

V.

**Reservefond. — Betriebs-Capital. —
Ab schreibung.**

Ueber den Zweck des Reservefonds, über die Größe des zu erzielenden Reserve-Capitals, über die Mittel und Nothwendigkeit, einen solchen Geldbestand schnell oder allmählig zu erlangen, giebt es im Publikum so vielerlei Ansichten, daß es scheinen will, als läge es recht eigentlich im Vortheile der Actionaire der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, hierüber zu irgend einem Resultate zu kommen. Wir benutzen die Tendenz dieser Blätter für ein solches Ziel, und können nicht oft genug wiederholen, daß wir durch öffentliche Besprechung Aufklärung und Belehrung erstreben.

Wollte man über obigen Gegenstand jetzt noch hinweggehen, es Zeit und Umständen überlassend, die desfalligen Ansichten zu berichtigen, so glauben wir, würde man den Nachtheil davon tragen, daß dieser Reservefond unablässig von Vielen als ein großes unbekanntes Hemmnis der Prosperität und Rentabilität der Bahn betrachtet werden könnte, indem Diejenigen, zum Aerger und Verdruß des Ganzen, die Meinung hartnäckig festhalten und die Vorstellung in sich tragen und verbreiten würden: „e s

müßten erst so und so viel Hunderttausende von Thalern erspart werden, ehe irgend wie an die Vermehrung der Actien-Zinsen durch Dividenden gedacht werden dürfte.“ Dies wäre aber eine grobe und ungerechte Beeinträchtigung dermaliger Actienbesitzer zu Gunsten künftiger. Es würde unter solchen Umständen — man entschuldige den Vergleich — der Reservefond wie der Popanz erscheinen, womit man Kinder zu fürchten macht. — Der Reservefond soll aber weiter nichts sein, als ein Nothpfennig, — wir halten uns streng an die Worte des §. 63. der Statuten, er soll zur Sicherstellung der Zinsen und Deckung unvorhergesehener Ausfälle dienen. —

So weit menschliche Voraussicht reicht, — wir nehmen Kriegs-Calamitäten aus, wo jeder Besitz mit Verlusten und Zins-Einbußen bedroht ist, — scheint unser Eisenbahn-Unternehmen jedoch, nach fast vierjähriger Erfahrung, uns hinsichtlich landesüblicher Verzinsung vollkommen sicher zu stellen. Es bleibt also nur noch die Rücksicht auf unvorhergesehene Ausfälle, oder vielmehr Unfälle. — Nun, wir wiederholen, was wir bereits weiter oben sagten, wir leben der Ueberzeugung, was man auch dagegen aufbringen möge, daß von dem im verflossenen Jahre verbliebenen disponibeln Cassenbestande ein erhebliches Capital zu hinreichender Begründung der Reservefonds erübrigt werden dürfte.

Diesen Capital-Stamm vermehre man alljährlich durch eine fest postulierte Summe, z. B. durch 10,000 Thlr. —, lasse Beides vereint fort und fort durch Zuschlag der

Zinsen wachsen, bis endlich, nach dem Dastürhalten der Gesamtheit der Actionaire, eine weitere Verstärkung nicht mehr nöthig erscheint. —

Der Anwachs, wenn man zu Anfang jedes Jahres ein Capital Eins auf Zinsen giebt, und auch die Zinsen zum Capitale schlägt, vermehrt sich ja bei 4 Procent Zinsen in 10 Jahren bekanntlich dergestalt, daß, wenn auch kein Capitalbestand vorhanden wäre, bei jährlicher Zurücklegung von 10,000 Thlr. nach Ablauf

von 10 Jahren 124,863 Thlr.

„ 15 „ 208,245 „

„ 20 „ 309,201 „

„ 30 „ 583,283 „

erlangt werden.

Hinsichtlich einer festen Quote von 10,000 Thalern jährlich, welche man dem Reservefond zuwendete, dürfte nur festgestellt werden, daß der genannte Betrag der Deckung sämmtlicher Unkosten und Zins=Abentrichtungen nachstehen müßte. — Mit andern Worten, bis zu der Höhe einer Summe von 10,000 Thlrn. jährlich sollte nach Abzug der Betriebs=, Verwaltungs=, Unterhaltungs=Kosten, der Post=Entschädigung, des Postulats der Directoren, Actien= und Anleihe=Zinsen, der reine Ertrag dem Reservefond zufließen.

