

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N 322. Donnerstags, den 17. November.

1836.

Welche Dividende wird die Leipzig-Dresdener Eisenbahn nach ihrer Vollendung den Actionairs gewähren?

Daß die Mehrzahl des Publicums auf einen hohen Ertrag dieser Unternehmung rechnet, beweiset wohl hinreichend der hohe Stand der Actien derselben. Wenn auch nicht Jeder sich die Mühe nimmt, auszurechnen, wie hoch wohl einst die Dividende sich belaufen dürfte, so sagt ihm doch eine flüchtige Ueberlegung, daß eine Menge günstiger Umstände zusammenwirken, welche diese Unternehmung zu einer der einträglichsten machen werden, die es geben dürfte. Zwar stößt man noch immer auf Personen, welche denjenigen für einen gewaltigen Thoren halten, welcher glauben kann, daß diese Bahn je rentiren und mehr als 4 pCt. Zinsen abwerfen werde! Doch solche Aeußerungen dürften wohl nur auf schwache Gemüther einwirken; die Gründe ihrer Behauptung sind zu leicht, als daß sie überall damit durchzubringen vermöchten. — Es soll hier ein Versuch gemacht werden, das künftige Erträgniß dieser Unternehmung zu ermitteln, so weit dieß überhaupt jetzt schon möglich ist. Daß eine solche Schätzung nicht als mathematische Gewißheit, sondern nur als der Wahrheit sich annähernd angesehen werden muß, ist an sich klar, indessen ist der Verf. dieses Aufsatzes sich bewußt, daß er alle Uebertreibung vermieden hat, stets die gerechte Mitte liebt und daß seine Schätzung nicht auf Vermuthungen, aus der Luft gegriffen, beruhet, sondern auf officiellen Angaben und auf Gründen der Erfahrung, das heißt, auf den von anderen bereits vollendeten Eisenbahnen abgeleiteten Resultaten.

Untersuchen wir nun, welcher Personen- und Güterverkehr auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn zu erwarten ist, wenn die ihr sich anschließenden preussischen Eisenbahnen, deren im nächsten Frühjahr in Angriff zu nehmender Bau fest beschlossen ist, nämlich:

die Magd.-burg-Leipziger, Berlin-Potsdamer, Berlin-Riesaer und Stettin-Berliner, vollendet sein werden.

A. Personenvverkehr.

1) Auf der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth wurden vom 8. December 1835 bis 31. October 1836, also in 47 Wochen, 413,445 Personen befördert; nimmt man für die übrigen 5 Wochen nur 6000 Reisende per Woche an, so ergiebt sich auf das erste Jahr ihrer Eröffnung bis 8. December d. J. ein Verkehr von 443,445 Personen. Die Einwohnerzahl von Nürnberg und Fürth beläuft sich auf 53,000, demnach ist das Verhältniß der Einwohnerzahl zu der Zahl der Reisenden = $1: 8\frac{4}{5}$, oder jeder Einwohner macht die Reise in einem Jahre circa viermal hin und viermal zurück.

2) Die Personenfrequenz auf der Eisenbahn von Brüssel nach Mecheln vom 7. Mai 1835 bis 7. Mai 1836, das ist: im ersten Jahre ihrer Eröffnung, belief sich auf 586,000 Personen. Da nun beide Städte zusammen 134,000 Einwohner enthalten, so ist das Verhältniß der Einwohner zu den Reisenden = $1: 4\frac{4}{5}$.

3) Auf der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester fuhren im Jahre 1835 503,928 Personen, wobei zu bemerken ist, daß in Manchester eine große Menge Spinner und Weber sich befinden, die nie ihren Wohnort verlassen, so wie auch im Hafen von Liverpool viele Matrosen und Hafearbeiter leben, die von dort nie nach Manchester reisen. Die Bevölkerung beider Städte beträgt 307,000 Seelen, demnach ist das Verhältniß der Einwohner zu den Reisenden = $1: 1\frac{6}{10}$.

4) Auf der Eisenbahn von Darlington nach Stockton wurden vom 1. October 1834 bis 1. October 1835 140,000 Reisende befördert. Die Bevölkerung dieser beiden Städte nebst anliegenden Dörfern wird auf circa 20,000 Einwohner geschätzt, demnach Verhältniß wie oben = $1: 7$.