

- a) daß derselbe als erste Hypothek auf der Bahn hafte,
- b) daß er mit vier Procent alljährlich verzinst,
- c) in keinem Falle zu Verzinsung der Actien verwendet werde,
- d) nur dazu diene, die Section 1 und 3 zu vollenden, um gegenwärtig schon begonnene Kunstbaue vor Einsturz und Verfall zu sichern,
- e) daß der Vorschuß nach einjähriger Kündigung und jedenfalls beim Zustandekommen einer Anleihe oder von Nachzahlungen auf das Actiencapital durch die Gesellschaft an den Staat zurückgezahlt werde.

IV.

Bei dem außerordentlichen Landtage 1848 kamen wieder mehrere Petitionen über die Chemnitz-Riesaer Eisenbahnunternehmung ein (Landtagsact. 1848, Abth. III. S. 331 flg., Abth. II. S. 407 flg.).

In den von Actionairen ausgegangenen Petitionen wurde einerseits die Uebernahme der Bahn gegen volle Entschädigung des Einlagecapitals, andererseits die Fürsorge für Vollendung der Bahn durch Gewährung verzinslicher Vorschüsse gegen prioritätische Sicherheit oder Erwerbung der Bahn für den Staat erbeten. Die andern Petitionen hatten hauptsächlich die schleunigste Vollendung der Bahn zum Zwecke. Durch die Ereignisse des Jahres 1848 war die Gesellschaft behindert worden, ihren Anleiheplan weiter als bis zu einer Höhe von 1,120,850 Thalern, wovon 277,000 Thaler durch die Staatscasse gewährt worden waren, zu realisiren; die Fortsetzung des Baues, dessen Beendigung im günstigsten Falle im Jahre 1848, oder doch in der ersten Hälfte des Jahres 1849 bevorstand, hatte unterbrochen werden müssen, und das Unternehmen war deshalb in die hilflose Lage getreten, in welcher es sich gegenwärtig noch befindet. Die Regierung hatte, außer der Betheiligung an dem ursprünglichen Actiencapital

und an der Anleihe in der oben angegebenen Höhe, zur Erfüllung des von der vorhergehenden Ständeversammlung bewilligten Vorschußcapitals nach Höhe von 300,000 Thalern noch 23,000 Thaler gegen Deponirung fünfprocentiger Partialobligationen und außerdem 122,000 Thaler gegen gleiche Deponirung zur Fortsetzung der Arbeiten behufs Beschäftigung brodloser Arbeiter, zusammen also 1,422,000 Thaler in das Unternehmen verwendet.

Die Ständeversammlung erkannte in den Deputationsberichten und in der ständischen Schrift vom 14. November 1848 (vergl. Landtagsact. Abth. I. S. 574) die hilflose Lage des Unternehmens ebensowohl, als die große Wichtigkeit einer baldigen Vollendung der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn für das Erzgebirge, ja für das ganze Land an, enthielt sich aber, einen directen Antrag zu stellen, sondern beschloß, die eingegangenen Petitionen der Regierung zu möglichster Berücksichtigung zu übergeben und dieselbe zugleich zu ersuchen, der nächsten Ständeversammlung Vorschläge für Vollendung der Bahn zu unterbreiten, die Regierung aber auch ferner zu ermächtigen, dem Unternehmen schon gegenwärtig Unterstützung durch zinsbare Vorschüsse zu gewähren, für den Fall, daß erforderlich würde, Anstrengungen zu machen, um schon begonnene Kunstbaue vor Einsturz zu schützen.

V.

Bei dem Landtage 1849 entsprach die Regierung dem ersten Theile des vorher erwähnten Antrags durch das königl. Decret vom 13. März 1849 (Landtagsacten 1849, Abth. I. S. 393 u.).

Durch unerläßliche Anwendung der zuletzt aufgeführten Ermächtigung hatten sich die Vorschüsse aus der Staatscasse um weitere 47,485 Thaler, also die auf das Unternehmen verwendeten Staatsgelder auf 1,469,485 Thaler erhöht. Das Decret selbst kam wegen Auflösung des Landtags nicht zur Berathung.

B e i l a g e 2.

Ertragsberechnung der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.

Auszug aus dem dritten Geschäftsberichte des Directoriums dieser Bahn, als Vorlage für die Generalversammlung am 21. Juni 1847.

(Siehe Seite 21 bis 27 des dritten Geschäftsberichts.)

Die Ueberschreitung des Anlagecapitals für unsere Bahn, obgleich sie durch Umstände hervorgerufen ist, deren Berücksichtigung außer unserer Berechnung lag, hat dazu beigetragen, das Vertrauen des Publicums zu dem Unternehmen im Allgemeinen zu erschüttern, weil nur einzelne, mit den Verhältnissen vertraute Actionaire die Mittel haben, sich ein richtiges Bild von den Verkehrsmomenten zu entwerfen, welche unserer Linie zur Seite stehen. Die daraus hervorgehende Unkenntniß von dem eigentlichen Werthe der Bahn, in Verbindung mit gewissen Agitationen an der Börse, welche systematisch darauf berechnet waren, die öffentliche Meinung über den muthmaßlichen Ertrag irre zu leiten, um dadurch zum Nachtheile der Getäußten Vortheil zu ziehen, hat die Actien der

Bahn in den letzten sechs Monaten auf einen Coursstand herabgedrückt, welcher leider einzelnen Betheiligten bittere Verluste verursacht und den leitenden Organen der Gesellschaft in vieler Beziehung eine höchst schwierige Lage bereitet hat. Man hat in der allgemeinen, für alle Eisenbahneffecten eingetretenen Muthlosigkeit nicht mehr bedacht, daß ein Unternehmen, von welchem man bei 4 Millionen Thaler Capital nach den vor zehn Jahren gemachten Untersuchungen 5 Procent Zinsen erwartete, bei der Steigerung des Capitals auf 6 Millionen ohne alle Verbesserung der Verkehrsverhältnisse immerhin 3½ Procent Zinsen bringen müsse.

Liegt es auch gänzlich außer unserer Macht, mit Erfolg gegen Meinungen anzukämpfen, die sich bei unserer, wie bei