

Geschäftsbericht
des
Directorium
der
Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie
über das Jahr 1846
für die
dreizehnte General-Versammlung.

Die Einnahmen des Jahres 1846 haben sich abermals wieder höher gestellt als die der vorhergegangenen, während die eigentlichen Betriebskosten verhältnissmässig nicht höher anstiegen, vielmehr bei einigen Positionen sich verminderten.

Es haben deshalb von den Erträgnissen des Betriebes nicht nur die sehr bedeutenden Ausgaben für Bahnreparaturen gehörig übertragen werden können, sondern die Ueberschüsse haben auch ausgereicht zur Anschaffung von zwei neuen Locomotiven, zwei Tendern und mehrerer neuen Wagen, ohne den bisher gewohnten Dividendengenuss zu schmälern, wie der Rechnungsabschluss speciell ausweisen wird, welcher, wie gewohnt, noch vor der zum 30. März angesetzten General-Versammlung ausgegeben werden wird.

1. Gebäude auf den Bahnhöfen und der Bahn.

Dieses Conto ist unverändert geblieben. Die Kosten eines neuen Oberbahnwärterhauses und einiger kleiner Bahnwärterhäuser, sind in der Position „Bahnunterhaltung“ mit begriffen.

2. Transportmittel.

Die im vorigen Geschäftsbericht erwähnten zwei neuen Locomotiven von R. & W. Hawthorn in Newcastle, sind angekommen und bewähren sich, so wie die früher von demselben Fabrikanten erhaltene, vollständig.

Durch die Nutzung dieser kräftigen Maschinen können nun mehrere von denen der ältern Construction, welche im Verhältniss des dafür erforderlichen

Brennmaterials weniger leisten, zum Reservedienst verwendet werden.

Eine der ältesten Maschinen, die „Windsbraut“, zersprang am 21. Mai in dem Augenblick, als solche einem abgehenden Zuge vorgehängt werden sollte, glücklicherweise ohne dass Jemand dabei beschädigt worden ist. Die zu Protocoll genommenen Untersuchungen haben ergeben, dass dabei in keiner Weise eine Vernachlässigung oder Unachtsamkeit obgewaltet, sondern das Zerspringen in Folge einer durch Corrosion des Eisens schwach gewordenen Stelle im Innern des Kessels geschehen ist.

Dieser Vorfall hat uns veranlasst alle Maschinen von Zeit zu Zeit einer Druckprobe zu unterwerfen. Bei dieser Probe hat sich der Kessel von einer der ältern in die Reserve gestellten Maschinen „Blitz“ als unzuverlässig gezeigt, weshalb solche nun ganz ausser Thätigkeit gesetzt worden ist.

Wie voriges Jahr schon erwähnt wurde, sind noch zwei grosse Locomotiven bei Borsig bestellt, welche im Jahre 1847 geliefert werden, und ausserdem wurden bei demselben Fabrikanten noch 5 Stück für 1848 contrahirt, um den Ansprüchen des grössern Verkehrs begegnen zu können, welcher durch die in nächster Zeit in vollen Betrieb kommenden Bahnen, die sächsisch-schlesische, so wie diejenigen von Hamburg und von Cöln nach Hannover u. s. w. zu erwarten steht.

Der Bestand der sämtlichen Transportmittel ist gegenwärtig

I. Locomotiven.

21 Stück	dienstfähig	} nach Beilage B.
3 „	in Reserve	

I

309-7
Leipzig: 4. März 1847

Anton v. Brockhaus

II. Tender.

16 Stück auf 6 Rädern.

1 „ „ 4 „

III. Personenwagen.

1)	1	Postwag.	I. Cl.	4räd.	mit	6	Sitz.
2)	1	„	I. u. III. Cl.	4räd.	„	22	„
3)	11	Wagen	I. Cl.	„	z. 18 P.	198	„
4)	16	„	II. „	„	z. 18 P.	288	„
5)	4	„	II. „	6räd.	z. 32 P.	128	„
6)	53	„	III. „	4räd. bed.	z. 36 P.	1908	„

86 Personenwagen mit 2550 Sitz.

IV. Packwagen.

7)	12	Wagen	bedeckt	auf	8	Rädern.
8)	2	„	offen	„	8	„
9)	35	„	offen	„	6	„
10)	92	„	offen	„	4	„
11)	18	„	bedeckt	„	4	„
12)	4	„	bedeckt	„	6	„
13)	9	„	offen zu Kutschen	„	4	„
14)	4	„	bedeckt zu Pferden	„	4	„

