

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 272.

Donnerstag, den 29. September.

1842.

### Antwort auf den Angriff aus Chemnitz.

Allerdings ist Schweigen die Antwort des Weisen auf die Rede des Thoren. Allein dieser Grundsatz scheint von der Gegenwart nicht allenthalben gebilligt zu werden und sie oft das Schweigen für Geständniß zu halten. Daher dürfte eine nochmalige Abfertigung jener Lasterungen aus Chemnitz wohl am Orte sein.

Die Vorwürfe gegen die hohe Staatsregierung lassen wir unter andern auch deshalb unberührt, weil, abgesehen von dem Inhalte, schon der Ausdruck in seiner Höckerigkeit so unklar und wogig ist, daß man bei genauer Ansicht zweifelt, ob nur überhaupt etwas gesagt sei.

Dem letzten Thema: „Leipzig sei der natürliche Feind aller übrigen Sächsestheile, namentlich des Erzgebirges“, brauchen wir nicht einen Gegenbeweis, welcher eben so leicht, als unnötig wäre, entgegenzusetzen, wohl aber wollen wir die Sätze, woraus dasselbe folgen soll, näher betrachten.

Leipzigs Messe hat allerdings seit dem Zollanschlusse an Bedeutung gewonnen, weil der einheimische Markt für die vaterländischen Erzeugnisse — also auch die Fabrikate der Stadt Chemnitz — sich durch den Zollverein erweiterte und der vereinsländische Fabrikant — also auch der Chemnitzer — ganz richtig urtheilt, wenn er den nahen Markt einem entferntern vorzieht und daher die Leipziger Messe besucht. Die Blüthe derselben ist eine Quelle des Verdienstes und dadurch des Reichthums für die Fabriken aller Vereinsstaaten. Daß sie nicht unter den Städten derselben, wie auf den sächsischen Dörfern der Bierschank, die Reihe umgehen und so auch gelegentlich einmal nach Chemnitz kommen könne, ist so klar, als daß kein einziger Fierant die Leipziger Messe besucht, weil er Leipzig zu bereichern wünscht, sondern weil er selbst hier verdienen will und verdient.

Der folgende Satz:

„Denn die Leipziger Geldgeschäfte verdienen zwar Provisionen von uns, geben uns aber keine Credite“, besagt dieses:

Die Leipziger Banquiers erhalten von uns Provisionen ohne allen Grund, ohne alle Veranlassung, mithin geschenkt, denn die gewöhnliche Veranlassung zu Zahlung einer Provision findet zwischen uns und ihnen nicht statt, indem sie uns kein Geld borgen, weil sie uns nicht für creditwürdig erachten.

Die Fabrikanten des Erzgebirges müßten sehr viel Geld

und sehr wenig Kenntniß in dessen Verwendung haben, wenn sie den Leipziger Bankhäusern freigebig unverdiente Provisionen zahlen. Da sie nun ganz gewiß nicht bloß dazu, sondern überhaupt, viel zu klug sind, gleichwohl aber nach dem fraglichen Aussage, welcher sich nur mit Großartigem zu beschäftigen versichert, die Provisionen, welche sie nach Leipzig zahlen, eine bedeutende Summe bilden, so folgt daraus nothwendig, daß die Credite, welche die Leipziger Banquiers an die Fabrikanten Sachsens geben, sehr groß sein müssen. Das sind sie denn auch in der That. Zu ihnen kommen noch die sehr bedeutenden Credite, welche die Waarenhändler Leipzigs an dieselben beim Handel mit Geweb- und Farbestoffen ertheilen. Ein Blick in die Acten über die erzgebirgischen, auch Chemnitzer Concurse und in die Bücher der dortigen Actienunternehmungen bestätigt dieß und die dabei gemachten Verluste Leipzigs aus seiner Leichtgläubigkeit, oder mercantilisch gesprochen, aus „seinem coulanten Wesen.“

Indem der Auffaz von den ältern Privilegien Leipzigs nicht sprechen will, geifert er gleichwohl darüber, daß es Centralpunkt des sächsischen Handels sei, scheint anzunehmen, daß es diese Stellung erst seit der Erbauung der Eisenbahnen eingenommen habe. Allerdings geht mit Dampf Manches, aber doch lange nicht Alles geschwinder, und namentlich ist von den Dampfmaschinen die Prämie für die Aufgabe:

Wie man durch Dampf in Kurzem, etwa über Nacht, eine Handelsstadt mache? —

noch zu verdienen. Wo nicht bereits Handel ist, da kann man ihn durch die Eisenbahnen allein nicht hinbringen, eben so wenig wie selbst die klügsten und mächtigsten Fürsten zeitweilig vergeblich strebten, Städte durch Straßen und Canäle, durch Vorschüsse und Handelsgerichte, durch Freihäfen und Stapelrechte, durch Orden und Gunstbezeugungen aller Art in Handelsplätze umzuwandeln. Nur diejenigen Straßen werden benutzt, welche nach Orten führen, wo Reisende Geschäfte zu machen haben! Die gute Straße und die schnelle, wohlfeile und sichere Bewegung darauf vermehrt die Reisenden, schafft aber nicht Reisezwecke, und ohne solche sind keine Reisenden. Ein Straßenknoten in der Lüneburger Heide wird dort weder eine Handels- noch eine Messstadt schaffen. — Eisenbahnen sind aber eben nicht mehr, aber auch wahrlich nicht weniger, als möglichst ins Niveau gerückte und statt mit Kiesel, mit Eisenschienen belegte Straßen, auf welchen die uns zur Zeit bekannte schnellste, wohlfeilste und sicherste Bewegung stattfindet. Nicht sie, sondern der Dampfwagen sind das Neue und Bewunderungswürdige.