

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 211.

Montag, den 29. Juli.

1844.

Bekanntmachung.

Zum Besten der hiesigen Armen wird die hier anwesende Kunstreitergesellschaft
Montag den 29. dieses Monats

eine Abendvorstellung geben.

Bei dem milden Zwecke, zu welchem die Einnahme bestimmt ist, hat die Gesellschaft Alles aufbieten zu wollen zugesichert, um die Vorstellung möglichst glänzend zu machen, und insbesondere werden die Damen **Léjars** und **Pauline Ezjent**, so wie die Herren **Léjars** und **Chancelet** hierbei mitwirken.

Wir hoffen auch bei dieser Gelegenheit einer lebhaften Theilnahme des Publicums entgegen sehen zu können und bemerken, daß sich Herr Tuchhändler **S. W. Caspari** der Besorgung des Cassengeschäfts gefälligst unterzogen hat, in dessen Geschäftslocale die Eintrittsbillets bis Nachmittags um 4 Uhr, außerdem aber an der Casse des Circus ausgegeben werden.

Leipzig, am 27. Juli 1844

Das Armen-Directorium.

Sollen wir bauen?

Ein Wort an die Actionäre der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Unser Directorium verlangt zur Ausführung des Baues der Eisenbahn von Dresden bis zur böhmischen Grenze für die $7\frac{1}{3}$ Meilen lange Bahnstrecke $4\frac{1}{2}$ Million Thaler und der Staat, außer andern Vortheilen, Abtretung des Eigenthumsrechts unserer Bahn nach 35 Jahren, und es soll die Gesellschaft in der am Dienstage stattfindenden Generalversammlung sich darüber erklären, ob sie bauen will oder nicht.

Wir wissen, daß unsere Bahn bis jetzt die theuerste in Deutschland und dies allein die Ursache ist, warum wir, trotz der großen Frequenz, unser Geld bisher höher nicht als auf 5 Procent bringen konnten. Der zeitliche, weit über den Ertragswerth stehende Cours der Actien gründet sich auf die Aussicht vermehrter Frequenz, theils durch die schlesische, theils durch die böhmisch-österreichische Bahn und es leidet keinen Zweifel, daß beide Bahnen von überaus günstigem Einfluß auf den künftigen Ertrag der unsrigen sein müssen. Dies ist also ein Gut, was wir haben und das uns bleiben muß, wenn wir es uns nicht theilweise selbst verkümmern.

Nehmen wir auf der neuen Bahn dasselbe Ertragsverhältniß als auf der unsrigen an, so würden wir auf unser bei derselben anzulegendes Capital, — wenn man ja mit $4\frac{1}{2}$ Millionen auskommen und der hinkende Bote nicht noch nachkommen sollte, ca. 3 Procent Zinsen zu gewärtigen haben; — eine Aussicht, die wohl nicht eben lockend sein kann! — Man hat so viel über Theuerung unserer Bahn geklagt und jetzt wollen wir sie pro Meile noch um ca. 70,000 Thaler vermehren! Warum wollen wir uns also den mäßigen Zinsertrag noch mehr verringern ohne Aussicht auf andere Vortheile als die wir schon haben? (Eine Ersparniß von jährlich vielleicht 6000 Thlr. an den Verwaltungskosten kann hier gar nicht in Rede

kommen). — Denn wenn die neue Bahn, gleich der unsrigen, durch eine über die Erwartung große Frequenz 5 Procent einbringen sollte, so müssen uns unsere Actien nach dem Baucapital $8\frac{1}{3}$ Procent Zinsen gewähren.

So viel vom Standpunkte derer aus, welche ihr Capital möglichst sicher und hoch anlegen wollen. Aber auch der Speculation eröffnen sich durch Uebernahme des Baues nicht eben lockende Aussichten. Denn die neuen Vorgänge und in Folge davon das Sinken aller Eisenbahnactien lassen nicht erwarten, daß man für ein Papier, das alsdann nur 4 Procent Ertrag verspricht, mehr als 120 geben sollte und es würden also vielleicht nur die Wenigen eine Kleinigkeit durch das Verdoppeln der Actien gewinnen, welche so glücklich wären, gleich verkaufen zu können, ohne erst das unausbleibliche Sinken abzuwarten.

Man lasse also immerhin den Staat bauen und begeben sich nicht außer dem sichern und guten Zinsertrag noch obenein guter wohlervorbener Rechte, welche man zum zweiten Male nicht erlangen würde; — dann werden wir unsere Actien zu verlässig bald auf 150 und höher sehen. Ein Actionär.

Deutsche Eisenbahnen.

(Fortsetzung u. Schluß aus Nr. 208 d. Bl.)

Endlich würde der Staat, als alleiniger Eisenbahnunternehmer, noch einen großen Nachtheil der Gesellschaften beseitigt haben, wir meinen den verderblichen Actienschwindel. Wer noch vor zwei oder drei Jahren auf eine Eisenbahnunternehmung zeichnete, der brachte ein patriotisches Opfer, er setzte wenigstens das halbe Procent für die vorläufige Untersuchung daran. Wenn nun später, gegen alle Erwartung, die Actien selbst noch im Bau begriffener Bahnen über ihren Nominalwerth stiegen, wenn das vermeintliche Opfer ein einträgliches Geschäft wurde, so ist der Gewinn hieraus den ursprünglichen