

Kurze Uebersicht,

die

Rentabilität

der

Sächsisch-bayerischen Eisenbahn

betreffend.

Mitgetheilt

durch

von der Beeck,

Mitglied der II. Kammer.



Dresden,

Druck der Hofbuchdruckerei von C. C. Meinhold und Söhne.

Das königliche Dekret vom 21. Januar d. J., welches der hohen Ständeversammlung die Uebernahme des Fortbaues der sächsisch-bayerischen Eisenbahn für Rechnung der hohen Staatsregierung anempfiehlt, beschäftigt die Gemüther um so mehr, weil schon vor seinem Erscheinen durch mehrere Schriften die beabsichtigte Maaßregel theils bevorwortet, theils sehr heftig angegriffen wurde. Aber weder die Beförderer noch die Gegner des Projekts haben eine Berechnung über die zu erwerbenden Revenüen der Bahn gegeben, die sich auf die bisherigen Betriebserfolge bei den Streckenfahrten der bayerischen Bahn, auf die Erfahrungen die bei andern deutschen Bahnen gemacht wurden, und dann auf die Geldmittel, welche die Staatsregierung schon verwendet, oder noch anschaffen muß, begründete. — Da mich die Eisenbahnangelegenheiten immer lebhaft beschäftigten, und weil ich die Verkehrsverhältnisse der vaterländischen Schienenwege genau beobachtete, so halte ich es für meine Pflicht eine solche noch fehlende Berechnung aufzustellen, weil ich dadurch zu beweisen hoffe, daß an der Rentabilität der sächsisch-bayerischen Bahn für die Staatscasse nicht gezweifelt werden darf, wenn der Bau derselben von der Regierung übernommen wird.

Die bayerische Bahn hat in den 6 Monaten, Juli bis December 1846 eine Einnahme von 195,397 Thlr. gehabt, was bei der jetzt befahrenen Länge von $14\frac{1}{2}$ Meilen auf die Meile in einem halben Jahre 13,760 Thlr. und jährlich 27,520 Thlr. ausmacht. Nach vollständig eröffnetem Betrieb haben alle diejenigen deutschen Schienenwege, welche bevölkerte Gegenden durchlaufen, sofort im ersten Jahre eine bedeutende Mehreinnahme erlangt, die selten unter 10 $\frac{0}{0}$ betrug, gewöhnlich aber weit höher anstieg, so daß zum Beispiel die rheinische und Kaiser Ferdinands Nordbahn 14 $\frac{0}{0}$, die Berlin-Anhalter Bahn 22 $\frac{0}{0}$, die Wien-Glognitzer Bahn 24 $\frac{0}{0}$, die Magdeburg-Leipziger Bahn 27 $\frac{0}{0}$ Einnahmevermehrung auf die Längenmeile hatten. In den darauf

folgenden Jahren stiegen die Revenüen fortwährend so, daß unter andern die München-Augsburger Bahn in 3 Jahren $11 \frac{0}{0}$

= Düsseldorf-Elberfelder	=	=	4	=	14 =
= Kaiser Ferdinands Nord=	=	=	3	=	15 =
= Wien-Glognitzer	=	=	3	=	28 =
= Magdeburg-Leipziger	=	=	4	=	38 =
= rheinische	=	=	3	=	41 =

Zuwachs berechneten. Die einzige im Königreich Sachsen vollendete Eisenbahn, die Leipzig-Dresdener, berechnete 1841 eine Brutto-Einnahme von nur 519,469 Thlr.

im Jahre 1845 aber schon mit 642,352 =

was beinahe $24 \frac{0}{0}$ Vermehrung mit 122,883 Thlr.

in 5 Jahren ergibt, und dennoch wird diese Bahn im vergangenen Jahre eine neue Einnahme-Steigerung von 40 bis 50000 Thlr. erlangt haben.

Nach so glänzenden Resultaten bei fast allen deutschen Schienenwegen, ganz besonders aber mit Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse auf der Leipzig-Dresdener Bahn, läßt sich mit der allergrößten Wahrscheinlichkeit annehmen, daß auch die sächsisch-bayerische Bahn eine starke Augmentation ihrer Revenüen erlangen muß. Wenn ich daher bei Calculation ihrer Erträge im ersten vollen Betriebsjahre $10 \frac{0}{0}$ in den darauf folgenden 4 Jahren aber ebenfalls $10 \frac{0}{0}$ zuschlage und dann die Einnahme als stabil betrachte, obschon andere Bahnen noch fortwährend höhere Erträge, wie auch das obige Beispiel bei der Leipzig-Dresdener Bahn beweist, erlangten, so wird man mich wohl nicht der Uebertreibung beschuldigen können.

