

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 62.

Montag, den 3. März.

1845.

Bekanntmachung.

Das Klatschen mit Schlitten-Peitschen in der innern Stadt, so wie in den Straßen der Vorstadt, ist bei **Fünf Thaler** Geldstrafe oder, nach Befinden, verhältnißmäßigem Gefängniß und Wegnahme der Peitsche verboten; dagegen muß, so lange die Straßen mit Schnee bedeckt sind, bei gleicher Geld- oder Gefängnißstrafe, jedes mit Pferden bespannte Fuhrwerk mit Schellen- oder Glockengeläute versehen werden. Leipzig, den 1. März 1845.

Das Polizei-Amt der Stadt Leipzig.
Stengel, Pol.-Dir.

Bekanntmachung.

Zum Behuf der Hoher Anordnung gemäß gegen das Ende jedes akademischen Halbjahres zu haltenden Revision der Universitäts-Bibliothek werden alle Diejenigen, welche Bücher aus derselben entliehen haben, hierdurch aufgefordert, diese im Laufe der bevorstehenden Woche, und spätestens bis zum **8. März**, zurückzuliefern.
Leipzig, am 1. März 1845.

Die Universitäts-Bibliothek.
Gersdorf.

Die Uebnahme des Bayes der Sächsisch-Böhmischen Bahn.

(Eingeseudet.)

Bei der wieder angeregten Frage: Bauen wir die Sächsisch-Böhmische Bahn? — ist es gewiß nicht zu verkennen, welche außerordentliche Mühe sich das geehrte Directorium gegeben hat, die hohe Staatsregierung zu Bedingungen geneigt zu machen, welche den Plan anschaulicher hinstellen und die Actionaire geneigter dazu stimmen können; und es gebührt demselben um so mehr Dank, als sich wohl voraussetzen läßt, daß es pro et contra alles wohl erwogen, berechnet, die etwaigen Nachteile auf den Zinsertrag der Actien nicht außer Acht gelassen und die Vortheile nicht überschätzt hat, um sich später, wenn auch nicht gerade Verantwortlichkeiten auszuweisen, so doch vor eigenen Vorwürfen zu hüten, wenn es jetzt etwas als wünschenswerth darstellten und den weniger Eingeweihten dringend anempfehlen könnte, was sich später als nachtheilig herausstellen sollte. Es übernimmt aber das Directorium durch die Anempfehlung gewissermaßen eine moralische Verbindlichkeit und theils, damit es sich in Zeiten gehörig verwahre, theils aber, um uns selbst in der Sache klar zu werden und icten wir, Belehrung zu erbitten, haben wir folgende Berechnung angelegt:

Angenommen wir kommen mit der Veranschlagung (es wäre das erste Mal und ist, wenn man einen Blick auf den Bauplan wirft, kaum glaublich) aus und der Staat übernehme Bau und Unterhaltung der Eisbrücke und gebe auf 20 Jahre vor-schufweise 1 Million Thaler zum Bau, so würden 2,528,240 Thlr. in Actien zu 4% und 1,000,000 Thlr. vorläufig mit 2% jähr-lich zu verzinsen sein. Bei unserer Berechnung ist dasselbe

Kostenverhältniß, wie auf der Leipzig-Dresdner Bahn nach dem letzten Geschäftsbericht und der vorjährigen Rechnung angenom-men worden. Eben so wurde die zu erwartende Einnahme auf der projectirten Bahn in demselben Verhältniß, d. h. nach der Meilenzahl angenommen, obgleich dabei ein nicht geringer Aus-fall statt finden möchte, weil sowohl die Dampfschiffahrt als Concurrentin auftritt, als auch, so weit unsere Bahnstrecke geht, an Stelle zahlreicher industrieller Städte und blühender Dörfer, von Schandau an nur arme Bergbewohner gefunden werden.

Man wird uns also der Parteilichkeit sicher nicht beschuldigen können, zumal auch der Umstand unberücksichtigt geblieben ist, daß wir das Capital vom Staate nur auf 20 Jahre zu 2% er-halten und es später mit 4% verzinsen müssen. Die Länge der böhmischen Bahn ist nach Inhalt des Voranschlages zu 7 $\frac{1}{3}$ Meilen angenommen.

A. Die Rechnung der Leipzig-Dresdner Bahn pr. 1844 wird sich ohngefähr stellen:

1) Zinsen	240,000 \mathcal{F}
2) Hauptverwaltung nach letzter Jahresrechnung	16,128 "
3) Betriebskosten desgleichen	45,796 "
4) Bahnunterhaltung nach dem jetzigen Geschäfts-bericht	61,141 "
5) Zugkraft desgleichen	115,806 "
6) Wagenreparatur desgleichen	18,239 "
7) Verschiedene Conti im vorigen Jahre	17,196 "
8) Eine neue Locomotive circa 12,000 \mathcal{F}	
9) Gebäudeconto circa 7,852 \mathcal{F}	19,852 "
10) Postenschädigung	10,000 "
	<hr/>
	544,158 \mathcal{F} .