176 Packwagen.

Es sind zwei neue sechsrädrige Personenwagen II. Classe mit 4 Coupés erbaut worden, dagegen mussten aber zwei Stück von den alten vierrädrigen Wagen II. Classe von der Bahn genommen werden, da solche einer Reparatur nicht mehr werth waren. Eben so verhält es sich mit 6 bedeckten vierrädrigen Packwagen, welche durch neue zu ersetzen sind. Einstweilen sind schon 4 neue 6rädige bedeckte mit Eisen getäfelte Packwagen erbaut und auf die Bahn gebracht worden.

In Arbeit sind noch zwei Wagen I. Classe aus den ältern Vorräthen der Anstalt, und zehn neue sechsrädrige bedeckte Wagen III. Classe zu 40 Personen in 4 Coupés, welche im Laufe des Jahres auf die Bahn kommen, so wie auch 50 sechsrädrige offene Packwagen, um einem Mangel in dieser Hinsicht vorzubeugen. Der zunehmende Verkehr wird es nöthig machen, eine noch grössere Anzahl von Wagen aller Art anzuschaffen.

3. Wagenbauanstalt.

Die Reparaturen der eigenen Wagen, so wie die Erbauung von neuen, theils fertig gewordenen, theils

ihrer Vollendung sehr nahe gebrachten Wagen für unsere Bahn, haben auch dieses Jahr einen grossen Theil der Arbeitskräfte der Anstalt in Anspruch genommen, wie weiterhin bei „Wagenreparatur“ ausführlicher zu ersehen, demungeachtet aber haben noch so viel Arbeiten für fremde Rechnung vollendet werden können, dass die Anstalt ausser der ihr zur Last geschriebenen Zinsenvergütung und Localmiete noch einen Gewinn von Thlr. 14051. 20. 9. ausgebracht hat.

Die gegenwärtig der Anstalt noch vorliegenden Bestellungen sind so ansehnlich, dass die vorhandenen Räumlichkeiten nicht hinreichen, um solche auszuführen, weshalb mit Genehmigung des Gesellschaftsausschusses noch ein neues zu 3000 Thlr. veranschlagtes Gebäude aufgeführt wird, dessen Baukosten jedoch in gleicher Weise, wie die im Jahre 1844 für Thlr. 9300. erbaute neue Werkstätte von dem Gewinn der Anstalt selbst bestritten werden soll.

Die Errichtung dieses Gebäudes ist übrigens auch deshalb wünschenswerth, weil ein Theil der alten Werkstätte, wegen des täglich sich mehrenden Verkehrs in nicht ferner Zeit als Güterboden wird benutzt werden müssen und dann die Räumlichkeiten zu sehr beschränkt sein würden. Das neue Gebäude selbst wird so gestellt, dass es zugleich als Wagenremise für den eigenen Betrieb benutzt werden kann, wenn es dereinst nicht mehr als Werkstätte erforderlich sein sollte.

Die Arbeiten für fremde Rechnung sind übrigens, in den letzten 5 Jahren, seitdem solche für dergleichen Arbeiten concessionirt wurde, so belangreich gewesen, dass im verflossenen Jahre der tausendste Wagen aus unserer Werkstatt hervorgegangen ist.

4. Kokebrennerei.

Schon seit mehreren Jahren sind wiederholt Versuche gemacht worden, die Koke von Zwickau zur Heizung unserer Locomotiven zu benutzen, da die dortigen Kohlen viel weniger Schlacke hinterlassen, und eine geringere Beimengung von Schwefelkies enthalten, als die bisher verbrauchten, und daher die Maschinen viel weniger angreifen; allein jene frühern Versuche scheiterten theils in der mangelhaften Aufbereitung der Koke, theils aber an den zu hohen Transportkosten.

Der in neuerer Zeit durch die Eisenbahn von Zwickau sehr begünstigte Transport, so wie die Fort-

Handwritten signature

Handwritten signature

schritte in der dortigen Fabrikation der Koke, haben Veranlassung gegeben im verflossenen Jahre die früheren Versuche wieder aufzunehmen, und es haben dieselben ein so gutes Resultat gegeben, dass mit dem Schlusse des Jahres die eigene Kokebrennerei in Riesa aufgegeben und die Locomotivenheizung gänzlich mit Zwickauer Koke bewerkstelligt werden konnte.

