

Werkstätten verschmolzen wurde. Diese trug im J. 1847 am meisten ein, nämlich 28,238 fl , im Ganzen aber in den genannten 16 Jahren 213,915 1/2 fl oder im Durchschnitt jährl. 13,370 fl .

Die Gesamteinnahme betrug i. J. 1840: 482,278 fl , wuchs von da von Jahr zu Jahr (mit einziger Ausnahme des J. 1848, wo sie 664,330 fl und kleiner war als 1846 und 1847) bis zum Jahre 1857, wo sie 2,242,199 fl erreichte, und nahm von da an wieder ab. Im J. 1860 betrug sie 1,825,189 fl .

Die Gesamtausgabe (excl. Actien- und Anleihezinßen, Postenschädigung, Beitrag zum Reservefonds und zur Unterstützungscasse und Lantième für den Bevollmächtigten) betrug im J. 1840 248,231 fl , stieg von da an fast ununterbrochen, erreichte ihren höchsten Betrag 1857 mit 961,056 fl und belief sich 1860 auf 847,374 fl .

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Ausgabe 1840 51 1/2 Procent, erreichte im J. 1848 ihren höchsten Betrag mit fast 56 Procent, 1856 ihren kleinsten mit 37 2/5 Procent und betrug 1860: 46 1/2 Procent.

Die reine Einnahme betrug im J. 1840 nur 234,247 fl oder 3,9 Procent des Anlagecapitals und stieg von da an fast ununterbrochen (mit Ausnahme der Jahre 1845, 1846 und 1848) bis zum J. 1857, wo sie 1,281,143 fl , also beinahe das 5 1/2fache jenes ersten Betrags oder mehr als 15 Procent des damaligen gesammten Anlagecapitals erreichte. Das auf die Magdeburger Strecke verwendete Anlagecapital hat sich für sich allein noch besser verzinst: 1841 nur mit 6,3 Proc., 1857 mit 19,5 Proc. (höchster Betrag), 1860 noch mit ca. 12,6 Procent.

Die Rente der Actien (Zinsen und Dividende zusammen gerechnet) ist von 1840 und 1841 an, wo sie nur 4 Procent betrug, mit einziger Ausnahme des Jahres 1848 (in welchem sie auf denselben Betrag herabsank) bis zum J. 1857 unausgesetzt gestiegen, nachher aber wieder gefallen. Vom J. 1854 an überstieg sie immer 10 Procent und erreichte 1857 sogar 21 Procent, so daß sie in Deutschland nur von der Dividende der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (24 Procent) übertroffen wurde. Im Durchschnitt betrug sie jährlich 9 2/10 Proc. Die Reihenfolge der Dividendenbeträge (incl. 4proc. Zinsen) von 1840 an zeigt folgendes Täfelchen:

1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850
4,	4,	4 1/2,	5,	5,	5,	5,	5 1/2,	4,	6,	7,
1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	
8,	9,	9 1/2,	10 1/2,	13,	19,	21,	18,	16,	16 0/10.	

Die einzelnen Ausgabenposten haben sich in nachstehender Weise verändert:

1) Haupt-Verwaltung 1840: 21,981 fl , 1860: 39,580 1/2 fl

2) Bahn-Unterhaltung 1840: 54,656 fl , 1860: 220,828 fl .

(Hiervon kamen auf Gehalte und Löhne 1840: 25,074 fl , 1860: 52,781 fl .)

Kleinster Betrag: 52,552 fl im J. 1841, größter 309,377 fl im J. 1853. Seit 1846 hat dieser Posten stets 100,000 fl , siebenmal sogar 200,000 fl überstiegen. Diese erhebliche Steigerung erklärt sich durch die Vertauschung der eisernen Schwellen mit eichenen seit 1846, Umwandlung des Schöllauviaductes in einen Damm (1847-48), Erneuerung des Holzwerks der Muldenbrücke (1848), Erneuerung des Röderrauer Viaductes (1849), gründliche Reparatur der Elbbrücke (1851-52), Erneuerung des Unterbaues auf großen Strecken, wo die Schwellen noch in unsicherem Boden lagen (seit 1851), gänzlichen Umbau der Bahn mittelst Einlegung schwererer Schienen (seit 1853-56), Erbauung neuer Administrationsgebäude in Leipzig (1854) und in Dresden (1857).

3) Betriebskosten 1840: 50,559 fl , kleinster Betrag 1843: 45,796 fl ; größter 1859: 234,100 fl ; 1860: 226,688 fl . (Hiervon kommt der größte Theil auf Gehalte und Löhne, und zwar 1840: 33,975 fl , 1860: 187,022 fl .)

