

B e i l a g e I.

Zusammenstellung des hauptsächlichlichen Inhalts der auf frühern Landtagen über die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn geführten Verhandlungen.

I.

Auf dem Landtage 1842 legte die Staatsregierung den Ständen einen Plan über das unter Mitwirkung des Staates auszuführende sächsische Eisenbahnsystem vor,

(Landtagsacten 1842, Abtheil. IV. S. 15 u.

in welchem außer der Leipzig-Dresdner, der Leipzig-Dürrenberger, der sächsisch-bayerischen, sächsisch-böhmischen und einer Flügelbahn von Löbau nach Bittau, eine Bahn zur Verbindung des mittleren Erzgebirges von Chemnitz ab mit einer der in das Ausland führenden Hauptbahnen (erzgebirgische Bahn) mit aufgeführt war. Die Regierung hatte hierbei die Gründe, welche für die Bahn Chemnitz-Zwickau und Chemnitz-Riesa sprechen, zwar auseinander gesetzt, darüber aber, welcher Richtung der Vorzug zu geben sei, die gutachtliche Aeußerung der Ständeversammlung verlangt. Aus den in den Deputationsberichten (a. a. D. S. 108 u. 254 u.) ausführlich angegebenen Gründen hatte man im Interesse des Landes der Richtung Chemnitz-Riesa den Vorzug gegeben, und es war daher auch in die ständische Schrift vom 8. Februar 1843 die Bahn von Chemnitz nach Riesa in fünfter Stelle in das unter Mitwirkung des Staates auszuführende sächsische Eisenbahnsystem aufgenommen worden (a. a. D. S. 359).

Die Art und Weise der Mitwirkung des Staates bei den verschiedenen Eisenbahnunternehmungen sollte im Allgemeinen die nämliche bleiben, wie die bei der sächsisch-bayerischen Eisenbahn in Anwendung gekommene, und zwar sollte a) der Staat sich bei jedem Unternehmen bis zum dritten Theile des erforderlichen Anlagecapitals betheiligen; b) den Gesellschaften die Summe unverzinslich vorschießen, die abzüglich des Gewinnes durch Streckenfahrten zur Verzinsung der Einzahlungen auf die Actien zu vier Procent während der Bauzeit erforderlich ist, unter der Bedingung, daß der Betrag dieser Vorschüsse nach Vollendung des Baues zum Anlagecapitale geschlagen werde und dem Antheile des Staates an letzterem zuwache; c) sollte der Staat auf den Dividenden-genuß jedes einzelnen Betriebsjahres von seinem Antheile an Actienkapitale zu Gunsten der übrigen Theilhaber insoweit Verzicht leisten, als der gesammte Reinertrag des letzteren nicht eine Rente von 4 Procent für die im freien Verkehr befindlichen Actien abwerfen werde; d) sollte der Staat überdies den Actionairs die Zinsen nach 4 Procent während eines Zeitraums von 5 Jahren nach Eröffnung des Betriebs auf der

II. R.

ganzen Bahnlinie garantiren; endlich e) stipulirte sich der Staat das Recht des Rückkaufs der Bahn nach den für die sächsisch-bayerische Bahn in der Erklärung vom 24. April 1841 Punkt 6. festgestellten Grundsätzen. Letztere beruhen der Hauptsache nach darauf, daß es dem Staate freisteht, nach Ablauf des 25. Betriebsjahres die Bahn für den Fall, daß die Durchschnittsrente 4 Procent oder weniger betragen hat, gegen Gewähr des Nennwerthes der Actien an sich zu kaufen, für den Fall einer 4 Procent übersteigenden Rente aber sollte der Staat außerdem noch den 25fachen Betrag des durchschnittlichen Ueberschusses als Capitalwerth gewähren, und nur bei einer 5 Procent übersteigenden Rente war eine beim Kaufpreis vorzunehmende Compensation des früher etwa aufgeopferten Dividendenantheils vorbehalten.

Es wurde ausdrücklich erwähnt, daß Modificationen in den vom Staate zu gewährenden Zugeständnissen und Begünstigungen nicht ausgeschlossen sein sollten, wenn die Erreichung des Zwecks dadurch bedingt würde.

Die oben genannten Bahnen, mit Ausschluß der Löbau-Bittauer Flügelbahn, sollten, sobald es die Umstände bei jeder einzelnen gestatteten oder erheischten, in Angriff genommen und, wo irgend thunlich, bis zu Ende des Jahres 1852 vollendet werden. Dabei sollte die Bestimmung der Mittel und Wege zu Ausführung der nicht auf Staatsverträgen beruhenden Bahnen künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten bleiben und der Bau der innern Verbindungsbahnen erst nach Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel durch die künftigen Ständeversammlungen, sowie nach vollständiger Sicherung der Ausführung der Bahnen nach dem Auslande zu erfolgen haben.

Endlich wurde das Ministerium des Innern ermächtigt, die Concessionsbedingungen für die bis zur nächsten Ständeversammlung zu concessionirenden Eisenbahngesellschaften festzustellen.

II.

Der Ständeversammlung 1845 wurde durch königliches Decret vom 14. September 1845

(Landtagsacten, Abth. I. Bd. 2. S. 33. ff.)

mitgetheilt, daß, nachdem in Folge des neuerwachten Unternehmungsgeistes die Interimsactien der erzgebirgischen Eisenbahn, auf welche nur 2½ Procent eingezahlt waren, einen Cours von 18 Procent erlangt und das Directorium