

Eisen, namentlich die Betriebsmittel, Locomotiven und Wagen, haben zu jener Zeit sehr viel gekostet.

Die Dresden-Prager Bahn ist  $7\frac{1}{3}$  Meilen lang, hat eine große Strombrücke (die Elbbrücke bei Dresden) und zwei Viaducte zu bauen, Felsen zu sprengen, Ufer zu befestigen u., mit einem Worte ebenfalls einen schwierigen Bau, aber da Felsensprengung und Steinbau in der Regel eher wohlfeiler ist, als hohe Dammschüttungen und tiefe Einschnitte — sicherlich nicht schwieriger oder kostspieliger als der der Leipzig-Dresdener Bahn auszuführen und kann die Betriebsmittel von weit besserer Leistungsfähigkeit viel billiger kaufen.

Ich sehe deshalb nirgend einen Grund, warum dieser Bau, wozu das Steinmaterial überall fast umsonst zur Stelle liegt, oder überall von der Elbe auf die Baulinie gelegt werden kann, mehr kosten sollte als jener, nämlich 383,000 Thlr. pr. Meile, also 2,800,000 Thlr. Nehmen wir aber noch 450,000 Thlr. dazu, um sicher zu gehen, so haben wir eine runde Summe von  $3\frac{1}{4}$  Millionen Thaler. Von dieser Summe geht ab der Bau der Elbbrücke mit 600,000 Thlr., bleibt 2,650,000 Thlr. Hiervon geht ferner vorerst noch ab, 1 Million Vorschuss der Regierung auf 20 Jahre und es bleibt also durch die Actionaire noch zu schaffen 1,650,000 Thlr. Erheben wir nun auf je zwei alte Actien eine neue, also 22,500 Actien und rechnen solche nur pari zu 100 Thlr., so ist das eine Summe von 2,250,000 Thlr., davon der Bau wie vorstehend vollendet, bliebe noch 600,000 Thlr. übrig. Rechnen wir hiervon noch ab 150,000 Thlr. für unvorhergesehene Fälle, so blieben immer noch 450,000 Thlr., welche 20 Jahre lang zu 4% auf Zinsen gelegt, die Summe von 987,000 Thlr. bringen und den Vorschuss der Regierung decken könnten, so daß wir nach 20 Jahren die Million vielleicht nicht mehr schuldig sein würden.

Die bekannte ökonomische Verwaltungsweise des Directoriums wird das Möglichste zu erreichen wissen, doch nehmen wir, um sicher zu gehen, den kaum denkbaren Fall, daß von dem neuen Actien-Capital nichts übrig bliebe, also nach 20 Jahren die vorgeschossene Million neu angeliehen und zu 4% verzinstlich würde, ja wir wollen noch weiter gehen und annehmen, daß außer jenem  $2\frac{1}{4}$  Millionen Thaler starken neuen Actien-Capital noch eine Anleihe von 500,000 Thlr. zu 4% gemacht würde, um den Bau zu vollenden, und um die ganze Bahn von Leipzig bis zur böhmischen Grenze mit den besten Transportmitteln auszustatten, z. B. mit neuen Maschinen der neuesten Construction u. u., so daß wir also dann in Allem:

4,500,000 ₰ altes Actien-capital	}	6,750,000 ₰ Actien-capital zu
2,250,000 = neues		4% und
1,500,000 = alte Anleihe	}	2,000,000 = Anleihe zu 4%
500,000 = neue		so wie 1,000,000 = Anleihe zu 2% von der Regierung

für die nächsten 20 Jahre zu verzinsen hätten.

Da nun wohl kaum zu bezweifeln ist, daß wir unter dieser Annahme bleiben, so werden wir um so weniger fehlen, wenn wir nach dem Maßstabe dieser größten Summe von 9,750,000 Thlr. nun die Rente für die nächsten 20 Jahre zu ermitteln suchen.

Es ist kein Grund vorhanden, warum wir nicht für die Dresden-Prager  $7\frac{1}{3}$  Meilen die Hälfte der Einnahme von Leipziger Strecke annehmen dürfen. Diese Annahme ist um so eher zu rechtfertigen, da die Verlängerung auch mittelbar der alten

Bahn viel, sehr viel zubringen wird, was sie jetzt nicht hat, und überdies der Verkehr von Breslau, welcher durch die sächsisch-schlesische Bahn dazukommt, hier noch ganz unbeachtet bleibt. Die Brutto-Einnahme im Jahre 1844 betrug:

33,189 ₰ von der Magdeburger Bahnstrecke,	
580,143 " " " Leipzig-Dresdn.	und es wären nun
290,168 = circa von der Dresden-Prager anzunehmen, also	
<u>903,500 ₰ in Allem.</u>	

Die Betriebskosten entnehmen wir zum Theil aus dem publizierten Geschäftsberichte über das Jahr 1844, zum Theil aber, was daraus nicht zu entnehmen ist, aus dem Rechnungsabschlusse von 1843, also Alles nach bekannten sichern Zahlen und ohne jede Illusion. Die Betriebskosten bestehen aus folgenden Posten, wie dort zu ersehen:

1) Hauptverwaltung (Abschluss von 1843)	16,128 ₰
Dazu wird für die Prager Strecke nichts hinzuzufügen sein, da kein neues Geschäftsbureau deshalb zu errichten ist, wir wollen aber hinzuzufügen . . . . .	1,000 "
2) Bahnunterhaltung (Geschäftsbericht 1844) für $15\frac{1}{2}$ Meilen . . . . .	61,141 "
Obgleich diese Summe durch Auswechslung der Schwellen als die höchste erscheint, die je vorgekommen, die neue Bahn aber sich viel günstiger in den Reparaturen halten dürfte, da sie mit Erfahrungen angelegt wird, so wollen wir doch die Hälfte obiger Summe hinzusetzen . . . . .	30,000 "
3) Betriebskosten (Abschluss von 1843)	45,796 "
Diese Kosten werden keinesfalls die Hälfte mehr in Anspruch nehmen, doch wollen wir es hier so gelten lassen . . . . .	22,000 "
4) Zugkraft (Geschäftsbericht 1844)	115,606 "
Dieser Titel wird die höchsten Vortheile der vereinigten Administration ergeben; er wird an sich schon geringer in Ausgabe erscheinen, wenn der Betrieb mit Maschinen der neuesten Construction gemacht wird, da solche nicht nur weniger Brennmaterial, sondern auch weit weniger Reparaturen erfordern. Nach dem Urtheile Sachverständiger — und ich fordere hier alle Sachverständige zur Widerlegung oder Bestätigung auf — dürfen die Zusätze zu obiger Summe in den angenommenen Verhältnissen wie folgt als vollkommen genügend betrachtet werden:	

1) Gehalte und Löhne höchstens mehr	500 ₰
Da z. B. die Locomotivführer eben so gut nach der Böhmischen Grenze fahren, als jetzt nach Dresden u.	
2) Meilengelder die Hälfte mehr	1,000 "
3) Del, Puzen u. höchstens $\frac{1}{4}$ mehr	2,000 "
4) Eiserneheizung u. höchstens $\frac{1}{3}$ mehr	900 "
5) — Nichts mehr.	
6) Locomotiven-Reparatur allerhöchstens $\frac{1}{4}$ mehr . . . . .	7,000 "
7) Locomotivenheizung zum höchsten	21,000 "
	<u>32,400 "</u>

Latus 324,271 ₰