

*Bem. 1055*  
**Zeitfaden** (36)

für

die Actionaire der Leipzig=Dresdner  
Eisenbahn=Compagnie.

Zum Gebrauch bei General=Versammlungen

von

L. K. W.

---

Leipzig:

Otto Wigand.

---

1842.

3611060

Die Stadtverwaltung der Stadt Düsseldorf  
Gemeindeverwaltung

Am 1. März 1900



g/r



Den aufrichtigen Freunden

der

## Leipzig - Dresdner Eisenbahn

g e w i d m e t

von dem

**Verfasser.**

Den kaiserlichen Rath

155

Leipzig: Druck der Buchhandlung

in der Stadt

von dem

Verleger



## I.

**Einleitung.**

Das Wort „Leitfaden“, welches diesen Blättern vorangestellt ist, soll nicht die Absicht des Verfassers kundgeben, den Actionairen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie ein Reglement in die Hand zu geben, wonach sie sich bei künftigen General-Versammlungen zu richten hätten; — von so grober Unbescheidenheit ist Referent weit entfernt — er erwählte die gedachte Ueberschrift nur, um die Aufmerksamkeit der Besitzer der Bahn zu erwecken, und wenn dies gelingen sollte, eben ihre Aufmerksamkeit auf einige, dem Interesse der dauernd Betheiligten wichtige und naheliegende Momente hinzulenken.

Die eigentliche Tendenz der, nachsichtiger Beurtheilung dringend empfohlenen kleinen Schrift, ist hauptsächlich dahin gerichtet, die im Publikum verbreiteten zweifelhaften Ansichten, über die Erfordernisse und Ausstattungen des Instituts unserer Eisenbahn und über die Rechte der Actionaire, durch öffentliche Besprechung

aufzuhellen, aber auch zugleich, wenn diese Bestrebungen zu einem Resultate führen sollten, in Erwägung zu ziehen, durch welche Mittel der Vortheil der Besitzer der Bahn mit dem Interesse der Verkehrswelt am besten in Einklang zu bringen sein möchte. Es soll also, mit Hülfe dieser Blätter, nicht sowohl Belehrung ertheilt, als vielmehr Belehrung gesucht werden.

Wird der hier angedeutete Zweck nur in beschränkter Weise erreicht, so muß sich Referent reich belohnt fühlen und zwar um so mehr, als er im Namen Vieler spricht.

**Der Verfasser.**



## 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 hervorging. — 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 verschmäh't. 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 Gewerbleiß 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 1½ 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 Bedürfniß 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 verhältnißmäßig 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. —



### III.

#### Statuten und nöthig scheinende Abänderung derselben.

Wenn wir uns im Vorstehenden vielleicht mehr, als der beschränkte Raum dieser Blätter gestattet, und mehr, als die Tendenz unsrer Schrift streng genommen erheischt, bei der Aufzählung der hervorspringendsten Momente der Geschichte unserer Eisenbahn aufgehalten haben, so beeilen wir uns jetzt, zu Gegenständen überzugehen, über welche wir im Interesse der bleibend Betheiligten sowohl Belehrung, als Aufhellung, durch allseitige Beleuchtung des Standes der Sache, erstreben.

Der besten Absicht uns bewußt, rechnen wir bei der Verfolgung unsers Zwecks auf nachsichtige Beurtheilung und fürchten nicht, den Vorwurf der Unbescheidenheit auf uns zu laden, wenn für die Erreichung unsers Ziels wir hier und da mit Freimüthigkeit verfahren; indem, als treue Anhänger des Unternehmens und als Actien-Besitzer, wir uns in unserm vollsten Rechte zu befinden meinen.

Beweist die Geschichte unserer Eisenbahn und so vieler anderer, daß sowohl hinsichtlich des Gelderfordernisses für die Herstellung des großen Werkes, als für die zweckmäßige Instandhaltung und Betreibung desselben,



die Erfahrung überall, leider oft mit schwer lastender Hand, einschreiten mußte, so ging hieraus hervor, daß die Neuheit der Sache, Unbekanntheit jeder Art im Gefolge habend, die recht eigentliche Ursache hiervon war. Zeit und Umstände haben inzwischen, in Bezug auf die Herstellung der Anlage, hinsichtlich des Geldbedürfnisses für Betrieb und Verwaltung, Irrthümer jeder Art berichtigt; es ist dies nicht unter der Erde geschehen; es ist dies vielmehr laut und offenkundig geworden; es haben solches zunächst das Directorium der Bahn und der erwählte Ausschuß der Gesellschaft erfahren. — Aber nicht sie allein hatten Gelegenheit, ihre Ansichten und Kenntnisse über Eisenbahnwesen zu erweitern, zu berichtigen, indem sie ihre Einsicht über einen Gegenstand aufklärten, der gegenwärtig die regste Theilnahme von ganz Europa beschäftigt, auch die Actionäre sind nicht zurückgeblieben, auch sie sind für die fragliche Sache allmählig erzogen worden, man kann sagen, auch sie reiften zur Mündigkeit heran. —

Verdienten die Gründer unsrer Eisenbahn, verdienten die Erwecker der großartigen und segensreichen Idee die vollkommenste Anerkennung, verdienten sie und die Ehrenmänner, welche bisher dem Ausschusse und der Compagnie angehörten, dem glücklich gelungenen Werke Zeit und Mühsaltung zum Opfer brachten, mit Muth und Kraft thätig waren zur Förderung des Ganzen, verdienten diese, wiederholen wir, unser gerechtes Vertrauen, so ist ihnen dasselbe auch durch unsere Statuten im reichen Maasse zu Theil geworden; es mußte ihnen aber auch bei Beginn der Sache gewährt werden, wegen der Un-



kenntniß, welche dem Publikum eben so natürlich als leicht erklärlich ankam. — Es ist ihnen ein Vertrauen geschenkt worden, wie keiner Verwaltung, wie keinem Ausschusse nach uns wieder ertheilt ward. Gehen wir unsere Statuten Punkt für Punkt durch, so werden wir finden, daß die Gesetze der Compagnie ein von den Actionairen dem Directorium und dem Gesellschafts-Ausschusse zugestandenes Vertrauens-Votum enthalten.

