

Leipziger Tageblatt

und Anzeiger.

N^o 212.

Mittwoch den 31. Juli.

1850.

Die Courssteigerung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Actien ist vollkommen gerechtfertigt und entspringt in keiner Weise bloßem Börsenspiele.

Die Action der Leipzig-Dresdner Bahn werden aus zwei einfachen aber zureichenden Gründen höher bezahlt und diese heißen: Einnahmevermehrung und Ausgabeverminderung. Hiermit hat selbstredend der Börsenschwindel nichts zu schaffen, außer daß er durch Uebertreibungen Schwankungen herbeiführt, um die Zeitkäufe im Gange zu erhalten.

Nachdem das mitteleuropäische Eisenbahnen in seinem Hauptzusammenhänge der Vollendung nahe gebracht ist, nachdem die Eisenbahnen die erste Feuerprobe des Krieges überstanden haben, hat man die guten, d. h. rentablen, von den schlechten unterscheiden gelernt. Es kann daher von einer unbegrenzten nachhaltigen künstlichen Steigerung der Geldpapiere dieser Unternehmungen nicht mehr die Rede sein. Man fragt jetzt, was hat die Bahn gekostet und welche Aussicht auf Verkehrszunahme hat dieselbe?

Es wird nun darauf ankommen, demjenigen Theile des Publicums, welcher die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Actien zu solider Capital-Anlage benutzt, so einfach und klar wie möglich zu beweisen, daß er eine gute Wahl getroffen hat und, so weit menschliche Voraussicht reicht, auf einen lohnenden Erfolg zu rechnen habe, daher sich nicht einschüchtern lassen dürfe, wenn Behufs Gewinnrealisirung bei Differenzgeschäften auf kurze Zeit ein Herabgehen der Actien erzwungen werden sollte.

Das Unternehmen war bekanntlich eins der ersten größeren der Art in Deutschland, hatte in Folge dessen mit einer Unzahl von Geburtsnackwehen zu kämpfen. Zu diesen gehörten namentlich eine Menge kostspielige Versuche, die sämmtlich dem guten Willen entsprangen, die Anlage- und Unterhaltungskosten zu vermindern.

Wenn die getroffenen Maßregeln nicht immer von günstigem Erfolge begleitet waren, wenn weit mehr Betriebsmittel nothwen-

dig wurden, als man anfänglich geahnt, wenn die Verkehrszunahme weit mehr und größere Gebäude zu Betriebsräumen verlangte als vorgesehen waren, wenn eine wohlfeile Schwellenverwendung eine baldige allgemeine Auswechslung erheischte, wenn ein großer Theil dieser kostspieligen Errungenschaften bisher aus den Betriebseinkünften bestritten werden mußte, mithin die Dividende der Actionaire schmälerte, weil man ungewiß über den künftigen Verkehrsumfang, es für zweckmäßiger und solider hielt, Capital-Erhöhungen soweit möglich zu vermeiden, so entsprangen doch, wie oben gesagt, diese Maßnahmen überall den besten Absichten; wenn sie auch die Ursache waren, daß der eigentliche Werth des Unternehmens nicht gehörig gewürdigt ward, weil die Menge diesen von der wirklich gezahlten Rente abhängig macht.

Alle diese Calamitäten liegen aber nunmehr hinter uns, gehören mithin der Geschichte an. Eine neue Aera hat für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn begonnen, und daß dies eine glückliche ist, werden wir durch Zahlen beweisen.

Bevor wir aber zu diesem zweiten Theile unserer Darstellung verschreiten, haben wir noch in dankbarer Anerkennung uns einer Pflicht gegen die Gesellschafts-Organe zu entledigen.

Keine Eisenbahn-Verwaltung in dem weiten Bereiche des europäischen Continental-Eisenbahnenwesens hat in Bezug auf die eigentliche Administration so Außerordentliches geleistet, als die unsere, sie, und hauptsächlich sie, hat allerwärts den später entstandenen Eisenbahn-Verwaltungen mittel- oder unmittelbar als Muster gedient. — Wir sagen die Wahrheit, man wird uns daher nicht glauben, aber wir können uns mit dem guten Bewußtsein trösten. —

Wir verschreiten nunmehr zu unserm Rechen-Exempel, wobei wir, jede Uebertreibung vermeidend, das Bekannte bis zum Pfennig genau aufstellen, und unsere Annahmen nach den vorliegenden Erfahrungen regeln werden.

Einnahmen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, einschließlich der ihr gehörigen Strecke der Magdeburg-Leipziger Bahn.

1) Die Einnahmen von dem Personen- und Gütertransport auf der Leipziger Bahn selbst betragen:

1849.		1850.		
im 1. Quartal	103,078 Thlr. 26 Rgr. 5 Pf. —	114,284 Thlr. 4 Rgr. — Pf.	} bekannt.	Annahme.
2. "	168,221 " 5 " — " —	202,269 " 6 " 5 "		
3. "	170,046 " 25 " — " —	202,300 " — " — "		
4. "	147,159 " 14 " — " —	150,000 " — " — "		
588,506 Thlr. 10 Rgr. 5 Pf.		668,853 Thlr. 10 Rgr. 5 Pf.		
Hierzu	18,397 " 2 " 7 " —	für Militär-Transport. — " — " —		
606,903 Thlr. 13 Rgr. 2 Pf.		668,853 Thlr. 10 Rgr. 5 Pf.		

2) Einnahmen von der Magdeburger Strecke, Post- und Salzfracht:

73,618 Thlr. 19 Rgr. 9 Pf. — 80,000 " — " — " —

3) Einnahmen von dem Berliner directen Verkehr:

95,191 Thlr. 9 Rgr. 7 Pf. — 96,000 " — " — " —

4) Einnahmen für Pachtvertrag, von der Wagenbauanstalt und diversen Conten:

33,021 Thlr. 10 Rgr. 5 Pf. — 40,000 " — " — " —

Hierüber

5) Uebertrag von 1848: 22,451 " 18 " 4 " — von 1849: 23,000 " — " — " — } bekannt.

Recapitulation.

ad 1.	606,903 Thlr. 13 Rgr. 2 Pf. —	668,853 Thlr. 10 Rgr. 5 Pf.
2.	73,618 " 19 " 9 " —	80,000 " — " — " —
3.	95,191 " 9 " 7 " —	96,000 " — " — " —
4.	33,021 " 10 " 5 " —	40,000 " — " — " —
5.	22,451 " 18 " 4 " —	23,000 " — " — " —
Summa	831,183 Thlr. 11 Rgr. 7 Pf. —	907,853 Thlr. 10 Rgr. 5 Pf.