

durch die Statuten den Actionairen zugesicherten 4⁰/₁₀ Zinsen, zur Erweiterung der Anlagen verwendet worden wären, so würde selbst damit der Zweck nicht zu erreichen gewesen sein, denn es haben sämmtliche bis mit dem Jahre 1854 gezahlten Dividenden nur die Summe von 1,241,250 Thlr. betragen.

Wie sich nun aber einerseits aus der Natur der Sache selbst ergibt, dass ein für seinen Verkehr in zu kleinem Massstabe angelegtes, auf Actien gegründetes Eisenbahn-Unternehmen nicht im Stande sein kann, aus den Erträgen seiner unvollkommenen Einrichtung sich, in gleichem Schritte mit den wachsenden Anforderungen, zu dem Umfange und der Leistungsfähigkeit zu entwickeln, welche der Zweck gebieterisch fordert, so schreiben auch die Statuten §. 60 ausdrücklich vor: „Sollte das nach §. 2 bestimmte Actien-Capital und die nach §. 9 des Hohen Decrets vom 6. Mai 1835 in Cassenscheinen auszugebende Summe zur vollständigen Herstellung und zum Betriebe der Eisenbahn nicht hinreichen, so hat das Directorium unter Zustimmung des Ausschusses den noch fehlenden Bedarf

- 1) durch Anleihe oder
- 2) durch Ausgabe neuer Actien und nach Befinden durch Beides aufzubringen.“

Durch diese Vorschriften erscheint es unzweifelhaft gerechtfertigt, dass während die Erweiterungen der Bahn durch Vermehrung des Anlage-Capitals erfolgten, die mittelst des ursprünglichen Anlage-Capitals erworbenen Ueberschüsse als Dividenden vertheilt worden sind, welche immerhin nur als ein mässiger Lohn für die schweren Sorgen und Opfer der Actionaire in den ersten Jahren des Betriebes zu betrachten waren. In der That hat das Unternehmen bis mit dem Jahre 1841 den Besitzern nur eine Rente von 4⁰/₁₀ gewährt, erst im Jahre 1842 gab dasselbe 4⁵/₁₂ ⁰/₁₀, von da bis mit dem Jahre 1846 5⁰/₁₀, im Jahre 1847 5¹/₂ ⁰/₁₀, 1848 wiederum nur 4⁰/₁₀.

Von da ab aber stieg die Rente allmählich, und zwar betrug dieselbe

1849	6	pro Cent
1850	7	„ „
1851	8	„ „
1852	9	„ „
1853	9 ¹ / ₂	„ „

Prüfen wir nun, in welchem Verhältnisse die gesammte Summe, welche auf die Leipzig-Dresdner Eisenbahn verwendet worden ist, zu den Erbauungskosten anderer Bahnen steht, die, was Terrainschwierigkeiten und Verkehr betrifft, mit derselben in Vergleich gestellt werden können, so ergibt sich bei Vertheilung der Summe des Actien-Capitals und der gemachten Anleihen auf 17 Meilen (incl. 1¹/₂ Meilen der Magdeburger Strecke), dass die Leipzig-Dresdner Bahn mit zwei Gleisen pro Meile gekostet hat

411,765 Thlr.

Hiernach würde die Leipzig-Dresdner Eisenbahn unter den sächsischen Bahnen die mit den geringsten Kosten hergestellte sein, denn es kosteten nach Ausweis der aus amtlichen Quellen zusammengestellten Statistik der deutschen Eisenbahnen

die Sächs.-Schles. Bahn, grösstentheils mit 1 Gleise,	p. Meile	470,000 ⁴⁸
„ Löbau-Zittauer „ do. do.		552,000 „
„ Sächs.-Bayer. „ do. do.		619,906 „
„ Sächs.-Böhm. „ do. do.		753,463 „

Ein ähnliches Verhältniss ergibt sich bei Vergleichung der Kosten der Leipzig-Dresdner Bahn mit den Summen, welche auf einige aussersächsische Bahnen verwendet worden sind, deren Terrainverhältnisse jener ähnlich, im Allgemeinen aber günstiger sind. So kostete z. B. gegenüber den 411,765 Thlr. p. Meile der mit zwei Gleisen versehenen Leipzig-Dresdner Bahn

die Thüringer Bahn	p. Meile	mit 1 Gleise 556,837 Thlr.
„ Cöln-Mindener Bahn	do.	547,803 „
„ Berlin-Potsdam-Magdeburger	do.	563,341 „

Dass eine Bahn, welche, wie die Leipzig-Dresdner, in der Länge von 15¹/₂ Meilen, vermöge des ungünstigen, wellenförmigen Terrains, dreimal ihr Niveau um die Höhe von circa 150 Fuss übersteigt, welche Bauwerke, wie den Oberauer Tunnel, eine Elbbrücke und eine Muldenbrücke, Einschnitte von 11,090 Fuss Länge auf einer Tiefe bis zu 39 Fuss und entsprechende Dämme enthält, nicht wohl mit Bahnen verglichen werden kann, welche, im vollkommen flachen Lande liegend, keinerlei wesentliche Terrainschwierigkeiten zu überwinden hatten, liegt am Tage. Dennoch sind selbst Bahnen dieser Art nicht oft mit geringeren Kosten als die Leipzig-Dresdner Bahn erbaut worden.

So kostete:

die Berlin-Hamburger Bahn mit einfachem Gleis	p. Meile	408,000 Thlr.
die Leipzig-Magdeburger Bahn mit dop-peltem Gleis unter Zurechnung der letzten Anleihe	p. Meile	413,973 „

Hiernach würde die Leipzig-Dresdner Bahn, die trotzdem, dass bei ihrem Baue manche Erfahrung theuer erkaufte werden musste, welche später erbauten Bahnen zu Gute gekommen ist, als eine der wohlfeilsten Eisenbahnen Deutschlands erscheinen.

Indessen ist diese Wohlfeilheit in der That nur eine scheinbare. Es würde wahrscheinlich nicht möglich sein, die Bahn, wie sie jetzt steht und liegt, für den angegebenen Preis von 411,765 Thlr. pro Meile, trotz der seit Erbauung der Bahn im Eisenbahnbauwesen gemachten Erfahrungen, herzustellen. Vielmehr erklärt sich das, im Vergleich zu dem dafür Hergestellten, niedrige Anlage-Capital daraus, dass sehr beträchtliche Summen alljährlich den Betriebsergebnissen entnommen und auf die Vollendung und Erweiterung der Anlage,