

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

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

N<sup>o</sup> 204.

Freitag den 23. Juli.

1869.

## Bekanntmachung, die neuerdings ausgebrochene Maul- und Klauenseuche betr.

Nachdem an verschiedenen Orten des Landes neuerdings unter dem Rindvieh die hitzige Maul- und Klauenseuche ausgebrochen ist, so findet sich das Ministerium des Innern veranlaßt, die Viehbesitzer auf die in der Bekanntmachung des unterzeichneten Ministeriums vom 11. Januar 1862 (Gesetz- und Verordnungsblatt vom Jahre 1862 Seite 16) erwähnte „neue Belehrung über die hitzige Maul- und Klauenseuche“ und insbesondere auf die Seite 23 derselben zur Verhütung der Weiterverbreitung dieser Seuche empfohlenen Maßregeln anderweit aufmerksam zu machen, mit dem Bemerkten, daß besondere Abdrücke der fraglichen Belehrung von der Hofbuchdruckerei von Reinhold & Söhne in Dresden zu beziehen sind.

Dresden, den 19. Juli 1869.

Ministerium des Innern.

Für den Minister: Dr. Weinlig. Forwerg.

## Bekanntmachung.

Herr **Friedrich Carl Hugo Uhlworm** ist heute als Rathspräsidenten verpflichtet und eingewiesen worden.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Dr. Koch. Schleißner.

## Finanzieller Wochenbericht.

(Schluß.)

Die Berliner Notizen für die Spielpapiere lauteten folgend:

Credit 117 118<sup>1</sup>/<sub>8</sub> 118<sup>5</sup>/<sub>8</sub> 119<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 120<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 120<sup>7</sup>/<sub>8</sub>

Lombarden 142<sup>3</sup>/<sub>4</sub> 143<sup>1</sup>/<sub>8</sub> 143<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 145<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 146<sup>7</sup>/<sub>8</sub> 147

Franzosen 209 213 213 219 219<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 225.

Oberschlesische schlossen circa 185, Bergisch-Märkische 138, Galizier 106, Böhmisches Westbahn 88, Meininger und Leipziger Credit stehen augenblicklich gleich.

Der Bericht der Bergisch-Märkischen Bahn constatirt, daß die Nordbahn die 5% Zinsen im vorigen Jahre vollkommen aufgebracht. Die Ruhr-Siegbahn ergab nach Befriedigung aller Erfordernisse noch 67,000 Thaler Ueberschuß behufs Verloosung der Prioritäten. Der Bau der Verbindungsbahn Düsseldorf-Neuß mit festem Rheinübergange wurde rüstig gefördert, und steht die Inbetriebnahme dieser für das gesammte Unternehmen so wichtigen Verbindung für nächstes Frühjahr in Aussicht. Der Staatsanzeiger publicirt die Concessions- und Bestätigungsbekanntmachung, wonach die von der vormaligen Köln-Soester Eisenbahngesellschaft als Caution deponirten und verfallenen 500,000 Thaler nebst 40,000 Thaler Zinsen der Bergisch-Märkischen für den Bahnbau Hagen-Brügge bei Lüdenscheid, so wie für künftige Bahnanlagen überwiesen werden.

Dem Geschäftsbericht der Oberschlesischen Bahn pro 1868 entnehmen wir folgende interessante Thatsachen:

Der totale Gütertransport betrug 74 Millionen Centner, davon 40,7 Millionen Steinkohle, 8,2 Millionen Getreide, 2,7 Millionen Hölzer, 2,6 Millionen Kalk, 3,5 Millionen Eisen, 2,4 Millionen Mühlenfabrikate und Hülsenfrüchte, 875,000 Erze und Mineralien, 790,000 Steine, 679,000 Eisenbahnschienen, 654,000 Spiritus, 561,000 Zink in Blöcken, 512,000 Chamotte- und Dachsteine. Daran participirt die Hauptbahn mit 66 Millionen Centnern, also 11 Millionen Centner mehr als 1867. Das bedeutendste Plus brachten Steinkohlen mit 7 Millionen Centnern. Der Transport für Steinkohlen trug auf der Hauptbahn über 2 Millionen Thaler ein. Am Frachtverkehr der Hauptbahn participirt der Binnenverkehr mit 35%, der directe Verkehr mit 56%, der Durchgangsverkehr mit 7%. Der Durchgangsverkehr zwischen Stettin und der Ferdinands-Nordbahn betrug über 3 Millionen Centner mit 246,000 Thaler Einnahme; der von Berlin mit der Ferdinands-Nordbahn bloß 226,000 Centner mit 23,000 Thaler Einnahme.

