

Seppferth, Stadtobermeister, einen interessanten Aufsatz über die Verbesserung der hiesigen Stadtkommunalwahlen vor. Ein über dem Staatsfiscus zugehöriges, in der Pörscher Mark gelegenes Stück Land wurde theils durch Tausch, theils durch Zahlung von der Commun erworben.

Vom 14. bis 17. Juni wurde der sogenannte Wollmarkt gehalten, auf welchem von den eingebrachten 41,072 Stein Wolle 38,465 Stein verkauft wurden. Die am

15. Juni vollzogene Einführung des an die Stelle des aus-  
geschiedenen D. Härtel zum Stadtrathe erwählten Buchhändlers Julius Alex. Baumgärtner in das Rathscollodium wurde (f. Nr. 171 d. Bl.) bekannt gemacht. — An diesem Tage sollen auch die ersten, in diesem Jahre bei der im Wonnemonat fortdauernd. n. Räfte, eben so wie andere Gartenfrüchte etwas spät zur Reife gekommenen Erdbeeren auf den Wochenmarkt gekommen sein.

Am 16. Juni wurde von einer geschlossenen Gesellschaft, vornehmlich aus Communalgardisten bestehend, eine Extrafahrt auf der Eisenbahn nach Oberau unternommen. — Abends nach 10 Uhr fuhr aus dem Marstalle eine Spreize nach Fuchshain, wo eine in der Schäferei ausgebrochene Feuersbrunst 726 Schafen das Leben geraubt haben soll. Ob diese Schafe gerettet worden sein würden, wenn man einen oder einige sogenannte Leithammel erfaßt und aus dem Stalle getragen hätte? darüber können und mögen erfahrene Schafzüchter entscheiden.

Am 18. Juni verteidigte D. Friedrich Peter Ludwig Cerutti seine durch neue beachtungswerthe Beobachtungen und beigelegte lithographische Zeichnungen interessante Dissertation: „Collectanea quaedam de phthisi pulmonum tuberculosa“ zum Antritte der ihm nach Haase's Tode übertragenen Professur der Pathologie und Specialtherapie. — An diesem Tage fand auch das Schulfest der Thonbergstraßenhäuse statt.

(Fortsetzung folgt.)

Gewünschte Beantwortung, den im Leipz. Tageblatte, Mittwochstück vom 26. Juni 1839, enthaltenen Aufsatz: die Leipzig-Dresdener Eisenbahn betreffend.

Referent fühlt sich, mit echt sächsischer Hochachtung für das Ausland, geschmeichelt, wenn vom majestätischen Rheinfalle, vom Genfer See oder vielleicht aus dem lieblichen Chamouny-Thale herüber seinem in diesen Blättern unterm 3. huj. enthaltenen, auf Thatsachen und allerdings auch auf individueller Meinung beruhenden anspruchlosen Aufsatz, die Leipzig-Dresdener Eisenbahn betreffend, eine Entgegnung zugeht, und er läßt es daher gern dahin gestellt, ob die an ihn gerichteten Fragen aus der Schweiz kommen, oder am Schwanzenteiche, im Rosenthal oder am Fuße des Schneckengebirges ihr Geburtsland fanden. — Referent ist dem Herrn Einsender für die freundliche Weise verbunden, womit er Antwort begehrt, obgleich der Schluß des Aufsatzes vom 26. dieses in der gewählten Wortfügung für den mit ††† Unterzeichneten fast an die Beschuldigung der Oberflächlichkeit streift.

Um aber den sehr werthen Einsender nicht wieder mit bloßen Conjecturen oder Wahrscheinlichkeits-Berechnungen, die wie sanguinische Hoffnungen aussehen, zu behelligen, so wird er sich diesmal auf lauter einfache Thatsachen beschränken.

\*) Wir können dem Hrn. Einsender versichern, daß jenes Schreiben uns wirklich aus der Schweiz zugekommen ist. D. Red.

Vom 24. April 1837 bis mit 6. April 1839 wurde die Leipzig-Dresdener Eisenbahn im Ganzen nur 558 Tage befahren, und zwar mit 4971 Fahrten und hierbei von 565,766 Personen benutzt. Durchschnittlich pr. Fahrt von 114, pr. Tag von 1013 Personen. Die Brutto-Einnahme pr. Fahrt betrug nicht mehr als 23½ Thaler, die Gesamt-Einnahme erreichte 118,106 Thlr. 17 Gr.