Ein Vertrauens-Votum wird aber überall nur für eine gewisse Zeit gegeben; sei es ein Dictator, sei es ein Minister, sei es ein Vormund, der es genießt. —

Bei Ruhe und Frieden giebt es keinen Dictator, bei völlig geregelter Staatshaushalte giebt es keine erweiterte Machtbefugniß für den Minister, wenn das Kind sein 21stes Jahr erreicht, hört die Vormundschaft auf, und wir glauben, es ist nunmehr auch für die Actionaire der Leipzig-Dresdner Eisenbahn an der Zeit, ihr gewährtes Vertrauens-Votum, wenn nicht zurückzunehmen, doch zu beschränken; indem die Besitzer der Bahn endlich von der einzigen, aber wichtigen, ihnen gebliebenen Befugniß Gebrauch machen, d. h. die Statuten der Gesellschaft einer gründlichen Revision unterwerfen; — denn bekanntlich hat das Directorium die Statuten zu befolgen, der Ausschuss über die Befolgung derselben zu wachen und nur allein der General-Versammlung steht das Recht zu, die Gesetze der Gesellschaft abzuändern.

Unabhängig von der Gesammtheit der Actionaire, die nach §. 8. der Statuten die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie bildet, wurde dem Directorium und dem



Gesellschafts = Ausschüsse laut §. 60. die Aufbringung des Geldbedarfs für die Vervollständigung der Anlage überlassen. Nach §. 39. ad 3. steht es dem Directorium zu, die Gelder der Compagnie zu verwenden. Zufolge §. 39. 6. Beamte anzustellen, Gehalte und Remunerationen zu bestimmen. Nach §. 39. 9 die Tare für den Transport von Personen und Gütern, unter alleiniger Zustimmung des Ausschusses, festzustellen. Laut §. 67. hat das Directorium unter Beirath des Ausschusses das Recht: eine Mehrung, Minderung oder den Wegfall des §. 63. bestimmten Beitrags zum Reservefonds zu beschließen.

Die hier aufgezählten, der Verwaltung und dem Ausschüsse eingeräumten Befugnisse tragen unwiderleglich das Gepräge eines sehr ausgedehnten Vertrauens = Votum. — Es ist Seiten der genannten beiden Corporationen von den fraglichen Zugeständnissen überall entschieden Gebrauch gemacht worden, und wir erklären uns gern bereit, anzunehmen, daß dies durch die Lage der Dinge zur Zeit in den meisten Fällen nicht füglich anders sein konnte. — Wir gehen weiter, wir räumen ein, daß allen bisher getroffenen Administrations = Maafregeln die besten Absichten zum Grunde lagen. — Wir erkennen ferner die treffliche Regelung des Betriebs mit dem aufrichtigsten Danke an. Aber, wer steht uns für Personal = Veränderungen? Wer steht uns für hieraus resultirende Mißgriffe? — Die oben aufgezählten Befugnisse der Administration und des Ausschusses haben zum Theil eine so allgemeine Fassung, daß



sich beinahe jede getroffene Verwaltungs=Maafregel, sie mag der Gesamtheit der Actionaire gefallen, oder nicht, darunter subsummiren läßt. —

Das ist ein großer Uebelstand! — Die Besitzer der Bahn wollen nicht, wo von der Verwendung ihres Vermögens die Rede ist, beliebigen Auslegungen von allgemein gefaßten Statuten=Paragraphen unterliegen. — Die Bahn ist vollendet und mit allen Erfordernissen genügend ausgestattet. Wir wissen, was das zweite Gleis der Magdeburger Bahnstrecke kostet, wir wissen, was der An= und Umbau der Personenhalle in Anspruch nimmt, was die Herstellung des Bahnhofes zu Niederau erheischte. Man postulire die etwa noch zu leistenden Entschädigungsansprüche, überweise aber dann den Rest der alt. 1841 verbliebenen 238,000 Thaler — — incl. Agio=Gewinn von 141,000 Thlr. in Partial=Obligationen dem Reservefond, und man wird finden, daß dieser Betrag nur eine Wiedererstattung dessen ist, was seit fast vier Jahren von den Betriebseinkünften der Anlage zugewendet ward. —

In Zukunft bestreite man von den Erträgen der Bahn streng nur die Unterhaltungs=, Betriebs= und Verwaltungskosten, gewähre 4% Zinsen den Actien und der Anleihe, besolde das Directorium angemessen und statte den Beitrag zum Reservefond zweckentsprechend aus; der Rest bleibe Reinertrag, wohl erworbenes, freies Eigenthum der Actionaire, worüber ihnen und nur ihnen allein in ihrer Gesamtheit die Verwendung und eine entscheidende Stimme zusteht. Es ist jetzt



an der Zeit, uns gegen einen übel verstandenen Optimismus zu verwahren. —

Die Bahn ist vollendeter, als irgend eine; wir wiederholen es, man begnüge sich einige Jahre hindurch mit dem Vorhandenen, bis der Reservefond durch mäßige Beiträge herangewachsen ist. — Es giebt vielleicht keine einzige Bahn, wo so viel im Interesse der Verkehrswelt geschehen ist, als bei der unsrigen, es scheint nicht unbillig, wenn nunmehr einige Zeit hindurch auch der Vortheil der Besitzer im Auge behalten wird. Man beschliesse in der Generalversammlung, indem nun auch die Actionaire endlich von ihrem Rechte Gebrauch machen, daß künftig kein Neubau, keine Vermehrung der Transportmittel, keine Verstärkung des Dienstpersonals, ohne ihre ausdrückliche Genehmigung stattfinden dürfe, und unterwerfe ihrer Zustimmung jede Veränderung der Taxe, jede Provisions-Bewilligung an das Publikum. — Man benachrichtige die Actionaire nicht ferner nachträglich von dem Geschehenen; von geschehenen Dingen ist mißlich zu sprechen, weil, in der Regel, eine Abhülfe nicht mehr möglich ist. — Man wird einwenden: „wir können mit Administrativ-Maafregeln nicht immer auf die Generalversammlung warten, oft ist Gefahr im Verzuge.“ Nun, da giebt es Abhülfe laut §. 13. und 30. der Statuten, welche außerordentliche Generalversammlungen gestatten. — „Wir können nicht bei jeder Unerheblichkeit außerordentliche Generalversammlungen berufen,“ wird man einwenden, nun, bei Kleinigkeiten liegt keine Gefahr im Verzuge.

