

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

Nr 343.

Donnerstags, den 8. December.

1836.

Jagd = Verpachtung.

Der Rath der Stadt Leipzig hat beschlossen, die der hiesigen Stadtcommune gehörende Feldjagd auf den nachstehend bezeichneten Revieren vom 1. Juni 1837 an, und zwar bei dem 3ten, 8ten und 9ten Reviere auf 6 Jahre, bei dem 6ten aber auf 5 Jahre, anderweit an Meistbietende, jedoch mit Vorbehalt der Auswahl unter den Licitanten, so wie jeder andern Verfügung, zu verpachten. Pächtlustige haben sich deshalb

den 22. dieses Monats,

Vormittags um 11 Uhr, bei hiesiger Rathsstube anzumelden, ihre Gebote zu thun, und sich weiterer Benachrichtigung zu gewärtigen. Die Pachtbedingungen können inzwischen bei der Einnahmestube eingesehen werden.

Leipzig, den 3. December 1836.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Otto, Vice-Bürgermeister.

Das 3te Revier umfaßt die Stadtfelder vor dem Petersthore und die Felder des Brandvorwerks. Das 8te Revier enthält die Althener, den größten Theil der Panitzscher und einen Theil der Sommerfelder, so wie die zum Rittergute Cunnersdorf gehörenden Felder.

Das 9te Revier begreift die Eutrißscher und Gohliser Felder nebst der Pesscher Mark in sich.

Das 6te Revier enthält die Grabefelder und Grassdorfer Rittergutsfelder und einen Theil der Tauchaer Felder nebst den Grassdorfer Hölzern.

Ueber die Leipzig = Dresdener Eisenbahn.

Einsender dieser Zeilen wartete bisher, wahrscheinlich mit Mehren, vergebens darauf, daß der Verf. des Aufsatzes in Nr. 322 über die erwähnte Bahn die Erwiderung in Nr. 327 beantworten und zugleich einzelne irrige Angaben (wie z. B. diejenige, welche die Bevölkerung von Liverpool und Manchester zusammen auf nur 307,000 Seelen berechnet) zurücknehmen würde. Da dieses nun bis heute nicht geschehen ist, so möge es einem Dritten, dem die Verfasser jener beiden Aufsätze völlig unbekannt sind, erlaubt sein, diesen Gegenstand noch einmal zu berühren. — Zuerst muß er dem Herrn Verf. der Erwiderung bemerklich machen, daß er seine Gegenberechnung lediglich auf die Ergebnisse der Liverpool = Manchester Bahn, in Vergleich zur Einwohnerzahl dieser Städte, gründet. Was er, gewissermaßen zur Beseitigung der unleugbar glänzenden Resultate der Nürnberg = Fürther Bahn und deren Anwendung auf die unsrige, darlegen will und woraus hervorgehen soll, daß nur kleinere Bahnen solche große

Dividende bringen können, möchte wohl noch sehr zu bezweifeln sein, da es doch offiziell bekannt ist, daß z. B. die belgische Bahn von Brüssel nach Mecheln seit ihrer Verlängerung bis Antwerpen im letzten halben Jahre von 34,000 Personen mehr befahren worden ist, als die frühere kürzere Bahn im vorhergehenden ganzen Jahre. Denn vom Mai 1835 bis dahin 1836 betrug die Personenzahl 586,000 vom 1. Mai bis 1. November dieses Jahres, also seit der Verlängerung über 620,000. Das sind nun nicht bloße „Ansichten,“ sondern wirkliche Thatsachen.

Es haben aber überhaupt alle Eisenbahnen, in Europa wie in Amerika, eine steigende Frequenz ergeben und die Erfahrung hat gelehrt, daß der Erfolg jede auf die Einwohnerzahl begründete Berechnung übertroffen hat, weil das Bedürfniß mit der öfteren Befriedigung wächst, und immer mehr Verbindungen angeknüpft werden. So stieg die Zahl der Reisenden auf der Liverpool = Manchester Bahn von 356,945 im Jahre 1832