

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 333.

Mittwochs, den 29. November.

1837.

Bekanntmachung.

Mittels hoher Ministerialverordnung vom 25. Aug. 1837 ist die Aufnahme neuer Bevölkerungslisten für das Königreich Sachsen anbefohlen worden.

Um nun wegen der für die hiesige Stadt anzufertigenden Listen die Herren Hausbesitzer und Miethbewohner mit der aufhältlichen und schwierigen Einrechnung von Hausverzeichnissen zu verschonen und zugleich zur Gewinnung eines richtigen Resultates zu gelangen, hat die unterzeichnete Behörde wiederum die Einrichtung getroffen, daß

den 1. December dieses Jahres und die nächstfolgenden Tage eigends dazu angenommene Expedienten in die Häuser sich verfügen und die in jedem Hause wohnenden Personen nach Alter, Geschlecht, Religion u. notiren werden. Je unverkennbarer die Aufnahme von genauen Bevölkerungslisten auf das Beste des ganzen Landes, die dabei rücksichtlich hiesiger Stadt getroffene Einrichtung aber auf eine Erleichterung für die Einwohnerschaft derselben abzielt, um so mehr hält sich die Sicherheitsbehörde zu der Erwartung berechtigt, daß man — auch abgesehen von der den Hauswirthern u. gesetzlich obliegenden Verbindlichkeit zu Vertretung ihrer Angaben — den sich meldenden Expedienten die erforderliche Auskunft allenthalben mit Bereitwilligkeit ertheilen werde.

Leipzig, den 27. November 1837.

Die Sicherheits-Behörde der Stadt Leipzig.
Stengel.

Ueber die hiesige Eisenbahn.

Wie kommt es nur, daß unsere Actien so niedrig stehen, jetzt, wo die Unternehmung durch die belebten Fahrten schon erfreuliche Resultate liefert und die Nachrichten vom Bauen bis Dresden so überraschende Fortschritte melden? Diese und ähnliche Fragen hört man jetzt oft, und gewöhnlich wird darauf geantwortet: bei so großer Capitalanlage könne s. Z. keine Dividende herauskommen, weshalb Privatleute ihre Gelder, so sehr sie auch für die Sache gestimmt wären, nicht darin anlegen möchten, — Andere fügen hinzu: das Capital sei zu groß für den Platz, die Actionaire könnten die Drillinge nicht so rasch unterbringen, als es die Einzahlungen nöthig machten.

Bei ruhiger Prüfung scheinen aber diese Gründe nicht Stich zu halten. Das größere Capital ist nur dadurch erfordert worden, weil die Bahn selbst vortheilhafter, als früher projectirt, gelegt ist, nämlich mit Vermeidung der vielen kleinen Bogen, weit weniger steigend und fallend; auch der Oberbau erhält eine solidere, weniger Reparatur und Aufsicht erheischende Bauart. Dadurch aber wird eine weit größere Einnahme auf alle Zeiten gesichert, denn die Fahrkosten, Reparatur und sonstige Spesen werden, nach den Erfahrungen aller Bahnen, dadurch sehr wesentlich vermindert. Dieß überschlägt der flüchtige Speculant, dem nur an dem nächsten Moment gelegen ist, nicht.

Die Befürchtung, das Capital sei zu groß für den Platz, scheint allerdings mehr Grund zu haben, weil die meisten der jetzigen Inhaber von Actien nur auf Agio-Avance den Zuschnitt

genommen haben, und augenblicklich die hinreichenden Mittel nicht aufzutreiben wissen, um ihre sämmtlichen Actien behalten zu können. Sie müssen verkaufen und fallen den größern Capitalisten in die Hände, deren Vortheil natürlich darin besteht, so billig als möglich die Actien zu erhandeln. Unter solchen Umständen spricht es eigentlich günstig für den Cours, daß eben diese Capitalisten durch ihre Einkäufe es sich gegenseitig unmöglich machen, den Werth der Actien noch tiefer herabzudrücken; sie scheinen dem jetzigen Coursstande doch keine lange Dauer zuzutrauen und mögen daher den Moment nicht undenutzt lassen.

Für den Platz wird aber das Capital dieser vaterländischen Unternehmung nicht zu groß sein, wenn sich der Platz nur mehr entfernt hielt von ausländischen Projecten und wenn namentlich der hiesige Privatmann sich nach seinen Kräften (nicht um zu speculiren, sondern um einen kleinen Theil seines Vermögens sicher anzulegen) dabei interessirte. Wie viel Familienväter giebt es, die eine einzelne Actie hinlegen könnten, wie viele, die es bis 5 und 10 Stück ausdehnen könnten! Solche Actieninhaber bilden den eigentlichen Kern einer volksthümlichen Unternehmung, und da man mit Sicherheit voraussetzen darf, die Leipzig-Dresdener Eisenbahn werde späterhin eine der vortheilhaftesten Capitalanlage bilden, so wird Niemand den Wunsch unterdrücken können, das Inland wesentlich dabei theilhaftig zu sehen, ehe es zu spät ist. Schon hat Holland und Oesterreich seine Aufmerksamkeit auf den unnatürlichen Stand der hiesigen Actien gerichtet, möge