

rode sind die Einnahmen um das dreifache gestiegen, der Reinertrag bei ersterer um das Doppelte. Bei Ilseburg stiegen die Einnahmen um das Doppelte, der Reinertrag um das anderthalbfache. Bei Veckenstedt steigen die Einnahmen um das anderthalbfache und endlich ganz abnorm bei Drübeck um das siebenfache.

Annehmen dürfen wir wohl nach Allem, dass die letzte Periode der wirtschaftlichen Reform einen viel stärkeren Einfluss auf die Erhöhung speziell der Reinerträge bei Gütern ausübte, als diejenige im Anfang des Jahrhunderts.

---

## VII.

In der folgenden Tabelle sind die Durchschnittspreise der einzelnen Jahrzehnte von 1760—1851 zusammengestellt.

### Preise.

§ 13. Bei der Betrachtung der folgenden Preistabelle bleibt zu erwägen, dass die Transportkosten nach dem Markorte — und auf diesen beziehen sich die Angaben, welche den Durchschnitt der im Laufe der angegebenen Zeit gemachten Einzelverkäufe und Käufe darstellen — im vorigen Jahrhundert und im Anfang des neunzehnten höhere waren, wie später, vor allem, nachdem die Chausseen nach Leipzig und Wurzen fertiggestellt waren, erstere war etwa 1830 vollendet. Diese Transportkosten müssen natürlich in Abzug gebracht werden, um den Gewinn, welcher dem Gute durch den höheren oder geringeren Preis zufällt, zu veranschaulichen. Jedoch können wir dies nur im Allgemeinen andeuten. Man rechnete noch in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts, abgesehen von ganz trockenem Wetter, zwei Gespanntage, um ein Fuder Korn, d. h. 20 bis höchstens 30 Centner, nach Leipzig zu fahren; in den 40er Jahren sehen wir aus den Tagebüchern, dass stets, auch bei Regenwetter, ein Gespanntag gerechnet wird und 40 Ctr. Korn geladen werden. Man wird nicht gerade fehlgehen, wenn man den Gespanntag auf 10 Mark veranschlagt. Es kosteten also 25 Ctr. im Jahre 1800 etwa 20 M. Transportkosten, d. h. pro Ctr. 80 Pfg.; 40 Ctr. im Jahre 1840 etwa 10 Mark, d. h. pro Ctr. 25 Pfg. Diesen Unterschied von