

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

N<sup>o</sup> 118.

Sonntag den 28. April.

1861.

Montag den 29. April d. J. Abends 7<sup>1/2</sup> Uhr

ist öffentliche Sitzung der Stadtverordneten im gewöhnlichen Locale.

- Tagesordnung:** Gutachten des Ausschusses zum Bau-, Oekonomie- und Forstwesen über
- den Verkauf einer Parzelle an die Berlin-Anhalter Eisenbahngesellschaft;
  - den Verkauf eines Arealstreifens im Johannissthal an Herrn Buchhändler Keil;
  - die Beseitigung der äußeren Baumreihe an der Waldstraße;
  - die Erbauung einer neuen Turnhalle.

### Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Nachdem seit Begründung des unserm Vaterlande und vor allem der Stadt Leipzig zu so großer Ehre gereichenden Leipzig-Dresdner Eisenbahnunternehmens mehr als ein Vierteljahrhundert vergangen ist, dürfte es von nicht geringem Interesse sein, die Betriebsergebnisse der verfloffenen 21 vollen Betriebsjahre auf Grund der vorliegenden Geschäftsberichte — die freilich leider in vielem Betracht dürftiger sind als diejenigen, welche über die meisten andern größern deutschen Eisenbahnen alljährlich veröffentlicht werden — einer Vergleichung zu unterwerfen.

Die Personenfrequenz ist auf mehr als das Doppelte gestiegen; im Jahr 1840 wurden 495,135, 1842 sogar nur 382,284, 1860 aber 906,792 Personen (die größte bisher vorgekommene Zahl) befördert. Davon kommt jetzt etwa ein Viertel auf den seit 2. Dec. tober 1848 eröffneten directen Verkehr mit den Nachbarbahnen (anfangs nur mit der Berlin-Anhaltischen, seit 1854 auch mit andern Bahnen), im Jahr 1849 als Minimum 31,761, im Jahr 1860 240,808, 1857 sogar 253,218 Personen. Anlangend die Benützung der einzelnen Wagenklassen bedienten sich der ersten Wagenklasse 1840: 16,535 Personen oder über 4 Procent, am wenigsten 1848: 5546 Personen oder 1<sup>1/6</sup> Procent, seitdem wieder jährlich mehr und 1857 wieder 16,066 Personen oder über 2 Procent, 1860 aber nur 12,102 Personen oder 1<sup>1/3</sup> Procent; ferner der zweiten Wagenklasse 1840: 83,789 Personen oder über 20 Procent, am wenigsten 1848: 66,258 oder fast 14 Procent, seit 1853 in der Regel etwas über 20 Procent, am meisten 1857: 180,277 oder fast 23 Procent, 1860 aber nur 159,206 Personen oder 17<sup>1/2</sup> Procent.

Die Zahl der zurückgelegten Personenmeilen wird seit 1843 in den Geschäftsberichten nicht mehr bekannt gemacht. Im Jahr 1840 waren es 3,023,979 (noch etwas mehr 1839), 1857 aber 5,823,944; im Durchschnitt wurden von jeder Person 7—7<sup>1/2</sup> Meilen zurückgelegt und pr. Meile 33—35 Pfennige bezahlt. Die ganze Bahnlänge Leipzig-Dresden befuhren 1840: 113,703, 1841 nur 101,544, 1848 als Minimum 98,805, 1857 als Maximum 188,258, 1860 aber 166,240 Personen oder über 18 Procent der Gesamtzahl.

Die Einnahme für den Personenverkehr ist von 303,739  $\mathfrak{M}$  im Jahre 1840 (Minimum), was für jede Person 22<sup>1/2</sup>  $\mathfrak{M}$  giebt, bis zu 699,885  $\mathfrak{M}$  im Jahre 1859 (für eine Person 24,2  $\mathfrak{M}$ ) gestiegen und betrug 1860 611,852  $\mathfrak{M}$  oder für jede Person etwas über 20,2  $\mathfrak{M}$ . Die Einnahme für den directen oder durchgehenden Personenverkehr ist seit 1849 von 29,373  $\mathfrak{M}$  oder 7<sup>1/2</sup> Procent bis 305,826  $\mathfrak{M}$  oder 44 Procent im Jahre 1857 gestiegen und betrug 1860: 275,550  $\mathfrak{M}$  oder 45 Procent.

Der Güterverkehr ist noch in weit bedeutenderem Verhältnisse gewachsen. Die Zahl der wirklich transportierten Centner (welche in den Geschäftsberichten seltsamer Weise seit vielen Jahren nicht mehr angegeben wird) betrug 1840 nur 689,026 Centner, stieg im Jahr 1857 bis auf 12,358,275 Centner (das 18fache der vorigen Zahl) und betrug 1860 nach den monatlichen Veröffentlichungen 10,629,089 Centner. Die Zahl der Centnermeilen ist von 6,885,669 im Jahr 1840 bis auf 122,437,561 im Jahr 1857 (fast das 18fache) gestiegen und betrug 1860 noch 96,323,864. Demnach hat jeder transportirte Centner 1840 durchschnittlich 10 Meilen, 1860 aber nur etwas über 9 Meilen (1847 als Maximum 11,9, 1859 als Minimum nur 8,6 Meilen) zurückgelegt.