4) Die Zugkraft kostete am wenigsten 1847: 94,446 fl ; am meisten 1858: 222,702 fl ; pr. Meile berechnet aber am meisten 1840: 2 fl 20 kr , am wenigsten 1851: 1 fl 6 kr 7 g und 1860: 1 fl 8 kr 6 g . Den größten Theil der Kosten der Zugkraft nehmen Heizung und Reparatur der Locomotiven in Anspruch. Die Locomotivenheizung kostete im J. 1840: 91,388 fl , am wenigsten 1848: 49,236 fl , am meisten 1858: 123,591 fl , im Jahre 1860: 76,250 fl , pro Meile berechnet aber am meisten 1840: fast 2 fl , seit 1845 stets weniger als 1 fl , und am wenigsten 1860: nicht ganz 17 1/2 kr . — Die Locomotivenreparatur kostete 1840 am wenigsten: 16,876 fl .

*) Die Heizung der Locomotiven geschieht theils mit sächsischen Steinkohlen, theils mit Gese (nur in den ersten Jahren mit Gese aus englischen Kohlen). Für jede Locomotivenmeile wurden 1840: 168 Pfd., 1841-1843: 240 Pfd., 1844: 163 Pfd., 1853-1854 sogar nur 106 Pfd., von da an wieder mehr und 1858 sogar 148, 1860 aber 135 Pfd. Gese verwendet, oder in den Jahren 1840-1850 im Durchschnitt 166, dagegen 1851-1860 nur 123 Pfd. Die seit 1844 eingetretene Verminderung hatte ihren Grund in der Einführung einer Prämie für Ersparnis am Brennmaterial, die in den letzten 5 Jahren eingetretene Vermehrung aber in der Verwendung schwererer Locomotiven.

am meisten dagegen 1856 und 1857: resp. 36,426 und 36,690 fl , 1860: 27,899 fl , pr. Meile berechnet aber 1840: 10,8 kr , am meisten 1845: 14,8 kr , am wenigsten 1859: 4 1/4 kr , 1860: 6,4 kr . Durchschnittlich kommen auf eine Locomotivenmeile 8 1/4 kr (in den Jahren 1840-1850: 11 1/4, 1851-1860 aber nur 7,2 kr), wovon fast 1 1/2 kr oder etwa der sechste Theil für Reparaturen der Tender.

5) Die Wagenreparatur kostete 1840: 9512 fl , 1860 aber 60,861 1/2 fl , am wenigsten 1841: 7805 fl , am meisten 1858: 80,725 fl , oder pr. Achsenmeile berechnet am wenigsten 1849: 1,922 fl , am meisten 1845: gegen 6 fl *, 1860 aber über 3 1/4 fl .

6) Bekleidungskosten 1840: 1410 1/2 fl ; größter Betrag 1859: 13,254 fl ; 1860: 11,953 fl .

7) Curkosten 1840: 444 fl ; größter Betrag 1860: 4593 fl .

8) Wagenmiete an fremde Eisenbahnen (seit 1852) größter Betrag 1857: 35,314 fl ; 1860: 12,201 fl .

(Nur im J. 1855 erscheint die von fremden Gesellschaften vergütete Wagenmiete mit 5154 fl als Einnahmeposten.)

9) Gewerbesteuer zum ersten Male 1842: 1000 fl , nachher 1843: 459 fl ; größter Betrag 1859: 36,360 1/2 fl ; 1860: 24,522 fl .

10) Feuerversicherung 1840: 423 fl ; größter Betrag 1860: 7756 fl .

11) Für neue Betriebsmittel wurde nur in den Jahren 1848-1851 und 1853 nichts aus den Betriebseinnahmen verwendet, am meisten 1857: 166,636 fl , 1860 aber 70,000 fl .

(In den Jahren 1845 bis 1856 kommt auch Brückengeld in Dresden als Ausgabenposten vor; der Betrag desselben schwankt zwischen 625 1/2 fl im J. 1846 und 1781 fl im J. 1851.)

Der Etat der festen Besoldungen ist von 72,416 fl im Jahre 1843 bis auf 166,407 fl im Jahre 1860 gewachsen. In jenem Jahre war die Zahl der Angestellten 342, in diesem 580, und zwar ausschließlich des Directoriums (Bureau 31, Bahnhofspersonal 95, Expeditionspersonal 171, Maschinenpersonal 74, Wagenpersonal 54, technische Beamte 5, Bahn- und Weichenwärter 149, Revisor**).

