

Zur

Beurtheilung des Werthes

der

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die in der letzten Generalversammlung der Actionaire der Leipzig-Dresdner Eisenbahn beschlossene Anleihe zum Behufe der Erweiterung der Anlagen dieser Bahn hat so verschiedenartige Urtheile über die finanzielle Lage des Unternehmens hervorgerufen, dass es jedem Actionair, in Hinblick auf die nächste Zukunft, erwünscht sein muss, sichere Anhaltspunkte zur Beantwortung der Frage über den wahren Werth der Actien der Bahn zu erhalten.

Die nachstehende Darlegung der einschlagenden Verhältnisse ist durchaus offiziellen Quellen entnommen.

Es soll dieselbe zunächst daran erinnern, wie das Unternehmen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn sich allmählich entwickelt hat, sodann aber einerseits das Verhältniss, welches zwischem dem Zustande dieser Eisenbahn unmittelbar nach ihrer Errichtung und ihrem heutigen Zustande besteht, und andererseits das Verhältniss zwischen dem gegenwärtigen Zustande des Unternehmens und den Mitteln, durch welche derselbe herbeigeführt worden ist, den Actionairen vor Augen führen. Soviel als möglich wollen wir hierbei nur Thatsachen sprechen lassen und es diesen überlassen, die Grundsätze zu rechtfertigen, von welchen die Verwaltung der Bahn geleitet worden ist.

Zuerst das Geschichtliche anlangend, so ist hinreichend bekannt, wie im Jahre 1833 einige Bürger Leipzigs, mit richtigem Blicke die Wichtigkeit und die Zukunft der Erfindung der Eisenbahn ermessend, den Plan fassten, die Hauptstädte Sachsens durch das neue Verkehrsmittel in innigere Verbindung zu setzen, und damit den Zug der grossen Handelsstrasse zwischen Osten und Westen womöglich auf immer an unser Land zu fesseln, denn die Gefahr war drohend, diese Handelsstrasse und mit ihr einen Theil des Wohlstandes von Sachsen durch den Angriff einer grösseren Eisenbahnlinie ausserhalb Sachsens zu verlieren.

Unter dem Schutze und der thätigsten Förderung einer erleuchteten Regierung gelang es den, mit Hin-

blick auf die durch königliches Wort ihnen gesicherte Zukunft ihrer Anlage, kein Opfer scheuenden Unternehmern, die oft unüberwindlich scheinenden Schwierigkeiten zu besiegen, und das Werk in wenigen Jahren bis zur Erreichung des Hauptzweckes zu vollenden. Denn wenn auch die gehoffte Fortsetzung der Bahn von Dresden nach Osten nicht sofort ins Leben treten konnte, und vielmehr eine für Sachsen nachtheilige Concurrenzbahn entstand, lange bevor die Bahn von Dresden nach Wien erbaut wurde, so schloss sich doch sofort nach Westen die Magdeburg-Leipziger Bahn an und die alte grosse Handelsstrasse war damit für Sachsen gesichert.

Indessen war die im Jahre 1839 vollendete Leipzig-Dresdner Eisenbahn keineswegs das, was sie heute ist. Sie trug vielmehr in gar mancher Hinsicht die Spuren des Zustandes der Kindheit an sich, in welchem sich zur Zeit ihrer Erbauung das Eisenbahnwesen überhaupt in Deutschland befand, und sie war weit entfernt, das leisten zu können, was, wie wir gegenwärtig wissen, eine Eisenbahn in so wichtiger Lage, die eins der Hauptglieder in dem seit ihrer Erbauung zu Stande gekommenen Systeme von Eisenbahnen ist, zu leisten hat. Hierin aber kann entfernt kein Tadel derer liegen, welche das Unternehmen bei seiner Entstehung leiteten, oder gar dessen, der das Werk ausführte. Was letzteren anbetrifft, so wird unser Vaterland nie dem Manne — Herrn Geheimen Baurath Kunz — die höchste Anerkennung versagen können, welcher es wagte, die Ausführung des schwierigen Werkes auf sich zu nehmen, für das er weder Vorarbeiten, noch geübte Mitarbeiter fand.

Um den richtigen Standpunkt für die Beurtheilung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn bei ihrer Erbauung zu finden und die Missgriffe, welche bei der Veranschlagung der Kosten für dieselbe begangen worden sind, richtig zu würdigen, muss man sich in die Zeit der Erbauung zurückversetzen.

In dem „Zweiten Berichte des Eisenbahn-Comité zu