Die Brutto-Einnahme für den Güterverkehr ist von 143,917  $\mathfrak{M}$  im Jahre 1840 auf 1,467,412  $\mathfrak{M}$  im Jahre 1857 (etwas mehr als das 10fache der vorigen Zahl) gestiegen und betrug im Jahr 1860 1,186,009  $\mathfrak{M}$ . Demnach brachte jeder transportirte Centner 1840: 6<sup>1/2</sup>  $\mathfrak{M}$ , in den folgenden Jahren bis 1849 durchschnittlich etwas über 6  $\mathfrak{M}$ , 1850—51 nur etwa 4<sup>1/2</sup>  $\mathfrak{M}$  und seit 1852 nur noch 3—4  $\mathfrak{M}$  ein (pr. Meile 1839 fast 7  $\mathfrak{S}$ , 1860 nur 3,7  $\mathfrak{S}$ ).

Bis zum Jahre 1851 einschließlich lieferte der Gütertransport nur den kleinern Theil der gesammten Transporteinnahme, von 1852 an den größern Theil und zwar im Jahre 1840 nicht ganz die Hälfte, seit 1856 etwa das Doppelte der durch den Personenverkehr erzielten Einnahme (1840 nur 32, 1857 aber 68 und 1860 über 66 Procent der ganzen Transporteinnahme). Etwa die Hälfte des ganzen Güterverkehrs kommt auf den directen Verkehr mit Chemnitz, Berlin, Bayern, Thüringen, Hamburg, Magdeburg, Schlesien, Oesterreich, dem nord- und mitteldeutschen Verbände u. s. w., und zwar ist dieser directe Güterverkehr von 4,403,291 Centnermeilen (21 Procent) und 65,819  $\mathfrak{M}$  (18 Procent) im Jahre 1849 bis auf 62,563,105 Centnermeilen (51 Procent) und 784,899  $\mathfrak{M}$  (53<sup>1/2</sup> Procent) im Jahre 1857 gewachsen. Relativ betrug er am meisten 1858, nämlich resp. 54 und 56 Procent, im Jahre 1860 aber nur 47 Mill. Centnermeilen (fast 49 Procent) und 611,185  $\mathfrak{M}$  (54 Procent).

Ueber die andern Theile des Güterverkehrs theilen wir nachstehende Uebersicht mit.

	Minimum.	Maximum.	
Gilgut Tare A	49744	1841: 4026	1856: 32211
Frachtgut Tare B	60758	1840: 60758	1853: 270421
Ermäß. Fracht Tare C	30049	1840: 30049	1857: 398962
Salz	30102	1860: 22124	1844: 33274
Postfracht	4300	1840: 4300	1860: 17283
Equipagen *)	12185	1859: 1259	1842: 12254
Bieh **)	792	1841: 551	1860: 23930
Gepäckfracht	4894	1849: 4457	1853: 10114
			1860: 30144 $\mathfrak{M}$
			151895 :
			292750 :
			22124 :
			17283 :
			1550 :
			23930 :
			5148 :

Hiernach zeigte der Viehtransport und der Transport von Postfracht eine beständige Zunahme, resp. auf das 30fache und 4fache, dagegen der Transport von Equipagen, Gepäck- und Salzfracht einen ziemlich bedeutenden Rückgang, indem die Einnahmen aus diesen 3 Quellen im letzten Jahre nur noch resp. den achten Theil, die Hälfte und zwei Drittel des vorgekommenen größten Betrags ausmachten.

Alles bisher Mitgetheilte betrifft nur die Hauptbahn. Die der Gesellschaft gehörige sächsische Strecke der Leipzig-Magdeburger Bahn hat für 1841 nur 20,815  $\mathfrak{M}$ , in allen folgenden Jahren bedeutend mehr, 1857 sogar 83,386  $\mathfrak{M}$  oder das Vierfache jener Summe, für 1860 aber nur etwa 54,000  $\mathfrak{M}$  Netto-Einnahme, welche die Hälfte der wirklich erzielten Brutto-Einnahme ist, geliefert. Für das letzte Jahr hat indeß noch keine definitive Abrechnung stattgefunden.

Eine besondere Einnahmequelle bildete von 1842 bis 1857 die Wagenbauanstalt, welche im Jahre 1858 mit den anderen

\*) Die Zahl der Equipagen schwankte zwischen 135 (im Jahr 1855) und 983 (in den Jahren 1842 und 1843).

\*\*) Im Jahr 1841 nur 332 Stück, im Jahr 1860 dagegen 90,942 Stück, also eine Zunahme im Verhältnisse 1:274.