

II.

Hinblick auf die Geschichte des Unternehmens.

Für das uns vorschwebende Ziel kann die peinlich chronologische Aufzählung aller Thatfachen, von der ersten Auffassung der Idee, eine Schienenverbindung zwischen Leipzig und Dresden herzustellen, bis zum gegenwärtigen Augenblicke, wo das ganze Werk bereits seit Jahren vollendet dasteht, nicht dienen. Wir werden uns daher nur über die Begebenheiten etwas weiter verbreiten und tiefer in die Materie eindringen, welche den entschiedensten Einfluß auf das Entstehen und den Fortgang des Unternehmens hervorbrachten; diejenigen Ereignisse heraushebend, die, oft wechselnd, günstig oder nachtheilig auf die Meinung von der Sache einwirkten.

Es konnte nicht fehlen, daß die Idee der Anlage einer Leipzig=Dresdner Eisenbahn an und für sich selbst bei ihrem ersten Auftauchen, so durch und durch gesund, wie sie war, auch sofort Aufmerksamkeit und rege Theilnahme erwecken mußte; es war mithin auch der Anflug, den dieser großartige Gedanke fand, unleugbar ein glücklicher zu nennen. — Und konnte dies anders sein, Angesichts einer biederfünnigen, erleuchteten, wohlwollenden Regierung, einem intelligenten, betriebsamen Volke gegen-

über, das in Bezug auf allgemeine Volksbildung unverkennbar einen hohen Rang einnimmt? —

Aber, was auch für treffliche Unterstützungen unserm Eisenbahn=Unternehmen in den aufgezählten schönen Eigenschaften beistanden, Seiten der Regierung und Seiten des Volks, so hatten doch eben diese charakteristischen Vorzüge auch eine nicht geringe Anzahl von hemmenden Begleitern im Gefolge. Denn, wo bei einem Gouvernement, wo bei der Bevölkerung des Landes, das Streben nach Solidität so klar ausgeprägt ist, wie in Sachsen, da darf es nicht befremden, wenn bei einem umfassenden industriellen Unternehmen, dessen Erfolg näher oder fernerer Zukunft angehört, Besorgniß, Bedenklichkeit und Zweifel die Häupter mächtig erheben und oftmals störend und hemmend entgegentreten. —

Es ging der Verwirklichung des großen Gedankens eine langdauernde Krisis voran, und war das Resultat der Actienzeichnung daher in der That ein überraschend günstiges zu nennen. Denn, wenn man sich erinnern will, wie viele unserer ehrenwerthen Mitbürger gab es nicht, die an der Möglichkeit des Zusammenbringens von 1½ Millionen Thalern durch Actienzeichnung gänzlich verzweifelten, und wie gern würde dennoch am Tage der Zeichnung das Doppelte geschrieben worden sein! —

Es folgte bekanntlich diesem Anfluge von Enthusiasmus eine kurze Stockung, bis die glänzenden Erfolge, welcher sich die Nürnberg=Fürther Eisenbahn zu erfreuen hatte, leider eine übertrieben günstige Meinung von unserm vaterländischen Unternehmen hervorriefen, woraus trauriger Weise ein Schwindelhandel mit den Actien der

Bahn hervorhing. — Es wurde im Handel mit unsern Actien die Hoffnung eine Zeit lang so theuer bezahlt, daß es nicht befremdlich erscheinen kann, wie unter dem Wechsel der Dinge dieser Erde die Furcht, als später die ursprünglichen Geldmittel so völlig unzulänglich befunden wurden, sich dauernd doppelt und dreifach bezahlt machte. — Hätte man, statt die Actien-Menge zu verdreifachen, diese nur verdoppelt und, wie andere Bahnen thaten, die Hälfte des Gelderfordernisses durch Anleihen herbeigeschafft, der Handel mit den Papieren der Gesellschaft wäre nie und nimmer in so ungeeignete Hände gekommen, wie dies bisher Jahre lang der Fall war. — 30,000 Actien hätten sich besser vertheilt, als 45,000 Stück; es wäre kein so trauriger Stillstand in der Entwicklung des Eisenbahnwesens in dem Herzen des Continents von Europa herbeigezwungen worden, die Theilseiligen unsers Unternehmens würden weniger Verluste zu verschmerzen gehabt und eine höhere Rente bezogen haben.