5. Betrieb der Bahn.

Die Einnahme für Personen und Güter im Jahre 1846 hat die Summe von Thlr. 691,203. 1. — erreicht und zwar

a) auf der Leipz.-Dresd. Strecke	Thlr. 653,383. 11. —
b) „ „ „ Magdb. „ „	37,819. 20. 4
zusammen	Thlr. 691,203. 1. —

Der Ertrag der Hauptbahn Thlr. 653,383. 11. — zerfällt in Thlr. 379,469. 5. — für Personen und Thlr. 273,914. 6. — für Frachttransport.

Nach beigefügter Tabelle A. sind für erstere Summe befördert worden

9,398 Personen in I. Wagenclasse
88,673 „ „ II. „
390,539 „ „ III. „

488,610 Personen zusammen.

Die Einnahme hat sich diesem nach um Thlr. 17,377. 18. 5. und die Zahl der beförderten Personen um 32,864 gemehrt gegen das vorhergegangene Jahr.

1) Für 172,219 Ctnr. auf eine Meile Transportweite
2) Für 6,366,325 „ „ „ „ „
3) Für 1,795,205 „ „ „ „ „
4) Für 6,104,390 „ „ „ „ „
5) Für 234,830 „ „ „ „ „
6) Für 97,135 „ „ „ „ „
7) Für 91,388 „ „ „ „ „
8) Für 167,756 „ „ „ „ „
9) Für 308,295 „ „ „ „ „

15,337,543 Ctnr. auf eine Meile Transportweite berechnet für Thlr. 273,914. 6. 2.

Die bisherige Zunahme des Frachtverkehrs ist aus folgender Aufstellung zu ersehen wobei die Centnerzahl auf 1 Meile Transportweite angenommen ist.

1839.	3,850,223 Ctnr.	Thlr. 84,632.
1840.	6,885,669 „	143,917.
1841.	8,901,377 „	183,512.
1842.	11,680,938 „	212,556.
1843.	11,684,622 „	225,043.

Die an 22 Sonn- und Feiertagen auch dieses Jahr wieder stattgefundenen Extrafahrten für halben Preis, haben die Summe von Thlr. 14,717. 18. eingebracht, wofür

46 Personen in I. Classe
1750 „ „ II. „
16485 „ „ III. „

18281 Personen in Allem befördert wurden.

Der durchschnittliche Fahrpreis für eine Person war 23 Ngr. 3 Pf.

Für den Gütertransport ist die Brutto-Einnahme auf die Summe von Thlr. 273,914. 6. 2. gestiegen. Hiervon gehen ab Thlr. 31,698. 28. 1. für Centnergeld, Vergütungen an Verloader für selbst besorgtes Holen und Bringen der Güter, für Rabatt auf Posten über 50,000 Ctr. Producte, für Fuhrlöhne, das Holen und Bringen der Frachtgüter A. und B. betreffend, für Feuerversicherung der Waarenzüge, und für verschiedene andere diesem Gegenstände zur Last fallende Spesen, so dass als reine Einnahme für Gütertransport Thlr. 242,215. 8. 1. verbleiben, also Thlr. 26,945. 26. 6. mehr als im letzten Jahre, welche Vermehrung auch zum Theil durch die Zunahme der Productenfracht herbeigeführt wurde.

* Die Brutto-Einnahme für den Gütertransport hat sich wie folgt eingetheilt:

Eilgut Taxe A.	Thlr. 7,593. 11. —
Frachtgut Taxe B.	„ 142,239. 28. —
Salz	„ 28,520. 17. 4.
Producte Taxe C.	„ 71,094. 20. 2.
Equipagen , 793 Stück.	„ 9,912. 1. —
Vieh , 2165 Stück	„ 2,240. 18. —
Gepäck	„ 5,876. 2. —
Postfracht	„ 5,197. 2. —
Kohlen für die Kokebrennerei „	1,239. 26. 6.

1844. 11,657,787 Ctnr. Thlr. 226,141.

1845. 12,768,913 „ „ 242,034.

1846. 15,337,543 „ „ 273,914.

Verlust durch Feuer ist nicht entstanden und sonstige wegen Nässe, Bruch u. s. w. beanspruchte Entschädigungen und Differenzen sind nicht von Bedeutung gewesen.