Wir kommen jetzt auf einen Gegenstand, von dem



wir uns nicht verhehlen können, daß dessen Verwirklichung auf hiesigem Plage jedenfalls unübersteigliche Hindernisse entgegentreten dürften; wir halten es jedoch aus Consequenz und in Gemäßheit der Tendenz unsrer Blätter für unerläßlich, darauf hinzukommen; obschon wir im Voraus erkennen, wir werden nur fromme Wünsche aussprechen, fromme Wünsche, die in der Wirklichkeit so selten Realisirung finden. —

Es giebt in Leipzig mehrere, verhältnißmäßig viele industrielle Unternehmungen. Die Bank auf Actien, die Sächsisch-Baierische Eisenbahn-Compagnie, die Kammgarnspinnerei, die Sächf. Eisen-Compagnie &c. &c. — An der Spitze aller dieser Institute stehen häufig dieselben Männer. Wenn nicht abgeläugnet werden kann, daß die hervorstechende Befähigung dieser Männer jenem Umstande zum Grunde liegt und hierzu kommt, daß Leipzig nicht groß genug ist, um Mannigfaltigkeit für die Auswahl darzubieten, also gewissermaassen die Unmöglichkeit der Abhülfe Schranken setzt, so ist doch zu beklagen, daß es so ist. — Denn es wird wohl von Niemand in Abrede gestellt werden können, wie daraus, daß ein und derselbe Mann bei mehreren derartigen Instituten als Director fungirt, selbst bei dem redlichsten Willen, seinen Verpflichtungen nachzukommen, er dennoch oft dann in höchst lästige Conflictte bei Erfüllung seiner Obliegenheiten gerathen muß, wo die Interessen der verschiedenen Anstalten, an deren Spitze er steht, offenbar divergiren. — Wir wollen, um dem Hartgefühl nicht zu nahe zu treten, uns nicht mit Herabzählung von Beispielen befassen, weil, hielten wir uns auch



frei von jeder Persönlichkeit, eine solche Aufzählung doch leicht auf Thatsachen angewendet werden könnte, von wo aus Persönlichkeiten nicht mehr weit zu suchen sein möchten. —

Aber so viel dürfte unwiderleglich erscheinen, daß, selbst bei den idealsten und fest begründetsten Rechtlichkeitsgefühlen, eine ganz gleiche Theilnahme an ganz verschiedenen gewerblichen Unternehmungen kaum gedacht werden kann. — Wenn z. E. die fraglichen Anstalten in ihren Absichten und Zwecken sich schnurstracks entgegenstehen, so ist gewiß, daß es über menschliche Kräfte geht, in vorkommenden Fällen mit ganz fleckenloser Unpartheilichkeit zu urtheilen; denn, um uns eines sehr gewöhnlichen Sprichworts zu bedienen, „Niemand kann gleichzeitig zweien Herren dienen.“ Es ist dies ein alter abgedroschener Gemeinplatz, aber es wird zugegeben werden müssen, daß er in dem vorliegenden Falle volle Geltung hat. — Wir behaupten, daß es immer und immer vorkommen werde, daß ein und derselbe Mann, der zwei verschiedenen industriellen Instituten vorsteht, unwillkürlich von dem einen mehr angezogen wird, als von dem andern. — Die Collegen-schaft, welche daraus hervorgeht, daß hier stets dieselben Männer den verschiedenen Industrie-Unternehmungen vorangehen, ist gewiß und wahrhaftig ein großer Uebelstand. Inzwischen ist dies keine Sache, wo wir uns Vorschläge zur Abänderung erlauben, sondern es sind dies Eigenthümlichkeiten Leipzigs, über welche wir durch allseitige Beleuchtung Belehrung herbeizuführen hoffen; denn wahrlich, die Abhülfe scheint uns kein Kin-



derspiel, — ob schon bei der Leipzig=Dresdner Eisenbahn=Compagnie die Möglichkeit einer abhelfenden statutarischen Bestimmung nicht so ganz außerhalb der Ermächtigung der Actionaire liegen dürfte. —

Wir sind uns bewußt, im Vorstehenden eine kranke Stelle betroffen zu haben, und haben es uns daher angelegen sein lassen, dieselbe schonend zu berühren, wohl wissend, daß unter uns Dilettanten, nicht herangebildet und nicht erzogen durch die Raths=Versammlungen der verschiedenen Ausschuß=Corporationen industrieller Institute, daß — sagen wir — unter uns sich kein Wissender, kein hinreichend geschickter Arzt befindet, so tief gewurzelte Uebel zu heilen. — Aber es könnte doch sein, daß unter der Genossenschaft der Dilettanten, für welche wir eigentlich bloß schreiben, sich unerwartet ein solcher Heilkünstler fände.

Indem wir ein Capitel verlassen, was im Allgemeinen die Statuten unsrer Gesellschaft behandelte, gehen wir nunmehr zu einer Einzelheit über, die mit der eben besprochenen Materie in verwandlicher Beziehung steht, widmen derselben aber, der Wichtigkeit des Gegenstandes halber, eine besondere Abtheilung.



#### IV.

### **Aufstellung des Rechnungs : Ab- schlusses und Dahingehöriges.**

Es wäre in der That zu wünschen, daß sich eine besonders zu wählende Commission, gleichviel aus welcher Corporation der Gesellschaft, damit beschäftigte, eine Instruction zu entwerfen, wie der, der Gesamtheit der Actionaire zur Justification vorzulegende, jährliche Rechnungsabschluß abgefaßt und ein für alle Mal unabweichlich aufgestellt werden müßte. — Hierbei wäre, nach unserer Meinung, hauptsächlich darauf hinzuwirken, daß Gegenstände der Ausgabe, die ihrer Natur nach zusammen gehören, scharf geschieden und specieller aufgeführt, als bisher, unter fest bestimmte Rubriken gebracht würden, und zwar unter Hinweisung auf die betreffenden Beleg-Nummern; damit die Vorlegung der Rechnungs-Acten, bei Gelegenheit der Generalversammlungen, nicht bloß leere Form wäre, und den Actionairen, die es wünschten, wenigstens die annähernde Möglichkeit eröffnet würde, sich über den Betrag einer Ausgabe, die für sie besonderes Interesse hätte, informiren zu können. — Hinsichtlich dieses Gegenstandes scheint uns von einiger Wichtigkeit, daß jedesmal ein genauer und vollständiger Gehalts- und Personal-Stat aufgestellt werde,