Die Zweifel, welche sich nach der Verdreifachung des Actien=Capitals über die Möglichkeit der Rentabilität der Gemüther vieler Freunde des Unternehmens bemächtigten, wurden von Denen, die demselben schon immer abgeneigt gewesen waren, auf jede Weise ausgebeutet. Furcht und Zaghastigkeit traten an die Stelle früher mit Liebe gehegter, froher Erwartungen. — Viele gingen zu jener Zeit so weit, die Behauptung aufzustellen: die Leipzig=Dresdner Eisenbahn könne nimmer zur Vollendung gelangen. — Ob diese vagen Gerüchte, ob diese Ergebnisse engherziger Papier=Speculation die

erste Veranlassung zu der Vertagung der Berlin-Riesaer Schienenverbindung hergeben mußten, bleibe dahin gestellt; aber so viel ist gewiß, daß die vorläufige Zurücknahme der gedachten Zusicherung auf eine höchst betrübende Weise Epoche macht in der Geschichte unserer Eisenbahn.

Der kurze Weg von Berlin über Potsdam nach der großen Elbfestung Magdeburg ward verschmäht. Dem kurzen Wege von Berlin über Riesa nach Dresden ward ein langer Umweg über Dessau, Cöthen, Halle und Leipzig vorgezogen. —

Es waren dies höchst beunruhigende Ereignisse für die Freunde unsers vaterländischen Unternehmens; es waren dies die bittersten Erfahrungen, welche Diejenigen zu erdulden hatten, welche ihr Vermögen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn zugewendet hatten, und es gehörte die Vortrefflichkeit der Sache selbst, es gehörte die Kraft und Energie des Directoriums dazu, um so gewaltige Hindernisse siegreich zu überwinden. — Aber die gute Sache ward im Kreuzfeuer des Angriffs nicht zerstört, sondern vergoldet, und steht nunmehr, nach mannichfachen schweren Prüfungen, doppelt gehärtet und gestählt und vollkommen consolidirt da. —

Nicht der bisherige Zinsgewinn, welcher den Actionairen erwuchs, — ob schon er nach allen Vorgängen billigen Erwartungen vollkommen entsprach — stellt unser Unternehmen im Feuer vergoldet dar; sondern die großen Erfolge, die es hervorrief, die glänzenden Aussichten, die demselben die Zukunft verspricht, rechtfertigen das Gleichniß. —

Besitzt unsere Eisenbahn nicht mächtige Anziehungen nach beiden Endpunkten? Wird sie nicht kräftig unterstützt von regem Gewerbefleiß und dichter Bevölkerung? Wird sie nicht fortgesetzt in zweifacher Richtung an dem einen Ende? Wird sie nicht verlängert werden durch große Schienenwege, von Dresden aus? Entsprach ihre Betriebs-Einnahme nicht stets dem großen Gelderfordernisse für die Anlage? Brachte das Unternehmen nicht im Jahre 1841 circa 537,000 Thlr. Brutto-Einnahme, beiläufig 1500 Thlr. täglich? — Ist im Jahre 1842 die Einnahme nicht im Steigen begriffen? Werden nicht Ersparnisse an Brennmaterial gemacht, durch die Benutzung einheimischer Steinkohlen? Sind Ueberschüsse an Capital-Resten von dem Anlage-Capital nicht vorhanden? Bilden diese, im Verein mit 126,000 Thlr. in Requisitionen-Beständen, als Betriebscapital nicht einen angemessenen Reservefonds? Ist das ganze Unternehmen nicht vollendeter, als irgend eins? Ist nicht gesorgt für die Amortisation von $1\frac{1}{2}$ Millionen Thaler Anleihe, auch für die späte Zukunft? Es wird auf alle diese Fragen mit „Ja“ geantwortet werden müssen, und um deswillen erscheint das Unternehmen — wir wiederholen es — nach so viel Leiden wie im Feuer vergoldet, gestählt und gehärtet gegen jeglichen Angriff.