Vom 7. April, dem Tage der vollständigen Eröffnung, an bis mit 22. Juni 1839 in 77 Tagen und 329 Fahrten ward die Bahn von 110,489 Personen benutzt, pr. Fahrt von 335, pr. Tag von 1435 Personen. Brutto-Einnahme pr. Fahrt 262½ Thaler. Gesamt-Einnahme seit der Eröffnung 86,257 Thlr. 10 Gr.

Da nun, wie ich nicht anders weiß, **thatsächlich** für eine Fahrt nach Dresden mit einer Locomotive durchschnittlich 30 Scheffel engl. Koke gebraucht werden und letztere sich (wohlfeiler als die untauglichen Zwickauer Koke) mit nicht ganz 18 Gr. pr. Scheffel berechnen, so kostet eine solche Fahrt **22 Thlr. 12 Gr.** für Brennmaterial. Nehmen wir nun an, daß, weil mitunter 2züge abgehen, statt 329, 400 Locomotivheizungen in elf Wochen für den Personentransport nöthig wurden, so beträgt dies in Summa 9000 Thlr. für Brennmaterial, damit 86,257 Thlr. 10 Gr. brutto zur Casse fließen konnten.

Bei fortgesetzter gleicher Frequenz würde folglich nach obiger Angabe das Brennmaterial in 30 Sommerwochen **24,545½** Thaler Kosten verursachen, im Winter hingegen bei muthmaßlich geringerer Benutzung der Bahn, indem wöchentlich nur 28 Heizungen in Rechnung zu ziehen wären, in 22 Wochen nur **13,860** Thlr., mithin in Summa **38,305** Thlr. **12** Gr. für den Personentransport. Ich bin bei vorstehender Berechnung ganz der Methode des Herrn Anfragers gefolgt, ohne mich deshalb für eine unfehlbare Autorität ausgeben zu wollen; ich schöpfte weniger aus authentischer Quelle, als ich vielmehr fortgesetzt bemüht war, privatim der Wahrheit nahe zu kommen, und mir schmeichle, daß in Bezug auf Kohlenverbrauch mir solches ganz besonders gelungen ist.

Den Frachtverkehr, der sich erst auszubilden beginnt, anlangend, so wurden für denselben bisher täglich nur die zwei zur Reserve aufzustellenden Maschinen benutzt, daher in 77 Tagen für diesen Doppelpweck nur 154 Heizungen zu bewirken waren, deren jede, wegen der zweifachen Verwendung und in Folge vorkommendem Aufenthalts, pr. Fahrt wohl etwas mehr Kohlenaufwand verursachen mochten; dergestalt, daß die Locomotivheizung für die erwähnten beiderlei Zwecke in 11 Wochen vielleicht einen Kostenbetrag von pp. 4000 Thlrn. in Anspruch genommen haben dürfte. Da nun aber von dem nur gedachten, erst im Entstehen begriffenen Zweige des Verkehrs in den oft genannten elf Wochen jedenfalls 18,000, wie ich hörte, vielleicht 20,000 Thlr. erlangt wurden, so scheint doch auch hierbei der Gesellschaftscaffe ein größerer Reinertrag zu verbleiben, als der sehr verehrte Herr Einsender mit arithmetischer Genauigkeit herauszurechnen verstanden hat. — Denn indem von demselben meinem Aufsatz einerseits eine sehr dankenswerthe Beachtung geschenkt wurde, sind andererseits die im authentischen Geschäftsberichte erwähnten 3012 Streckenfahrten des Vorjahrs übersehen worden, diese aber, verbunden mit der Benutzung der Locomotivkraft für den Erdtransport beim Baue, scheinen die **26,651** Thlr. für Brennmaterial zu rechtfertigen und hätte eben die obgedachte große Anzahl von Streckenfahrten bei der Berechnung des Herrn Einsenders nicht unberücksichtigt bleiben sollen.

Wenigstens würde dies besser zum Ziele geführt haben, als die