der zwar Verminderung Seiten der Administration, aber, ohne Zustimmung der Generalversammlung, niemals eine Ueberschreitung nachweisen dürfte. — Es will uns bedünken, als wenn seit 1839 Zeit genug für die einzusammelnden Erfahrungen vorübergegangen wäre, um eine solche Maasregel vollkommen zu rechtfertigen und zu ermöglichen. — Auch wäre es wohl zweckmässig, wenn diejenigen Personen, welche sich bei der Hauptversammlung als Actionaire legitimirten, dadurch, daß sie ihre Namen im Beisein der verpflichteten Notare unterzeichneten, sich das Recht verschafften, einen gewissen Zeitraum hindurch sowohl die Rechnungs=Acten des verflossenen Jahres, als auch die Protocolle des Ausschusses etc. einzusehen. Wenigstens scheint uns ein solches Verlangen im Bereiche der Billigkeit und Angemessenheit zu liegen. — Es kann ja keine Geheimnisse für die Actionaire geben, mindestens nicht über Vergangenes! — Zu diesem Ende wäre nur ein besonderes, namhaft zu machendes Local anzugeben, wo den Interessenten die Acten zu bestimmten Stunden Vor- und Nachmittags vorlägen. —

Die bisher für diesen Zweck befolgte Modalität hatte wahrlich nicht den geringsten Erfolg. Denn, was konnte es den Actionairen nützen, daß während der Generalversammlung eine Anzahl Actenstöße auf einer langen Tafel lagen, weil doch Niemand im Laufe der Verhandlungen davon Gebrauch machen konnte, eben so wenig in den kurzen Pausen zwischen der Discussion.

Jetzt zu einem andern Gegenstande. — Wenn wir damit völlig einverstanden sind, „daß jeder Arbeiter



seines Lohnes werth sei," so hat die von uns gewünschte Aufstellung des Gehalts- und Personal-Etats, in Uebereinstimmung mit dem eben erwähnten Grundsatz, einen doppelten Zweck, ein Mal, Ueberschreitungen zu verhindern, und andererseits, der Gesamtheit der Betheiligten Gelegenheit zu geben, in ihrem Rechte, als Besitzer der Bahn, ausgezeichnet thätige, um die Prosperität des Unternehmens verdiente Beamte, sei es durch Gehalts-Zulagen, sei es durch Remunerationen und Gratificationen, zu belohnen und hierdurch Nacheiferung zu erwecken. Es könnten in diesen Fällen Vorschläge Seiten der Direction und Gutachten des Gesellschafts-Ausschusses die Beschlüsse der Compagnie leiten. —

Ferner sind wir auch der Meinung, daß es im Vortheile des Unternehmens liegen dürfte, das Honorar der Directoren — gleichviel aus wieviel Mitgliedern es besteht — für ein Minimum zu normiren, dasselbe aber nach einem festen Principe, nach Maaßgabe der zur Vertheilung gelangenden Dividende, zu erhöhen, und eben so, unter ähnlichen Verhältnissen, den Bevollmächtigten zu gratificiren.

Es würden, nach unserer vielleicht beschränkten Einsicht, diese Maaßnahmen den aus denselben erwachsenden Aufwand gewiß vielfältig bezahlt machen, indem bei den Angestellten, Betreffs der zuerst vorgeschlagenen Maaßregel, durch die Deffentlichkeit ein ehrgeiziger Wettstreit hervorgerufen würde. —

Die bisher von dem Gesellschafts-Ausschusse nieder-



gesetzte Commission für die Prüfung und Monirung der Jahresrechnung scheint uns recht füglich künftig bei Gelegenheit der Generalversammlung durch und aus der Gesamtheit der Actionaire erwählt werden zu können. — Es würde eine solche Controle für die fest begründete Solidität des ganzen Instituts ein schönes Zeugniß ablegen, und da die Menge immer weiß, wer es gut mit ihr und der Sache meint, so würde man zuverlässig gegen Mißgriffe geschützt sein. Denn, ganz gewiß würde weder ein lauer Freund, noch ein entschiedener Gegner der letzteren gewählt werden, noch weniger aber ein bloßer Actienhändler, der vielleicht Actien, die er niemals besaß, aus Speculation zu niedrigen Coursen auf Zeit verkaufte. — Sollte dieser Vorschlag inzwischen nicht beliebt werden, oder sich als unausführbar herausstellen, so dürfte doch einer Modification des bisher verfolgten Verfahrens etwas nicht im Wege stehen, indem am Tage der Hauptversammlung die Actionaire selbst die drei Ausschuß-Mitglieder erwählten, die die obgedachte Commission bilden sollen, und wären hierbei nur die ausscheidenden Mitglieder nicht auf die Wahlliste zu bringen.

Endlich scheint uns noch der Modus wenigstens unabweislich, daß für die Zukunft festgesetzt werde, wie Ausschuß-Mitglieder, welche der Prüfung der Jahresrechnung schon einmal obgelegen hatten, mindestens fünf Jahre lang hiermit verschont blieben, erstens, weil es billig ist, nicht dieselben Männer alljährlich mit der nämlichen Verantwortlichkeit zu belasten, und zweitens, weil es unerläßlich scheint, eine so wichtige Sache immer von neuen Gesichtspunkten aus zu betrachten, und schließ-



lich, weil in derartigen Fällen überall die Ansicht des Referenten von zu vielem Gewicht ist, als daß eine Stereotype wünschenswerth sein könnte. —

Einer erleuchteteren, einer umsichtigeren, einer gründlicheren Prüfung empfehlen wir das vorstehend Entwickelte, indem wir, weit entfernt davon, unsrer schwachen Einsicht zu trauen, vielmehr glauben, daß unsern Andeutungen Belehrung und Aufhellung Noth thut, und uns der Hoffnung hingeben, Beides werde uns gewährt werden.



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: „es



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.

Unsers 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.

Anderß 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 Vielen weichen.







