

Unkosten, welche ~~jetzt~~ der benannten Strecken zusammen, in Abzug bringen.

Die Brutto-Einnahme der Magdeburger Bahn für **16 Meilen** betrug:

306547	Thlr.	27	Gr.	10	Pf.	für Personen-Transport.
231037	„	6	„	1	„	Fracht: (incl. 6000 Thlr. für Baumat.-Transp.)
297	„	5	„	—	„	Miethzins.
4211	„	4	„	2	„	div. Conti.

Total 542093 Thlr. 13 Gr. 1 Pf.

Die Brutto-Einnahme der Leipzig-Dresdner Bahn betrug für **15 1/2 Meilen**:

1645	Thlr.	21	Gr.	—	Pf.	Uebertrag aus 1841.
322471	„	19	„	—	„	für Personen-Transport.
212556	„	1	„	7	„	Fracht: „
4653	„	3	„	—	„	Nacht-Ertrag.
18811	„	15	„	5	„	div. Conti.

Total 559938 Thlr. — Gr. 2 Pf.

Nun kommt aber zu der Einnahme der Leipziger Bahn die Brutto-Einnahme der sächsischen Strecke mit 52313 Thlr. 9 Gr. 4 Pf. hinzu und wir erhalten hierdurch für **17 Meilen Bahnlänge** eine Brutto-Einnahme von **619,251 Thlr.** 9 Gr. 6 Pf.

52313 Thlr. 9 Gr. 4 Pf. gehen den Einnahmen und Unkosten der Magdeburger Bahn ab und gesellen sich zu dem Einkommen der Leipziger Bahn für Einnahme und Deckung der Kosten. — Für **14 1/2 Meilen** betrug die Brutto-Einnahme der Magdeburger Bahn:

489,780 Thlr. 3 Gr. 8 Pf.

17 Meilen brachten Brutto-Ertr. 612251 Thlr. 9 Gr. 6 Pf. *)
14 1/2 „ „ „ 489780 „ 3 „ 8 „ **)

Differenz 122471 Thlr. 6 Gr. — Pf.

Jetzt zu den **Unkosten**:

1) Die sämtlichen Unkosten der Magdeburger Bahn betragen für **16 Meilen** — incl. 18369 Thlr. 2 Gr. 3 Pf. für Bahnhof-Transport — **271,447** Thlr. 8 Gr. 1 Pf. Hiervon ab: 26156 Thlr. 19 Gr. 7 Pf. für die sächsische Strecke, bleiben 245290 Thlr. 18 Gr. 5 Pf. für **14 1/2 Meilen**. Von der Brutto-Einnahme und zwar von 489780 Thlr. 3 Gr. 8 Pf. abgezogen 245,290 Thlr. 18 Gr. 5 Pf. Unkosten, erhalten wir als Ueberschuß **244,489** Thlr. 15 Gr. 3 Pf., wovon die Zinsen der 1. Anleihe und die Amortisationssumme abzuziehen waren, während die 44000 Thlr. Zinsen der 2. Anleihe den Actionairen von 1842 noch nicht zur Last geschrieben wurden und blieben daher circa 205,800 Thlr. übrig, weshalb 7 % an **23000** Actien vertheilt werden konnten und dennoch ein starker Reservecfond verblieb. —

2) Die gesammten Unkosten der Leipzig-Dresdner Bahn zerfallen in **zwei Abtheilungen** (wenigstens für das Jahr 1842) und zwar a) in solche, welche der Betrieb, die Unterhaltung, die Verwaltung und die Staats-Abgaben in Anspruch nahmen und b) in solche, womit, durch Bewilligung der Actionaire, die **Anlage unterstützt werden mußte**.

*) Beträgt pr. Tag über 1670 Thlr., pr. Meile Bahnlänge 20000 Thlr.