Ganz anders gestalteten sich die verschiedenen Verkehre bei der Posener und bei der Stargarder Bahn. Bei der ersteren betrug der Binnenverkehr 14%, der directe Verkehr 40%, der durchgehende Verkehr 45%; bei der Stargarder erreichte der Binnenverkehr gar nur 4%, der directe Verkehr 33%, der Durchgangsverkehr 62%. Es erhellt daraus die ungeheure Superiorität der Hauptbahn an innerer Verkehrskraft über die beiden anderen. Der Personenverkehr der Hauptbahn brachte 636,000 Thlr., davon im Binnenverkehr 483,000 Thlr.

In neuerer Zeit bildet bekanntlich die Reform des Eisenbahnfrachttransports ein Hauptthema; namentlich macht sich die Forderung geltend, daß die Eisenbahngesellschaften, unbekümmert um die Qualität der Güter, den Raum ihrer Waggons den Versendern gegen eine gleiche pro Meile zu fixirende Transportgebühr zur Verleugung stellen sollen. Die Direction der Rheinischen Eisenbahn bemerkte in der letzten Generalversammlung darüber, daß es sich bei der vorliegenden Frage in Wahrheit darum handle, ob die deutschen Eisenbahnen fortan wie bisher jedem Aufgeber von Frachtgut zu gleichen Bedingungen und mit der gleichen Möglichkeit der Benutzung zugänglich sein sollen, oder ob den Eisenbahngesellschaften zur Seite die Expedition für Sendungen von einer Station zur anderen als ein die Thätigkeit der Eisenbahngesellschaften ergänzender Factor neubegründet werden solle. Bilde der Raum eines Waggons die Unterlage für die Lagen der Eisenbahnen, so sei die nothwendige Folge, daß die Expediture, wie das vor 25 Jahren geschehen, die von den Bahngesellschaften zu höheren Tarifclassen tarificirten Güter, welche in der Regel nur in kleinen Quantitäten versandt werden, an sich ziehen, dieselben sammeln und mit den gesammelten Gütern den Waggon füllen. Das Resultat dieser Operationen sei für die Eisenbahngesellschaften zunächst das, daß sie einen Waggon Güter von 100 Centnern, welcher beispielsweise heute zu 3 Pfennigen pro Centner und Meile tarificirt ist, während für den Wagenraum nothwendig nach den Intentionen der Befürworter des Wagenraumtariffsystems der niedrigste Frachtsatz oder doch ein sehr niedriger Frachtsatz eingeräumt werden müßte, fortan auf 12 Meilen Entfernung statt zu 10 Thlr. zu 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Thlr. oder zu 5 Thlr. transportiren würden. Die erhebliche Differenz würde aber keineswegs dem Versender, sondern dem Expeditur für seine im jetzigen System ganz entbehrliche Vermittelung zufallen. Dem Versender würde höchstens ein geringer Bruchtheil bleiben, dagegen würde er die in vielen Fällen verspätete Beförderung mit in den Kauf nehmen müssen, welche die Ansammlung von Güterclassen durch Expediture nothwendig im Gefolge hat. Dagegen würde durch diese Neuerung die ganze bisherige Basis der Rentabilität der Eisenbahnen wesentlich modificirt werden. Würden sie durch die Concurrnz gehindert, in einer allgemeinen Erhöhung der Frachtsätze für Massengüter einen Ersatz zu finden, so werde, wie in England, die Rente der Eisenbahnen auf ein Minimum herabgedrückt und das Capital werde sich hüten, ferner dem Eisenbahnbau zur Verwendung sich zu stellen.

Das preussische Obertribunal hat entschieden, daß die Verpflichtung eines Transportunternehmers zum Wertherfasse der von ihm übernommenen und verbrannten Güter nicht durch die gleichzeitig bestehende vertragsmäßige Verpflichtung einer Transportversicherungsgesellschaft erlischt.

Die Englische Bank hat ihren Discout wieder um ein halbes Procent (bis 3) herabgesetzt. Bei der Preussischen Bank verminderten sich das Portefeuille um fast 4 Millionen Thaler, der Lombard um 1,804,000 Thlr. Bei der Oesterreichischen Nationalbank hat der Notenumlauf über 4 Millionen Gulden abgenommen (der

1882

italien.  
Credit-  
3%  
-Dbl.

35<sup>5</sup>/<sub>8</sub>;  
anische  
20<sup>5</sup>/<sub>8</sub>;  
aumm.  
Wehl  
35<sup>5</sup>/<sub>8</sub>;  
Börse

ft.)

uhiger  
e un-  
Ballen  
eites  
fest.  
Fair  
13<sup>5</sup>/<sub>8</sub>;  
10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>;  
10<sup>3</sup>/<sub>4</sub>;  
Ballen

August

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;

G.;