

Transport 324,271 z^{f}

Da eine einmal angeheulzte Maschine nicht mehr als $\frac{1}{3}$ mehr Coaks braucht, wenn sie statt $15\frac{1}{2}$ Meilen deren 22 zurückzulegen hat.

Dieser Titel Zugkraft wird demnach allein schon einen Vortheil von circa 25,000 z^{f} durch die vereinigte Administration geben.

5) Wagenreparatur (Geschäftsbericht 1844)	18,239 z^{f}
Dieser Posten wird als sehr hoch angegeben, weil die Wagen ursprünglich nicht genügten und jetzt verändert werden mußten — doch wir wollen dieser hohen Summe noch $\frac{1}{3}$ mehr hinzufügen	
6) Bekleidungskosten (Abschluß von 1843)	2,666 z^{f}
Dazu $\frac{1}{4}$ mehr	794 z^{f}
7) Kurkosten	830 z^{f}
Dazu $\frac{1}{4}$ mehr	200 z^{f}
8) Gewerbesteuer	1,000 z^{f}
Dazu $\frac{1}{2}$ mehr	500 z^{f}

Summa aller Betriebskosten 354,500 z^{f} .

B a l a n c e.

Betriebs-Einnahmen wie vorstehend	903,500 z^{f}
Betriebs-Ausgaben	354,500 z^{f}
Ueberschuß	549,000 z^{f}

Davon ist zu bezahlen:

- 1) Die regelmäßigen Actienzinsen von 67,500 Actien à 4% mit . . . 270,000 z^{f}
- 2) Zinsen und Amortisation der alten Anleihe 1,500,000 z^{f} à 4% mit 60,000 z^{f}
- 3) Zinsen der neuen von 500,000 z^{f} , wenn solche nöthig ist, à 4% mit 20,000 z^{f}
- 4) Zinsen des Vorschusses der Regierung 1,000,000 z^{f} à 2% mit 20,000 z^{f}
- 5) Postenschädigung für $22\frac{3}{4}$ Meile ca. 20,000 z^{f}

Ueberschuß 159,000 z^{f}
 Davon statutengemäß zum Reservefonds 20% 31,800 z^{f}
 bleibt 127,200 z^{f}

zur Extra-Dividende-Vertheilung auf 67500 Actien, welche Summe sich noch um 20 000 Thlr. erhöhen würde, wenn die zu größerer Sicherheit vorstehend angenommene neue Anleihe von 500,000 Thlr. nicht erforderlich sein sollte.

Dabei ist aber auch nicht außer Acht zu lassen, daß wir sofort auf die neuen Actien, welche wir auf unsere alten pari bekommen sollen, das ansehnliche Agio gewinnen, was bekanntlich jetzt schon, wo noch keine Gewißheit vorliegt, dafür zu erlangen ist.

Diese Rechnung ist gewiß richtig unter den angegebenen Umständen, und ich fordere jeden Sachverständigen auf, mit haltbaren Gründen eine andere ungünstigere aufzustellen, wenn er es vermag.

Nur ganz außerordentliche, jetzt gar nicht bekannte Misshandlungen könnten die Rechnung unrichtig machen. Ein solches könnte nur in den Baukosten zu suchen sein, aber wie, das ist nicht denkbar, da wir dieselben in vorstehender Rechnung ja

noch um 950,000 Thlr. also die Meile um 130,000 Thlr. höher veranschlagt angenommen haben, als die Baukosten der Leipzig-Dresdner Bahn, die doch wahrlich nicht gering gewesen sind. Außerdem sind auch noch die jetzt vorhandenen Erfahrungen, Materialpreise etc. zu Gunsten zu bringen.

Vorstehend habe ich versucht die Vortheile zu ermitteln, welche wir auf Spiel gesetzt haben, und ich brauche deshalb nicht mehr darauf aufmerksam zu machen, welche Nachteile uns treffen, wenn wir den Bau nicht zu übernehmen trachten.

Es ist kaum nöthig, noch besonders anzudeuten, daß z. B. die Ergänzung der Transportmittel und sonstige Nachhülfsen auf der Leipzig-Dresdner Bahn nicht zu umgehen sein werden, wir mögen nun die Prager Bahn bauen oder nicht. Die Vortheile, welche die Locomotiven der neuesten Construction gegen die alten gewähren, fordern allein schon, daß in dieser, wie in mancher andern Beziehung ein großer Theil der Dividende, wie sie jetzt ist, dazu verwendet werden müßte, um mit der Zeit fortzugehen und jener Vortheile theilhaftig zu werden. Die Anschaffung solcher Locomotiven ist im letzten Jahre mit einer begonnen, und wird unbezweifelt jährlich mit 2 oder 3 Stück fortgesetzt werden müssen. Den Anforderungen des auf den benachbarten Bahnen verwöhnten Publicums wird ebenfalls nicht länger widerstanden werden können und der Bau von neuen Personenzugwagen nicht abzulehnen sein, und so dürfte es mit der Extra-Dividende für die nächsten 4 oder 5 Jahre sehr zweifelhaft werden, wenn wir die Prager Bahn nicht bekommen, während andern Falles durch Verschmelzung der alten Wagen mit den hinzukommenden neuen etc. diese Angelegenheit, wie viele andere, ohne solche Opfer vermittelt werden würden.

Was nun die Abtretung des Privilegiums betrifft, so ist darüber kaum etwas zu sagen. Ganz abgesehen von der Frage, ob dasselbe überhaupt in so ferner Zeit noch irgend einen Werth haben werde, können wir Actionaire nach den Stipulationen unserer hohen Regierung ohnmöglich etwas dabei verlieren, denn im Fall einer Ablösung nach 35 Jahren von Eröffnung der Prager Bahn an, also Anno 1883 bekommen wir ausgezahlt:

- a) den angesammelten Reservefond,
- b) die Summe von 535,350 Thlr. für die Anno 1883 von den alten Anleihen getilgten 3569 Obligationen à 150 Thlr.,
- c) das Actien-Capital nach dem 25fachen Betrage der Rente der letzten 10 Jahre.

Rechnen wir nun einmal zusammen.

Gesetzt die Rente stellte sich zu 10%, was wohl möglich und der Reservefond betrüge 139,650 Thlr., was eben so wenig unwahrscheinlich ist, so würden wir für jede Actie erhalten ad a) und b) 10 Thlr. ad c) 250 Thlr., zusammen 260 Thlr. für jede Actie von ursprünglich 100 Thlr., — und diese Rechnung ist auch richtig.

Daher ist ganz natürlich, daß die Bahn bei hoher Rente entweder nicht abgelöst oder daß sie uns sehr gut bezahlt werden wird, und daß wir besser bezahlt werden, als Actiencurs, davon haben wir ganz nahe den besten Beweis an der Magdeburger Bahn, welche 10% giebt und deren Actien noch nie auf 200 gestanden haben.

Also — sapienti sat.

B... am 25. Februar 1845.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Bretschel.