



## An die Actionäre der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Von dem Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie ist vor wenigen Tagen der Bericht für die am 27. dieses stattfindende ausserordentliche Generalversammlung zur Kenntniss der geehrten Actionäre gebracht worden. Dieser Bericht musste insofern der Vollständigkeit entbehren, als in demselben bei der Kürze der, dem unterzeichneten Ausschuss für seine Berathungen verbliebenen Zeit, die neuesten, erst nach Veröffentlichung der Directionsvorlage gefassten Beschlüsse des Ausschusses keine Aufnahme haben finden können.

Der unterzeichnete Ausschuss glaubt sich deshalb bei der Bedeutung der zur Berathung stehenden Gegenstände ebenso berufen wie verpflichtet, noch vor der Generalversammlung den geehrten Actionären seine jetzige Auffassung der Sachlage und damit die Gründe darzulegen, welche ihn bestimmt haben, in der vorliegenden wichtigen Frage seine Ansicht von der des Directoriums zu trennen.

Dem Beschluss der Generalversammlung vom 30. März a. e.,  
die Generalversammlung wünscht für den Fall, dass zum Ausbau der Strecke Brück-Moldau der Gesellschaft annehmbare Concessions- und sonstige Bedingungen gestellt werden, die Berufung einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung hierüber,

hat der unterzeichnete Ausschuss die Auslegung gegeben, dass erst dann die gewünschte Generalversammlung einzuberufen sei, wenn sämtliche, für Ausführung

H. Saxon, M.

265, 80

des Baues massgebende Bedingungen und die wichtigsten Factoren für die Beurtheilung der Rentabilität bekannt seien. Zu ersteren zählte der Ausschuss — in der Erwägung, dass die Eisenbahnanschlussverträge der Staatsregierungen materiell oft zu schweren Belastungen der Eisenbahnen geführt haben und dass in dem gegenwärtigen, ungewöhnlichen Falle des Betriebes einer längeren Eisenbahnstrecke im Auslande der Staatsvertrag möglicher Weise mancherlei Abweichungen von dem Herkömmlichen enthalten könne — die Kenntniss der Bedingungen, welche bez. des Grenzüberganges zwischen der Königlich Sächsischen und Kaiserlich Oesterreichischen Staatsregierung zu vereinbaren sein würden. Als wesentlicher Factor für Beurtheilung der Rentabilität galt dem Ausschuss in erster Reihe ein möglichst detaillirter Kostenanschlag.

Das Directorium schritt, unerwartet jener Vorlagen, zur Einberufung der Generalversammlung, hat aber den Kostenanschlag in der, zwischen der Einberufung und dem Tage der Generalversammlung liegenden Zeit fertig stellen lassen und bezüglich des Staatsvertrages sich damit einverstanden erklärt, dass zunächst ein Entwurf erbeten, und nur dann, wenn dieser Entwurf erschwerende Bedingungen nicht enthalte, der Abschluss sowohl mit der Oesterreichischen Staatsregierung, als der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft zur Perfection gebracht werde.

Bei einem solchen Vorgehen nun ist allerdings der Gefahr vorgebeugt, dass die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie vor Kenntnissnahme sämtlicher „Concessions- und sonstiger Bedingungen“ genöthigt werden könnte, bedeutende weitere Aufwendungen für den Bau der Linie Brüx-Moldau zu machen, und sich damit das mögliche schliessliche Zurücktreten von dem Project zu erschweren; andererseits aber liegt auch jetzt noch über die sämtlichen Bedingungen keine Klarheit vor und deshalb muss auch jetzt noch der Ausschuss die Berufung der Generalversammlung für verfrüht halten.

Während demnach der Ausschuss gewünscht hatte, die Prüfung der Hauptfrage noch ausgesetzt und inzwischen die Erörterungen über die Betriebsverhältnisse der neuen Linie fortgeführt zu sehen, tritt jetzt in Folge der Einberufung der Generalversammlung die Nothwendigkeit an ihn heran, den geehrten Actionären seine Ansicht über die Rätlichkeit des Baues für den Fall auszusprechen, dass die Frage des Staatsvertrages ihre befriedigende Erledigung finden sollte.

Wenn der Ausschuss nun nach vielfachen eingehenden Berathungen und Verhandlungen zu der Ueberzeugung gelangt ist, dass die Ausführung des Baues der Strecke Brüx-Moldau für jetzt nicht zu empfehlen sei, so ist er dabei durch folgende Erwägungen geleitet worden.