Demnach wird sich die Einnahme der sächsisch-bayerischen Eisenbahn folgendermaßen gestalten:

Von jeder Längenmeile während der Streckenfahrt 27,520 Thlr.

Zunahme von $10 \frac{0}{0}$ 2,752 =

Im ersten vollen Betriebsjahr 30,272 =

$10 \frac{0}{0}$ Vermehrung in den darauffolgenden 4 Jahren 3,027 =

Betriebseinnahme im 5. Jahre auf die Längemeile 33,299 =

oder bei einer Gesamtlänge von 22 Meilen 732,578 Thlr.

Total Brutto-Revenüe.

Die Bahn hat nach den bisherigen Erfahrungen für Transport, Unterhaltungs- und Verwaltungskosten auf der Längemeile ungefähr 14,000 Thlr. nöthig, welche ich jedoch auf 14,500 Thlr. erhöhe, und auf 22 Meilen mit 319,000 Thlr. in Abzug bringe, wodurch ein Reinertrag von 413,578 = übrig bleibt.

Es fragt sich nun, ob dadurch die Verzinsung und Tilgung der Mittel gedeckt wird, welche die Regierung für die Bahn verwenden muß? Ich freue mich, diese Frage bejahen zu können, nachdem ich die Verwendungen und die dadurch entstehenden jährlichen Lasten ins Auge fasse. Der ganze Bedarf für die sächsischen Schienenwege ist bis jetzt mit 21,000,000 Thlr. zu veranschlagen, davon fallen zu

12	Millionen	der bayerischen Bahn,
5 $\frac{1}{2}$	=	der böhmischen Bahn,
2	=	der schlesischen Bahn,
1 $\frac{1}{2}$	=	den Binnenbahnen.

Die erstgedachte Bahn hat daher zu beanspruchen
 1,600,000 Thlr. in runder Summe, als $\frac{4}{7}$ der Bewilligungen von den Cassenüberschüssen an circa 3 Millionen,
 2,400,000 = von den zu Eisenbahnzwecken creirten 4 Millionen Cassenbillets,
 4,500,000 = hat sie durch die zu übernehmenden Actien zu vertreten und daher noch
 3,500,000 = durch Anleihe zu beschaffen.

Die Cassenüberschüsse bedürfen weder einer Verzinsung noch einer Tilgung; sollen die übrigen Verwendungen in 50 und 40 Jahren gänzlich getilgt sein, wodurch die Bahn nach dem ersten Zeitraume schuldenfrei wäre, so würden erfordert von

2,400,000 Thlr. Cassenbillets	2 $\frac{0}{100}$ Tilgung	48,000 Thlr.
4,500,000 = Actien durchschnittlich	3 $\frac{1}{5}$ $\frac{0}{100}$ Zinsen und 1 $\frac{0}{100}$ Tilgung	189,000 =
und 3,500,000 = Anleihe	4 $\frac{0}{100}$ Zinsen und 1 $\frac{0}{100}$ Tilgung	175,000 =
		<hr/>
	und also jährlich überhaupt	412,000 Thlr.

Da wir aber in der osterwähnten Eisenbahn unsern Nachkommen ein werbendes Object zurücklassen, so wird eine so starke Tilgung staatsökonomisch unrichtig, weil wir mit vollem Recht diesen unsern Erben einen Theil der Schulden zurücklassen können, die wir hauptsächlich zu ihren Gunsten geschaffen haben und ich hoffe daher, daß die Staatsregierung bloß eine Tilgung von $1 \frac{0}{0}$ bei den Cassenbillets und $\frac{1}{2} \frac{0}{0}$ bei den zinsgebenden Kapitalien beantragen wird, wodurch dann bei Erstern bloß 24,000 Thlr. bei den $4\frac{1}{2}$ Millionen Actien, deren Durchschnittszinsen sich dann auf $3\frac{1}{10} \frac{0}{0}$ ermäßigen, mit $\frac{1}{2} \frac{0}{0}$ Tilgung 162,000 =
 und bei der Anleihe $4\frac{1}{2} \frac{0}{0}$ Zinsen-Tilgung 157,500 =
 im Ganzen jährlich 343,500 Thlr.
 als Bedarf erscheinen, welche von der Reinnahme der Bahn an 413,578 =
 abgezogen, der Staatscasse 70,078 Thlr.
 Ueberschuß gewährte, während bei einem in 50 Jahren ganz schuldenfreien Zustande der Bahn allerdings nach obiger Berechnung bloß 1,578 Thaler

übrig blieben.

