

erwarteten Reingewinn sind nun nach gegenwärtiger Lage der Sache die durch den Mehraufwand verursachten Zinsen an 142,716 Thaler abzuziehen. Der Rest von 57,284 Thaler auf 40,000 Actien vertheilt, giebt eine Einnahme von 1,43 Thaler jährlich, durch welche, zu vier Procent gerechnet, ein Capital von 35 $\frac{3}{4}$  Thaler verzinset wird. Da jedoch dieses Capital erst nach Beendigung des Bahnbaues und Eröffnung des vollen Betriebes, also von jetzt an nach drei Jahren erst zinstragend wird, so wird sein gegenwärtiger Werth ebenfalls mit Benutzung des Zinsfußes von vier Procent durch Reduction im Verhältnisse von 1000 zu 889, also zu 31 $\frac{3}{4}$  gefunden, ein wahrscheinlicher Werth der Actie, welcher dem von der Staatsregierung im Vorschlage A. gebotenen Kaufpreise von 30 Thaler pro Actie sehr nahe kommt.

In Hinblick hierauf, und da der Staat bei der jetzigen Finanzlage des Landes sich nicht veranlaßt sehen kann, den Actionairen einen höhern Kaufpreis zu bieten, als den vom Standpunkte der Billigkeit aus und in Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Unternehmens ermittelten wahrscheinlichen Werth der Actien, sieht sich der Ausschuss außer Stande, das unter C. gestellte Gesuch der Gesellschaft zu befürworten, muß vielmehr bei den von der Regierung gemachten Vorschlägen unter A. oder B. stehen bleiben.

Ebensowenig aber kann der Ausschuss in seiner Stellung den unter D. angegebenen Antrag, die Staatsregierung unter allen Umständen zu ermächtigen, auf eine feste Basis mit der Gesellschaft definitiv abzuschließen, sofern in diesem Antrage noch mehr enthalten sein soll, als durch die später mitzutheilenden Vorschläge des Ausschusses gewährt wird, bei der Kammer befürworten.

Unterwirft man nun aber die Vorschläge A. und B. selbst einer weitern Betrachtung, so zeigt sich, daß der unter A. den Vorzug einer ein für allemal beendeten Regulirung aller Verhältnisse darbietet, und es würde sich derselbe unbedingt zur Annahme empfehlen, wenn nicht andererseits zu verschiedene Meinungen über die spätere Rentabilität des Unternehmens stattfänden und der Staat bei Stellung nur dieses einen Vorschlages sich der Gefahr aussetzte, in den Schein zu kommen, als wolle er von der unglücklichen Lage des Unternehmens zu seinem Gunsten Nutzen ziehen. Der unter B. angegebene Vorschlag, nach welchem der Kaufpreis in dem 25fachen Betrage derjenigen Dividende, welche sich durchschnittlich in den ersten zehn Betriebsjahren ergeben wird, jedenfalls aber in 25 Thaler bestehen soll, setzt den Staat einem solchen Vorwurfe nicht aus, bietet aber denen, welche eine günstigere Ansicht von der spätern Rentabilität der Bahn haben, Gelegenheit, diese Ansicht durch Entscheidung für denselben zu bewähren, ohne daß der Verwaltung dadurch eine wesentliche Beschwerde oder Störung erwächst. Gegen den unter B. gemachten Vorschlag wird zwar von Seite der Gesellschaftsorgane geltend gemacht, daß, wenn man auch in die Richtigkeit der Seiten der Regierung den Actionairen zu gebenden öffentlichen Rechnungen keinen Zweifel setze, doch das pecuniaire Interesse des die Bahn verwaltenden Staates mit dem Interesse der Actionaire nicht zusammenfalle, insofern der Staat, indem er letzteres wahr, die seiner Zeit zu gewährende Entschädigungssumme vergrößert und sich daher selbst den Kaufpreis erhöht; dazu komme noch, daß in Bezug auf den Betrieb aller Verkehrswege überhaupt ganz veränderte Grundsätze aufstauen könnten, welche nur auf Förderung des volkswirtschaftlichen Interesses gerichtet seien, unbekümmert um die Größe des zu erzielenden Nettoertrages, wäh-

rend gerade die vorliegende Bahn wegen der Eigenthümlichkeit ihrer Richtung eine besondere Umsicht erheischen werde, um das hohe Anlagecapital entsprechend zu verzinzen. In beiden Fällen werde der Actionair in Gefahr sein, zur Förderung der Gesamtinteressen des Volkes unfreiwillige Opfer bringen zu müssen.