Eine solche Einrichtung würde den Zwecken der Compagnie völlig genügen. — Blieben z. B. ein Mal nur 5= oder 7000 Thlr. reiner Ueberschuß, nun, so könnten nur diese den Reservefond vermehren, blieben aber

50=, 60=, 100,000 Thlr. Ueberschuß, so würden ihm immer nur 10,000 Thlr. überwiesen werden.

Nach unsern Begriffen sind übrigens alle Bestände und Vorräthe, die nach Vollendung der Anlage vorhanden sind, „Reservefond,“ nur daß diese Bestände in zwei Abtheilungen zerfallen, wovon die Vorräthe an Geld, für unvorhergesehene Unfälle, bisher vorzugsweise Reservefond genannt wurden, die Vorräthe an Requisitionen, für die unaufgehaltene Fortstellung des Betriebes, dagegen das sogenannte Betriebs=Capital repräsentiren.

Unser Erachtens könnte es bei Aufstellung der Rechnung ebensowohl auch nur eine einzige Rubrik „Reservefond“ geben, welche Beides in sich faßt. 3. B.

Reservefond . . . 186,237 Thlr.

und zwar:

a) Bestände an baarem Gelde,

Effecten etc. 60,000 Thlr.

b) Bestände an Requisitionen für
den Betrieb etc.

aa) der Wagenbau=Anstalt

bb) des Maschinenhauses

cc) der Cokalbrennerei

dd) Baumaterialien

126,237 „

nts.

Diese Vorräthe an Geld und vorhandenen Erfordernissen des Betriebes, mit andern Worten, für die Aufrechthaltung des Statu=quo der Bahn selbst und

ihrer Ausstattung an Transportmitteln ic. — vertreten auf das Vollständigste das, was bei Fabrik = Unternehmungen — die übrigens nicht mit Eisenbahnen zu verwechseln sind — unter dem kaufmännischen Begriffe „Abschreibung“ nur irgend verstanden werden kann.

Die Vorräthe der Wagenbau = Anstalt dienen dazu, die Fortschaffungsmittel für Personen, Güter, Wagen und Vieh in Statu-quo zu erhalten, indem Räder, Achsen, Holz, Messing ic. ic. diesen Beständen gegen Bezahlung entnommen und denselben wieder ersetzt werden. Derselbe Fall tritt ein hinsichtlich der Locomotiven, der Baulichkeiten jeder Art, der Kohlen = Verwendung ic.

Andero verhält es sich in vieler Beziehung bei einem umfänglichen Fabrikgeschäft, dort ist zwar ein Betriebs = Capital unter allen Umständen ebenfalls unerlässlich und oftmals wohl auch ein angemessener Reservefond, entschieden muß aber hierbei auch noch eine sogenannte „Abschreibung“ stattfinden, weil es im Bereiche der Möglichkeit, häufig in dem der Wahrscheinlichkeit liegt, daß der herzustellende Artikel, durch Handelsstockungen, durch bleibend ungünstige Conjunctionen oder sonst denkbare Ereignisse, irgend einen Gewinn nicht mehr zuläßt. Das mit vielen Kosten aufgeführte weitläufige Gebäude wird zur nutzlosen Baraque. Die Maschinen werden größtentheils altes Eisen und Kupfer. — Hier gebietet die Vorsicht Maßregeln zur allmäligen Wiedererlangung der Anlage = Kosten. — Ein solches Fabrikgeschäft kann leicht nie wieder in Gang kommen, Eisenbahnen dagegen — mit Ausnahme kurzer Unterbrechungen — wer-

den stets im Gange bleiben, ebensowohl, wie Post-
einrichtungen, ebensowohl, wie Chausseen immer
fortbestanden haben. —

