

Leipzig“ sind die Resultate der Ermittlungen in Bezug auf den Personen- und Güterverkehr niedergelegt, welche die einzige damals existirende Grundlage für die Berechnung der Rentabilität der Bahn bildeten.

Der Personenverkehr zwischen Dresden und Leipzig betrug nach Ausweis amtlicher Quellen im Jahre 1834 ohngefähr

10,000 Personen mit Post reisend,
34,800 „ „ anderen Gelegenheiten,

Sa. 44,800 Personen, für welche man unter Hinzurechnung von 12 gGr. Zehrgeld für jede nicht mit Post reisende Person 99,127 Thlr. Fahrgeld anschlug.

Die Grösse des Zwischenverkehrs war nicht zu ermitteln, und deshalb der Zuschlag des Zehrgeldes wohl gerechtfertigt.

Der directe Frachtverkehr wurde geschätzt zu 398,500 Centner, die mit $15\frac{1}{2}$, als der Zahl der Meilen der Bahn, multiplicirt

= 6,176,750 Meilen-Centner

geben, welche zu 196,624 Thlr. Fahrgeld veranschlagt wurden. Die Summe der veranschlagten Einnahmen war 295,751 Thlr.

Wenn nun auch bei den Kostenanschlägen für die Bahnanlage und die Betriebsmittel auf einen weit grösseren Verkehr, als den 1834 ermittelten, Rücksicht genommen wurde, so hatte man doch damals entfernt keine Vorstellung davon, bis zu welcher Ausdehnung der Verkehr seitdem gemachten Erfahrungen zufolge, sich zu steigern vermag; wie man denn auch heute noch darüber gänzlich im Dunkeln ist, wo das Ziel der fort und fort auf fast allen Eisenbahnen steigenden Personen- und Güterbewegung liegen werde.

Das aber ist noch Vielen im Gedächtniss, wie die Hoffnung, der Verkehr auf der anzulegenden Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden werde sich vielleicht verdoppeln, selbst von einsichtigen Personen als eine chimärische betrachtet wurde.

Aus dem herrschenden Mangel an Erfahrungen hinsichtlich aller die Eisenbahnen betreffenden Verhältnisse, erklärt es sich auch, wie man zuerst hoffen konnte, mit einem Capitale von 2 Millionen Thalern, aufgebracht durch 15,000 Actien und 500,000 Cassenscheinen die Leipzig-Dresdner Bahn zu vollenden. Beim Fortschreiten des Baues ergab sich die völlige Unzulänglichkeit dieser Summe und die Nothwendigkeit, das Actien-Capital auf die dreifache Höhe durch Ausgabe neuer 30,000 Actien zu bringen. Das Actien-Capital betrug nunmehr fünf Millionen Thaler. Aber schon im ersten Jahre nach vollständiger Eröffnung der mit dieser Summe hergestellten, einstweilen nur mit einem Gleise versehenen Bahn stellte sich die Legung eines zweiten Gleises als unabwendbare Nothwendigkeit heraus, zugleich aber beschloss man eine Fortsetzung der Leipzig-Dresdner Bahn von Leipzig bis zur Landesgrenze, um den Anschluss

an die Magdeburg-Leipziger Bahn zu bewirken, und zwar zunächst mit einem Gleise. Zum Zwecke dieser Ausführungen wurde im Jahre 1839 eine Anleihe im Betrage von einer Million Thaler gemacht, welche Anleihe aber zum Behufe der Anlegung eines zweiten Gleises auf der Magdeburger Verbindungsbahn, ferner zum Behufe der Deckung vor Vollendung des Baues nach Beschluss der Generalversammlung verausgabter Zinsen, durch welche das Baucapital um 144,291 Thlr. 4 gGr. 10 Pf. war vermindert worden, sowie zu Beschaffung eines Betriebscapitals im Jahre 1841 um 500,000 Thlr. erhöht wurde. Von diesen Anleihen sind jedoch bereits 121,000 Thlr. aus den Betriebs-Einnahmen getilgt worden.

Zuletzt endlich wurden im Jahre 1848 5000 Stück neue Actien creirt, um abermals eine wesentliche Erweiterung der Anlagen zu bewirken, nachdem man sich überzeugt hatte, dass mit den vorhandenen Localitäten und Betriebsmitteln in keiner Weise länger auszureichen und der Verkehr zu bewältigen sei.

Es bestand aber diese Erweiterung in Folgendem und es wurden dafür die beibemerktten Summen verwendet:

- 1) Erbauung eines neuen Maschinenhauses in Leipzig, 45,057 Thlr. 4 gGr. 6 Pf., während das alte, völlig unzureichende als Heizhalle beibehalten wurde.
- 2) Vermehrung der Locomotiven um 8 Stück 99,428 Thlr., der Personenwagen um 59 Stück 124,687 Thlr., und der Transportwagen um 218 Stück 195,132 Thlr., zusammen 419,247 Thlr.
- 3) Vergrößerung der Güterböden und Erbauung eines neuen Maschinenhauses in Dresden etc., 70,000 Thlr.
- 4) Anlegung eines electricischen Telegraphen, 10,000 Thlr.
- 5) Erbauung des Maschinenhauses und der Restauration in Riesa, 16,700 Thlr.
- 6) Erweiterung des Bahnhofes in Leipzig durch Ankauf des Krey'schen Grundstücks, 15,100 Thlr.

So ist die Bahn allmählich zu ihrem jetzigen Zustande gediehen und sie hat im Jahre 1853 auf der Strecke zwischen Leipzig und Dresden, abgesehen also von der Magdeburger Strecke, statt der 1834 auf das Jahr veranschlagten 99,127 Thlr., 537,483 Thlr. 1 Ngr. 3 Pf. Personengeld eingenommen, statt der veranschlagten 6,176,750 Meilen-Centner aber, deren 44,040,082 befördert, und dafür 701,379 Thlr. 10 Ngr. 4 Pf. Fracht, statt der veranschlagten 196,624 Thlr., im Ganzen aber in diesem Jahre: 1,311,303 Thlr. 20 Ngr. 4 Pf. eingenommen.

Dass ein Betrieb von solchem Umfange mit den Mitteln, welche nach der ersten Anlage gegeben waren, nicht hätte bewältigt werden können, das bedarf keiner Ausführung. Ebenso wenig wird es nöthig sein, darzuthun, dass die nothwendig gewordenen Erweiterungen nicht aus den Erträgen der mit dem ursprünglichen Anlage-Capitale erbauten Bahn hätten bestritten werden können, denn selbst, wenn während der ganzen Zeit des Betriebes alle Erträge der Bahn, ausser den