## VI.

### **Verkehr: Umfang und Zunahme. — Vergleich mit einigen fremden Bahnen. — Beleuchtung des dermaligen Standes unserer Eisenbahn.**

Der Verkehr auf unsrer Eisenbahn hat unleugbar unausgesetzt zugenommen; denn wenn auch hinsichtlich der Zahl der für die Benützung derselben an Personen ausgegebenen Billets eine Verminderung stattfand, — man denke an die Vergnügungsfahrten nach Mächern und Oberau —, so rührt dies nicht sowohl daher, daß unsrer Schienenweg für den eigentlichen Geschäfts- und Reiseverkehr Rückschritte machte, sondern es ist solches vielmehr aus dem Umstande zu erklären, daß, nachdem mehrere Bahnen entstanden sind, die Neigung zu bloßen Spaziersfahrten nach nahe gelegenen Orten sich natürlich vermindern mußte und die wohlfeilen Extrafahrten in Wegfall kamen.

Im Jahre 1840 stieg die Geldeinnahme, ungeachtet weniger Billets ausgegeben wurden, dennoch um 12,434 Thlr. 25 Ngr. Im Jahre 1841, — wo allerdings eine mäßige Erhöhung der Fahrpreise für die Benützung der Wagen 2ter und 3ter Classe eingeführt ward, — abermals um 11,219 Thlr. Das erste Vier-



teljahr 1842 weist übrigens, sowohl in Hinsicht der Personen, welche die Bahn benutzen, als auch in Bezug des Einkommens hiervon, eine verhältnißmäßig sehr bedeutende Frequenz-Zunahme nach, indem über 7000 Thlr. mehr erlangt wurden, als in den drei ersten Monaten des Jahres 1841.

Der Frachtverkehr hat sich ohne alle Widerrede auf eine höchst überraschende Weise unablässig vermehrt, dergestalt, daß die ganze in drei Jahren fortgeschaffte Gewichtsmasse aller verrechneten Frachtgegenstände auf eine Meile Transportweite berechnet

**1839. 1840. 1841.**

3,850,223 Ctr. 6,885,669 Ctr. 8,901,377 Ctr.  
betrug.

Die Brutto-Einnahme für Frachtgüter aller Art ergab:

**1839. 1840.**

84,639 Thlr. 5 Gr. 143,917 Thlr. 15 Gr. 8 Pf.

**1841.**

183,512 Thlr. 11 Gr. 6 Pf.

Wenn die Provisionen, das sogenannte Centnergeld, welches die Direction sich veranlaßt fand, dem Verkehrs-Publikum zu gewähren; wenn die zum Theil kostspieligen Erleichterungen für An- und Abfuhr der Güter bis jetzt noch wegen der Concurrenz auf Chausseen beibehalten werden müssen, und daher die Fracht-Vermehrung für die Gesellschaft selbst nicht den Gewinn brachte, der von ihr a priori zu erwarten stand, so wird sich dies doch jedenfalls in der Folge durch immer steigende Vermehrung völlig ausgleichen, indem die Actionaire dadurch einen entschiedenen Vortheil genießen werden, daß



der Güterverkehr bei der gedachten Maaßregel weit früher einen bedeutenden Höhepunkt erreicht, als ohne jene Einrichtungen erlangt worden wäre. Hierbei werden die Besitzer der Bahn zugleich die Befriedigung genießen, daß im vollständigsten Einklange mit der Solidität — wir dürfen es ohne Annäherung aussprechen — die unserm Unternehmen durch und durch eigen ist, der Handels- und Verkehrswelt jeder mögliche Vortheil bei Benutzung unsers Schienenwegs geboten ward.

Benigstens spricht für die oben aufgestellte Behauptung, daß der Frachtverkehr bald einen ausgleichenden Höhepunkt erstiegen haben werde, die bisherige Erfahrung des laufenden Jahres. Während 1841 bis mit 15. Mai circa 47,000 Tblr. (bis nach Ablauf der letzten Messwoche) von der Fracht erlangt wurden, sind bis 14. Mai 1842 bereits circa 59,000 Tblr. zur Erhebung gekommen.

Kurz wir haben die vollgültigste Ursache, uns zu der Verkehrszunahme und Einnahmevermehrung auf unsrer Bahn Glück zu wünschen; denn wenn 1839 die Brutto-Einnahme exclusive der Einnahme auf verschiedenen Conten circa 366,000 Tblr. betrug, so kamen 1840 ohne letztere 460,000 Tblr. 1841 523,000 Tblr. incl. Pacht-Ertrag und circa 537,000 Tblr. einschließlich des Gewinns auf diverse Conti ein.

Um dem für Eisenbahnen sich interessirenden Publikum ein richtiges Bild über den Verkehrs-Umfang zu geben, sollten sich die Directionen verschiedener Bahnen dahin vereinigen, nach Ablauf eines jeden Jahres, nach Maaß-



gabe dessen, wie es durch die Leipzig=Dresdner Bahn=Administration in den Geschäftsberichten geschieht, Uebersichten über Bahnbenutzungen zu geben, indem sie gleichfalls die Anzahl der Reisenden und den Transport von Frachtgegenständen, nach den verschiedenen Classen und Taxen geordnet, auf eine Meile Transportweite berechnet, alljährlich zu öffentlicher Kenntniß brächten. Erst dann würde Jedermann wissen, was er von der Frequenz einer oder der andern Bahn zu halten hätte. Denn die bloße Angabe ausgegebener Billets, oder die allgemeine Feststellung der Summe transportirter Centner an Gewicht giebt kein Anhalten für sichere Vergleiche.

Es ist sehr zu beklagen, daß unsrer Leipzig=Dresdner Eisenbahn die Vortheile eines für den Bau günstigen Terrains im hohen Grade gebrachen, und daß hier während des Baues, der Neuheit wegen, erst Erfahrungen gesammelt und Versuche aller Art für die Vermwohlfeilung erstrebt werden mußten, um zur soliden Ausführung des Unterbaues, zur Herstellung eines dauerhaften, zweckmäßigen Oberbaues zu gelangen. Bahnen, die in unsrer Nähe später in Ausführung kamen, hatten allerdings den Vortheil, unsere theuer erkauften Wahrnehmungen benutzen zu können. Inzwischen gewährt es immer einige Beruhigung, wenn man übertheuert zu sein glaubt, man stellt Vergleichen an mit ähnlichen Verhältnissen, und findet, daß anderwärts mit vielem Gelde weit weniger erzielt ward; wenn aber ja weniger Kosten erwachsen, auch verhältnißmäßig bei weitem weniger Hindernisse zu beseitigen waren.



