

der Rohstoffe, der Brenn- und Baumaterialien, sowie der Lebensmittel hervorgebracht; gerade in dieser Beziehung habe die für das Erzgebirge so wichtige Baumwollenindustrie bei dem schweren, von ihr mit dem günstiger gestellten Auslande geführten Kampfe ein wesentliches Interesse an der Verbindung mit der Elbe, mit den getreidereichigen Gegenden, mit der den weitem Verkehr vermittelnden Eisenbahn.

Nach allen zeither gemachten Erfahrungen findet es Bestätigung, daß die Eisenbahnen den Verkehr vorzugsweise in die Gegenden ziehen, wo er durch die Eisenbahnen bereits erleichtert gefunden hat. Es entsteht hiernach für die von Eisenbahnen entfernt liegenden Gegenden, wenn sie, wie dies bei Fabrikgegenden der Fall ist, im Verkehre die wesentlichen Bedingungen ihres Wohlstandes und ihrer Fortentwicklung finden, die traurige Aussicht eines Zurückbleibens hinter begünstigteren Gegenden und einer mehr und mehr eintretenden Isolirung.

Alle diese und ähnliche Gründe, welche früher bei Beantwortung der Frage, ob überhaupt die Chemnitz-Niesauer Bahn gebaut werden solle, aufgestellt wurden, haben noch jetzt, wo es sich um die Beendigung der bereits begonnenen Bahn handelt, nicht nur die ihnen früher beigelegte, sondern noch eine verstärkte Beweiskraft, eine verstärkte deshalb, weil die weitere Ausbildung des deutschen Eisenbahnnetzes stärker als früher mahnt, den Fabrikbezirken die ihnen jetzt noch dringlicher erforderliche Verkehrserleichterung zu gewähren.

Könnte hierüber noch ein Zweifel entstehen, so würde er durch die dringenden Wünsche der betroffenen Bevölkerung, welche in den vielen auf das vorliegende Unternehmen sich beziehenden Petitionen, namentlich des außerordentlichen Landtags 1848, niedergelegt wurden, beseitigt werden.

Zu den früher aufgestellten Gründen tritt aber noch ein sehr triftiger neuer hinzu, daß es nothwendig ist, die in das Unternehmen bereits verwendeten Capitalien, welche gegenwärtig nicht nur nutzlos bleiben, sondern einer sich mit jedem Tage steigenden Entwerthung unterliegen, vor fernerer Entwerthung zu schützen und möglichst bald nutzbar zu machen. Es gilt dieser Grund theils für die von Seiten des Staates in das Unternehmen gewendeten Gelder von mehr als 1½ Millionen Thaler, theils für die von Privatactionairen aufgewendeten 3 Millionen Thaler.

In Berücksichtigung aller angegebenen Umstände kann der Ausschuss seine Meinung nur dahin abgeben, daß es dringend nothwendig ist, die Chemnitz-Niesauer Eisenbahn einer möglichst schleunigen Beendigung entgegen zu führen.

An die Beantwortung der Vorfrage schließt sich unmittelbar eine zweite Frage: in welcher Art die Beendigung des Bahnbauwes zu ermöglichen sei?

Es lassen sich hier, da es der Gesellschaft nach Lage der Sache unmöglich ist, aus eigener Kraft die Beendigung der Bahn zu bewirken, und da die Gesellschaftsorgane selbst in der Petition vom 27. December 1849 erklären: „Wir scheuen uns nicht, den Volksvertretern gegenüber offen zu bekennen, daß die Gesellschaft, dafern nicht ein außerordentliches Ereigniß Hülfe bringt, ohne die Beihülfe des Staates auf eine längere Dauer nicht bestehen kann u. s. w.“ nur zwei Wege denken, nämlich entweder Darleihung der zur Vollendung der Bahn annoch erforderlichen Geldmittel Seiten des Staates an die Gesellschaft, oder Uebernahme der Bahn auf Rechnung des Staates.

Zu Wiederaufnahme des ersten Weges, welcher mehrfach von der Gesellschaft beantragt wurde, ohne jedoch eine bestimmende Ansicht der Regierung zu erlangen, und welcher auch Gegenstand der Erwägung früherer Ständeversammlungen gewesen ist, fühlt sich der Ausschuss um so weniger veranlaßt, als durch weiteren Verfolg desselben der Betrag der dem Unternehmen aus Staatscassen dargeliehenen Gelder sich über die Betheiligung an der Prioritätsanleihe an 277,000 Thlr.

noch um

2,050,612 =

also auf

2,327,612 Thlr.

würde steigern müssen.

Es erblickt daher der Ausschuss in Uebereinstimmung mit der Regierung in der Uebernahme des Unternehmens auf Staatsrechnung die einzige Möglichkeit, den Bau der vorliegenden Bahn zu einer baldigen Beendigung zu bringen.

Aus dieser Ueberzeugung entsteht nun die Nothwendigkeit der Beantwortung einer dritten Frage: unter welchen Bedingungen soll die Bahn von Seiten des Staates übernommen werden?

Die Beantwortung dieser Frage wird besonders schwierig durch die Lage der Gesellschaft, die Stellung des Staates der Gesellschaft gegenüber und durch die Unsicherheit der Grundlage bei Ermittlung eines Kaufpreises;

durch die Lage der Actiengesellschaft, da sie eben ganz hilflos ist und ohne Dazwischenkunft des Staates einem sichern Untergange entgegen geht,

durch die Lage des Staates der Gesellschaft gegenüber, da er unter allen Mittheilhabern am Geschäft allein in der Lage ist, das durch ein Zusammentreffen unglücklicher Umstände gefährdete Unternehmen fortsetzen zu können, und daher dieser leicht in den Verdacht kommt, das Interesse der Mittheilhaber am Actiengeschäfte zu Gunsten des durch das Unternehmen zu erreichenden Zweckes zu vernachlässigen;

durch die Unsicherheit der Grundlage bei Ermittlung eines Kaufpreises, insofern als durch die bedeutenden Mehrkosten die ursprüngliche Auffassung des Unternehmens sich wesentlich verändert hat, über die späteren Betriebsergebnisse aber sich nur mehr oder weniger sichere Vermuthungen aufstellen lassen.

Regierung und Gesellschaftsorgane haben sich bemüht, den bei Uebernahme der Bahn auf den Staat für die Actie zu bietenden Kaufpreis zu ermitteln, sie haben beide verschiedene Wege verfolgt und sind zu verschiedenen Resultaten gelangt, welche in den unter A. B. und C. oben angeführten Vorschlägen enthalten sind.

Die Regierung rechnet jährlich einen durch die Einnahme der Bahn zu deckenden Aufwand von

142,716 Thlr. an Zinsen für 3,171,462 Thlr. Mehrbedarf nach 4½ Procent,

159,300 = an Betriebsaufwand nach 18,000 Thlr. pro Meile,

302,016 Thlr. zusammen, und ermittelt auf diese Art, daß, um für das ursprüngliche Actiencapital eine Dividende von 1 Procent jährlich gewähren zu können, weitere

40,000 = oder zusammen

342,016 Thlr. eingenommen werden müssen, was für jede Meile der Bahn 38,646 Thlr. macht.