Das bisher gewährte Centnergeld, so wie die Ver-

1*

gütung an einzelne Verloader für Holen und Bringen der Güter ist aufgehoben und dagegen mit Zustimmung des Gesellschafts-Ausschusses ein Rabatt von 8 % vom Frachtbetrage für Jeden der über 500 Ctr. nach Taxe A und B oder 50,000 Ctr. nach Taxe C verladet, einstweilen und bis auf Weiteres bewilligt worden, wodurch der betreffende Ausgabeposten auf etwa die Hälfte sich ermässigen dürfte.

6. Magdeburger Bahnstrecke.

Das verflossene Jahr hat die reine Summe von Thlr. 37829. 17. 5. eingebracht wovon Thlr. 21601. 26. — auf den Personentransport Thlr. 16227. 21. 5. auf den Gütertransport fallen.

7. Bahnunterhaltung.

Die Unterhaltung der Bahn, welche jetzt zum Theil im zehnten Jahre des Betriebes steht, hat in diesem Jahre Thl. 111,551. 15. 4. gekostet und wird in den nächstfolgenden zwei Jahren ebenfalls noch eine sehr bedeutende Summe erfordern, was hauptsächlich durch die nun in grösserem Maasse nothwendig gewordene Auswechslung der Schwellen verursacht wird. Der erste Oberbau musste grösstentheils mit kiefernen Schwellen ausgeführt werden, da Eichenholz in der erforderlichen Menge nicht zu haben und für das Wenige was zu erlangen war, so enorme Preise gefordert wurden, dass von dessen Anwendung im Allgemeinen ganz abgesehen werden musste. Jetzt aber ist es gelungen den grössten Theil des Bedarfs von dieser Holzsorte anzuschaffen und wenn, wie zu hoffen steht, auch die weitere Auswechslung mit Eichenholz nach und nach zu bewerkstelligen ist, so müssen sich die spätern Unterhaltungskosten in dieser Beziehung wesentlich vermindern, da Eischwellen welche 1836 in die Bahn verlegt wurden noch keiner Auswechslung bedürfen und dem Anschein nach noch lange aushalten werden. Es sind in dem verflossenen Jahre 43506 Schwellen ausgewechselt worden was allein schon einen Aufwand von circa Thlr. 30,000 erforderte. Als eine ausserordentliche Ausgabe haben wir Thlr. 4800 — für die Beseitigung des Schnees im Monat December anzuführen.

Die übrigen hierher gehörigen Ausgaben, sind denen der frühern Jahre ziemlich gleich geblieben, wie der Rechnungsabschluss speciell ausweisen wird.

8. Locomotivenheizung.

Obgleich in diesem Jahre die Locomotiven und Wagen mehr Meilen zurückgelegt haben als im vorhergegangenen, so ist doch der Verbrauch an Brennmaterial geringer gewesen.

Es wurden zusammen 8,397,387 Pfd. Koke verwendet welche Thlr. 45186. 18. 1. kosteten, dazu sind noch Thlr. 6027. — 8. für Holz, Kokeprämie u. s. w. zu rechnen, so, dass die Locomotivenheizung in Allem Thlr. 51,213. 18. 9. betragen hat, wofür 59,035 $\frac{1}{2}$ Locomotivenmeilen zurück gelegt worden sind. Im vorigen Jahre wurden für 58,334 Meilen Thlr. 58,017. 19. 5. verausgabt, also dieses Jahr Thlr. 6804. weniger gebraucht und 701 $\frac{1}{2}$ Locomotivmeilen mehr zurückgelegt. Die Locomotivmeile hat demnach 26 Ngr. an Brennmaterial gekostet.

9. Locomotivenreparatur.

Aus der beigefügten Tabelle B sind die Reparaturen an Locomotiven und Tendern speciell zu ersehen. Die Hauptsumme von Thlr. 25265. 26. 6. ist um Thlr. 3545. 9. 1. geringer als im vorigen Jahre, und es steht zu erwarten, dass solche in den folgenden Jahren sich noch mehr vermindern werde, da noch mehr Maschinen nach den neuesten Constructionen in Gebrauch kommen welche in allen Theilen stärker gebaut und weniger der Zerstörung unterworfen sind als die der ältern Bauart.