Für den Zweck einer solchen Beruhigung geben wir im Nachstehenden aus einer Reihe Artikeln, welche der Frankfurter Handels-Correspondent enthält, und die die Eisenbahnen Deutschlands und der Nachbarstaaten zum Gegenstande haben, und zwar aus der dort aufgestellten vergleichenden Uebersicht der Anlage- und Einrichtungs-Kosten fast sämtlicher Eisenbahnen Europa's „einige Notizen.“ Hierbei wählten wir nur Bahnen des Auslandes aus, welche uns wegen ihrer enormen, oder doch sehr bedeutenden Kosten interessant schienen, und solche Schienenwege Deutschlands, von denen anzunehmen ist, daß sie einem Theile unsrer Leser wohl bekannt sein dürften.

Wir behalten die Rubriken des Frankfurter Handels-Correspondenten bei und fügen nur den Kosten etwa neuerdings hinzugetretene Ergänzungssummen bei.

| Bezeichnung<br>der<br>Eisenbahn. | Länge in<br>deutschen<br>Meilen. | Durchschnitts-<br>Kosten<br>einer Meile<br>in Rthlrn. | Erläuterungen.                                                                                                                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| London and<br>Blackwall.         | 0,75.                            | 8,785,745.                                            | Ungewöhnliche Terrain-Schwierigkeiten. Viaduct von 12,060 Fuß Länge; bewegendende Kraft, 2 stehende Maschinen von resp. 115 und 74 Pferdekraft. |
| London-<br>Greenwich.            | 0,8.                             | 5,862,500.                                            | Die ganze Bahn ein Viaduct auf 878 Bogen über einen Theil von London hingeführt.                                                                |
| London and<br>Birmingham.        | 24,05.                           | 1,583,980.                                            | Thure Erdarbeiten, 7 Tunnel, 4 Viaducte.                                                                                                        |
| Liverpool-<br>Manchester.        | 6,57.                            | 1,435,000.                                            | Große Terrain-Schwierigkeiten; 3 Tunnel.                                                                                                        |



| Bezeichnung<br>der<br>Eisenbahn.                       | Länge in<br>deutschen<br>Meilen. | Durchschnitts-<br>Kosten<br>einer Meile<br>in Rthlrn. | Erläuterungen.                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Paris-Ver-<br>sailles, rive<br>gauche.                 | 2,25.                            | 1,822,000.                                            | 2 Tunnel; Viadukt 1080<br>Ellen Länge, auf 2 über<br>einander befindliche Reihen<br>Bogen von zusammen 100,8<br>Ellen Höhe ruhend; hohe<br>Terrainpreise.                |
| Paris à<br>St. Germain.                                | 2,48.                            | 1,486,000.                                            | 2 Tunnel, deren einer 588<br>Fuß lang ist; 2 Brücken über<br>die Seine.                                                                                                  |
| Paris-Ver-<br>sailles, rive<br>droite.                 | 3,05.                            | 1,206,000.                                            | 1400 Ruthen gemeinschaft-<br>lich mit der Paris-St. Ger-<br>main-Bahn, sehr hoher Preis<br>der Grundstücke.                                                              |
| Straßburg-<br>Basel.                                   | 18,65.                           | 586,000.                                              | Drehbrücke über den Rhone-<br>Kanal; eiserne über den Ka-<br>nal de la Bruche; desglei-<br>chen über die Bruche; Ueber-<br>brückung der Departement-<br>Straße No. 2.    |
| Rheinische Ei-<br>senbahn<br>(Cöln - Belg.<br>Gränze.) | 11,3.                            | 581,150.                                              | Schwieriges Terrain; 4<br>Tunnel, wovon einer 5160<br>Fuß, ein anderer 3288 Fuß<br>lang; Viadukte bei Birt-<br>scheid und das Thal der Sneu-<br>la; Brücke über die Rör. |
| Nieveln-<br>Antwerpen.                                 | 3,4.                             | 463,000.                                              | Doppel-Gleis.                                                                                                                                                            |
| Nieveln-<br>Brüssel.                                   | 2,7.                             | 462,000.                                              | Desgleichen.                                                                                                                                                             |
| Wien - Raab.                                           | 10.                              | 455,000.                                              | Anschlagssumme; die Bau-<br>werke haben einen außer-<br>gewöhnlichen Kosten-Aufwand<br>verursacht.                                                                       |
| Tannus-<br>Bahn.                                       | 5,5.                             | 332,912.                                              | Wegen der Bodenbescha-<br>fenheit schwierige Erdarbeit;<br>Nidda-Brücke 9 Bogen. —<br>Nur ein Gleis.                                                                     |
| Hamburg-<br>Bergedorf.                                 | 2,1.                             | 357,100.                                              | Dammarbeiten im Ham-<br>merbrook; Brücken von zu-<br>sammen im Lichten resp. 105,<br>72, 44, 30 Fuß Deffnung. —<br>Ein Gleis.                                            |
| München-<br>Augsburg.                                  | 8,5.                             | 274,500.                                              | Brücken, 3 B. über den<br>Lech mit 325 G., Paar 112 G.,<br>Amper 190 G.                                                                                                  |



| Bezeichnung<br>der<br>Eisenbahn. | Länge in<br>deutschen<br>Meilen. | Durchschnitts-<br>Kosten<br>einer Meile<br>in Rthlrn. | Erläuterungen.                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Berlin-Pots-<br>dam.             | 3,5.                             | 393,000.                                              |                                                                                                                                                                                                       |
| Berlin-An-<br>halt.              | 20.                              | 245,000.                                              | Viele Brücken und Ueber-<br>brückungen; kostbarer Bahn-<br>hof in Berlin. — Ein Gleis.                                                                                                                |
| Berlin-Stet-<br>tin.             | 18.                              | 168,248.                                              | Berichtigter Anschlag, ob-<br>ne Besorgniß der Ueberschrei-<br>tung.                                                                                                                                  |
| Berlin-Frank-<br>furt.           | 10,5.                            | 209,524.                                              | Leichte Erdbarbeit bis zur<br>Umgegend von Frankfurt, wo<br>eine sehr stark geneigte Ebene;<br>nur eine bedeutende Brücke.                                                                            |
| Magdeburg-<br>Leipziger.         | 14,5.                            | 282,760.                                              | 43 Ueberbrückungen, Saal-<br>brücke, Bahnhof. Anlagen<br>bei Magdeburg. — Zwei<br>Gleise.                                                                                                             |
| Leipzig-<br>Dresdner.            | 17.                              | 353,000.                                              | 3173 Ellen freie Brücken;<br>Mulde-Brücke 677 Ellen;<br>Viadukt bei Dschas 717 El-<br>len; Elbbrücke 604 Ellen;<br>Viadukt bei Niederau 1150<br>Ellen; Tunnel bei Dberau<br>900 Ellen. — Zwei Gleise. |

