Leipziger Tageblatt
und
Anzeiger.

№ 160. Freitag, den 9. Juni. 1843.

Bekanntmachung.

Nachdem wir auf Ansuchen der Fiacresunternehmer die dem Reglement für die Fiacres vom 27. März 1842 beigefügten Fahrpreise eines einspännigen Fiacres für eine einzelne Person nach **Stötteritz, Eutritzsch, Gohlis** und **Connewitz** oder von da zurück, bis auf Weiteres auf $7^1/_2$ Ngr. erhöht haben, so wird solches und daß diese Preiserhöhung von und mit dem 11. jetzigen Monats ins Leben tritt, andurch bekannt gemacht.

Leipzig, den 3. Juni 1843.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Otto.

Jagd-Verpachtung.

Es soll die der hiesigen Stadt zustehende Jagd auf nachbemerkten Revieren, als:

a) dem 2. Reviere, welches die Kohlgärten, die Mölkauer Felder, nebst einigen Thonbergs- und Stadtfeldern umfaßt,
b) dem 3., die Stadtfelder vor dem Zeitzer und Windmühlenthore enthaltend,
c) dem 4r, die Connewitzer, Probsthaidaer und Dösener Felder, und den größten Theil der Thonbergsfelder begreifend,
d) dem 8., die Althener, einen Theil der Sommerfelder, Panitzscher, so wie die Cunnersdorfer Felder umfassend,
e) dem 10., die Plößener Felder begreifend,

vom 1. Juli dieses Jahres an anderweit auf sechs Jahre mittelst Meistgebotes, jedoch mit Vorbehalt der Auswahl unter den Licitanten und jeder weitern Verfügung, von uns verpachtet werden. Pachtlustige haben sich hierzu

den 22. Juni dieses Jahres Vormittags 11 Uhr

bei der Rathsstube einzufinden, woselbst die Verpachtungsbedingungen und eine Beschreibung der einzelnen Reviere einzusehen sind. Leipzig, den 7. Juni 1843.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Otto.

Eisenbahn-Frequenz.

Um den Werth zweier Eisenbahnen von fast gleicher Länge, behufs der Vergleichung auf den Grund der Vergangenheit, zu ermitteln, muß man zuvörderst nach der Höhe des für die Anlage erforderlich gewesenen Geldbedürfnisses fragen, dann nach der Art und Weise, wie das nöthige Anlage-Capital beschafft wurde, ferner nach der Einnahme von dem Betriebe, und endlich nach den Unkosten, die derselbe verursachte.

Für den fraglichen Zweck liefere ich die nachstehenden Thatsachen, Betreffs der Magdeburger und der Leipzig-Dresdner Bahn.

Die Magdeburger Eisenbahn bedurfte für ihre $14^1/_2$ Meilen Bahnlänge

4,100,000 Thaler

und zwar

2,300,000 Thlr. in 23000 Stck. Actien à 100 Thlr.
700,000 „ 1. Anleihe, 7000 Stck. Prior.-Act.
und 1,100,000 „ 2. „ 11000 „ „ „

Die Anleihen im Betrage von 1,800,000 Thlr. hat die Gesellschaft mit 4% zu verzinsen und mit beiläufig 11000 Thlr. jährlich zu amortisiren; dergestalt, daß sich für das gesammte Anlage-Capital, einschließlich der Amortisirung, ein jährliches Zins-Erforderniß von circa 175,000 Thlr. für **$14^1/_2$ Meilen Bahnlänge** ergiebt. —

Die Leipzig-Dresdner Bahn bedurfte für ihre **17 Meilen Bahnlänge**

6,500,000 Thaler

und zwar

4,500,000 Thlr. in 45000 Actien à 100 Thlr.
1,000,000 „ 1. Anleihe } 15000 Partial-Obligationen
500,000 „ 2. „ } à 100 Thlr. zu $3^1/_2$ %
und 500,000 „ unverzinsliche Schuld in Eisenbahn-Scheinen à 1 Thlr.

Die verzinsliche Schuld von 1,500,000 Thlr. verlangt jährlich incl. der Amortisation 60000 Thlr. — Es ergiebt sich mithin gegenwärtig für das gesammte Anlage-Capital ein jährliches Zins-Erforderniß zu 4% von 240,000 Thlr. für 17 Meilen Bahnlänge.

Die Differenz der Zinsaufbringung beträgt daher zu Gunsten der Magdeburger Bahn 65000 Thlr., die Differenz der Bahnlänge $2^1/_2$ Meilen zum Vortheil der Leipziger Bahn. —

Um nun, was die letzte Vergangenheit betrifft — ich meine das Jahr 1842 — beide Unternehmen unparteiisch beurtheilen zu können, muß man die Brutto-Einnahme für die fraglichen $14^1/_2$ M. und die Brutto-Einnahme von den beregten 17 Meilen Bahnausdehnung auf den Grund der vorliegenden Rechnungs-Abschlüsse feststellen und die **gesammten**

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id453042023-18430609/1