10. Zugkraft.

Die Ausgabe dafür hat sich abermals um Thlr. 9381. 20. 8. gegen voriges Jahr vermindert und beträgt Thlr. 101,412. 24. 5. nämlich:

1) Gehalte und Löhne	Thlr. 11714. 7. 7.
2) Meilengelder	„ 2551. 19. 7.
3) Oel, Putzmaterial, Putzerlöhne, Wagenschmiere, Unterhaltung der Locomotiven und Wagen auf den Zwischenstationen u. s. w.	„ 7849. 12. 4.
4) Cisternenheizung u. Wasserpumpen	„ 2592. 5. 2.
5) Feuerversicherung der Locomotiven	„ 225. 24. —
6) Locomotivenreparatur	„ 25,265. 26. 6.
7) Locomotivenheizung	„ 51,213. 18. 9.

Thlr. 101,412. 24. 5

Die Locomotiven haben 59,035 $\frac{1}{2}$ Meilen zurückgelegt, wovon 24,315 $\frac{3}{4}$ Meilen auf die Personenzüge und 31,719 $\frac{3}{4}$ auf die Packzüge kommen. Die Ausgabe für Zugkraft beträgt demnach Thlr. 1. 21 $\frac{5}{2}$ für die Meile, also 5 Ngr. 3 Pf. weniger als voriges Jahr.

Es sind 701 $\frac{1}{2}$ Locomotivmeilen und 47557 Wagenmeilen mehr gemacht und 2,568,630 Ctr. Güter eine Meile weit mehr transportirt worden als im letzten Jahre.

11. Wagenreparatur.

Wegen der Ergänzung von Achsen und Rädern namentlich der Radreifen von welchen nach 8 bis 10 jährigen Gebrauch viele erneuert werden müssen, ist dieses Conto zu der Summe von Thlr. 25150 22. 9. angewachsen.

Von obiger Summe wurden verausgabt:

- a. Für gewöhnliche Reparaturen an Kasten und Gestellen, Polsterungen, Lackirung, Umbau von Packwagen, Veränderungen u. s. w.
Thlr. 12590. 13. 4.
- b. Für Ergänzung und Unterhaltung der Räder u. Achsen „ 12560. 9. 5.
Thlr. 25150. 22. 9.

Ausser den gewöhnlichen Reparaturen wurden ad a. neun vierrädrige defect gewordene offene Packwagen zu sechsrädrigen umgebaut und mit Rädern ergänzt, mehrere Personenwagen gepolstert und neu lackirt u. s. w.

Ausserdem sind ad b. 153 Achsen erlegt und eingedreht 267 Radreifen (Tyres) aufgezogen und 464 Räder abgedreht worden.

Während des Jahres sind 15 Räder gebrochen und unbrauchbar geworden, 5 Tyres zersprungen und 23 Achsen gebrochen.

Die Wagen haben 713278 Meilen zurückgelegt wovon 305681 Meilen auf die Personenwagen und 407597 auf die Packwagen kommen.

Die Unterhaltung der Wagen nach der Meilenzahl berechnet hat betragen

ad a. — 5 $\frac{1}{2}$ Pf. für Wagenreparatur

ad b. — 5 $\frac{1}{2}$ Pf. „ Räder u. Achsen

11 Pf. in Allem pro Wagen und

Meile.

12. Die Unterstützungscasse

hatte am Ende des Jahres 1846 einen Capitalbestand von Thlr. 16206. 14. 8. nachdem aus derselben im Laufe des Jahres

an 2 Invaliden Thlr 131. 20. —

„ 15 Wittwen „ 675. 10. 4.

an ausserordentlichen Unter-

stützungen „ 42. — —

zusammen Thlr. 849. — 4.

ausgezahlt worden waren.

Der specielle Rechnungsabschluss wird gedruckt und den Betheiligten wie gewöhnlich eingehändigt.

13. Etat der festen Besoldungen.

Die angefügte Tabelle C. giebt Ausweis wie dieser Etat am 31. Decbr. 1846. festgestellt war.

Dabei ist zu bemerken, dass die Rubrik Wagenbau - Anstalt mit Thlr 2290. — — bisher zwar als ein Theil des Gehaltsetat aufgeführt worden, eigentlich aber nicht als solcher zu betrachten ist, da diese Gehalte niemals dem Betriebe zur Last gefallen sind sondern von dem Ertrage der Wagenbauanstalt selbst bezahlt wurden. Die Ausgabe soll deshalb auch künftig nicht mehr hier aufgeführt werden.

Leipzig, am 18. Februar 1847.

Directorium der Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie.

Gustav Harkort, Vorsitzender.

F. Busse, Bevollmächtigter.

A.

Personenfrequenz auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn im Jahre 1846.

