

Leipziger Tageblatt

1841

und

Anzeiger.

N^o 297.

Sonntag, den 24. October.

1841.

Bekanntmachung.

Da zu der Ergänzung des, mit dem 2. Januar 1842 auscheidenden Dritttheils der Herren Stadtverordneten und Erfahmänner allhier eine Wahl zu veranstalten ist, so wird die angefertigte und gedruckte Wahlliste von heute an, vierzehn Tage lang auf dem Saale und im Durchgange des Rathhauses öffentlich aushängen, auch in der ersten Etage des vor- maligen Waagegebäudes am Markte zu Jedermanns Einsicht bereit liegen, überdies auch den stimmberechtigten Bürgern besonders zugestellt werden.

Zur Abgabe der Stimmzettel, Behufs der Erwählung von 129 Wahlmännern sind

der 8., 9. und 10. November d. J.

Vormittags von 8 bis 12 und Nachmittags von 2 bis 5 Uhr festgesetzt worden, und es haben sich die Abstimmenden inner- halb dieser Zeit vor der Wahldeputation in der ersten Etage der alten Waage bei Verlust ihres Stimmrechts für die diesjährige Wahl in Person einzufinden und ihre Stimmzettel abzugeben.

Ueber das weitere Verfahren enthält die Bekanntmachung vom 25. September d. J., welche an den oben erwähnten Orten einzusehen ist und von welcher überdies jedem Stimmberechtigten ein Abdruck zugestellt werden soll, das Nähere.

Einwendungen gegen die Wahlliste sind spätestens acht Tage vor der Wahl und längstens bis mit dem 30. Oct. l. J. zur Kenntniß und Entscheidung des Magistrats zu bringen, widrigenfalls solche bei der diesjährigen Wahl nicht berücksichtigt werden können.

Leipzig, den 12. October 1841.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Gross.

Nach Ansichten über deutsche Eisenbahnen.

Eine Schrift des Herrn Julius Ries ist in unsere Hände gekommen, worin derselbe Erörterungen über vier pecuniaire Fragen und die Eisenbahnen anstellt. Wir theilen ein Stelle daraus mit, ohne die darin ausgesprochenen Ansichten vertreten zu wollen. Betrachten wir, heißt es, wie wir müssen, Deutsch- land als das, was es ist und was es im ersten Jahrhundert noch sein wird, als Binnenland mit einer Bevölkerung von 37 Mill. Menschen und 11,600 Q. M., so zeigt sich, daß Eisenbahnen für Deutschland nicht so gut, wie für England rentiren werden. Die 3 vereinigten Königreiche enthalten auf der Hälfte des Terrains, nämlich auf 5700—5800 Q. M., etwa 25 Mill. Einwohner. Daher stellt sich schon in Rück- sicht auf die Bevölkerungszahl für Deutschlands Eisenbahn- Unternehmer das Verhältniß um 50 pC. schlechter, als wir für England. Dazu kommt noch, daß die Engländer eben so viel Vergnügen beim Reisen fühlen, als wir guten Deut- schen im Conserviren unsres wenigen Geldes, und daß dort vermöge der vielen auf den Reiserouten befindlichen Actien- Banken die Vergnügungs-Reisen auch zugleich Geschäfts-Rei- sen werden können, auch oft werden. Daher läßt sich die große Reiselust, das viele Reisen der Engländer und mithin auch das Bestehen der Eisenbahn-Gesellschaften erklären. Wollte der Himmel, denkt vielleicht Mancher, daß es auch in Deutschland recht viele dergleichen Banken gäbe! damit unsere jungen deutschen Speculanten sich ebenfalls zu Vergnü- gungsreisen bewegen fühlten und auf solchen Reisen en pas- sant 10,000 Lasten Getreide und 50,000 Centner Del kaufen

könnten. Geduld meine Herren! was nicht ist, kann noch werden; mangelt es doch in Deutschland weder an Papier- mühlen noch an Lokalen für Papier-Kassen-Bereine.

Wenn demzufolge im Vergleich mit den Engländern die Actionäre deutscher Eisenbahnen wenig Hoffnung zu einer bedeutenden Dividende haben, so wird diese Hoffnung noch mehr herab gespannt, wenn sie erwägen, daß ungeachtet ei- ner Anzahl von 1—1½ Millionen Reisender während eines Jahres auf der Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester, ungeachtet des Transports des größten Theils von Kauf- manngütern nach und von der neuen Welt dennoch die Ac- tionäre jener Bahn noch niemals eine höhere Dividende als von 2½ pC. über die üblichen Zinsen von Kapitalien erhalten haben.

Wenn nun schon in Folge des Mangels an Reisenden in Deutschland die deutschen Eisenbahn-Unternehmer nicht viel Erfreuliches erwarten können, so können sie doch noch weniger auf bedeutende Transporte von Kaufmannsgütern rechnen, weil in einem Binnenlande wie Deutschland die Kaufleute, wie sehr natürlich, an wohlfeilen, wenn auch langsamen Frach- ten hängen; für sie würde gewiß der geringere, aber erhöhte Frachtsfuß von 1½—2 Pfen. pr. Centner ein bedeutendes Ob- ject seyn, der hingegen in England von Niemand in Betracht gezogen wird, obschon die Frachtgelder mit andern Transport- Gelegenheiten heruntergesetzt wurden.

Abstrahiren wir aber auch von der großen Anzahl von Vergnügungs-Reisenden in England und gestehen den Deut- schen eine eben so große Reiselust zu, so sehen sich doch die englischen Kaufleute auch durch die Einrichtung und Lage