

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

N<sup>o</sup> 3.

Freitag, den 3. Januar.

1834.

## Bekanntmachung.

Das handeltreibende Publicum wird hiermit benachrichtigt, daß Ein hohes Finanz-Ministerium für die im Laufe der Neujahrmesse 1834 bei der Zollverwaltung zu Leipzig vorkommenden außerordentlichen Geschäfte eine besondere Commission ernannt hat, welche aus folgenden Mitgliedern besteht:

Herrn Heinrich Plag,  
Königl. Sächsischen Zollrath und Mitglied der Zoll-  
und Steuer-Direction,

Herrn Jacob Heinrich Thieriot,  
Königl. Sächsischen Kammerrath und Mitglied der  
Landes-Direction.

Herrn Albert von Zahn,  
Königl. Sächsischen Oberzollrath.

Die Herren Commissarien werden in den nächsten Tagen allhier zusammentreten und ihre Sitzungen in dem Zollgebäude halten. Leipzig, den 31. December 1833.

Der Rath der Stadt Leipzig.  
Dr. Deutrich, Bürgermeister.

### Erwiederung auf den Auszug aus einem Privat-schreiben aus Berlin (Tageblatt Nr. 355).

Die in diesem Aufsatz gemachten Bemerkungen würden vollkommen richtig seyn, wenn die beabsichtigte Eisenbahn von Leipzig nach Dresden nur durch den Wunsch bedingt wäre, mit Sachsens Hauptstadt in nähere Verbindung zu kommen; obgleich nun allerdings bei so schneller Communication die Anzahl der Reisenden, welche von Leipzig und dessen Umgebung zum Vergnügen Dresden und von Dresden zur Mesh- und anderer Zeit in Geschäften Leipzig besuchen würden, unbezweifelt eine solche Höhe erlangen würde, daß sie für den Ertrag der Eisenbahn ein wohl zu berücksichtigender Gegenstand der Einnahme werden dürfte, so würde es doch nicht möglich seyn, darauf allein ein so großes Unternehmen zu begründen, auch würde sich der Berliner Correspondent überzeugen, wenn er sich die Mühe geben will, die sächsischen Verhältnisse kennen zu lernen, daß die Leipzig-Dresdener Eisenbahn auf solidem Verkehr begründet seyn würde, nämlich eine Bevölkerung von über 40,000 Seelen in Leipzig und eine wohl drei Mal größere Anzahl Einwohner in dessen sehr volkreicher Umgegend mit Steinkohlen und Bruchsteinen zu vers-

orgen; diese beiden Hauptbedürfnisse sind bis jetzt durch den Transport so verschleuert, daß man beinahe behaupten kann, sie würden ganz entbehrt.

In Beziehung auf Leipzigs Handel ist die Richtung der Bahn auch nicht so unwichtig, als es der Berliner Freund glaubt, denn die Lausitz ist einer der fabrikreichsten Theile Deutschlands, von woher viele Waaren zum Verkauf auf die Leipziger Messen gesandt werden, und die größten Massen der in Leipzig gekauften Waaren sind für Schlesien, Polen, Süd-Rußland, die Moldau und Wallachei bestimmt, welchen allen der schnelle und billige Transport bis Dresden zu gute kommen würde.

Demungeachtet würde diese Dresden-Leipziger Eisenbahn nur Localinteresse behalten und kein nationaldeutsches Interesse gewinnen, wenn sie allein stehen bleiben sollte, und dieß soll sie auch hoffentlich nicht; ein Anfang muß aber gemacht werden und zu diesem eignet sich die Straße zwischen Dresden und Leipzig eben so gut wie jede andre, um desto mehr, da sie vollkommen in ein größeres allgemeines Eisenbahn-System paßt — sie ist ein Dritteltheil des Weges von Leipzig nach Breslau, ein Dritteltheil des Weges von Leipzig nach Prag, wenn sie nach Magdeburg fortgesetzt wird, sichert sie Magde-