	Nach Leipzig			Nach Wurzen			Nach L.-Dahlen			Nach Oschatz			Nach Riesa			Nach Pristewitz			Nach Niederau			Nach Dresden			Total		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
Von Leipzig	.....			115 2675 15338	31 1053 6132	57 1556 8566	16 649 3850	56 472 2051	21 759 2192	3431 21503 36905	3727 28647 75334															
	.....			18128	7516	10159	4515	2579	2972	61839	107708															
Von Wurzen	177 2804 10231	.....			6 127 2874	2 227 3027	2 60 596	— 58 278	1 73 273	119 783 2247	307 4122 25026															
	.....			19212	3007	3256	658	336	347	3149	29965															
Von L.-Dahlen	40 1072 6256	6 124 2584	.....			— 154 3372	2 56 841	1 41 210	— 73 308	62 658 2452	111 2178 16023															
	.....			7368	2714	3526	899	252	381	3172	18312															
Von Oschatz	62 1559 8527	5 227 2498	5 146 3270	.....			7 201 3553	2 134 855	3 157 735	100 1248 5503	174 3672 24831															
	.....			9938	2730	3421	3761	991	895	6941	28677															
Von Riesa	28 716 4402	2 69 600	2 97 909	5 236 3629	.....			6 204 1528	1 174 1281	65 1430 7809	129 2225 20278															
	.....			5206	671	1068	3870	1738	1456	9324	23333															
Von Pristewitz	55 552 2194	1 50 297	1 37 223	— 128 889	9 187 1592	.....			1 192 1960	168 2262 13524	235 3398 20699															
	.....			2801	348	261	1017	1788	2163	15954	24332															
Von Niederau	29 744 2293	2 84 264	1 41 350	1 111 665	— 152 1472	2 180 2116	.....			184 4167 28596	219 5479 35776															
	.....			3066	350	392	797	1624	2298	32947	41474															
Von Dresden	3664 22577 35337	129 739 1871	63 676 2296	85 1143 4967	75 1502 6708	144 2091 12176	124 4431 30959	.....			4482 35159 94419															
	.....			61778	2739	3035	6213	8370	14411	35514	132060															
Total	4245 30024 75100	260 3908 23452	109 2177 16414	148 3535 25155	111 2807 18697	211 3180 19214	151 5640 37728	4149 33051 97125			9384 83591 312886															
			109369	27680	18700	28838	21615	22605	43728	133326	405861															

Ausser obiger Hauptsumme von	I.	II.	III.		Personen 405861
wurden mit den Postzügen noch befördert:					
von Leipzig nach Machern und zurück	2	825	7649.	Total 8476)	16087
von Dresden nach Kötschenbroda „ „	12	845	6754.	„ 7611)	„
ferner mit den Personenwagen der Paackzüge unterwegs aufgenommen	—	3412	63250.	„	66662
	9398	88673	390539.	Total Personen	488610

Einnahme Thlr. 379469. 5. —

Anmerkung. Mit den Paackzügen sind ausserdem 18927 Personen in II. und 202036 Personen in III. Classe befördert worden, die in obiger Tabelle mit enthalten sind.

B.