Ich habe bei vorstehender Berechnung alle Uebertreibungen so strenge vermieden, ich habe die Einnahme-Vermehrung bei hergestelltem vollen Verkehr niedriger angenommen als bei andern Eisenbahnen, die viel geringer bevölkerte Gegenden durchlaufen, ich habe auf den Beitrag der Altenburger Regierung keinen Bedacht genommen, weil er noch nicht festgestellt wurde, ich habe endlich nicht urgirt, daß die Tilgung der Cassenbillets nicht in Natura erfolgt, sondern durch Einkauf zinstragender Effekten geschieht, wodurch der Staatscasse eine stets steigende Einnahme zuwächst, und dennoch ist das Ergebnis meiner Untersuchung so günstig, daß nur bei den schlimmsten Conjunctionen die Staatscasse Zuschüsse zu leisten haben würde, Zuschüsse, die übrigens auch nicht zu vermeiden wären, wenn die sächsisch-bayerische Eisenbahncompagnie den Fortbau leiten würde.

Sind aber meine Voraussetzungen unrichtig, sind dagegen die Befürchtungen einiger Publizisten, welche an der Rentabilität der

fraglichen Bahn gänzlich zweifeln, und den Steuerpflichtigen, wenn der Staat die Uebernahme bewirkt, mit großen Opfern drohen, richtig, so bedauere ich, die feste Erwartung aussprechen zu müssen, daß auch alle andere sächsische Bahnen Zuschüsse aus den Staatscassen und Opfer von den Steuerpflichtigen verlangen werden. Selbst die schlesische Eisenbahn, bei welcher man, da sie mit dem veranschlagten Baukapitale ausreicht, so ganz allgemein eine sichere Zinsendeckung der aufgewendeten Mittel vermuthet, wird diese Opfer in Anspruch nehmen müssen, wenn die Steigerung ihrer Erträge die Höhe nicht übertrifft, die ich bei Veranschlagung der Einnahmen der bayerschen Bahn zu Grunde legte. Zur Rechtfertigung dieser Behauptung sehe ich mich genöthigt, eine ähnliche Aufstellung der Einnahmen der schlesischen Bahn folgen zu lassen. Diese Bahn hat in der letzten Hälfte des vorigen Jahres (ohne auf die 10tägigen Fahrten im December von Baugen bis Löbau, die in der Totaleinnahme begriffen sind, Rücksicht zu nehmen) auf $7\frac{1}{5}$ Meile 80,260 Thlr.

vereinnahmt, was auf die Längenmeile 22,294 Thlr.
jährlich beträgt. Mit Zuschlag von $10\frac{0}{100}$ 2,229 =
im ersten vollen Betriebsjahre und mit andern
 $10\frac{0}{100}$ auf 24,523 Thaler in den darauf folgenden 4 Jahren mit 2,452 =

würde sich die Einnahme auf 26,975 Thlr.

pr. Meile und bei einer Gesamtlänge von 14 Meilen auf 377,650 Thlr.

im Ganzen steigern. Obschon sich die Betriebskosten bei ungleich theurerem Brennmaterial höher stellen müssen, wie bei der bayerschen Bahn, so nehme ich dennoch denselben Satz mit 14,500 Thlr. für die Längenmeile auf 14 Meilen mit 203,100 Thlr.

an, wodurch eine Reineinnahme von 174,650 Thlr. verbleibt. Nach der Regierungserklärung vom 20. September 1843 haben die Actieninhaber, so lange nicht in fünf nacheinander folgenden Jahren, nach Abzug aller Kosten, ein durchschnittlicher

Reinertrag von $4\frac{0}{0}$ übrig bleibt, $4\frac{0}{0}$ Dividende zu erhalten und die Regierung erhält nur den Rest, so daß den Actionairs von 4 Millionen 160,000 Thlr. zufallen, und die Regierung bloß 14,650 Thlr. erhalten kann. Die Bahn wird ungefähr $\frac{2}{3}$ Million von den unverzinslichen Kapitalien beanspruchen können und $1\frac{1}{3}$ Million haben durch Anleihe gedeckt werden müssen. Von Erstern würden in runder Summe

380,000 Thlr. Cassenbillets $1\frac{0}{0}$ Tilgung mit	3,800 Thlr.
erfordern, Letztere aber mit $4\frac{0}{0}$ Zinsen und $\frac{1}{2}\frac{0}{0}$	
Tilgung	<u>60,000 =</u>
und der Gesamtaufwand	<u>63,800 Thlr.</u>
ausmachen und nach Abzug des obigen Ueber-	
schusses von	<u>14,650 =</u>
die Staatscasse jährlich	<u>49,150 Thlr.</u>

zuzuschießen haben.

