

Leipziger Tageblatt

und Anzeiger.

N^o 158.

Montags, den 6. Juni.

1836.

Nur ruhig!

Durch den mehr als einjährigen Erfolg der Liverpool - Manchester, Brüssel - Mechelner und der später begonnenen Nürnberg - Fürther Eisenbahn steht die Ueberzeugung wohl als fest begründet da, daß bei diesen Unternehmungen in Betreff der Ergiebigkeit der Personentransport die erste Stelle einnimmt.

Mit strenger Berücksichtigung der Dertlichkeit und Einwohnerzahl, besonders aber der Geschäfts- und Communicationsverhältnisse der Städte Brüssel und Nürnberg stellen die fortwährend steigenden Passagierlisten von einer Woche auf der Brüssel - Mechelner Bahn eine Durchschnittszahl von 11,320, auf der Nürnberg - Fürther Bahn vom 17. bis 23. Mai 10,625 Bahnreisende auf. Dagegen ist in dem Prospectus des Leipzig - Dresdener Eisenbahn - Comité vom 12. Mai vorigen Jahres eine solche Durchschnittszahl für eine Woche nur zu 860 angenommen. Daher befürchtet der Einsender dieses, der Beschuldigung einer Täuschung, oder gar einer überspannten Hoffnung nicht entgegen zu gehen, wenn er, unter ebenfalls gehöriger Beachtung der vortheilhaften Verhältnisse dieser Bahnlinie und ohne die bedeutende Erhebung derselben durch künftig sichere Anreihungen anderer an solche als eine deutsche Centralbahn noch dabei im Auge zu haben, die Zahl der Reisenden auf dieser Bahn — gegen die auf den vorerwähnten Bahnen gewiß bescheiden noch unter einem Drittel derselben — und also den Personentransport im Durchschnitt wöchentlich zu 3000 annimmt.

Rechnet man nun diese durchschnittlich die Person zu 1½ Thlr. und so das Fahrgeld noch um Vieles niedriger, als es der Comité nach dessen zweitem Bescheid angenommen hat, so ergibt sich aus diesem

Transporte statt der dafür aufgeführten 99,127 Thlr. ein Ertrag von 234,000 Thlr. und mit den eben so wenig zu hoch angenommenen Güterfrachten ein Gesamteinkommen von 430,620 Thlr.

Ein jeder Actienbesitzer mußte wohl darauf gefaßt sein, bei Unzulänglichkeit des jetzigen Actien - capitals von 1½ Million dasselbe um die Hälfte oder zwei Drittel noch vermehrt zu sehen.

Freilich erschien die Ankündigung dieser Vermehrung zu der Zeit, als erst 3 Zehntel eingezahlt worden waren, Vielen unerwartet und zu frühzeitig. Allein wenn auch dadurch eine Coursalteration statt gefunden, so werden doch die Betheiligten nicht beunruhigt werden, im Fall sie die im Vorstehenden aufgestellte Berechnung prüfen und nach dieser nicht schweren Prüfung des Einsenders Ansicht theilen. Es werden nämlich die Actien künftig, und wahrscheinlich erst im Laufe des nächsten Winters und mit Berücksichtigung der gegenwärtigen Actien - Inhaber vermehrt werden. Dann wird das gesammte Actien - capital, außer der Beihilfe der zu creirenden Eisenbahncassenscheine, in dem Betrage von 2½ Millionen für den Bau der ganzen Bahn, als völlig ausreichend fest bestimmt sein, und auch die erste Section der Bahn bis Wurzen im nächsten Frühjahr der Benutzung dargeboten werden können. Rechnet man nun auch die fast enorme Hälfte zur Unterhaltung der Bahn ab, so bietet sich doch, unter Berücksichtigung der oben erwähnten Angaben, für den einzelnen Actienbesitzer immer noch eine Rente von wenigstens 9 Thlr. für die Actie und dabei kann eine noch ungleich höhere erwartet werden, mithin eine völlige Sicherstellung und ein erklecklicher Nutzen seines aufgewendeten Capitals. Darum mögen die jetzigen Verhältnisse mit ruhigem Auge betrachtet werden!