Aus der hier ausgewählten Zusammenstellung dürfte erhellen, daß unsere Eisenbahn zwar nicht zu der wohlfeilsten gehört, wohl aber zu den vollendetsten, so daß erst die vollständige Ausführung anderer weniger kostbarer Schienenwege abgewartet werden muß, bevor man sagen kann: bei weit geringeren Schwierigkeiten hätten Andere unsere Erfahrungen benutzt, daher aber auch verhältnißmäßig viel wohlfeiler gebaut. — Bis jetzt liegt für eine solche Behauptung nirgend ein haltbarer Grund vor.

Die einzige uns bekannte Bahn, bei welcher die fragliche Aufgabe mit Glück gelöst zu werden verspricht, ist unsere im Baue begriffene Schwesterbahn von Leipzig nach Hof; von dieser läßt sich, so weit dies bis jetzt der Fall war, ein solches Resultat erwarten; woran



wir den herzlichsten, den aufrichtigsten und freudigsten Antheil nehmen.

Aus Nr. 100 vom 18. December 1841 des Frankfurter Handels=Correspondenten entnehmen wir noch eine übersichtliche Zusammenstellung, welche nachweist, wie viel in Deutschland für Eisenbahnen in kurzer Zeit bereits gethan worden ist, wie viel geschieht und wie viel geschehen wird; lassen inzwischen aus jener Uebersicht die projectirten Bahnen und die Rubrik „Verbindungs=Bahnenweg,“ indem wir nur summiren, was an Eisenbahnen vollendet, im Baue begriffen und bereits Ende vorigen Jahres concessionirt war.

|                                             |          |                         |
|---------------------------------------------|----------|-------------------------|
| Es ergaben sich mit Ablauf des Jahres 1841: |          |                         |
| vollendet:                                  | 175,3 M. | welche damals kosteten: |
|                                             |          | 38,940,000 Thlr.        |
| im Bau begriffen:                           | 166,3 „  | welche kosten werden:   |
|                                             |          | 43,357,000 Thlr.        |
| concessionirt:                              | 124,2 „  | veranschlagt zu:        |
|                                             |          | 27,240,000 Thlr.        |
| <hr/>                                       |          |                         |
| 465,8 Meilen 109,537,000 Thlr.              |          |                         |

Hierunter sind die österreichischen Staats=Bahnen nicht mit begriffen.

Wir kommen zum Schlusse noch auf unsere individuelle Meinung von dem dermaligen Stande unseres Leipzig=Dresdner Eisenbahn=Unternehmens und erklären mit Freude und Befriedigung, daß wir dasselbe nicht nur für vollkommen consolidirt, sondern auch für ein solches halten, das seinen Theilhabern von nun an beträchtlich mehr, als gewöhnliche Zinsen von ihren darauf verwendeten Capitalien verspricht.

Um uns über unsere Ansicht von dem gegenwärtigen Werthe des Unternehmens und dessen, was es im Laufe dieses Jahres verspricht, nicht zu täuschen, sind wir die Rechnungs=Abschlüsse, welche seit der Herstellung des Schienenwegs zwischen Leipzig und Dresden vorlagen,



sorgfältig durchgegangen und haben uns bei dieser Gelegenheit überzeugt, daß die eigentlichen Kosten für Betrieb und Verwaltung sich verminderten statt sich zu vermehren; wenigstens nur sehr unerheblichen Schwankungen unterlagen. — Wir haben mit Anderen gefunden, daß nur das Brennmaterial bisher eine bedeutende Mehrverwendung und Ausgabesteigerung verursachte.

Die Unterhaltungskosten der Bahn für Ober- und Unterbau wurden immer geringer; der Aufwand für Instandhaltung der Maschinen wich nach Umständen um verhältnißmäßig geringfügige Summen ab, so auch die Kosten der Wagen-Reparatur; denn wir lassen hierbei natürlich die Vervollständigung der Wagen durch Verdeckung und äußere Verkleidung außer Ansatz.

Legen wir unsrer ungefähren Kosten-Berechnung für das laufende Jahr die Betriebs-Rechnung des Vorjahrs unter, so würden bei

a. der Bahnunterhaltung, statt 52,500 Thlr.

circa nur 49,000 Thlr.

(weil kein Schnee auszuwerfen)

b. den Betriebskosten (wie 1841) circa 57,000 „

c. der Locomotiv-Reparatur (w. 1841) „ 18,000 „

d. der Wagen-Reparatur . . . . . „ 5,000 „

(weil sie in trefflichem Stande)

e. den Unkosten bei der Haupt-Verwaltung  
und der Bekleidung . . . . . circa 17,000 „

erforderlich sein, mithin in Summa: 146,000 Thlr.

mit Ausschluß des Aufwands für Brennmaterial, das wir mit 80,000 Thlr., und des Centnergelds rc., welches wir mit 18,000 Thlr. in Rechnung ziehen. Die gesammten Brutto-Kosten des Betriebs der Verwaltung und Unterhaltung würden daher nach unsrer Annahme einen Total-Betrag von 244,000 Thlr. verlangen. Hierzu würden zur Vervollständigung der gesammten Brutto-Ausgabe noch kommen: 250,000 Thlr. an Zinsen zu



4 Procent und Postenschädigung, und 6000 Thlr. zur Ergänzung und Ausgleichung; mithin im Ganzen beiläufig 500,000 Thlr. — Die Kosten für Brennmaterial anlangend, so glauben wir uns um deswillen über deren Betrag nicht zu täuschen, weil wir zufällig aus ganz sicherer Quelle wissen, daß die Ausgabe dafür in dem ersten Halbjahre 1841 die Summe von 55,000 Thlr., wegen der damals noch stattgehabten bedeutenden Verwendung von englischen Kohlen verursachte; da nun überhaupt im Jahre 1841 circa 95,000 Thlr. für Locomotivheizung auszugeben waren, so kamen hiervon auf das zweite Semester, welches doch etwas mehr Feuerungsmaterial bedarf als das erste, nur 40,000 Thlr. Wenn inzwischen, seit vorigem Herbst, für die Controle der Kohlen-Verwendung zweckentsprechende Maassregeln von der Direction ergriffen worden sind, so meinen wir uns nicht zu irren, wenn wir behaupten, die Locomotivheizung werde im laufenden Jahre höchstens einen Kosten-Betrag von 80,000 Thlr. erreichen.

