

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 75.

Dienstag, den 16. März.

1841.

Vermietung.

Ein aus drei Stuben nebst Zubehör bestehendes Logis im Marstallgebäude am Neumarkte soll von Ostern dieses Jahres an, mittels Meistgebots, jedoch mit Vorbehalt der Auswahl unter den Licitanten und jeder andern Verfügung, bis auf halbjährige Aufkündigung vermietet werden.

Es haben sich daher die Miethlustigen, welche die nähern Bedingungen in des Rath's Einnahmestube erfahren können, **den 18. März 1841**

Vormittags um 11 Uhr in letzterer einzufinden, ihre Gebote zu thun und weiterer Benachrichtigung gewärtig zu sein.
Leipzig, den 23. Februar 1841. Des Rath's der Stadt Leipzig Einnahme-Stube.

Bemerkungen über den in Nr. 62 dieses Blattes enthaltenen Aufsatz: „Einige Gegenworte über die in Nr. 58 d. Bl. gewünschte Anlegung des sächsisch-bayerischen Bahnhofes zu Leipzig.“

Der verehrte Verfasser der „Einigen Gegenworte“ sagt:

1) „Es kann der Unterschied in der Länge der Bahn von Altenburg nach dem Windmühlenthore nicht viel erheblicher sein, als der nach dem Schützenhore an den Dresdner Bahnhof;“ ferner:

2) „Nun gilt der Grundsatz für den Verkehr fest, daß, je billiger und erleichternder, wohl auch schneller derselbe sich herausstellt und damit begünstigt wird, je bedeutender derselbe werden, und desto mehr Segen für die Bahnunternehmer selbst erzeugen muß —“

Was den 1. Satz betrifft, so glaube ich selbst, daß die Entfernung von dem Windmühlenthore nach dem Leipzig-Dresdner Bahnhofe in gerader Linie nicht mehr als etwa eine Viertelstunde beträgt, doch kann auf dem dazwischen liegenden Boden in der Nähe der Stadt wegen der Ortsverhältnisse die Bahn nicht herüber geführt werden, wovon man sich leicht überzeugen kann; auch streitet §. 4 und 18 der Verordnung von 3. Juli 1835: „die Abtretung von Grundeigenthum u. s. w.“ dagegen.

Die Ausführbarkeit der Ausmündung der sächs.-bayerischen Eisenbahn neben dem Leipzig-Dresdner Bahnhofe ist ohne eine Verlängerung derselben von mindestens einer geographischen Meile nicht möglich, da der Anschluß nicht vor der Paunsdorfer Section bewerkstelligt werden kann, wobei die Unannehmlichkeit nicht übersehen werden darf, daß die Bahn über drei große Heerstraßen und mehre sehr belebte Communicationswege — wie man auf der Karte „die Umgegend von Leipzig“ sehen kann — geführt werden müßte.

Diese Verlängerung von einer Meile würde aber dem Passagier etwa $\frac{1}{2}$ Stunde Zeit, auch eine Meile mehr als nöthig Fahrgehalt kosten, und die Güterfracht um 5 Pfennige pr. 100 Pfund steigern.

In einer Viertelstunde kann man aber, vorzüglich wenn die Omnibus erst ins Leben getreten sein werden, von dem Leipzig-Dresdner Bahnhofe bis vor das Windmühlenthore gelangen, auch wahrscheinlich für weniger Geld, als selbst die Meile für die 3. Wagenklasse kostet; eben so bin ich fest überzeugt, daß, wenn die Eisenbahn-Directionen nicht selbst vorziehen sollten, den Transport der Güter von einem Bahnhofe zum andern für 5 Pf. pr. 100 Pfd. zu übernehmen, sich dazu genug Privaten finden, wodurch die Bewohner der Stadt doch auch Etwas verdienen würden.

Bei diesen Betrachtungen ist jedoch bloß auf das sogleich durchreisende Publicum und die durchgehenden Güter Rücksicht genommen worden, während doch die Mehrzahl der Reisenden hier verweilt, oder nur nach hier kommt, oder von hier abfährt; so wird auch vorzüglich zu den Messen vieles Gut direct nach Leipzig gesendet und von dort verladen.

Wenn man nun für die sächsisch-bayerische Bahn den Bahnhof neben den Leipzig-Dresdner legen wollte, so würde man offenbar — wie bereits erwähnt — den Reisenden nicht allein eine Viertelstunde Zeit rauben, sondern auch denselben für eine Meile mehr Fahrgehalt anrechnen und die Fracht des Gutes um 5 Pf. pro 100 Pfd. steigern müssen.

Hält man also den von dem Herrn Verfasser ausgesprochenen 2. Satz, welcher — wie ich selbst bekenne — durch Erfahrung satzhaft bestätigt ist, fest, so würde gerade die Ausmündung der sächs.-bair. Eisenbahn neben dem Leipzig-Dresdner Bahnhofe ein Nachtheil für das Bahninstitut sein, und, um diesen zu vermeiden, ein anderer Platz gewählt werden müssen.

Es ließe sich dem Herrn Verfasser über die vermeinten Ersparnisse beim Officiantenpersonale durch die Vereinigung von Eisenbahnhöfen über die Befürchtung einer Concurrenzbahn und dem Befahren von Einer Bahn von zwei verschiedenen Instituten manches Gründliche entgegen, doch will ich mich darauf beschränken, ihm hiermit nur zu versichern, daß er im Irrthum ist, wenn er meint,