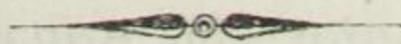
Beide Bahnen werden aber nicht allein eines Zuschusses entbehren können, sondern durch ihre Revenüen die für sie verwendeten Kapitalien verzinsen und bei einem nicht zu hohen Procentsatze auch successive tilgen. Beide Bahnen bilden Glieder großer Eisenbahnketten, die das südliche und westliche mit dem nördlichen und östlichen Deutschland verbinden, sie durchschneiden Gegenden die von wenig deutschen Provinzen, hinsichtlich der Dichtigkeit der Bevölkerung übertroffen werden, wodurch ihr Zwischenverkehr, dessen hohen Werth man bei andern Bahnen schätzen gelernt hat, gesichert wird, ihr Betriebsaufwand, welcher bei andern Schienenwegen durchschnittlich 16,500 Thaler beträgt, ist minder groß, und die Zinsen der verwendeten Kapitalien sind nicht so hoch, um einen drückenden Einfluß auszuüben.

Vor der vollen Betriebsöffnung haben die Course aller Eisenbahnen große Schwankungen erlitten und wenige behaupteten ihren Stand über pari. Bedenkt man, daß die Magdeburg=Leipziger Bahnactien $25\frac{0}{0}$ vom Nennwerth verloren, die jetzt eine Rente von $10\frac{0}{0}$ gewähren, daß die Düsseldorf=Elberfelder Actien, die jetzt $6\frac{0}{0}$ Dividende abwerfen, eine Zeitlang nicht für den halben Werth zu verkaufen waren, daß die Berlin= Potsdamer Bahn

200 $\frac{0}{0}$ über den Anschlag kostete und doch 8 $\frac{0}{0}$ Dividende gab, daß die rheinische Bahn fünf Millionen Anleihe aufnehmen mußte, wodurch sie bei einer Länge von bloß 11 $\frac{1}{2}$ Meilen einen Bauaufwand von 9 $\frac{1}{2}$ Millionen hatte, dennoch 4 $\frac{0}{0}$ Reinertrag bringt; erinnert man sich des panischen Schreckens, der die Actionairs der Leipzig-Dresdener Eisenbahn ergriff, wie sie 200 $\frac{0}{0}$ nachzahlen mußten und doch nur durch Aufnahme von 1 $\frac{1}{2}$ Millionen die Bahn mühsam vollendet werden konnte, und daß diese Bahn dennoch jetzt 5 $\frac{0}{0}$ Dividende zahlt, so darf man wahrlich auch nicht an der Rentabilität der in Rede kommenden Bahnen zweifeln.

Die sächsisch-bayerische Bahn hat aber ganz besonders schon bei ihren Streckenfahrten so glänzende Einnahmen gehabt, daß sie viele ganz vollendete Bahnen überholte. Im Jahre 1845 beförderte sie auf der Längenmeile mehr Personen wie die München-Augsburger, Leipzig-Dresdener, Oberschlesische, Altona-Kieler, Berlin-Frankfurter und Berlin-Stettiner Bahnen, an Centnern spedirte sie auf der Längenmeile mehr wie die Magdeburg-Halberstädter, Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, Berlin-Stettiner, Altona-Kieler, Breslau-Schweidnitzer, Berlin-Anhalter, Berlin-Frankfurter, Berlin-Potsdamer, München-Augsburger und die Taunus-Bahnen. Im Monat December vermindern sich die Einnahmen auf fast allen Schienenwegen gegen den Monat September um mindestens 40 $\frac{0}{0}$, die bayerische Bahn nahm im erstern Monat 39,541 Thaler, in letzterm 27,352 Thaler ein, die Abminderung betrug daher bloß 31 $\frac{0}{0}$, was die von vielen Seiten ausgesprochene Voraussetzung rechtfertigt, daß sich auch im Winter die Verkehrshältnisse der Bahn sehr günstig gestalten werden.

Dieser kurze Aufsatz, den ich nur nach dem Wunsche mehrerer meiner geachtetsten Freunde dem Drucke übergebe, wird wenigstens beweisen, daß ich mich mit der vorliegenden Frage ernsthaft beschäftigte und daß ich meine Zustimmung zu den Vorschlägen der hohen Staatsregierung sowohl mit meinem Eide als Abgeordneter, als mit dem Interesse der Steuerpflichtigen vereinbar halte.



H. Jase, M. 5⁵6 f

