

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 143.

Donnerstag, den 23. Mai.

1833.

Erinnerung.

An Ausführung der rückständigen Beiträge zu dem Kriegsschulden-Tilgungsfonds wird hierdurch erinnert, damit es nicht der vorgeschriebenen Beitreibung derselben von den Säumigen durch specielle Erinnerung und militairische Execution bedürfe.

Leipzig, den 11. Mai 1833. Des Rathes der Stadt Leipzig Deputation zu dem Kriegsschulden-Tilgungsfonds.

Gemeinnütziges. *)

Ueber den Nutzen der so oft besprochenen und in Deutschland fast noch gar nicht beachteten Eisenbahnen lieferte im vorigen Jahre eine englische Zeitschrift einen beachtenswerthen Aufsatz, aus welchem folgende Resultate allgemein interessant sind:

Vor der Errichtung der Liverpool-Manchester-Eisenbahn gingen zwischen diesen beiden Fabrik- und Handelsstädten 22 regelmäßige und 7 unregelmäßige Eilwagen, welche zusammen täglich etwa 688 Personen von einem Orte zum andern zu schaffen im Stande waren. Auf der Eisenbahn in den 18 ersten Monaten ihres Bestehens 700,000 Personen, was für jeden Tag 1070 Passagiere giebt. Während dieser Zeit wurde die Fahrt keinen einzigen Tag ausgesetzt, und nur ein einziger Unglücksfall kam vor. Auf den Eilwagen zahlte jeder Reisende für die Fahrt innen im Wagen 3 Thlr. 8 Gr. und außen auf dem Wagen 1 Thlr. 16 Gr. Postgeld, auf der Eisenbahn zahlt die Person innen im Wagen 1 Thlr. 16 Gr. und außen 1 Thlr. 3 Gr., und doch sind die Kutschen derselben bequemer und die ganze Reise sicherer und gemächlicher. Auf dem Eilwagen dauerte die Fahrt 4 Stunden, auf der Eisenbahn 1½ Stunden. Alle Kutschen haben jetzt ihre Fahrt eingestellt, nur eine einzige fährt noch Packete. Alle Postwagen werden auf der Eisenbahn befördert und die Regierung erspart $\frac{7}{8}$ an Unkosten. Ein großer Theil der Handelsgüter,

welche früher auf einem Canal verführt wurden, geht jetzt auf der Eisenbahn, weil hier, obschon der Weg weiter ist, Zeit und Geld erspart wird. Die Fracht kostet auf der Eisenbahn 3 Thlr. 8 Gr. per Tonne, auf dem Canale 5 Thlr., und die Güter gelangen auf jener binnen 2 Stunden, auf dem Canale binnen 20 Stunden von einem Orte zum andern. Daher erhält man sie bei Versendung auf der Eisenbahn am andern Orte noch denselben, auf dem Canale erst am dritten Tage. Auf der Eisenbahn kann von Gütern, wie Wein, Branntwein und dergl., nichts gestohlen werden, was auf dem Canale oft geschieht. Die Baumwollenfabricanten bei Manchester ersparten auf der Eisenbahn jährlich 120,000 Thaler an Fracht, manches große Haus jährlich 3000 Thlr. Privatwagen werden auf eigenen Bestellen auf der Eisenbahn gefahren; die Dampfswagen fahren auch im Dunkeln mit aller Sicherheit. Die Eisenbahn zahlt allen Pfarren, durch welche sie geht, Abgaben, und zwar für die 31 englischen Meilen, die sie beträgt, jährlich 18,000 bis 24,000 Thlr. pfarrherrliche Steuern; überdieß zahlt sie in allen Pfarreien, durch welche sie geht, $\frac{1}{3}$ der Armentagen. An der Bahn selbst wurden seit ihrer Errichtung Steinkohlenbergwerke und Fabriken angelegt, dadurch eine Menge Armer beschäftigt und folglich die Gemeindelasten um vieles erleichtert. Der an der Bahn gelegene Grund und Boden wurde außerdem größtentheils zu erhöhten Preisen als Gartenland verpachtet, weil Gartenfrüchte und Milch sehr schnell und für geringen

*) Eingefendet am 17. dieses Monats. D. Red.