

einen entgegengesetzten Beschluss schmerzlich bereuen würde, indem sicherlich die Leipzig-Dresdner Eisenbahn noch lange nicht an dem Ziele der Entwicklung angelangt ist, welches die Verhältnisse ihr stellen. Zur Begründung dieser Ueberzeugung dürfen wir uns auf die bisher erlangten, durch die Rechenschaftsberichte veröffentlichten Resultate berufen, und hinsichtlich derjenigen Verhältnisse, welche noch besonders in Betracht kommen, auf einen vor einigen Monaten im Druck erschienenen Aufsatz: „zur Beurtheilung des Werthes der Leipzig-Dresdner Eisenbahn,“ dessen Darstellung auf factischen Unterlagen beruht. Da derselbe wesentliche Anhaltspunkte zur Feststellung eines richtigen Urtheils enthält, so fügen wir ihn der gegenwärtigen Darstellung im unveränderten Abdrucke bei und fügen in Bezug auf die auch darin dargelegte Erwartung auf eine fernere bedeutende Zunahme des Verkehrs hinzu, dass diese auch bereits in dem laufenden Betriebsjahre, soweit dasselbe bis jetzt übersehen werden kann, sich in entsprechender Weise verwirklicht hat.

Die Einnahmen haben betragen:

	1853.	1854.
im I. Quartale Thlr.	232,868.	Thlr. 257,972.
„ II. „ „	336,481.	„ 378,384.
„ III. „ „	374,401.	„ 408,210.
	Thlr. 943,750.	Thlr. 1,044,566.

also in den ersten 9 Monaten dieses Jahres schon Thlr. 100,816 mehr, als in den entsprechenden drei Quartalen des vorhergehenden, und es kann kaum einem Zweifel unterliegen, dass diese Mehr-Einnahme am Schlusse des Jahres eine noch grössere sein wird.

In gewissenhafter Würdigung dieser Resultate und der Erwartungen, zu denen sie auch fernerhin berechtigen, würden wir in der That nicht den Muth haben, den Actionairen einen Schritt zu empfehlen, der ihr nächstes, eigenstes Interesse so augenscheinlich benachtheiligt. Aber auch in dem öffentlichen Interesse können wir — wenn wir uns auf einen höheren Standpunct als den des unmittelbaren Vortheils stellen wollen — einen haltbaren Grund dazu nicht entdecken. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, obwohl eine Privatunternehmung, hat, sie darf es mit gerechtem Selbstgefühl sagen, dem Gemeinwohle unschätzbare Dienste geleistet, — wie auch von der Hohen Staatsregierung selbst wiederholt und ehrend anerkannt worden ist — und es ist nicht abzusehen, weshalb sie solche nicht auch ferner leisten sollte, da

ihr eigenes Interesse mit der Beförderung der allgemeinen Wohlfahrt unzertrennlich verknüpft ist. Wir glauben annehmen zu dürfen, dass die Grundsätze, nach denen die Verwaltung bisher geleitet worden ist, zu begründeten Beschwerden ebenso wenig Veranlassung gegeben haben, als dies Seiten irgend einer vom Staate geleiteten geschehen ist; billigen und gerechten Ansprüchen zu entsprechen, wird sie stets bereit sein und um so mehr bereit sein müssen, als sie nur dem Wohlwollen und der Unterstützung des Publicums ihr Entstehen, ihr Bestehen und ihren jetzigen und künftigen Flor verdankt. Ohne hier erörtern zu wollen, ob es vortheilhafter für die Allgemeinheit sei, dass die Eisenbahnen in Staats- oder in Privathänden sich befinden, vermögen wir doch keinen Uebelstand darin zu erblicken, dass Staats- und Privatbahnen neben einander bestehen. Es liegt eben darin ein Sporn für Beide, den Anforderungen der Zeit zu entsprechen; aus der entstehenden Wechselwirkung wird das Publicum nur Vortheil ziehen, und den Fortschritt, den die eigene Einsicht einer Verwaltung nicht hinreichen sollte ihr zu empfehlen, wird die Concurrnz ihr unwiderstehlich aufdringen.

Schliesslich berühren wir noch einen Grund, den wir für die Rathsamkeit der Abtretung wohl haben andeuten hören; es ist die Befürchtung, dass die Staatsregierung von einem ablehnenden Beschlusse unangenehm berührt, ihre bisher vielfach bewiesene Gunst der Unternehmung entziehen könnte. Diese Befürchtung können wir in keiner Weise theilen. Abgesehen davon, dass der Character der Gerechtigkeit und des Wohlwollens, welcher die sächsische Staatsverwaltung von jeher ausgezeichnet hat, eine derartige Voraussetzung in keiner Weise zulässt, hat in dem vorliegenden Falle das Hohe Ministerium hervorgehoben, dass Hochdasselbe hauptsächlich beabsichtige, Vorwürfe zu beseitigen, welche möglicherweise der Staatsverwaltung künftig gemacht werden könnten, wenn sie es verabsäume, eine vielleicht vorhandene Gelegenheit zur Erwerbung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn zu benutzen, und dass deshalb der Versuch einer freien Vereinigung angemessen gefunden werde. Der Vorschlag einer freien Vereinigung lässt natürlich aber auch eine Ablehnung frei. Könnte indess in dieser Hinsicht noch der kleinste Zweifel obwalten, so würde er am Sprechendsten durch den Umstand beseitigt werden müssen, dass die Hohe Staatsregierung auch unter den jetzigen Verhältnissen keinen Anstand genommen hat, der von