

sichten eröffnet und der Beschlussfassung unterbreitet, thut er es nicht, ohne alle einschlagenden Verhältnisse in gründliche Erwägung gezogen und das unter dem Einflusse so trauriger Umstände in Stockung gekommene Unternehmen in der Geschichte seiner Entwicklung verfolgt zu haben, wie dies, was den letztern Punkt anlangt, die in Beilage I beigegebene Zusammenstellung nachweist.

Die Regierung entspricht durch die Vorlage dem auf dem außerordentlichen Landtage 1848 in ständischer Schrift (Landtagsacten, Abthl. I. S. 574) ausgesprochenen Antrage, der nächsten Ständeversammlung Vorschläge für Vollendung der Bahn zu unterbreiten; die Vorschläge selbst beziehen sich aber sowohl auf die Erwerbung der Bahn für Staatsrechnung gegen angemessene Entschädigung der Actionaire, als auch auf die dadurch bedingte Beendigung des Bahnbaues.

Bevor der Ausschuss auf Beleuchtung der Einzelheiten in diesen Vorschlägen eingeht, glaubt er noch einmal im Kurzen den gegenwärtigen Stand der Angelegenheit aufstellen zu müssen, kann aber gerade dabei um so eher sich jeder weitern Ausführlichkeit enthalten, als er sich auf die Darstellung in der Beilage O zu dem Decrete und auf die vom Directorium und Ausschuss der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn an die Volksvertretung gerichtete Petition vom 27. December 1849, welche sich ebenfalls gedruckt in den Händen der Kammermitglieder befindet, sowie endlich auf die Zusammenstellung in Beilage I beziehen kann.

Der am 26. November 1849 abgehaltenen Generalversammlung wurden durch das Finanzministerium im Einverständniß mit dem Ministerium des Innern folgende beide Vorschläge vorgelegt, denen die Voraussetzung zu Grunde lag, daß die Bahn vom 1. Januar 1850 mit allen Activen und Passiven in das Eigenthum des Staatsfiscus übergehe, daß von den vom Staatsfiscus mit zu übernehmenden Passiven die auf den Termin Ende März 1848, so wie von da an weiter ab fixirt gebliebenen Zinsen an die Actionaire, ingleichen die etwa vom 1. Januar 1850 ab in Aufrechnung zu bringenden Gehalte der Directorialmitglieder jedenfalls ausgeschieden werden, und daß das Ergebnis einer vorzunehmenden Erörterung den außer dem ursprünglichen Actien-capital bis zur gänzlichen Vollendung der Bahn zu verwendenden Geldbedarf nicht beträchtlich höher als drei Millionen Thaler erscheinen lasse:

A. Erster Vorschlag. Als Kaufpreis für die Bahn sammt Zubehör wird vier Wochen nach Abschluß des Vertrags auf jede im Privatbesitz befindliche Actie, also mit Ausschluß der noch unverkauft vorrätigen und gegen Rückgabe derselben, ein für allemal ein Abfindungsquantum von dreißig Thalern in drei vierprocentigen Schuldscheinen der im Jahre 1847 von der Gesellschaft eröffneten und auf den Staat mit übergehenden Prioritätsanleihe Serie I. a. = 10 Thaler nebst den Coupons über die seit 1. Juli 1849 erwachsenen Zinsen, worauf jedoch die Actieninhaber einen halbjährigen Stückzinsbetrag baar zuzulegen haben, gewährt.

B. Zweiter Vorschlag. 1) Der für die Bahn sammt Zubehör zu gewährende Kaufpreis hat in dem 25fachen Betrage derjenigen Dividende, welche für das Actien-capital innerhalb der ersten zehn Betriebsjahre nach Vollendung der Bahn durchschnittlich sich ergeben hat, zu bestehen; es sind jedoch, sofern dieser 25fache Be-

trag noch nicht fünfundzwanzig Thaler per Actie ergeben sollte, jedenfalls fünfundzwanzig Thaler auf jede im Privatbesitz befindliche Actie, mit Ausschluß der noch vorrätigen, unter den nachfolgenden nähern Bestimmungen zu gewähren.

2) Auf jede im Privatbesitz befindliche Actie und gegen Rückgabe derselben soll vier Wochen nach Abschluß des Vertrags im Voraus eine Abschlagszahlung von zwanzig Thalern in zwei vierprocentigen Schuldscheinen der im Jahre 1847 von der Gesellschaft eröffneten Prioritätsanleihe Serie I. a. à 10 Thlr. nebst den Coupons über die seit 1. Juli 1849 erwachsenen Zinsen, worauf jedoch die Actieninhaber einen halbjährigen Stückzinsbetrag baar zuzulegen haben, geleistet und außerdem ein „Anwartschaftsschein“ auf Nachzahlung des diesen Abschlagsbetrag übersteigenden Werthes der Actie und jedenfalls auf Nachzahlung von fünf Thalern ausgeantwortet werden.

3) Bei Ermittlung der sub 1. bemerkten Dividende ist auf folgende Weise zu verfahren:

a) Das hierbei in die Berechnung zu stellende Bruttoeinkommen besteht in derjenigen Einnahme, welche nach Ausweis der Rechnungsbücher und der darüber zu veröffentlichenden Monatsabschlüsse durch die Personen- und Güterbeförderung, einschließlich der Salz- und Postfracht, ingleichen durch Pachtverträge und Miethzinsen bei der Bahn gewonnen werden;

b) von diesem Bruttoeinkommen ist eine jährliche Summe von

276,600 Thlr. mit

141,600 Thln. als Betriebsaufwand, nach 8,8 Meilen Bahnlänge, à 16,000 Thaler pro Meile,

135,000 = als Zinsen à 4½ Procent wegen der zu Vollendung der Bahn außer dem ursprünglichen Actien-capital mehr erforderlichen drei Millionen Thaler

uts.

in Abzug zu bringen, indem sie, unter der obigen Voraussetzung, sub c. als auch so hoch fixirt angesehen werden soll.

c) Es wird das Gesamtbruttoeinkommen innerhalb jener zehn Betriebsjahre auf der einen, und der gesamte Betriebs- und Zinsenaufwand innerhalb des nämlichen Zeitraums auf der andern Seite einander gegenüber gestellt.

Was nach Abzug des letztern vom erstern noch übrig bleibt, ergibt den Reinertrag, welcher durch Theilung mit der Zahl 10 zunächst das Gemeinjahr, und durch weitere Theilung mit der Zahl der ursprünglichen 40,000 Stammactien die für jede Actie ausfallende Durchschnittsdividende darstellt. Der 25fache Betrag der letztern bildet den Werth der zu leistenden Capitalsentschädigung.

4) Auf die nach Punkt 3. festgestellte Capitalsentschädigung kommt zunächst die nach Punkt 2. voraus em-