**) Beträgt pr. Tag über 1340 Thlr., pr. Meile Bahnlänge 23900 Thlr.

Hierbei ist zu bemerken*), daß bei der Leipziger Bahn im verfloffenen Jahre eine auf Gekälde zu höchst ungünstige Einwirkung, aus der ungewöhnlich trocknen Witterung hervorgegangen, wahrgenommen worden ist, welche die Magdeburger Bahngelände zc. nicht betroffen zu haben scheint und auch daß wohl einige Baulichkeiten auf Reparatur-Conto gekommen sein mögen, die eigentlich nicht dahin gehörten. —

Die gesammten Unkosten der Leipzig-Dresdner Bahn betragen:

ad a. 286,913 Thlr. 4 Ngr. 8 Pf. für **15 1/2 Meilen** einschließl. 11,000 Thlr. Staats-Abgaben und 21,278 Thlr. 7 Ngr. für Centnergeld zc. zc., und 26,156 „ 19 „ 7 „ für 1 1/2 Meile d. Magdeburger Strecke,

in Summa 313,069 Thlr. 24 Ngr. 5 Pf., diese abgezogen von 612,251 Thlr. 9 Ngr. 5 Pf. bleiben ca. 300,000 Thlr. Ueberschuß, wovon nur 240,000 Thlr. Zinsen zu decken waren, wenn der Anlage nicht ad b. beiläufig **33,000 Thlr.****) zu bewilligen gewesen wären

Aus Vorchendem geht klar hervor, daß der Werth der Actien nicht allein von der Ertragsfähigkeit einer Bahn abhängt, sondern auch, und **hauptsächlich**, von der Art und Weise der Beschaffung des Anlage-Capitals, und daß noch überdies sehr viel auf das Princip ankommt, welches die Administration und der Ausschuß festhalten.***)

Die Magdeburger Bahn hat im Verhältnisse zur Anlage viel Schulden und wenig Actien, die Leipziger Bahn dagegen viel Actien und wenig Schulden. — Beide Bahnen werden nach Maßgabe der Umstände **mehr** einnehmen, als bisher. Die Magdeburger Comp. wird die obgedachten 44,000 Thlr. nicht mehr der Anlage zur Last schreiben können, wird es auch nicht nöthig haben, und die Leipz.-Dresd. Gesellschaft wird künftig die Anlage nicht mehr so **bedeutend** zu unterstützen haben. Wird's auch nicht brauchen, **hat sich einiges Geld aufgehoben.** L.

*) Zur Aufklärung ist die Trockenheit erwähnt, weil es sonst befremden würde, weshalb unter fast gleichen Verhältnissen 15 1/2 Meilen mehr Unkosten verursachen, als 16 Meilen. — Die Differenz der Staats-Abgaben beträgt wegen des Postenbringens nur circa 6000 Thlr.

**) 1) 17000 Thlr. für die Umlegung der Holzbahn.

2) 10—11000 Thlr. Verluste der Anlage erwachsen und Anpflanzungen.

3) 5000 Thlr. für Bervollständigung des Inventariums.

***) Wären im Jahre 1842 auf beiden Bahnen die Unkosten gleich gewesen und hätte die Magdeburger Bahn 41000, die Leipziger 60000 Actien, so würden für erstere 5 1/2 % pr. Actie als Ueberschuß verbleiben sein, für letztere 5 1/2 %, was eine Differenz von 0,06 % oder 18 Ngr. betragen hätte.

Zu dem ? der Ned. in Nr. 156 dieses Blattes.

Nicht weil es der Stadt an Raum fehlt, befreit man die schönen Straßen und den herrlichen Marktplatz Leipzigs nicht von der Unzierde der zur Wehzeit auf denselben zeitweilig erbauten Verkauflocalen, gegen die Herr. O. P. Q. so sehr aufgebracht ist, sondern eben weil diese Plätze die Bestimmung haben, zu der sie verwendet werden; denn es würde doch sehr lässig für Verkäufer und Einkäufer sein, wenn der Großhandel, der jetzt seinen Sitz am Markte und in dessen Umgebung hat,