Die Brutto-Einnahme des Jahres betreffend, so glauben wir dieselbe nicht zu hoch anzuschlagen, wenn wir auf 585,000 Thlr. — (1841 betrug die Brutto-Einnahme 537,000 Thlr.) — rechnen, mithin auf einen Mehrbetrag von 48,000 Thlrn.; welche Annahme wenigstens dadurch gerechtfertigt erscheinen dürfte, daß bereits im ersten Vierteljahre, das Drittel hiervon, 16,000 Thlr. Plus erlangt wurden. — Bei Vergleichung desselben Zeitraums der beiden Vorjahre, ergeben sich nur 10,000 Thlr. und dennoch betrugen die gesammten Mehr-Einkünfte resp. für jedes der Jahre 1840 und 1841 60 — 70,000 Thlr. gegen das entsprechende vorhergegangene Jahr. Insofern nun sich eine unablässige Frachttransport-Vermehrung ergab, und von dem Einflusse der Berlin-Anhaltischen, und von dem bevorstehenden Anschlusse der Altenburger Bahn, ein vortheilhaftes Resultat für die Personen-Frequenz erwarten lassen dürfte, so fürchten wir nicht, unbegründet Hoffnungen zu erwecken, wenn



wir das Brutto = Einnahme = Budget mit 585,000 Thlen. berechneten.

Wir dringen unsere Privatmeinung Niemand auf, indessen würde es uns zur Freude gereichen, wenn die von uns gegebene Ausgabe = Berechnung irgend offizielle Bestätigung finden sollte.

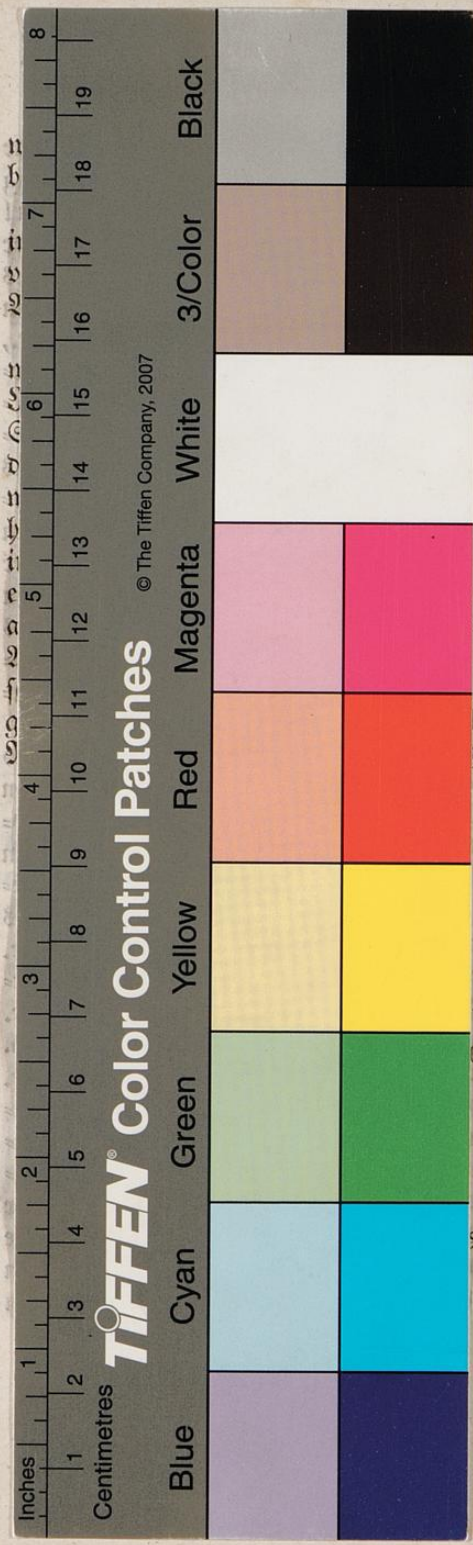
In Sachsen, wo ein allgeliebter König, wo eine wohlwollende Regierung, wo aufgeklärte Stände, das Recht und den Besitz kräftigst schützen, hier, wo jeder Staatsuntergehörige mit dem vollsten Rechte stolz sein darf auf den Fortgang, das Gedeihen und die Erfolge, welche unsere Eisenbahn begleiten, in Sachsen, wiederholen wir, wird die, mit Wahrheit und Aufrichtigkeit in unsrer kleinen Schrift verfolgte Absicht, gewiß einige Billigung finden. — Mag diesen Blättern jeder andere Werth gebrechen, Wahrheit und eine gute Absicht lagen unsrer Bestrebung zu Grunde. — Wir sehen daher freudig jeder Belehrung, jeder Berichtigung, bescheiden jedem gerechten Tadel und ruhig jeder Mißdeutung, jedem Uebelwillen entgegen.

#### B e r i c h t i g u n g .

Seite 12 Zeile 15 von oben statt 2 zu 100 — 1 zu 200.

Druck von C. P. Meißner in Leipzig.





585,000 Thlen.  
ig Niemand auf,  
reichen, wenn die  
g irgend offizielle  
König, wo eine  
nte Stände, das  
, hier, wo jeder  
Rechte stolz sein  
und die Erfolge,  
Sachsen, wieder-  
und Aufrichtigkeit  
Absicht, gewiß  
en Blättern jeder  
und eine gute  
Gründe. — Wir  
jeder Berichti-  
l und ruhig jeder  
gegen.

0 — 1 zu 200.

Melzer in Leipzig.