

hat die sächsische Staatsregierung mit den Unternehmern folgendes Uebereinkommen getroffen:

„Sie übernimmt den Betrieb der Bahn, jedoch durchaus auf Rechnung der Actiengesellschaft. Sie verpflichtet sich, die nöthigen Betriebsmittel aus dem, soweit nöthig, deshalb zu vergrößernden Betriebsmittelpark der westlichen Staatseisenbahnen zu stellen, bei der Berechnung der dafür zu gewährenden und den Betriebskosten hinzuzurechnenden Vergütung aber die Zinsen für das Anschaffungskapital bis zur Höhe der in dem Voranschlage dafür angesetzten Summe von 369,000 Thlr. wegzulassen, und statt derselben bei der künftigen Dividendenvertheilung in der Art zu participiren, als ob sie Actien im Werthe von 369,000 Thlr. besäße. Das größte pecuniäre Opfer, was in dem allernünftigsten und nicht zu erwartenden Falle, daß gar keine Dividende gezahlt werden könnte, Sachsen treffen würde, beträgt hiernach 14,760 Thlr. jährlich, während dieses Opfer, wenn die Dividende 4 Procent erreicht, völlig wegfällt und sich bei einer höheren Dividendenzahlung sogar in einen positiven Gewinn verwandelt. Das ganze Uebereinkommen beschränkt sich übrigens nur auf einen Zeitraum von 10 Jahren, nach dessen Ablauf, wenn der Vertrag nicht erneuert wird, der gesammte Betriebsmittelpark selbstverständlich im Eigenthume der sächsischen Eisenbahnverwaltung bleibt. Auch ist zu berücksichtigen, daß die herzoglich-sachsen-altenburg'sche Regierung sich mit einem bedeutenden Kapitale bei dieser Bahn theilhaftig und mit der Verzinsung desselben so lange zurücktritt, bis auf die ausgegebenen Actien einschließlich der oben erwähnten 369,000 Thlr. eine Dividende von 4 Procent ausfällt. Die Bahn berührt das sächsische Landesgebiet nicht, ist aber dessenungeachtet für die sächsischen Interessen von solcher Wichtigkeit, daß eine Unterstützung ihres Zustandekommens ebenso gerechtfertigt, als erforderlich geschienen hat. Da nun der Werth, welcher diese, an sich ziemlich beschränkte Unterstützung für das Unternehmen haben mußte, ganz wesentlich in ihrem moralischen Eindrucke und insbesondere darin bestand, daß das Comité bei der Aufforderung zur Actienzeichnung darauf Bezug nehmen konnte, so war es, um das Zustandekommen dieser wichtigen Bahn zu ermöglichen, unbedingt nothwendig, daß das Finanzministerium seine diesfallige Erklärung sofort und ohne den Vorbehalt ständischer Genehmigung abgab, was auch geschehen ist.“

Die Deputation muß sich hiermit vollständig einverstanden erklären.

Ein Blick auf die Landkarte zeigt, welche günstigen Einflüsse diese Linie nach ihrer Vollendung und noch mehr, wenn sie einst weitergeführt sein wird, auf fast alle sächsischen Staatseisenbahnen, zunächst besonders auf die bayer'sche, auf die erzgebirg'schen und auf die von Gößnitz über Glauchau nach Chemnitz und weiter, ausüben muß. Eine Unterstützung schien um so mehr geboten, als sonst die Gefahr nahe lag, daß die Bahn Unternehmern anheimfallen müßte, die ihrer übrigen concurrirenden Interessen wegen dieselbe in einer für Sachsen keineswegs günstigen Weise ausbeuten würden, und als in dieser Beziehung bereits Unterhandlungen mit der thüring'schen Eisenbahngesellschaft im Gange waren.

Ein bestimmter formulirter Vertrag ist zur Zeit noch nicht abgeschlossen worden und die Staatsregierung konnte daher etwas Weiteres der Deputation nicht mittheilen.

Die Deputation beantragt:

die Kammer wolle zu dem auf einen Zeitraum von 10 Jahren beschränkten Uebereinkommen mit dem Comité der Gößnitz-Geraer Eisenbahngesellschaft, wonach die königl. sächsische Staatsregierung den Betrieb auf dieser Bahn, jedoch durchaus auf Rechnung der Actiengesellschaft, übernimmt, für das für die Betriebsmittel berechnete Anschaffungskapital an 369,000 Thlr. aber sich als Actionär bei dem Unternehmen theilhaftig, der hohen Staatsregierung nachträglich ihre Genehmigung ertheilen.

Präsident Haberkorn: Begehrt Jemand zu Punkt XIII das Wort? — Es ist nicht der Fall.

„Will die Kammer zu dem auf einen Zeitraum von zehn Jahren beschränkten Uebereinkommen mit dem Comité der Gößnitz-Geraer Eisenbahngesellschaft, wonach die königl. sächsische Staatsregierung den Betrieb auf dieser Bahn, jedoch durchaus auf Rechnung der Actiengesellschaft, übernimmt, für das für die Betriebsmittel berechnete Anschaffungskapital an 369,000 Thlr. aber sich als Actionär bei dem Unternehmen theilhaftig, der hohen Staatsregierung nachträglich ihre Genehmigung ertheilen?“

Einstimmig: Ja.

Referent Stöhr (Zittau):

#### XIV.

Auf einige Vorwürfe, die man den Verwaltungen von Staatsbahnen zu machen pflegt, übergehend, hat die Deputation zu erwähnen, daß schon im Jahre 1847 bei Uebernahme der sächsisch-bayer'schen Bahn für Rechnung des Staates der Wunsch sich geltend gemacht hatte, daß die Direction der Bahnen aus mehr praktisch gebildeten Personen bestehen möge, denen namentlich die Fähigkeit zu Beurtheilung der kaufmännischen Verkehrsverhältnisse und der technischen Fragen beizubringen, weshalb beide Kammern beantragten:

„daß bei Zusammensetzung und Wahl des Directoriums auf die erforderliche Geschäftserfahrung für die einschlagenden technischen und kaufmännischen Fragen Rücksicht genommen werde.“

Ein weiter angenommener Antrag:

„daß das Directorium unmittelbar unter dem betreffenden Ministerium stehen und mit den erforderlichen Befugnissen zu Verwaltung und Beschleunigung der Geschäfte versehen sein solle.“

bezweckte, zu vermeiden, daß das Directorium einer Zwischenbehörde untergeordnet werden könne und dürfe, wodurch der Geschäftsgang sehr behindert werden würde, und weiter, dem Directorium eine Stellung zu geben, die den Verhältnissen nach möglichst selbständig sei (ohne aber dadurch die Verantwortlichkeit der Behörde und namentlich die des hohen Ministeriums aufheben zu wollen), weil gerade eine solche Einrichtung am meisten zur Beschleunigung der Geschäfte beitrage.