

Die Mitbenutzung der Maschinen-Anstalt auf dem gemeinschaftlichen Dresdener Bahnhofe und des Fahrgleises der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn bis Stationspunkt Nr. 33 kann nächst dem noch mit einer Summe von 5000 Thlr. jährlich in Rechnung gestellt werden und es würden dann alle Unterhaltungs- und Betriebs-Kosten die Summe von

145194 Thlr. 12 Ngr.

erreichen.

3) Vergleichung des Personen- und Fracht-Verkehr-Einkommens und der Unterhaltungs-Kosten der Bahn beim Betriebe.

Der sub 1 hingestellte Personen- und Fracht-Verkehr betrug als Brutto-Einnahme
496760 Thlr.

hingegen die sub 2 beigebrachten Unterhaltungs- und Betriebskosten enthielten die Summe von
145194 Thlr. 12 Ngr.

als Ausgabe und es verbleibt daher nach Abzug dieser Summe ein Netto-Ertrag von
351565 Thlr. 18 Ngr.,

der im Verhältniß zum Bau-Kapital von

6064211 Thlr. 20 Ngr. 2 Pfg.

eine jährliche Dividende von

5,79 Procent

gibt.

Wirft man jedoch noch einen Blick auf die Zusammenstellung des Personen- und Fracht-Verkehrs zurück, so wird man einmal blos den jetzt bestehenden Fracht-Verkehr erkennen, der sich bei Eröffnung einer Eisenbahn jedesmal vermehrt, dann aber auch bemerken, daß der Vieh- und Equipagen-Transport noch gar nicht berücksichtigt und im Uebrigen alle Fracht-Geldsätze sehr niedrig und ohne Unterschied der Qualität der Fracht-Gegenstände gehalten worden sind.

In dieser Berücksichtigung würde die Verkehrs-Einnahme mindestens um $\frac{1}{4}$ erhöht werden können, wodurch in runder Summe ein Betrag von 620950 Thlr. entsteht, und man erhält nach Abzug der Betriebs-Ausgaben einen Netto-Ertrag von 475756 Thlr., der im Verhältniß zum Bau-Kapital eine jährliche Dividende von $7,84$ Procent geben wird.

Eine noch größere Ausdehnung würde der Verkehr zwischen Tharandt und Dresden erhalten können, wenn das bis jetzt stattgefundene, aber durch das ungünstige Flußbette der ohnehin sehr wasserarmen Weißeritz behinderte und kostspielige Flößen der für Dresden bestimmten Brennholzer durch Anlegung eines Floßrechens oberhalb des Bahnhofes bei Tharandt aufgehoben würde und diese Hölzer, welche gewöhnlich in 11000 Klastern, à 28 Centner = 308000 Centner bestehen ohne Verlust von 4 Procent Senkhölzer und unter Anlegung einer Seitenbahn ohnfern Reifewitzens Garten bei Plauen bis unmittelbar auf den Holzhof mit dem besonderen Vortheile ebenfalls der Eisenbahn übergeben würden, daß bei schlechter Flöße zugleich die bisher stattgefundenen Unannehmlichkeiten für alle Fabriken und Mühlen, denen dann ein Theil ihrer Wasserkräfte entzogen werden muß, in Wegfall kommen.

Schlusßwort.

Jeder unbefangene Beurtheiler dieser kleinen Druckschrift wird dem Verfasser die Gerechtigkeit widerfahren lassen, daß darin Alles dem Zwecke entsprechend, nämlich eine Eisenbahn-Projection mit dem von den Ufern der Elbe über die nach dem Erzgebirge zu sich schroff entgegenstellenden Hindernisse, entwickelt