

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

N<sup>o</sup> 263.

Montag den 19. September.

1864.

## Bekanntmachung, den Fahrverkehr durch das Thomasgäßchen betr.

Der lebhafteste Verkehr im Thomasgäßchen macht während der Zeit der Messen im öffentlichen Interesse dessen Beschränkung nothwendig. Wir ordnen daher hiermit an, daß von Montag dem 19. d. M. an bis Sonnabend den 13. October dieses Jahres nur der vom Markte durch das Thomasgäßchen abgehende Fahrverkehr erlaubt, dagegen aller Fahrverkehr durch das Thomasgäßchen nach dem Markte verboten ist. Zuwiderhandlungen gegen diese Anordnung werden mit Geld- bez. Gefängnißstrafe geahndet werden.

Leipzig, den 17. September 1864.

Der Rath der Stadt Leipzig.  
Dr. Koch. Cerutti.

## Bekanntmachung.

Eingetretener Umstände halber soll das Johannisportenhäus noch von Michaelis d. J. ab gegen einvierteljährliche Kündigung anderweit an den Meistbietenden vermietet werden. Miethlustige haben sich Dienstag den 20. d. M. Vormittags 11 Uhr an Rathsstelle einzufinden, ihre Gebote zu thun und darauf weiterer Beschlußfassung des Rathes, welchem die Auswahl unter den Bieteren sowie jede sonstige Entschließung vorbehalten bleibt, sich zu gewärtigen. Die Licitations- und Mietbedingungen liegen an Rathsstelle zur Einsicht aus.

Leipzig, den 15. September 1864.

Des Rathes der Stadt Leipzig Finanz-Deputation.

## Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie

hat bekanntlich das Privilegium der directen Verbindung zwischen Leipzig und Dresden, es sind aber in neuerer Zeit verschiedene Projecte aufgetaucht, welche, zwar auf einem Umwege, aber doch schließlich eine neue Verbindung zwischen Leipzig und Dresden herstellen werden.

Die zunächst zur Ausführung auf Staatskosten bestimmte Linie war Leipzig-Grimma-Döbeln, vorläufig mit dem Endpunkte Döbeln, also ohne das Privilegium der Leipzig-Dresdner Bahn zur Zeit zu verlegen, jedenfalls aber dazu bestimmt, in der Zukunft weiter geführt zu werden und in der Verlängerung unzweifelhaft eine Concurrrenzlinie der alten Bahn.

Die Frage liegt unter solchen Umständen sehr nahe, ob es für die Leipzig-Dresdner Compagnie vortheilhafter ist, auf das vorhandene Privilegium gestützt, ruhig alles Weitere abzuwarten oder den Verhältnissen Rechnung zu tragen und den Bau eines Theiles jener in Frage stehenden Linien selbst zu übernehmen, dadurch aber die Projecte einer Concurrrenzbahn in Zweigbahnen der alten Linie zu verwandeln, welche, statt ihr einen Theil ihres Verkehrs zu entziehen, den Verkehr der alten Bahn streckenweis vermehren helfen und den besten Ersatz des jetzigen Privilegiums bilden würden.

Das Directorium scheint, wie aus den Landtagsmittheilungen zu ersehen ist, die letzte Modalität für diejenige zu halten, welche es den Actionären der Bahn unter Voraussetzung annehmbarer Bedingungen empfehlen wird und es fragt sich nun, was diese beschließen werden.

Daß die neuen, wir wollen uns des Ausdrucks Zweigbahnen bedienen, in den ersten Jahren keine hohen Renten liefern können, hat die Erfahrung aller neuen Eisenbahnlinien bewiesen. Der Verkehr muß sich überall erst entwickeln und gestalten, ehe sich eine gute Rente herausstellt, soviel aber steht fest, daß die Verbindung auch kleinerer Städte und industrieller Landstriche mit einer lebhaften Hauptstraße des Verkehrs leicht eine mindestens hinreichend angemessene Verzinsung abwirft. Dies beweisen auch die beiden kleinen Anschlußbahnen der Leipzig-Dresdner Linie nach Weißen und Großenhain, obwohl als Saalbahnen entschieden im Nachtheil gegen eine durchgehende Verbindungslinie, wie das vorliegende Project sie aufstellt.

Die Berechnungen, welche von Seiten der verschiedenen agitirenden Comités hinsichtlich des Verkehrs ihrer Strecken aufgestellt werden, möchten wir vorläufig nicht adoptiren, wohl aber sind wir der Ansicht, daß die Rente der Zweigbahnen, welche von Borsdorf abgehend nach Grimma und Döbeln, von da aber wieder nach Weißen in die Hauptbahn einmündend, ohne Zweifel leicht einer Verzinsung von 4 bis 5% gleichkommen wird.

Unterstützt von den großen Vortheilen, welche die Leipzig-Dresdner Compagnie in der Anlage dieser Linie hat:

- 1) keine neuen Endbahnhöfe bauen zu müssen;
- 2) keine besonderen Betriebs-Administrationen, sondern nur eine Ausdehnung der vorhandenen zu bedürfen;
- 3) von einem großen Theile des alten Betriebsmateriales erhöhten Nutzen zu ziehen,

kann ihr kaum fehlschlagen, eine angemessene Rente zu erzielen. Von dieser Voraussetzung ausgehend, fragen wir uns nun, welchen Einfluß wird die Erbauung der Zweigbahnen auf die alten Actien ausüben und haben zunächst zu erörtern, welche Lasten die Compagnie übernimmt, um die Concession zu erlangen. Es sind nach den Landtagsmittheilungen eigentlich nur zwei Hauptpunkte, welche von finanziellem Einfluß werden können:

- 1) das von der hohen Staatsregierung in Anspruch genommene Rückkaufsrecht des ganzen Bahncomplexes incl. der alten Bahn, und
- 2) die Aufbringung der zum Bau der Zweigbahnen erforderlichen Geldmittel.

ad 1.

Das Rückkaufsrecht, welches der Staat beansprucht, besteht darin, daß er nach einer zu vereinbarenden Reihe von Jahren die Actien der Bahn gegen Bezahlung des fünfundzwanzigfachen Betrags ihrer durchschnittlich in den letzten zehn Jahren, mit Ausschluß des höchsten und niedrigsten Jahres, gezahlten Rente übernehmen kann.

Hätte der Staat 1864 dieses Rückkaufsrecht für die alte Bahn in Anwendung bringen können, so hätte er bei einer nach obiger Bestimmung berechneten Rente von durchschnittlich

17 Thlr. 2 Ngr. 8 Pf. = 427 Thlr. 10 Ngr. Capital für eine Actie zahlen müssen, außerdem aber, dafern in diesem Rechte keine Ungerechtigkeit liegen soll, noch die Ersparnisse aus dem Betriebe, welche den Actienbesitzern als

500,000 Thlr. Reservefond und
548,700 " getilgte Anleihe

von ihrer Rente zurückbehalten wurden, also

20 Thlr. 29 Ngr. 2 Pf. pro Actie
----------------------------------

zuzüglich obiger 427 " 10 "

448 Thlr. 9 Ngr. im Ganzen.

Aus diesen Zahlen kann sich jeder Actionär die Frage selbst beantworten, ob das verlangte Recht ihm finanziell nachtheilig gewesen sein würde oder nicht, und ob es ihm also künftig von Nachtheil sein könnte.

Wir meinen, daß auch ohne dieses Recht zu besitzen, ein Angebot der Staatsregierung die Actien mit 448 Thlr. pro Stück zu übernehmen, 1864 wahrscheinlich nicht zurückgewiesen worden wäre.