

Vertrag festgesetzt, daß die erstere der letzteren für die Benutzung der gedachten Bahnstrecke jährlich 50 Procent der nach Verhältnis der Meilenzahl zu berechnenden Brutto-Einnahme von allen die Verbindungsbahn passirenden Personen und Gütern bezahlt. Da nun die Länge der Verbindungsbahn 3125 preussische Ruthen, die der ganzen Bahn von hier nach Magdeburg 31616 Ruthen oder ungefähr das Zehnfache von jener beträgt, so kommt der diesseitigen Compagnie von derjenigen Brutto-Einnahme, welche durch alle die ganze Bahn befahrenden Personen und Güter erzielt wird, etwa der 20. Theil, dagegen von der Einnahme, welche durch die von einer zwischen Magdeburg und Leipzig, liegenden Station nach Leipzig kommenden Personen und Güter erlangt wird, ein größerer aliquoter Theil, z. B. bei den aus Cöthen kommenden ungefähr der 12. Theil zu gut, während von den die Verbindungsbahn gar nicht berührenden Personen und Gütern der diesseitigen Compagnie gar keine Einnahme erwächst (denn so und nicht anders ist doch wohl die gedachte Bestimmung des Anschlußvertrags, die wir dem vorjährigen Geschäftsberichte entnehmen, zu verstehen). Hiernach dürfte die gedachte Rente nach Vollendung der ganzen Leipzig-Magdeburger Bahn im Durchschnitt wenigstens den 20. Theil der Brutto-Einnahme derselben, wahrscheinlich aber noch ein Beträchtliches mehr, und für ein volles Betriebsjahr schwerlich weniger als 20000 Thaler betragen.

Sehen wir nun, was sich über die Ausgabe des laufenden Betriebsjahres aus dem Geschäftsberichte entnehmen läßt. Im Jahre 1839 betragen:

| | |
|---|-----------------------|
| 1) Die Reparaturen der zur Bahn gehörigen Gebäude (S. 3.) | 922 Thlr. |
| 2) die Unterhaltungskosten für die geographische Meile (S. 4.) für die Holzbahn 3400 Thlr., also von Leipzig bis Wurzen (3½ M.) | 11050 " |
| für die massive Bahn 2250 Thlr., also von Wurzen bis Dresden (12½ M.) | 27562 " |
| 3) die Locomotivenheizung 80000 Scheffel Coke à 20 Gr. (S. 2. und 5.) | 66667 " |
| 4) die Reparaturkosten der Locomotiven 14 Gr. für die Meile (S. 6.), also für 34278 Meilen circa | 20000 " |
| | zusammen 126201 Thlr. |

Hierbei ist aber nicht zu übersehen, daß das verfloßene Jahr kein volles Betriebsjahr war; da jedoch in dem ersten Vierteljahre desselben der bei weitem größte Theil der Bahn bereits fertig war und befahren wurde, so dürfte es angemessen sein, die angegebene Summe nicht um den 3., sondern nur um den 6. Theil zu erhöhen, um dem Betrag der Gesamtsumme jener Ausgaben für ein volles Betriebsjahr zu erhalten; dieß giebt 147234 Thlr.

Hierzu kommen noch:

| | |
|--|-------------|
| Etat des mit festem Gehalte angestellten Personals (nach S. 16.) | 62572 Thlr. |
| Entschädigung an die Regierung | 10000 " |
| Zinsen und Amortisation der Anleihe | 40000 " |
| Actienzinsen zu 4 Procent | 180000 " |
| anderweite Ausgaben ungefähr | 20000 " |

Summe der Ausgabe circa 460000 Thlr.

Mit dieser Summe dürfte in jedem Falle auszukommen sein, zumal wenn in Erwägung gezogen wird, daß in dem Geschäftsberichte für die Zukunft noch manche von der Erfahrung an die Hand zu gebende Ersparniß in Aussicht gestellt wird. Auf Reparaturkosten des zweiten Gleises, das zur Zeit noch nicht gelegt ist und schwerlich vor der Mitte des Sommers fertig werden wird, ist in obiger Aufstellung der Ausgabe keine Rücksicht genommen; dafür sind aber auch mehre Nebeneinnahmen außer Ansatz geblieben, unter denen vielleicht in Kurzem die aus der Eröffnung der Elbbrücke bei Riesa für den allgemeinen Verkehr resultirende figuriren wird.

Hält man nun die oben angegebene jährliche Gesamteinnahme, vermehrt um die durch den Antheil an der Leipzig-Magdeburger Bahn zu erzielende Rente (von welcher freilich im laufenden Jahre höchstens etwa ein Drittel in die Casse der diesseitigen Compagnie fließen wird), mit der muthmaßlichen Gesamtausgabe zusammen, so stellt sich allerdings für das laufende Jahr statt einer Dividende ein Deficit, das jedoch in keinem Falle bedeutend sein kann, als möglich, wenn auch nicht gerade als wahrscheinlich heraus. Vom Jahre 1841 an wird aber jedenfalls die Lage der Dinge ein ganz anderes Ansehen gewinnen, denn daß von diesem Jahre an gerechnet niemals wieder ein Deficit eintreten kann, oder richtiger, daß der Reinertrag der Bahn in irgend einem Jahre, abgesehen von ganz ungewöhnlichen Ereignissen, weniger als 4 Procent beträgt, scheint gar nicht im Reiche der Möglichkeit zu liegen, wohl aber dürfte die Erwartung nicht zu sanguinisch sein, daß sich in einer nicht gar zu fernen Zeit ein Reinertrag von 5 bis 6 Proc. herausstellen wird. Eines Reinertrags von 8 Proc. des Anlagecapitals, wie ihn die Berlin-Potsdamer Eisenbahn im vergangenen Jahre gewährt hat, wird sich freilich unsre Eisenbahn niemals rühmen können, am wenigsten vor Tilgung der Anleihe, welche erst unsre späten Nachkommen erleben können.

Schlüsslich erlauben wir uns noch auf zwei Stellen im Geschäftsbericht, gegen die eine Erinnerung zu machen ist, aufmerksam zu machen. Auf S. 8 ist nämlich der Veranschlagung der Einnahme für die Monate Januar, Februar und März der Monat Januar zum Grunde gelegt und dabei bemerkt, daß die Einnahme desselben dem Anscheine nach die geringste bleiben werde. Nach den wöchentlichen Bekanntmachungen der Einnahme ist dieß aber nicht der Fall, denn nach denselben beträgt die Einnahme für Personen und für Fracht (excl. Post- und Salzfracht) vom 1. Jan. bis 28. Febr. 34720 Thlr. 15 Gr.; bringt man nun davon 18418 Thlr. 19 Gr. als die Einnahme des Januar in Abzug, so bleibt für den Februar die noch geringere Einnahme von 16301 Thlr. 20 Gr. Auf derselben Seite ist eine Zusammenstellung der Einnahme gegeben, die in der Oster- und Michaelismesse stattgefunden hat, wonach in der letztern eine fast um 50 Procent größere Frequenz und Einnahme sich ergeben haben, was daraus erklärt wird, daß in der Ostermesse mit den vorhandenen Transportmitteln dem Bedürfnisse noch nicht genügend entsprochen werden konnte. Hierbei ist nun die Vorwoche (Woche vor der Böttcherwoche) in der Ostermesse nur mit 6140 Personen = 6042 Thlr. 15 Gr. angesetzt, während