Nr.	Name der Locomotive.	Zurückgelegte geographische Meilen.	Art der Reparaturen.	Reparaturkosten.		
				Rg.	Ngr.	Gr.
1.	Stephenson.	3825 1/4	31 Stück Kesselrohre, 4 Playstangenlager, 1 neuer Rauchkasten mit Esse, 3 Paar Contrelager, 1 Aschkasten, 2 Achslager, 2 grosse und 2 kleine neue Radreifen, 2 neue Vorderfedern, Rostreparaturen.	1360	9	9
2.	Sturm.	3605 1/4	Ein neues Kolbenstangen-Crosshead, 2 Krummzapfenlager, 4 Contrelager, 4 neue Kolbenringe, 1 Krummachse, 4 Achslager, 1 Kugelventil, neuer Rost.	1371	24	2
3.	Greif.	2542 1/2	Eine neue veränderte Steuerung, 2 Kugelventile, 4 Kolbenringe, 2 neue Schieber und 2 neue Kolben, 9 Kesselrohre, 1 Schieberkasten, neue Leitklötze, 1 neues Ausgangsrohr, 2 neue Hinterfedern, Räderreparaturen, 1 Bekleidung, neue Lackirung, neuer Rost.	1934	21	5
4.	Elephant.	5163 1/2	4 neue Achslager, 2 Krummzapfenlager, 4 neue Kolbenringe, neuer Rost, Räderreparaturen.	723	25	4
5.	Kirtley.	4287 1/4	Eine neue Krummachse, 4 Contrelager, 4 neue Achsenlager, 2 Krummzapfenlager, 9 Kesselrohre, 4 Kolbenringe, Räderreparaturen, neuer Rost, neue Bekleidung.	1517	10	1
6.	Altenburg.	3333 1/2	Neuer Rauchkasten, 1 gusseiserner Cylinderdeckel, 4 Excentric-Ringe, 4 Contrelager, neuer Rost, 4 Kolbenringe, 2 neue Schieber, Räderreparaturen.	861	1	2
7.	Nordlicht.	4074 1/4	4 Contrelager, 4 Excentric-Ringe, 4 Leitklötze, 2 Schieber, neuer Rauchkasten, 2 neue Achsbüchsen mit Lagern, 2 Steuerlager, 2 Kugelventile, eine neue Crossheadwelle und Schieberstange, 15 Kesselrohre, neuer Rost, Räderreparaturen, neue Bekleidung und Lackirung.	1203	26	3
8.	Magdeburg.	4349 1/2	4 Achs- und 2 Krummzapfenlager, neuer Rauchkasten, 3 Contrelager, 4 Excentricringe, 1 Kugelventil, 1 Krummachse, Räderreparaturen, neuer Rost, neue Bekleidung, neu lackirt.	1585	28	7
9.	Simson.	4943 1/2	4 Excentric-Ringe, 4 Lager, 2 Schieber, neue Krummzapfenlager, neuer Rauchkasten, neuer Rost, Räderreparaturen.	586	19	1
10.	P. Rothwell.	3992 3/4	23 Kesselrohre, 2 Schieber, 2 Krummzapfenlager, 4 Achslager, 4 Kolbenringe, 1 Aschkasten, 1 Zug-eisen, 2 Pumpenrohre, 1 Contrelager, 1 gusseiserner Mannlochaufsatz, Räderreparaturen, neue Bekleidung, lackirt.	742	26	1
11.	Salamander.	4268 1/4	127 Kesselrohre, 4 Contrelager, 2 Krummzapfenlager, 4 Achslager, 4 Excentric-Ringe, 2 Pumpenrohre 4 Kolbenringe, Reparatur an der Steuerung, Räderreparaturen, neue Bekleidung, neu lackirt.	1874	8	—
12.	Renner.	1364 1/2	2 Kolbenringe, 1 Esse, Räderreparaturen und diverse kleine Reparaturen.	560	15	8
13.	Brüssel.	4053 3/4	4 Kolbenringe, 36 Kupferbolzen in die Firebox, 1 neuer Fusstritt, 1 Aschkasten, 1 Contrelager, 2 neue Vorderfedern, 2 neue Achsbüchsen, 4 Achslager, 2 grosse und 2 kleine Radreifen, 2 neue Achsgabeln, 14 Kesselrohre, 1 Pumpenrohr, 2 Krummzapfenlager, neue Bekleidung.	1238	28	9
14.	Dresden.	3933 3/4	4 Kolbenringe, 2 neue Vorderfedern, 1 Aschkasten, 4 Achslager, 4 Kuppelstangenlager, 2 Playstangenlager, 1 Hahn, 2 Steuerwellenlager, 2 Probirhähne, 34 Kesselrohre, 1 neuer Pumpenkolben, neue Bekleidung, neu lackirt, div. Räderreparaturen.	1187	11	5
15.	Pegasus.	116	Neue Firebox mit einem Satz neuer Kesselrohre, 4 Kolbenringe, 2 Achsbüchsen, 2 Achslager, 4 Leitklötze, neuer Regulator.	1880	28	—
16.	Windsbraut.	475	Neuer Ausgangsregulator, neue Pfeife, div. kleine Reparaturen.	61	20	4
17.	Drache.	77	2 Krummzapfenlager, neue Bekleidung, neu lackirt.	85	9	8
18.	Ed. Bury.	77 1/2	Kleine Reparaturen.	12	24	1
19.	Pfeil.	498	Kleine Reparaturen.	73	9	4
20.	Adler.	641 3/4	4 Kolbenringe, 2 Playstangenlager, Rostreparaturen.	94	1	3
21.	Blitz.		Vacat.			
22.	Saxonia.		Vacat.			
23.	Faust.		Vacat.			
24.	Komet.		Vacat.			
	Leipzig u. Riesa		Aufstellungskosten.	588	5	9
25.	Leipzig.	1968	Div. kleine Reparaturen.	96	2	1
26.	Riesa.	1504 1/2	Div. kleine Reparaturen.	101	6	2
Tenderreparaturen						
Summa: 59035 geographische Meilen.				Rg.	19749	3 9
				"	5516	22 7
				Summa: Rg.	25265	26 6

1



C.