Diesen Bedenken gegenüber ist Folgendes einzuhalten. Zunächst ist in den im Vorschlage B. enthaltenen Bestimmungen, welche den bei Ermittlungen der Dividende vorauszusetzenden Betriebsaufwand und die Zinsen des Anlagecapital's ein für allemal feststellen, das Interesse der Actionaire vollständig und, wie der Ausschuss glaubt, in ganz angemessener Weise gewahrt; es kann daher der vorher erwähnten Entgegnung nur die Meinung zu Grunde liegen, der Staat werde absichtlich die Einnahme verkürzen oder nicht alle Wege zur Erhöhung der Einnahme verfolgen, um den Actionairen eine geringere Gegenleistung zu gewähren zu haben. Abgesehen von dem Umstande, daß die Bahndirection und Verwaltung immer ein Interesse an dem größtmöglichen Aufschwung des Unternehmens haben und denselben herbeizuführen suchen wird, ungestört durch andere aus Erhöhung der Einnahme sich ergebende Eventualitäten, ist hier zu beachten, daß dem volkswirtschaftlichen Interesse gegenüber auch die Privatverwaltung der Bahn nicht freie Hand gehabt hätte, dasselbe zu Gunsten der Actionaire zu vernachlässigen, da §. 12 der Concessionsbedingungen die Bestimmung enthält: der Bahntarif und der Fahrplan, sowie jede Abänderung derselben unterliegen der Genehmigung der Staatsregierung. Uebrigens setzt der Ausschuss, wie sich dies von selbst versteht, voraus, daß die an die Spitze des Unternehmens tretenden sachverständigen Beamten sich ebenso, wie dies bei der Privatverwaltung der Fall gewesen sein würde, allseitig unterrichten werden, durch welche Maßnahmen der Hauptzweck der Bahn, den möglichst größten Verkehr zu vermitteln, am angemessensten erreicht werden kann. Berathung von Personen, die ihrer Stellung nach mit den Verkehrsverhältnissen genau vertraut sind, wird hierbei ein angemesseneres Unterstützungsmittel darbieten, als eine fortgesetzte Vertretung der Gesellschaft in der Bahnverwaltung, gegen welche der Ausschuss wegen der mancherlei damit verbundenen Schwierigkeiten, und im Interesse einer einheitlichen und kräftigen Führung des Unternehmens sich umso mehr würde haben erklären müssen, wenn eine solche vorgeschlagen worden wäre, als man bereits früher die Unzuträglichkeiten einer zwischen Regierung und Privatgesellschaft getheilten Direction erkannt und deshalb beschlossen hat, von diesem Systeme der Bahnverwaltung für später Zeit abzusehen.

Unter den von der Regierung gestellten Vorbedingungen wird die, daß die Bahn vom 1. Januar 1850 ab in das Eigenthum des Staatsfiscus übergehe, nach Lage der Sache nicht zu realisiren sein, sondern der Zeitpunkt für Uebertritt des Unternehmens in den Besitz des Staates zu einem zwischen der Regierung und der Generalversammlung zu bestimmenden Zeitpunkte zu erfolgen haben. Es wird dann natürlich auch erst von diesem Zeitpunkte ab die Aufrechnung des Gehaltes der Directorialmitglieder in Wegfall kommen und die Verzinsung der den Actionairen zu gewährenden Anleihefcheine beginnen.

Bergegenwärtigt sich nun der Ausschuss Alles, was zu Gunsten oder Nachtheil des einen und andern Vorschlages spricht, so kann er nur zu dem Resultate gelangen, daß es eine Sache individueller Ueberzeugung ist, ob man dem Vorschlage