

# Leipziger Tageblatt

und

## W e i z e r.

N<sup>o</sup> 154.

Sonnabend, den 3. Juni.

1843.

### Steinkohlentheer

ist in der Gasbeleuchtungs-Anstalt der Stadt Leipzig stets zu haben und kostet der flüssige 2 Thlr., der mitteldicke  $1\frac{3}{4}$  Thlr., der dicke, (völlig abdestillirte)  $1\frac{1}{2}$  Thlr. pr. Centner ohne Fastage. Abnehmern größerer Quantitäten wird ein von zehn Centnern an steigender Rabatt bewilligt. Mit Verweisung auf die, bei der Anstalt zu habenden Anweisungen über die Anwendung, successive Verbindung und Behandlungsweise dieser 3 Arten des Steinkohlentheers wird hiermit bemerkt, daß der dicke Theer sich vorzugsweise zu Dorn'schen Dächern eignet, die beiden andern Sorten aber gegen Einwirkung der Witterung, gegen Feuchtigkeit, Fäulniß, Wurmfraß und dergleichen an Gebäuden und an hölzernen Gegenständen dienen, z. B. an Windmühlen, Schuppen, Ställen, Thoren, Thüren, Balken, Säulen, Pfählen, Spalieren, Latten, Stangen, Geländern, Planken, Barrieren, Wassertrögen, Sturmflässern, Rähnen, Schiffen u. s. w.

Die Gasbeleuchtungs-Anstalt der Stadt Leipzig.

Leipzig, den 29. Mai 1843.

### Eisenbahn: Frequenz. \*)

Leipzig, den 6. Mai. Aus dem vom Directorio der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn erstatteten Jahresberichte (der sich übrigens durch eine lobenswerthe Offenheit und namentlich dadurch auszeichnet, daß nicht bloß die günstigen Resultate besonders hervorgehoben sind) theile ich Ihnen mit steter Rücksicht auf die Leipzig-Dresdner Bahn folgende interessante Notizen mit:

Die 19 Locomotiven durchliefen 56,270 geogr. Meilen, circa 10,000 Meilen mehr als im Jahre 1841. Die Reparaturkosten derselben betrugen 23,443 Thlr. — Bei der Leipzig-Dresdner Bahn legten 23 Locomotiven, deren Reparatur 24,159 Thlr. kostete, 57,528 Meilen zurück. Befördert wurden

a) auf der Magdeburger Bahn  
in I. Classe 11,133 Personen,  
in II. „ 165,831 „  
in III. „ 367,818 „

in Summa 544,782 Personen.

b) auf der Dresdner Bahn  
in I. Classe 12,877 Personen,  
in II. „ 77,285 „  
in III. „ 292,122 „

in Summa 382,284 Personen.

Die Frequenz hatte sich auf jener durch den Verkehr mit Berlin um 33,218 Personen vermehrt; ein gleiches Loos wird auch unserer Bahn zu Theil werden, wenn sich die Prager oder eine andere bedeutende Bahn an sie anschließt.

Die Einnahme betrug dagegen

a) auf der Magdeburger Bahn  
für Personen 314,529 Thlr.,  
„ Güter 185,648 „  
„ Equipagen 12,219 „

in Summa 512,396 Thlr.

\*) Aus der Bart-am-Collm.

b) auf der Dresdner Bahn  
für Personen 322,471 Thlr.,  
„ Güter 179,024 „  
„ Equipagen 12,253 „

in Summa 513,748 Thlr.

wozu auf beiden Bahnen noch verschiedene andere Einnahmen kommen.

Der Güterverkehr hat auf beiden Bahnen zugenommen, und insbesondere waren auf der Magdeburger Bahn im Jahre 1842: 891,272  $\frac{1}{4}$  Etr. (320,457 Etr. mehr als im Jahre 1841) transportirt worden.

Die ganze Einnahme der Magdeburger Bahn beträgt 519,216 Thlr. 1 Egr. 8 Pf., so daß jede durchlaufene Meile 9 Thlr. 25 Egr. 2 Pf. eingebracht hat. Dagegen belaufen sich die Betriebsausgaben nur auf 253,078 Thlr., wonach also jede durchlaufene Meile einen Kostenaufwand von 4 Thlr. 23 Egr. 3  $\frac{1}{2}$  Pf. verursachte. Am bedeutendsten darunter ist die Ausgabe für (engl.) Coles, nämlich 80,977 Thlr. (bei der Leipzig-Dresdner nur 79,010 Thlr.) während die Bahnunterhaltung, welche bei der Leipzig-Dresdner Bahn 55,072 Thlr. kostete, der Magdeburger Compagnie nur einen Aufwand von 19,030 Thlr. verursachte.

Nach dem Rechnungsabschlusse ergibt sich denn nun ein reiner Gewinn von 205,850 Thlr. 27 Egr. 6 Pf. nach Abzug aller Zinsen und des Antheils an die Leipzig-Dresdner Bahn. Hiervon sind 161,000 Thlr. als eine Dividende von 7 Procent unter die Actionaire vertheilt und 44,950 Thlr. 27 Egr. 6 Pf. zum Reservefond genommen worden, der nun auf 55,493 Thlr. 23 Egr. 4 Pf. angewachsen ist. Bekanntlich rentirt die Leipzig-Dresdner Bahn nur  $4\frac{5}{12}\%$ , sie hat aber freilich auch über 2 Millionen Thaler ( $\frac{1}{3}$ ) mehr gekostet. Bemerkenswerth ist noch, daß auch auf der Magdeburger Bahn das zweite Gleis nunmehr beinahe gänzlich vollendet ist.