Je mehr Eisenbahnen in allen Ländern Europa's
zur Ausführung kommen, um so mehr wird jede einzelne
Schienenlinie gegen Zerstörungen bei Kriegs-Ereignissen
geschützt sein. Erstens spricht für diese Behauptung die
Erfahrung; weil trotz der verheerendsten Kriege Chaus-
seen und Straßen doch nirgends wesentlich zerstört wur-
den. Eine kurze Hemmung der Communication durch
Sprengung einzelner Brückenpfeiler, oder Unwegsam-
machung einer Straße auf kurze Strecken abgerechnet,
hierauf beschränkten sich am Ende alle Uebel, die der-
artige Einrichtungen trafen. — Wird ferner die Gegen-
seitigkeit nicht Schutz gewähren? — Haben wir in unsrer
Zeit noch von rohem Vandalismus zu fürchten? —
Wird selbst in Bezug auf strategische Zwecke die Klug-
heit nicht gebieten, Heerstraßen zu verschonen und zu
schützen, die zu schneller und bequemer Fortschaffung von
Truppen dienen? — Denn das heute geschlagene Corps
benutzt die Eisenbahnen gewiß, um schnell fortzukommen,
und wenn der Krieg sich wendet, wird dasselbe Heer
die nämliche Straße brauchen, um schnell vorwärts
zu kommen. Endlich aber ist es auch denkbar, daß in
vielen Fällen der Krieg anderseits eine bedeutende Ver-
kehr-Vermehrung herbeiführt, wenn Eisenbahnen von
dem Kriegsschauplatz nur gestreift, nicht eigentlich be-
troffen werden. —

Zulezt, müssen wir uns über alle diese Möglichkei-
ten mit allen Eisenbahnen trösten, mit Allem, was Be-

sich heißt, Landgütern, Häusern, Fabriken, Staatspapieren u. u. u.

Der Besitz Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Aktien ist soviel werth, wo nicht mehr, als alle die hier namhaft gemachten irdischen Besitzthümer.

Wir wissen, daß die Eisenbahnen, wie jede große Erfindung, viele Gegner haben, und erkennen, daß die veränderte Verkehrsrichtung, welche sie hervorrufen, hierzu hinlängliche Gründe darbietet; inzwischen würde es uns doch leid thun, wenn durch Alles, was wir hier über unser vaterländisches Unternehmen sagten, wir auch nicht einen einzigen Proselyten gemacht haben sollten, obschon wir diesen um Verzeihung bitten müßten, weil es immer Schmerz verursacht, sich von einer lang gehegten und gepflegten Meinung losreißen zu müssen. — Aber gegen Diejenigen ziehen wir in's Feld, die die Schienenwege für eine bloße Modesache erklären. — Eine Modesache! — Die Krieger des Mittelalters hinter ihren festen Mauern und eisernen Kleidern erklärten die Erfindung des Schießpulvers wahrscheinlich auch für eine Modesache; die Mönche und Abschreiber die Buchdruckerkunst muthmaßlich für dasselbe; die Lohnkutscher unsrer Tage mögen anfänglich gleiche Hoffnung und Meinung genährt haben. Es giebt noch immer Festungen jeden Ranges, es giebt noch Abschreiber die Fülle; die Lohnkutscher verminderten sich nicht. — Die Festungen hielten sich noch immer, trotz des Schießpulvers, die Abschreiber trotz der Buchdruckerkunst, die

Lohnkutscher trotz der Dampf-Eisenbahnen. Aber die Vortheile dieser drei großen Erfindungen dagegen sind unermesslich! — Mit der Erfindung des Schießpulvers schwand das Faustrecht. Mit der Buchdruckkunst ward das Wissen Gemeingut. Durch die Eisenbahnen endlich werden die Vorzüge aller Nationen jeder einzelnen angehören. —

Abgesehen von dem zuletzt erwähnten collossalen Nutzen für allgemeine Volksbildung, Geist und Gesittung, mit einem Worte, für die Vereidung der Menschen, sind Eisenbahnen in den Staaten, wo sie entstehen, auch der National-Deconomie zuträglich, indem sie das Volksvermögen vermehren, den Wohlhabenden einen neuen Besitz verschaffen, durch die dabei vorkommenden Entreprisen Wohlhabende schaffen, und der arbeitenden Classe frischen Erwerb, frische Beschäftigung geben. Durch alle diese Vortheile steigert sich der Geldumschwung! — Geld, was todt oder halbtodt dalag, wird flüssig und zinsbringend. —

Wir verhehlen uns nicht, daß durch Letzteres Einzel-Interessen unangenehm berührt werden, daß der Gewohnheits-Schlendrian beunruhigt, das Monopol für sichern Gewinn, welches Einige zu besitzen meinen, erschüttert wird. Aber es ist einmal so, und wer kann sagen, daß es nicht gut wäre, daß es so ist? — Das Ganze hat den entschiedensten Nutzen von den Eisenbahnen. Wenige müssen unter allen Verhältnissen des Lebens Zielen weichen.

