

Für die Actionaire der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie

dürfte jetzt nicht ohne Interesse sein das nachstehende Gutachten auch eines englischen Eisenbahnmannes, des berühmten Brunel, über Abnutzung, Werthverminderung, Reservefonds etc. zu lesen, wodurch dasselbe bestätigt wird, was deutsche sachverständige Eisenbahnbeamte schon früher gesagt haben.

Das gedachte Gutachten ist in Nr. 8 der Eisenbahnzeitung abgedruckt und lautet wie folgt:

Ueber die Werthverminderung bei Eisenbahnanlagen.

Seit einiger Zeit wurde unter vielen Actionairen der englischen Eisenbahnen mit großer Besorgniß die Betrachtung angestellt, daß im Verlaufe der Zeit ein Theil der Bahnanlagen eine continuirliche Abnutzung oder Werthverminderung erleide, daß sich also die Kosten der jährlichen Unterhaltung später bedeutend steigern und demnach die Dividenden vermindern müßten. Man hielt es deswegen für nöthig, schon jetzt zur Bildung eines eigenen Fonds zu schreiten, an welchen man sich alsdann beim Eintritt der ominösen Periode halten könnte. Bei der Wichtigkeit dieser Sache wurde nun an J. Brunel das Ansuchen gestellt, hierüber seine Meinung auszusprechen, welche wir nachstehend in der Hauptsache mittheilen, weil ähnliche Befürchtungen, wie die oben angeführten, auch bei uns hie und da laut werden:

„Es kam mir immer so vor als sei die vorliegende Angelegenheit dadurch sehr verwirrt worden, daß die erste und Hauptfrage, ob eine fortschreitende Entwerthung stattfindet, und welches ihr Charakter und ihre Ausdehnung sei,“ von der secundären Betrachtung, „welche Einrichtung diesem Entwerthungsfond zu geben wäre,“ völlig überwachsen wurde, indem man bei der Berathung einen jeden Punct, welcher die Nothwendigkeit oder Thunlichkeit eines solchen Fonds hätte beleuchten können, stillschweigend als feststehend annahm. Untersucht man aber die Thatsachen, auf welche ein ähnlicher Beschluß gegründet sein muß, so findet man,

daß nach den ersten Jahren des Betriebs unvermeidlich eine große Werthverminderung bezüglich des Marktpreises der verschiedenen Bau- und Inventargegenstände eintreten muß;

daß, während bei der Eröffnung Alles neu und das werth ist, was es kostet, in irgend einer späteren Periode alle Sachen geringeren Werth haben, so gut man sie auch immer in Stand halten mag und so zweckmäßig und entsprechend sie auch immer für die Zeit ihrer Anschaffung waren, und folglich

daß, die Eisenbahnen als „eine Geldanlage“ betrachtet, diese Entwerthung gedeckt werden müsse durch jährliche Einnahmen, welche größer sind als diejenigen Zinsen, welche hinreichend für den Fall wären, wenn die Bahn je zu ihren Anlagskosten verkauft werden könnte;

daß aber, weil diese Entwerthung für die erste Zeit unvermeidlich (insofern jede Sache, welche der Reparatur bedarf, später weniger Werth hat, denn als neu), später aber unerseßlich ist (denn aus einem alten Wagen kann man keinen neuen machen, so gut man ihn auch in Stand hält und soviel man auch an ihm verbessert), und weil nach der anfänglichen Entwerthung bei fleißiger Reparatur der spätere Werth constant bleibt, ferner weil außer den laufenden Kosten für die Reparaturen eine besondere Creditforderung an die Casse nicht voraussehen ist: daß, sage ich, aus allen diesen Gründen keine Veranlassung gegeben sei, einen solchen Entwerthungsfond zu gründen, dessen entsprechende Verwendung ich auch wohl nicht absehen könnte. Ich will nun die Thatsachen nachweisen, auf welche sich dieser mein Schluß gründet.

Die Gegenstände der Eisenbahnen, von welchen man im Allgemeinen annimmt, daß sie eine Entwerthung erleiden, sind einerseits die Schienen, Schwellen etc., was man im Allgemeinen den Oberbau heißt, andererseits die Betriebsmittel, nämlich Locomotiven und Wagen etc.

Was die Ersteren anbelangt, so zeigt die Erfahrung, daß in den ersten Jahren weniger oder mehr Zerstörung an den Schienen u. dgl. stattfindet, worauf Zufälligkeiten in der Fabrication und die größere oder kleinere Tüchtigkeit der Materialien oder der Construction Einfluß haben, daß aber nach dieser ersten Periode ein Beharrungszustand eintritt, welcher constante und regelmäßige Erneuerungen erfordert; daß, wenn diese Ausbesserungen und Erneuerungen sorgfältig vorgenommen werden, eine spätere außerordentliche Ausgabe nicht zu befürchten ist, daß im Gegentheil eine Verminderung der Unterhaltungskosten zu erwarten steht, weil man nach und nach bessere Materialien und zweckmäßigere Constructionen

einführt, welche letztere Annahme besonders von den Fahrzeugen gilt. Obschon also der Oberbau einer Bahn als ein vergängliches Object betrachtet werden muß, eine Geldanlage, bei welcher sich für die Gegenwart reiche Zinsen ergeben müssen, so ist keine Eventualität bekannt, für welche ein Entwerthungsfond bei Seite gelegt werden sollte, oder für welche man ihn verwenden könnte, wenn man ihn angelegt hat.