Wenn aber die Erfahrung uns gelehrt hat, daß die Kosten der Anlage mehr als das Dreifache an Capital, gegen den Anschlag, in Anspruch nahmen, und die Ursachen hiervon zum großen Theil von der Neuheit des zu behandelnden Gegenstandes herrührten und in der höchst verzeihlichen Unbekanntschaft mit der Sache ge-

sucht werden müssen, so ist doch auch anderseits jene Täuschung aus der Bescheidenheit unsrer Ansprüche hervorgegangen. — Denn wir glaubten nicht an den großen Umfang, den der Verkehr auf unserer Eisenbahn erlangen könnte; wir dachten nicht ernsthaft an die Fortsetzung unsers Schienenwegs bis zur Landesgrenze; das Bedürfnis eines zweiten Gleises, die aus umfänglichem Verkehr nothwendig hervorgehende bedeutende Vermehrung der Transportmittel, lag unsern damaligen Vorstellungen fern. Wir glaubten, bei der Benützung der Bahn durch einige Tausende Reisender und verhältnismäßig wenige Tausende von Centnern an Gütern und Rohproducten, würde ein Profil, wo das Steigerungsverhältniß 1 zu 100 betrüge, hinreichen. Daß bei der unerläßlichen Veränderung des Profils auf 2 zu 100 sich die Kosten des Unterbaues und der Kunstarbeiten um Millionen steigern müßten, daß aus diesem Umstände tiefe und lange Einschnitte in das Terrain, hohe und lange Dämme, lange und hohe Thalüberbrückungen, ein auszumauernder Tunnel von 900 Ellen, theuerere Strombrücken und eine große Menge vertheuerter kleiner Brücken und Uebergänge, unausbleiblich hervorgehen würden, dafür fehlten in der That zu jener Zeit unsrer Beurtheilung die nöthigsten Unterlagen. Auf dem Festlande von Europa waren ja hierüber noch gar keine Erfahrungen von Belang einzusammeln gewesen. Wir hatten ja nur England als Vorbild, hielten für unmöglich, daß unsere Eisenbahn-Frequenz der der dortigen nur annähernd ähnlich werden könnte, und schmeichelten uns mit der Vorstellung, daß, da der Geldwerth

auf jenem Inselreiche ein viel geringerer sei, als bei uns, jeder Aufwand dort sich auch unendlich viel höher herausstellen müßte, als hier. Wir wähten, bei schwacher Benutzung der Bahn müßten wir natürlich auch nur verhältnißmäßig geringer Mittel für die Anlage und für den Betrieb bedürfen. Hierzu kam, daß wir von vorn herein auf die Verwendung wohlfeilen einheimischen Brennmaterials rechneten, und auch manche Requisiten, die wir unter hoher Verzollung aus England herbeiholen mußten, hofften, aus den Vereinslanden, mindestens vom Continent, beziehen zu können. Aber irrten wir über den Betrag der Anlagekosten und haben wir die Neuheit der Sache hier und da theuer bezahlen müssen, so hat das Geschick doch auch auf der andern Seite die Bescheidenheit unserer Ansprüche durch Erfolge belohnt, die die kühnsten Erwartungen überragen. Wir erwarteten von geringem Aufwande nur gewöhnliche Zinsen. — Wir erlangten dagegen, bei fast vierfachen Kosten, während der drei ersten Jahre vollen Betriebs, wenn wir rechnen, was von den Erträgnissen der Bahn der Anlage zugewendet ward, mehr als dies, und die nächste Zukunft verspricht uns entschieden eine ansehnlich höhere Benutzung der dem Unternehmen gewidmeten Capitalien.

Wie aber kräftige Beharrlichkeit und unerschütterliche Ausdauer bei der Verfolgung einer guten Sache immer zuletzt den gebührenden Lohn finden, so haben auch wir uns dessen schon jetzt zu erfreuen; blicken wir auf die Erfolge, welche die Verwirklichung des oft erwähnten Unternehmens bereits herbeiführte, und wir dürfen uns der frohen Ueberzeugung kühnlich überlassen, daß,

wie viel uns auch die Neuheit gekostet haben mag, dies durch den Vortheil doppelt aufgewogen werden wird, der daraus erwachsen mußte, daß unsere Eisenbahn der erste große Schienenweg in dem Herzen von Deutschland war.

Schon jetzt sind Berlin, Magdeburg, Leipzig und Dresden durch Schienen verbunden; bald wird dieser Kreis sich erweitern nach Altenburg, Zwickau, Frankfurt a. O., Stettin, Halberstadt und Braunschweig, und kein Jahrzehend wird vergehen bis zu dem Zeitpunkte, wo Stettin, Kiel, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Antwerpen, Ostende, Havre, Marseille und Triest den weiten Raum umschließen, der Oesterreich, Polen, Preußen, Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich und die Lombardei in sich faßt. — Alle diese Länder, durch Schienen verbunden, werden dann in dem engsten und großartigsten Verkehre einander nahe gebracht sein. —