

maßen rentabel zu machen, ist das Finanzministerium mehrfach genöthigt gewesen, bei Feststellung gemeinschaftlicher Frachtsätze für die ganze Linie Dresden-Freiberg der Albertsbahngesellschaft höhere Frachthantheile zu gewähren, als nach der Länge ihrer Linie ihr zukommen, was natürlich nur auf Kosten der Staatsbahn geschehen konnte, da man durch Festhaltung so hoher Sätze für die ganze Linie den gesammten Güterverkehr von der Bahn weggedrängt haben würde.

Dadurch hat freilich die Gesellschaft in den fünf Jahren, seit welchen die Tharandt-Freiburger Eisenbahn im Betriebe ist, die finanziellen Verhältnisse ihres Unternehmens wesentlich gehoben, den Interessen des allgemeinen Verkehrs aber nicht gedient, seine Entwicklung vielmehr behindert und zu vielen Beschwerden Anlaß gegeben.

Diese Uebelstände müssen unbedingt vor Eröffnung der Freiberg-Chemnitzer Bahn beseitigt werden, da durch diese Bahn die nächste directe Verbindung zwischen der Lausitz, Schlesien, Polen und Rußland auf der einen, und dem ganzen westlichen und südwestlichen Deutschland, Frankreich, der Schweiz und Italien auf der anderen Seite, hergestellt wird, und daher mit Bestimmtheit zu erwarten ist, daß die Albertsbahngesellschaft die überaus günstige geographische Lage ihrer Bahn noch mehr als zeither benutzen werde, um sich finanzielle Vortheile auf Kosten des Staats und des allgemeinen Verkehrs zu sichern. Es kann aber nicht rathsam erscheinen, nochmals zu versuchen, ob ein entsprechendes Abkommen über den künftig einzurichtenden Betrieb mit der Albertsbahngesellschaft erzielt werden kann, da ein solcher Versuch höchst wahrscheinlich nur dazu dienen würde, einen künftigen Ankauf zu erschweren und für den Staat lästiger zu machen. Unter allen Umständen müßte auf die völlige Abgabe des Betriebs an die Staatsverwaltung gedrungen werden; denn außerdem würden alle die Uebelstände, die durch die Trennung der Verwaltungen herbeigeführt werden und sich durch keinen Vertrag beseitigen lassen, fortbestehen. Auf ein solches Abkommen ist aber nach den gemachten Erfahrungen nicht zu rechnen.

Die Regierung hält es unter diesen Verhältnissen an der Zeit und ebensowohl im Interesse des Verkehrs, als in dem des Staats dringend geboten, zum Ankaufe der Albertsbahn zu schreiten.

Ueber das hierbei einzuschlagende Verfahren enthält §. 20 der unter dem 26. Januar 1854 publicirten Concessionsbedingungen (Gesetz- und Verordnungsblatt vom Jahre 1854 S. 36 flg.) nachstehende Bestimmungen:

„Die Regierung behält sich das Recht vor, das Eigenthum der Eisenbahn von Dresden nach Tharandt nebst den Zweigbahnen und sonstigem Zubehör mittels Kaufs für den Staat zu erwerben. Die Ausübung dieses Ankaufsrechts unterliegt, unter vorzubehaltender Genehmigung der Stände, folgenden näheren Bestimmungen:

a) Dasselbe kann

aa) im Wege freier Vereinigung zu jeder Zeit ausgeübt werden;

bb) im Falle der Fortführung der Bahn bis Freiberg, auch wenn der Staat diese Strecke nicht selbst baut, von der Betriebsöffnung auf der anschließenden Strecke bis Freiberg

an, zu jeder Zeit, jedoch nach vorgängiger einjähriger Ankündigung,

cc) in allen anderen Fällen nicht vor Ablauf des zwanzigsten Jahres der Benutzung der Bahn seitens der Gesellschaft, von der vollständigen Inbetriebsetzung derselben an gerechnet, geltend gemacht werden.

b) im Falle der Ausübung des der Regierung unter a, bb und cc vorbehaltenen Ankaufsrechts soll:

aa) wenn der Ankauf der Bahn innerhalb der fünf ersten Betriebsjahre erfolgt, zur Entschädigung jedenfalls das Anlagekapital — obwohl beziehungsweise nach Abrechnung gewisser in Punkt c bezeichneter Beträge — unter Hinzuschlagung eines halben Procents des sich hiernach ergebenden Kapitalbetrags für jedes an jener zwanzigjährigen Betriebsbenutzung seitens der Gesellschaft fehlende Jahr ersetzt werden;

bb) wenn der Ankauf der Bahn erst nach Ablauf des fünften, jedoch vor dem zwanzigsten Betriebsjahre erfolgt, soll ein dem fünfundzwanzigfachen Betrage der letzten fünfjährigen Durchschnittsdividende entsprechender Kapitalertrag unter Hinzuschlagung eines halben Procents hiervon für jedes an einer zwanzigjährigen Betriebsbenutzung der Bahn seitens der Gesellschaft fehlende Jahr, jedenfalls aber als Minimum das Anlagekapital — obwohl auch hier unter Berücksichtigung einer etwaigen Abrechnung nach Punkt c als Kaufpreis gewährt werden;

cc) wenn endlich der Ankauf nicht vor dem zwanzigsten Betriebsjahre erfolgt, soll eine Kaufsumme gewährt werden, welche dem fünfundzwanzigfachen Betrage der Durchschnittssumme des während der letzten zehn Jahre vor Realisirung des Kaufgeschäfts durch Uebernahme der Bahn den Actionären zu Gute gekommenen Dividendengenusses gleichkommt.

c) Bezüglich der Feststellung des in den unter b aa und bb bezeichneten Fällen beim Ankaufe der Bahn der Gesellschaft zu erstattenden Anlagekapitals bleibt der Staatsregierung das Recht vorbehalten, von dem in Rechnung zu bringenden nachweislichen Aufwande für die Herstellung der Bahn und ihres Zubehörs die Kosten derjenigen Theile der ersteren oder der letzteren, welche für die Staatsverwaltung sich nicht nutzbar machen lassen, beziehungsweise denjenigen Mehraufwand, welcher für dem Interesse der Staatsverwaltung fremde Zwecke gemacht worden ist, in Abrechnung zu bringen.

Als diejenigen Kostenbeträge, rücksichtlich deren hiernach die Regierung obigen Vorbehalt auszuüben befugt ist, werden folgende bezeichnet:

aa) die Ausführungskosten derjenigen Theile einer Bahnhofsanlage bei Dresden, welche sich auf den Personen- und allgemeinen Güterverkehr, im Gegensatz zum Kohlenverkehre, beziehen;