

Um die bei den einzelnen Bahnen bestehenden Verschiedenheiten auszugleichen, wurden zur Ermittlung eines brauchbaren Durchschnittswerthes die Ergebnisse der sechs Schmalspurbahnen für jede der in 16 Hauptgruppen zusammengefassten Bauaufwendungen in ein Ergebniss vereinigt.

Der durchschnittliche Bauaufwand betrug pro Kilometer Bahn:

für	Mark	Prozente vom Gesamtaufwande
1. Grunderwerb u. Nutzungsentschädigung	5 176	10,52
2. Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten u. s. w.	6 921	14,07
3. Einfriedigungen neben der Bahn, Schneeschutzanlagen	14	0,03
4. Wegübergänge, Ueber- u. Unterführungen	1 391	2,83
5. Durchlässe u. Brücken innerhalb der Bahn	4 641	9,44
6. Tunnels	75	0,15
7. Oberbau nebst allen Nebensträngen und Ausweichen	16 285	33,10
8. Signale nebst Zubehör	362	0,74
9. Bahnhöfe und Haltestellen	6 898	14,02
10. Werkstättenanlagen	—	—
11. Ausserordentliche Anlagen	214	0,43
12. Transportmittel	—	—
13. Verwaltungskosten	5 511	11,20
14. Vorarbeiten	919	1,87
15. Insgemein, provisor. Anlagen, Projektänderungen	161	0,33
16. Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit	627	1,27
zusammen	49 195	100,00

Bei den vom Staate erbauten billigsten eingleisigen normalspurigen Bahnen beträgt der durchschnittliche Herstellungsaufwand pro Kilometer ohne die Kosten für Transportmittel und Werkstättenanlagen:

1. bei der Plagwitz-Gaschwitzer Linie . . . 123 395 M.
2. „ „ Rochlitz-Peniger Linie . . . . . 135 322 „
3. „ „ Neustadt-Dürröhrsdorfer Linie . 180 274 „

Im grossen und ganzen betrachtet, bilden bei den 6 schmalspurigen Sekundärbahnen zusammen der Werth des Grund und Bodens, die Kosten der Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten, sowie der Kunstbauten reichlich ein Dritteltheil des Gesamtaufwandes; die Kosten des Oberbaues sind fast gleich gross, während das letzte Dritteltheil von den übrigen Ausgaben (Hochbauten; Bauzinsen, Bauverwaltungskosten u. s. w.) absorbiert wird.

b) Das Anlagekapital

wird in der Hauptsache gebildet durch die in der vorersichtlichen Tabelle nachgewiesenen Baukosten. Aus diesen sind ausgeschieden die auf die Anschlussbahnhöfe aufgewendeten

Beträge; diese sind mit den Anlagekosten der Anschlussbahnhöfe zu einem ganzen vereinigt und die hierdurch gefundenen Gesamtkosten jedes Gemeinschaftsbahnhofes sodann nach Massgabe des bei den Staatsbahnen solchenfalls allgemein üblichen Verfahrens im Verhältniss der Anzahl der auf jede Linie entfallenden Züge sowie der durchschnittlichen Achsenstärke derselben zwischen Haupt- und Sekundärbahn repartirt worden. Der hiernach von den Gesamtkosten der Gemeinschaftsbahnhöfe auf die Sekundärbahnen entfallende Antheil wird in der nächstfolgenden Uebersicht besonders nachgewiesen.

Ferner sind hier noch zu berücksichtigen die in der Baukostenübersicht ausgelassenen Werthe der den einzelnen Linien zugewiesenen Transportmittel. Dem Anlagekapital der normalspurigen Bahnen, auf welche die Transportmittel der Hauptbahnen übergehen können, werden für die Mitbenutzung dieser Transportmittel alljährlich antheilige Werthe von den Gesamtbeschaffungskosten der Hauptbahn-Transportmittel zugeschrieben; die Höhe dieser Werthe bestimmt sich nach der thatsächlichen Inanspruchnahme jener Transportmittel für die Zwecke des Sekundärbahnbetriebes innerhalb des betreffenden Jahres. Dies ist auch bei der nachstehenden Uebersicht berücksichtigt worden. In gleicher Weise war bei Bestimmung der Anlagekapitale auch für die Sekundärbahnen ein entsprechender Antheil der Anlagekosten für die Werkstätten in Ansatz zu bringen, derselbe ist für jede einzelne Linie auf Grund der Transportmittelkosten festgestellt worden; hiernach berechnet sich das Anlagekapital für die Sekundärbahnen wie folgt:

Linie	Baukapital nach Abzug der Kosten für Anschlussbahnhöfe	Hierzu kommen:			Anlagekapital	
		antheiliger Bauaufwand für Anschlussbahnhöfe	Anschaffungskosten der Transportmittel	antheil. Aufwand für die Werkstättenanlagen	zusammen	pro Kilometer Bahnlänge
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Pirna-Berggiesshübel	760051,89	53692,36	98615,21	7251,49	919610,95	61636,12
Johann-georgenst.-Schwarzenberg . . . .	2365570,90	46265,16	114116,88	8391,37	2534344,31	146240,29
Wilkau-Saupersdrf.	593242,64	24797,68	96315,28	7082,37	721437,97	71784,87
Hainsberg-Kipsdorf .	1314307,32	10987,76	201035,52	14782,78	1541613,38	59891,74
Oschatz-Döbeln . .	1444158,88	110913,90	221159,07	16262,52	1792494,37	57972,00
Radebeul-Radeburg .	707863,59	17379,66	138654,42	10195,70	874093,37	52815,31
Klotzsche-Königsbrück . . .	712635,70	1488,57	104831,17	7708,57	826664,01	42414,78
Zittau-Markersdorf .	676429,66	50523,88	90774,91	6674,97	824403,42	60087,71

IV. Transportmittel und Umladevorrichtungen.

a) Transportmittel für schmalspurige Sekundärbahnen.

1. im allgemeinen.

Die Transportmittel für die schmalspurigen Sekundärbahnen sind von der Maschinen-Hauptverwaltung der Sächs.

Staatseisenbahnen konstruirt und mit Ausnahme der Lokomotiven in den Staatsbahnwerkstätten gebaut worden. Das hierbei eingehaltene Normalprofil „für 0,75 m Spurweite“ ist dasjenige, welches von der Konstanzer Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1876 festgesetzt wurde.