

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 210.

Dienstag, den 28. Juli.

1840.

### Rentabilität der Leipzig-Dresdner Eisenbahn,

a. während des ersten Jahres ihrer Benutzung in ganzer Länge bei einem Gleis, d. h. vom 7. April 1839 bis 6. April 1840,

nachgewiesen aus dem gedruckten Geschäftsbericht für die 6. General-Versammlung, den wöchentlichen Bekanntmachungen der Einnahme und ähnlichen Angaben.

#### Einnahme

von Personen, Gütern, Salz und Post vom 7. April 1839 bis 31. December 1839	355,410 Thlr.
Personen und Gütern ohne Salz und Post vom 1. Jan. 1840 bis 4. April 1840	57,042
Personen und Gütern ohne Salz und Post vom 5. April 1840 bis 6. April 1840, angenommen nach dem Verhältniß der diesen 2 Tagen vorhergehenden Woche	1,582
Salz und Post vom 1. Januar 1840 bis 30. März 1840	7,056
Salz und Post vom 1. April 1840 bis 6. April 1840, angenommen nach dem Verhältniß des vorhergehenden Quartals	470
	<u>421,560 Thlr.</u>

#### Ausgabe

für 80,000 Scheffel Coke,	
à 20 Gr.,	66,667 Thlr.
Gehalte	63,000
Directions-Aufwand	10,000
Bahn-Unterhaltung	38,325
Reparaturkosten der Locomotiven u. dergl., à 14 Gr. pr. geogr. Meile,	19,833
allgemeinen Verwaltungs-Aufwand	12,000
Post-Entschädigung	10,000
	<u>219,825</u>

Verbleiben 201,735 Thlr.

als 180,000 Thlr. Zinsen, à 4% auf 45,000 Actien und 21,735 = Dividende, à 1/2% auf dieselben

zuf. 201,735 Thlr. oder 4 1/2% Rente.

Dabei ist noch zu beachten, daß diese Rente größer ausfallen würde, wenn der Gütertransport nicht erst im September 1839 belangreich geworden wäre und der Salztransport früher als 1. Octbr. 1839 begonnen hätte. — Verzinsungs- und Tilgungskosten der Anleihe gehören in spätere Rechnungs-Aufstellungen. — Sobald das dafür anzuschaffende 2te Gleis und die sächs. Strecke der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn zur Benutzung gekommen sind, wird sich herausstellen, daß außer jenen Kosten ein im Verhältniß zur Sache nicht unansehnlicher Gewinn verbleibt. — Er wird sich herausstellen durch die dann möglich häufigern gleichzeitigen Fahrten zu passenden Stunden und durch die vortheilhaft

stipulirte Betheiligung an Einnahme der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

Daß vorstehend nachgewiesene Rente seit her eine steigende war, mag folgende Aufstellung beweisen:

b. Vom 1. Juli 1839 bis 30. Juni 1840, wiederum ein volles Jahr,

#### Einnahme

1. Quartal Juli—Septbr.		
von Personen	114,803 Thlr.	
Gütern	24,450	
Post	950	
Salz	—	
		<u>140,203 Thlr.</u>
2. Quartal Octbr.—Decbr.		
Personen	63,916 Thlr.	
Gütern	30,361	
Post	1,206	
Salz	7,451	
		<u>102,933</u>
3. Quartal Januar—März		
Personen	35,841 Thlr.	
Gütern	18,116	
Post	903	
Salz	6,152	
		<u>61,012</u>
4. Quartal April—Juni		
Personen	100,698 Thlr.	
Gütern	29,528	
Post	1,153	
Salz	6,933	
		<u>138,312</u>

Gesamteinnahme 442,460 Thlr.

Ausgabe wie bei a., Betriebs-,

Verwaltungs- u. andere Kosten 219,825 Thlr. } 399,825

Zinsen à 4% 180,000

Verbleiben 42,635 Thlr.

oder circa 1% Dividende mithin 1/2% mehr als bei der Uebersicht a. 2 Monat vorher.

Ob es nach diesen vorliegenden Erfahrungen gewagt zu nennen ist, ein Jahr nach der im August d. J. bevorstehenden Vollendung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn auf eine Rente der Leipzig-Dresdner Eisenbahn von mindestens 6% und nach Vollendung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn auf eine dergleichen von mindestens 7%, so wie nach Vollendung der gesicherten Berlin-Stettiner und anderer auf eine noch höhere Rente zu rechnen — mag der Beurtheilung jedes Vorurtheilsfreien anheimgestellt bleiben.

Leipzig, d. n. 22. Juli 1840.