Schließlich fassen wir die Veränderungen des Transportmaterials ins Auge und zunächst die Locomotiven. Von diesen waren im J. 1840 nur 21 im Gange und zwar bis auf eine sämmtlich englische: 10 von P. Rothwell in Bolton, 5 von W. Rirtley in Warrington, 4 von E. Bury in Liverpool, 1 von R. Stephenson in Newcastle, zu denen noch eine deutsche aus der ehemaligen Maschinenbauanstalt zu Uebigau kam. Von diesen sind nach dem neuesten Geschäftsberichte nur noch 6 dienstfähig, die anderen 15 sind nebst 2 anderen später angeschafften (Brüssel und Dresden) als unbrauchbar bereits abgebrochen worden, und auch von jenen 6 ist 1860 nur noch eine wirklich im Dienste gewesen. — Ende 1860 waren überhaupt 52 Locomotiven in dienstfähigem Stande vorhanden; von diesen sind 37 von Borsig in Berlin, 6 von Hartmann in Chemnitz, 2 von Hawthorn in Newcastle, 4 von Rothwell in Bolton (von denen sich nur eine im Dienst befand), 2 von Rirtley in Warrington und eine von der Maschinenbaugesellschaft in Chemnitz (die letzteren 3 kamen nicht zur Verwendung). Im Ganzen hat die Gesellschaft seit dem Beginn des Unternehmens 70 Locomotiven angeschafft, von denen aber eine aus Amerika bezogene (Columbus) sich vom ersten Anfang an als unbrauchbar erwiesen hat. Von den übrigen sind 23 in England, 45 in Deutschland und 1 in Belgien verfertigt**).

Die Zahl der zurückgelegten Locomotivenmeilen ist von 46,868 1/2 im J. 1840 auf 141,667 1/2 im J. 1857 gestiegen; 1860 waren es 131,157 1/2 Meilen, wovon 78,157 Personen- und 49,817 Gütermeilen, der Rest leere Meilen. Demnach wurden im J. 1840 von jeder Locomotive im Durchschnitt 2230, im J. 1860 aber durchschnittlich 2851 Meilen und im J. 1857 sogar 3542 Meilen zurückgelegt.

Der Wagenpark bestand im J. 1841 in 105 Personenwagen (nämlich 2 Postwagen I. Cl. und 2 dergl. III. Cl., 10 Personenwagen I., 37 II. und 54 III. Classe, worunter 23 ohne Verdeck) mit 3180 Plätzen (worunter 212 I., 920 II. und 2048 III. Classe) und 143 Packwagen zu 13,000 Ctr. Beladung. — Ende 1860 enthielt er 114 Personenwagen (nämlich 31 combinirte I. und II. Classe, 13 II. Classe, 69 III. Classe und einen Wagen für Kranke, worunter 45 auf 6 Rädern und 69 auf 4 Rädern) mit 4276 Plätzen (worunter 3016 III. Classe) und 883 Güterwagen (worunter 526 offene, 229 bedeckte, 10 Vieh- 6 Pferde-, 8 Post- und 4 Packmeisterwagen, ferner 9 auf je 8, 397 auf je 6 und 477 auf je 4 Rädern) mit 111,690 Ctr. Ladungsfähigkeit. —

*) Auf die Wagenmeile 12,88 fl . (Die Berechnung nach Achsenmeilen findet erst seit 1847 statt.)

**) Den höchsten Gehalt bezieht der Bevollmächtigte mit 2000 Thlr., außerdem seit 1844 eine Lantième, die im ersten Jahre nur 523 Thlr., für 1848 sogar nur 137 Thlr., für 1856 aber 4825 Thlr. als Maximum und im Durchschnitt jährlich 2091 Thlr. betragen hat.

***) Die Kosten einer Locomotive nebst Tender stellen sich jetzt auf 16 bis 17,000 Thlr. (früher nur auf 11-12,000 Thlr.).

Die Gef. J. 1840 fähigkeit Im J. zurückgel. wagen 2 1,179,50 len, zusa für die so viel Wagenwä len garü 2257 D Die freilich reits ab Theil a dienten Spitze sich der

Rei keines des W Ueberbl Jahren früher und A bemerk das G gehend Staat regieru kenne reich des de chen der E saring ney e oder forgt bei tutes ten (verei ansta

Theil sich auf aus näm aber wä zuh Zric imm (35, Am buc steh da 31 E sta zie al

ne S S C o G de al u 2 v

ne S S C o G de al u 2 v

ne S S C o G de al u 2 v