Aus den Directionsvorlagen geht hervor, dass die auszuführende Bahnstrecke zu den theuersten (ca. 1,000,000 Thlr. excl. Bauzinsen für jede Meile der nur

bei Tunneln, Viaducten und Stützmauern zweigeleisigen Bahn), ihr Betrieb wegen der höchst ungünstigen Steigungsverhältnisse und Curven zu den kostspieligsten gehören würde. Schon hierdurch wird die Hoffnung eines angemessenen Ertrages sehr abgeschwächt.

Es ist ferner zu berücksichtigen, dass im Wesentlichen die neue Strecke nur für den Kohlenverkehr von Bedeutung sein, der Verkehr sich demnach hauptsächlich in Einer Richtung, ohne die Aussicht auf nennenswerthe Rückfrachten, bewegen würde; erst nach Vollendung der Linie Pilsen-Eisenstein-Deggendorf liesse sich vielleicht ein stärkerer Verkehr auch für andere Güter wenigstens in der Richtung nach Bayern zu hoffen.

Die Grösse des zu erwartenden Kohlenverkehrs nach Ziffern auch nur annähernd zu schätzen, ist äusserst schwierig. Der Ausschuss hat deshalb seinem Urtheil hierüber in der Hauptsache folgende allgemeine Gesichtspunkte zu Grunde gelegt.

Nach einigen der wichtigsten Absatzgebiete der Braunkohle würde die neue Linie allerdings einen kürzeren Weg schaffen. Diese Abkürzung aber wird theils durch die Schwierigkeit und Kostspieligkeit des Betriebes aufgewogen, theils wird eine schwer zu besiegende Concurrrenz zu überwinden sein und endlich wäre die neue Linie bei der Entnahme der Kohle auf ein räumlich beschränkteres und weniger entwickeltes Productionsgebiet angewiesen, als es die bereits bestehenden Linien besitzen.

Ueber die Schwierigkeit des Betriebes enthält die Directionsvorlage selbst genügendes Material für Begründung des Urtheils des Ausschusses.

Die Bedenken bez. der Concurrrenzfähigkeit gründen sich nicht nur darauf, dass durch den leichteren Betrieb der bestehenden Concurrrenzlinien der Unterschied der Entfernung ausgeglichen wird, sondern auch darauf, dass die jetzt gültigen Tarife der bestehenden Linien zum Theil noch einer wesentlichen Abminderung fähig sind, während die projectirte Bahn schon zur Deckung der höheren Selbstkosten auch höhere Tarife anzuwenden genöthigt sein wird. Ueberdies lehrt nicht nur die Erfahrung, wie schwer es ist, den Eisenbahnverkehr von den gewohnten Bahnen abzulenken, sondern im gegenwärtigen Falle kommt besonders in Betracht, dass die neue Linie der Leipzig-Dresdner Eisenbahn zwischen zwei jüngeren Bahnen (Berlin-Dresden und Prag-Dux) inneliegen würde, welche der Natur der Verhältnisse nach den Tarifkampf nicht mit demselben Nachdruck durchführen können, als die älteren kräftigeren Eisenbahnunternehmungen. Noch dazu befindet sich die eine derselben im Insolvenzzustand, welchem sie durch den aus dem beabsichtigten Verkauf der Strecke Brüx-Klostergrab flüssig werdenden Erlös allein schwerlich auf die Dauer entrissen werden würde.

Das Kohlenzufuhrgebiet der neuen Linie aber beschränkt sich auf die Umgegend von Brüx selbst, während die Kohlenlager von Dux bis Aussig ihre Production den älteren Bahnen nach wie vor werden überlassen müssen.

Der Reichthum des Brüxer Kohlenbeckens nun würde ohne Zweifel, — obwohl die Förderung im Jahre 1874 nur etwa 4,500,000 Centner betragen hat, welche zum grössten Theil nach dem Oesterreichischen Inlande versendet worden sind, — nach Verlauf einer Reihe von Jahren das Transportquantum liefern können, welches die neue Linie zu befördern vermag; in der Zwischenzeit aber würde voraussichtlich der Betrieb der Bahn mit den schwersten Opfern verbunden sein. Auch darf der Zweifel ausgesprochen werden, ob die Absatzgebiete, für welche die neue Linie ein kürzeres Verbindungsglied mit dem Böhmischem Braunkohlenbecken bilden würde, das ganze Quantum würden aufnehmen können, welches für eine Rentabilität der Linie erforderlich ist. Endlich ist nicht unerwogen zu lassen, dass ein Theil der gehofften Fracht deshalb, weil sie der jetzigen eigenen Linie entzogen wird, keine wirkliche Vermehrung des Gewinnes bringen kann.