Betreffend die Stationen, so scheint es mir daß alle vorstehenden Argumente gegen die Nothwendigkeit eines besonderen Fonds hiebei eine ausdrückliche Anwendung finden.

Hinsichtlich der Betriebsmittel, als Locomotiven und Wagen, vereinigt sich meine allgemeine Ansicht mit den speciellen Berechnungen, welche Mitglieder der Administration mit großer Sorgfalt angestellt haben. Diese Berechnungen beweisen ganz klar, daß, obgleich eine große Erniedrigung im Marktpreis einer Maschine während der ersten Jahre statt hat, dennoch diese Entwerthung alsbald ihre Grenzen findet, worauf der Werth constant bleibt, eine Betrachtung, welche für den Durchschnitt mehrerer Maschinen, insofern sie gut in Stand gehalten werden, gleiche Anwendung erleidet; daß dieses Arsenal von Maschinen bei sorgfältiger Unterhaltung eine successive Erneuerung und Verbesserung erfahre, indem man bei den Reparaturen immer die Fortschritte der Technik zu benutzen sucht, so daß man nach Ablauf von etwa 20 Jahren bei einer nachhaltigen und einsichtsvollen Unterhaltung dieselbe Zugkraft besitzt, vielleicht aber in einer verbesserten und werthvolleren Form. Um alles in vollkommenem Stand zu halten ist also zuweilen das Anschaffen einer neuen Maschine erforderlich, besonders wenn eine Beschädigung durch irgend einen Unfall eingetreten ist. Das wird aber ein seltener Fall bleiben, und die regelmäßigen Reparaturen werden nach und nach jeden Theil einer Locomotive ersetzen und so eine neue Maschine produciren, obschon Name und Zahl im Arsenal immer die Gleichen bleiben.

Die übrigen Fahrzeuge befinden sich nahezu in derselben Lage, wie die Locomotiven. Nur besteht der Unterschied, daß bei ihnen der Fall häufiger vorkommt, wo ein Wagen nicht mehr reparirt, sondern durch einen neuen ersetzt werden muß. Aber alle diese Fälle sind in den Kosten der jährlichen Unterhaltung inbegriffen und hiebei zeigt sich eine solche Regelmäßigkeit, daß die Reservierung eines besondern Fonds völlig unnöthig erscheint.

Ich sehe also keinen Grund zur Annahme, daß in irgend einer Periode des Bahnbetriebs eine ganz außergewöhnliche Auslage für die Bahnunterhaltung eintreten werde, wornach die Anlage eines Reservefonds für diesen imaginären Fall von selbst wegfällt.

Die praktische Anschauung M. Brunels hat in der besprochenen Sache große Beruhigung zur Folge gehabt. Man begriff in der That leicht die strenge und richtige Unterscheidung, welche sein Raisonnement zwischen dem Werthe einer Sache für den allgemeinen Markt und für den eigenen Betrieb aufstellt, eine Unterscheidung, um welche sich eigentlich die ganze Streitfrage mehr oder weniger drehte.

Das zwanzigste Gewandhausconcert am 21. März

begann mit der Medea-Duverture von Cherubini und schloß mit der C-moll-Symphonie von Beethoven. Letztere wurde heute in einer Vollendung gegeben, wie sie kaum höher gedacht werden kann, und so hatten das Orchester und sein tüchtiger Dirigent den Kranz sehr wohl verdient, welcher das Pult schmückte. Im ersten Theile spielte Herr Breunung das Pianoforte-Concert in G-dur von Beethoven mit großer Virtuosität und durchaus schönem Vortrage. Fräulein Johansen sang Recitativ und Cavatine aus Figaro von Mozart, und außerdem die Solopartie im 126 Psalm von E. Fr. Richter, Singacademie und Thomaner bildeten die Chöre und das gut gearbeitete Werk wurde auch gut executirt. Ebenso der Schlußchor des 2. Theils aus der Schöpfung von Haydn, die Partien Gabriel, Uriel und Raphael von Fräulein Johansen, Herrn John und Herrn Pögnier.

Somit ist die Reihe der Abonnement-Concerte für diesen Winter geschlossen. Beim Ueberblick rechnen wir das Concert für die Armen, das für den Orchester-Pensionsfond und das Benefiz der Concertsängerin mit ein. Duverturen haben wir im Ganzen 31 gehört: Von Beethoven Op. 124; Op. 115; zu Leonore No. 1 und No. 3; zu Coriolan. Von Weber: Jubel-Duv., Oberon, Freischütz, Preciosa, Eurpantie. Von Cherubini: Elisa, Medea, Faniska, Abencerages. Von Mozart: Zauberflöte. Von Rob. Schumann: Genoveva. Von Franz Schubert: Rosamunde.