

# Leipziger Tageblatt

## und Anzeiger.

N<sup>o</sup> 305.

Freitag, den 1. November.

1833.

### Eisenbahnen in Sachsen.

(Beschluss.)

Die Route zwischen Leipzig und Dresden ist die wichtigste für den geistigen, häuslichen und politischen Verkehr des Landes, und eine der bedeutendsten für den mercantilen. Ist sie hergestellt, so kann alles, was im Königreiche Sachsen in commerzieller, politischer oder intellectueller Beziehung irgend Einfluß und Stimme hat, sich jeden Tag von den großen Vortheilen der Eisenbahnen überzeugen. Auf dieser Route gehen täglich zu Fuß, zu Pferd und Wagen etwa 30 Personen hin und 30 Personen her. Wenn man aber in 3 Stunden viel bequemer als mit Extrapost im eigenen Wagen, und viel wohlfeiler als zu Fuß\*) nach Dresden oder von da nach Leipzig gelangen kann, wie das mittelst der Eisenbahn möglich wäre, so werden sich Vornehmer und Geringe derselben bedienen, und ohne zu übertreiben, kann man annehmen, daß dann täglich 60 Personen hin, und eben so viele her gehen werden. Für einen Sitz in schönen bedeckten Wagen mit Fenstern würde  $1\frac{1}{2}$  Thaler, für unbedeckte Sitze die Hälfte gerechnet werden. Die tägliche Einnahme von 60 Personen zu  $1\frac{1}{2}$  Thaler, und 60 Personen zu  $\frac{1}{2}$  Thaler betrage sonach 135 Thaler, oder jährlich . . . 49,275 Thlr.

Zur Meßzeit wird ein erhöhter Verkehr eintreten, und theils um allzu großen Andrang zu vermeiden, theils der Einnahme wegen, eine

\*) Ein Tagelöhner, welcher täglich 8 Groschen verdient, würde auf einer Hin- und Herreise von 5 Tagen 40 Groschen nicht bloß nicht verdienen, sondern vielmehr leicht eben so viel verzehren, was ein Aufwand von 3 Thaler 8 Gr. wäre. Auf der Eisenbahn bezahlt er hin und her 1 Thaler 12 Gr., hat, wenn er früh um 9 Uhr in Dresden oder Leipzig ist, bis 4 Uhr Zeit zu seinen Verrichtungen, wird kaum 4—6 Gr. verzehren, und ist Abends wieder zu Haus, was höchstens ein Aufwand von 2 Thaler 4 Gr. wäre.

Transport 49,275 Thlr.

Erhöhung des Fahrgeldes auf 2 Thlr. und 1 Thlr. statt finden, was in Bausch und Bogen, von 6000 Personen à 2 Thlr. und 4000 à 1 Thlr. hin und her, jährlich eintrüge . . . 32,000 Thlr.

Hierzu noch für Spazierfahrten der Dresdner und Leipziger nach Zwischenstationen, 3—6 Meilen, à Person 3 Groschen, 100 Thlr. wöchentlich. . . . . 5,200 Thlr.

Zusammen vom Personentransport 86,475 Thlr.

Für Waarentransport, der Centner zu 6 Groschen (nach der Ansicht Sachverständiger 200,000 Centner hin und her, mit den nach dem Oesterreichischen bestimmten Gütern), und für den Transport von Steinen, Steinkohlen, Gyps, Kalk etc., bringt Herr List in Anschlag . . . 106,000 Thlr.

Totaleinnahme 192,475 Thlr.

Davon würden abgehen für Unterhaltungskosten der Bahn, der Maschine und Wagen, für Besoldungen an dabei angestellte Personen und für unvorhergesehene Ausgaben, zusammen\*) . . . . . 52,475 Thlr.

Bliebe reine Einnahme 140,000 Thlr.

Was auf ein Anlagecapital von einer Million 14 Procent Dividende ausmachen würde.

Doch hätte ich dieses ganze Werk auf eigene Rechnung herzustellen, — fährt Herr L. fort, — so wäre ich weit entfernt, eine Million Thaler aufzuwenden. Eingedenk des bedeutenden Umstan-

\*) Die Details müssen S. 36 in der Schrift selbst nachgelesen werden.