Diesen vielfachen, zweifelhaften und unsicheren Factoren gegenüber hatte der Ausschuss zu prüfen, ob eine wenigstens theilweise Ausgleichung derselben durch die Bestimmungen der vorgelegten Concession geboten würde. Diese Frage musste verneint werden. Trotz der vielfachen schwierigen und zeitraubenden Verhandlungen hat ein Mehreres nicht erreicht werden können, als eine 10 bis 20jährige Steuerfreiheit, wie sie in Oesterreich schon vielen Bahnunternehmungen bewilligt worden ist. Bei dem wesentlichen Interesse, welches der Oesterreichische Staat als solcher an der Herstellung eines weiteren Schienenwegs nach Sachsen haben muss, bei dem hohen Werthe, welchen die Interessenten der Prag-Duxer Eisenbahn auf diese Fortsetzung zu legen haben, wird vielleicht in einem späteren Stadium der Verhandlungen ein weitergehendes Zugeständniss zu erzielen sein, etwa in der Form einer Garantie der Deckung der Betriebskosten —; bei der gegenwärtigen Sachlage aber, bei dem Mangel irgend welcher erheblichen Vergünstigungen, hatte der Ausschuss um so schärfer die Möglichkeit eines Misserfolgs ins Auge zu fassen und zu erwägen, welchen Einfluss der Mangel eines Ertrags der projectirten Linien auf die Finanzen der Compagnie haben würde.

Hierbei entstand nothwendig die Frage, ob — wie mannigfach in den Kreisen der Actionäre angenommen werden soll — die Compagnie sich bereits in einer Zwangslage befinde, in dem Sinne, dass die nicht mehr aufzuhaltende Vollendung der Linien Riesa-Elsterwerda, Riesa-Lommatzsch, Freiberg-Bienenmühle mit einem Gesamtaufwande von etwa 4,500,000 Thaler nöthige, auch die noch ungebauten Strecken Lommatzsch-Nossen und Bienenmühle-Brüx mit einem Aufwande von etwa 8,000,000 Thaler fertig zu stellen.

Auch diese Frage glaubte der Ausschuss verneinen zu dürfen. Er verhehlt sich nicht, dass die jetzt im Bau befindlichen Strecken allein, wenigstens für die ersten Jahre, kaum mehr, als die Betriebskosten erbringen werden und dass die Verzinsung und Amortisation des dafür verwendeten Kapitals — ein Bedarf von jährlich etwa 200,000 Thlr. — aus dem Reinertrag der älteren Linien wird gedeckt

werden müssen. Möglich, dass durch die, wenigstens bis jetzt immer fortschreitende Entwicklung des Verkehrs auf den älteren Linien dieses Opfer den Actionären erleichtert wird; selbst im gegentheiligen Falle aber würde der Ausschuss diese einigermassen zu berechnenden Opfer dem ungleich schwerer zu begrenzenden Risiko vorziehen, welches in der Verwendung eines weiteren Baukapitals von fast 8,000,000 Thaler und der Belastung des Unternehmens mit einer weiteren Zins- und Amortisationsquote von jährlich etwa 400,000 Thaler liegt, ganz abgesehen davon, dass hierbei von der keineswegs zweifellosen Voraussetzung ausgegangen ist, dass die neue Strecke schon von ihrer Eröffnung an ihre Betriebskosten selbst decken und nicht etwa auch dafür die älteren Linien in Anspruch nehmen müsse. — Auch ist die Hoffnung keineswegs ausgeschlossen, dass in erster Reihe die Strecke Riesa-Elsterwerda, in zweiter die von Freiberg zur Bienenmühle innerhalb einiger Jahre sich bis zu einer wenigstens mässigen Verzinsung emporarbeiten werden.

Aus diesen Gründen beharrt der Ausschuss bei der Ansicht, dass

- a) eine Ausführung des Tractes Lommatzsch-Nossen und Bienenmühle-Grenze — welche nur als Bestandtheil der Linie Brüx-Elsterwerda von Werth für die Gesellschaft sein würden — ebenso, wie der Bau der Strecke Moldau-Brüx, — für welchen annehmbare Concessions- und sonstige Bedingungen noch nicht vorliegen, — dem Interesse der Compagnie nicht entspreche,
- b) ein Abschluss der Verhandlungen wegen des Baues der Strecke Brüx-Moldau nur bei vermehrter Garantie eines günstigen Erträgnisses zu empfehlen sei.

Leipzig, den 23. Aug. 1875.

**Der Ausschuss**  
der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

**R. Wachsmuth,**  
Vorsitzender.

**Franz Wagner,**  
stellv. Vorsitzender.

X

