derselben doch wenigstens zum ungefähren Anhalten zu nehmen.

Wenn nun im Jahre 1847

die sächsisch-bayerische Bahn bloß	33,685 Thlr. pro Meile,
die Leipzig-Dresdener Bahn bloß	43,400 = = =

Bruttoertrag gewährten, Bahnen, welche vor der Chemnitz-Niesauer sehr wesentliche, durch das Eigenthümliche der letztern kaum auszugleichende Vortheile voraushaben, so mußte allerdings dasjenige, was der Gesellschaft auf das ursprüngliche Actien-capital erst noch gewährt werden sollte, wenn nicht ganz, doch zum größten Theil als ein dem volkswirtschaftlichen Interesse der Bahn gebrachtes Opfer erscheinen.

Bei der obigen Berechnung war eine Bauzeit von 3 Jahren zum Grunde gelegt, während spätere Erörterungen hoffen ließen, die Bahn binnen zwei Jahren zu vollenden, wenn nicht besondere Hindernisse störend dazwischen treten sollten.

Da jedoch auch andererseits wieder nicht ohne Grund zu besorgen ist, daß man mit den in Rechnung gebrachten Herstellungskosten nicht allenthalben auslangen, namentlich zu Beschaffung der nöthigen Betriebsmittel etc. einen merklich größern Bedarf nöthig haben werde, so konnte man wenigstens darüber nicht in Zweifel bleiben, daß die Vollendung der Bahn mindestens 3 Millionen Thaler über das ursprüngliche Actien-capital in Anspruch nehmen werde.

Würden ferner, um in keiner Weise zu hohe Kosten in Anrechnung zu bringen, für die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn bloß 16,000 Thlr. pro Meile berechnet, so würde sich dann immer noch ein jährlicher Bedarf von

135,000 Thlr. Zinsen auf 3 Millionen Thaler Mehrbedarf nach $4\frac{1}{2}$ Procent,

141,600 = Betriebsaufwand,

276,600 = in Summa ergeben,

und es würde dann z. B. ein Bruttoertrag von 316,600 Thlr. oder 35,774 Thlr. pro Meile dazu gehören, um für das ursprüngliche Actien-capital noch eine Dividende von 1 Procent zu gewähren. Da jedoch hierbei in der That die Ausgaben an Zinsen und Betriebsaufwand nur äußerst mäßig in Ansatz gekommen sind, so führte auch diese Berechnung wieder auf die obgedachte Besorgniß zurück, daß an irgend einen erheblichen Ueberschuß zu Verzinsung des Actien-capital's kaum gedacht werden kann.

Wenn jedoch bei diesen Erörterungen der finanzielle Gesichtspunkt keinesweges für sich allein maßgebend sein konnte, vielmehr auch das volkswirtschaftliche Interesse der Bahn, der Verkehr eines vorzugsweise gewerblichen Landestheils mit in Frage zu ziehen war, indem der Staat bei vorhandenem Bedürfniß mit namhaften Kosten auch Straßen und Chaussees baut und unterhält, ohne die Ausführung solcher Unternehmungen nur von der künftigen directen Rentabilität des Bauwerks abhängig zu machen; wenn ferner auch der durch die Zeitereignisse herbeigeführten unverschuldeten Lage der Actionaire, welche dem Unternehmen bereits sehr große Opfer gebracht haben, Berücksichtigung zu schenken war, und endlich mit dem gänzlichen Scheitern des Unternehmens das

große, aus Staats- und Privatmitteln bereits darauf verwendete Capital nutzlos verloren gehen würde: so glaubte die Regierung von den früheren Grundzügen absehen und schon jetzt einen entsprechenden festen Kaufpreis in Aussicht stellen zu können, letztern jedoch auf höchstens 25 Thlr. pro Actie oder 50 Thlr. für je zwei Actien in 4 procentigen Schuldscheinen beschränken zu müssen. Läßt sich jedoch allerdings die absolute Unmöglichkeit eines künftigen günstigeren Ergebnisses nicht unbestreitbar beweisen, so hat die Regierung — um den gegentheiligen Ansichten der Gesellschaft die möglichste Beachtung angedeihen zu lassen, und für den Fall, daß die Bahn dennoch einen höhern als den oben annähernd angenommenen Ertrag gewähren sollte, den Actionairen die Fügigkeit vorzubehalten, von solchen günstigeren Umständen den gewünschten Nutzen ziehen zu können, — den Gesellschaftsorganen, zugleich in Berücksichtigung der von ihnen bei der letzten Conferenz am 22. October dieses Jahres eindringlich vorgestellten Lage der Actionaire, die bereits angezogenen zwei alternativen Vorschläge der Beilage III. mit dem Erbieten zugehen lassen, dieselben bei den Kammern zu befürworten.

Beide Vorschläge sind auf die Ansicht begründet, daß nach dermaliger Sachlage mehr als 25 Procent pro Actie nicht zu gewähren sein dürften; die dabei noch übrig bleibende, wenn auch noch so entfernte Möglichkeit eines künftigen günstigeren Ergebnisses aber ist nach Wahl der Gesellschaft entweder durch 5 Procent Erhöhung ausgeglichen, oder ihnen vorbehalten.

Wenn in dem zweiten dieser Vorschläge die vom Bruttoeinkommen abzuziehenden Kosten nur auf die obgedachte mäßige Summe von 276,600 Thlr., ungeachtet der oben dagegen geäußerten Bedenken, in Bausch und Bogen festgestellt worden sind, so ist dies aus dem Grunde geschehen, um jeder Besorgniß darüber, daß beim Bau und Betrieb dem volkswirtschaftlichen Interesse größere Rücksichten als dem actionairen zugewendet werden könnten, von vorn herein zu beugen.

Um hiernächst auch über die oben in Rechnung genommenen Baukosten noch zu mehrerer Gewißheit zu gelangen, sind die betreffenden Anschläge einer nochmaligen Revision unterworfen worden, deren Ergebnis folgendes war.

Es sind noch erforderlich

Positionen nach dem Gutachten der Techniker.

- 1) 100,000 Thlr. Bau- und Bureauverwaltungskosten,
- 2) 20,000 = Expropriationskosten,
- 3) 304,968 = für Erdarbeiten,
- 4) 5,000 = kleine Kunstbauten,
- 5) 478,350 = große Kunstbauten,
- 6) 163,864 = Oberbau,
- 7) 190,200 = Hochbauten,
- 8) 232,286 = Betriebsmittel,
- 9) 18,807 = für Reparaturen an bereits vollendeten Strecken,
- 10) 96,631 = Zinsen des Bau-capital's, auf ein Jahr.

1,610,106 Thlr. Summa der noch erforderlichen Baukosten.

Positionen nach Ansicht des Directoriums.

- 1) 75,000 Thlr. Bau- und Bureauverwaltungskosten,
- 2) — — = Expropriationskosten,
- 3) 304,968 = für Erdarbeiten,