Etat der festen Besoldungen

im Jahre 1846.

A. Für die Administration und den Betrieb.

1) Directorium	Re.	3400.	— —
2) Bureau in Leipzig und Dresden	„	8006.	— —
Der Bevollmächtigte	Re.	2000.	— —
Der Geschäftsführer in Dresden	„	1500.	— —
1 Buchhalter	„	900.	— —
1 Hauptkassirer	„	800.	— —
1 Controleur	„	600.	— —
1 Zahlmeister excl. $\frac{1}{8}$ % Tantieme	„	300.	— —
5 Expedienten	„	1230.	— —
1 Cassengehülfe	„	208.	— —
3 Aufwärter	„	468.	— —
3) Bahnhofpersonal	„	11840.	— —
1 Oberaufseher	Re.	400.	— —
1 „	„	350.	— —
1 „	„	300.	— —
5 „ à 372 Thlr. zugleich Billeteur und Einnahmer	„	1860.	— —
8 Schirrmeister	„	1172.	— —
20 Weichenwärter	„	2640.	— —
2 Portiers	„	338.	— —
1 Lampenwärter	„	168.	— —
2 Bahnhofmaurer	„	336.	— —
4 Bahnhofzimmerleute	„	648.	— —
2 Wächter	„	288.	— —
25 Bahnhofarbeiter à 120 Thlr.	„	3000.	— —
2 Maschinenwärter in Riesa und Oschatz	„	340.	— —
4) Personen- und Güterexpeditions-Personal	„	14007.	— —
9 Einnahmer	Re.	3193.	— —
1 verpfl. Stempeldrucker für Fahrbillets	„	208.	— —
4 Bodenmeister	„	1120.	— —
2 Gehülfen	„	340.	— —
5 Wieger auf den Zwischenstationen	„	660.	— —
4 Expedienten	„	764.	— —
3 Briefboten	„	650.	— —
40 Packer u. Kofferträger	„	7072.	— —

Latus Re. 37253. — —

Transport Re. 37253. — —

5) Maschinenpersonal	„	10372.	— —
1 Maschinenmeister	Re.	900.	— —
2 Vormänner	„	900.	— —
2 Rechnungsführer	„	432.	— —
1 Ausgeber	„	156.	— —
12 Locomotivführer	„	5436.	— —
12 Feuerschürer à 182 Thlr.	„	2184.	— —
2 Cisternenheizer à 182 „	„	364.	— —
6) Wagenpersonal	„	5460.	— —
2 Oberschaffner à 260 Thlr.	Re.	520.	— —
4 Packmeister à 260 Thlr.	„	1040.	— —
2 „ à 234 Thlr.	„	468.	— —
6 Schaffner à 182 Thlr.	„	1092.	— —
15 „ à 156 Thlr.	„	2340.	— —

A. Re. 53085. — —

B. Für die Bahn- und Gebäude-Unterhaltung.

1) Technische Beamte	Re.	2550.	— —
3 Abtheilungs-Ingenieure	Re.	2550.	— —
2) Reparatur- und Bewachungs-Personal	„	17188.	— —
7 Oberbahnwärter à 240 Thlr.	Re.	1680.	— —
4 Oberbahnwärter à 208 Thlr.	„	832.	— —
17 Bahnwärter à 132 Thlr.	„	2244.	— —
90 „ à 120 „	„	10800.	— —
2 Weichenwärter à 144 Thlr.	„	288.	— —
7 Weichenwärter à 132 Thlr.	„	924.	— —
1 Hafenmeister in Riesa	„	300.	— —
1 Muldenbrückenwächter	„	120.	— —
Zu aussergewöhnlichen Arbeiten werden Tagelöhner genommen.			

B. Re. 19738. — —

A. „ 53085. — —

C. Revisor „ 350. — —

Re. 73173. — —

Ueber die Ausgaben für temporäre Arbeiten, die sich nach dem Bedürfniss richten und welche dem betreffenden Gegenstände zur Last fallen, ist kein Etat aufzustellen.

H. Gaz. M. 264¹²