

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 252.

Dienstag, den 9. September.

1845.

Morgen Mittwoch den 10. September d. J., Abends 6 Uhr,

ist öffentliche Sitzung der Stadtverordneten hier selbst im gewöhnlichen Local. Es erfolgt darin

- 1) die Wahl von vier Stadträthen auf Zeit,
- 2) Berathung eines Rathcommunicats, den Verkauf eines Stückes Feld betreffend.
- 3) eines Rathcommunicats, das Gesuch mehrerer Wiesenpächter um Erlass des Pachtgeldes betreffend.

Die öffentliche Meinung.

Es ist ein kühnes und vergeblich Wagen,
Zu greifen ins bewegte Rad der Zeiten,
Geflügelt fort entführen es die Stunden,
Das Neue kommt, das Alte ist geschwunden.

Schiller.

In diesen bedeutungsvollen und inhaltschweren Worten unsers größten Dichters liegt der Schlüssel zur Erklärung des unaufhaltsamen Fortschreitens des menschlichen Geschlechtes in geistiger Aufklärung und Veredelung, sowohl in religiöser als auch politischer Hinsicht. Keine Menschenmacht vermag das rollende Rad der Zeit in seinem unwiderstehlichen Laufe zu hemmen, und wäre Einer vermessen, ein Solches zu versuchen, es würde ihn in seinem Laufe fortreißen und zermalmen. Der Geist der Zeit ist es, angeregt, genährt und erleuchtet von mannigfacher Belehrung durch Wort und Schrift, welcher seine Macht ausübt und eine öffentliche Meinung erzeugt, als Gesamtausdruck des gebildeten Theiles der Nationen, welcher keine menschliche Macht auf die Dauer zu widerstehen und Troß zu bieten vermag, eine Macht, welche selbst Napoleon, der gewaltige Eroberer einer halben Welt, anerkannte, wenn er sagte: „ich kann der öffentlichen Meinung nicht Troß bieten, ich kann sie nicht mit Kanonenkugeln erreichen, nicht ins Gefängniß setzen, nur ein Mittel gibt es, sie zu versöhnen, dieß ist — Gerechtigkeit und Güte.“ Civilisation oder fortschreitende Bildung wäre von jeher nicht möglich gewesen, wenn die Mehrheit der Menschen vom Geiste des Guten nicht beseelt wäre, und dieser vorherrschende, überwiegende Geist des Guten, er ist es, der sich auch bei uns in den letzten verhängnißvollen Tagen geltend gemacht hat.

Am vergangenen Constitutionsfeste, welches mit einem mit Bangigkeit und Freude gemischten Gefühle erwartet wurde, bewiesen Leipzigs Bewohner, bewies das auf Plätzen und Straßen Kopf an Kopf gedrängte zahlreiche Publicum, wie sehr es die Bedeutung des Festes durch anständig-ernste Haltung zu würdigen wisse.

Auch die über alle Erwartung zahlreich zum Festmahl im Schützenhause versammelten Bürger gaben hiervon glänzendes Zeugniß, sowohl durch die geist- und gehaltvollen Vorträge der einzelnen freimüthigen Redner, welchen allen enthusiastischer Beifall zu Theil wurde, als auch durch die würdige Haltung im Allgemeinen.

Möge unser Leipzig auch nach dieser schweren Prüfung fortan zu immer größerem Glanze gedeihen, möge es fortfahren die erste bürgerliche Hauptstadt des Verkehrs von Deutschland zu sein, welchen Namen es vor jeder andern mit vollem Rechte verdient, wegen der in ihr, wie in keiner andern, mannigfach vereinigten Elemente der bürgerlichen Wohlfahrt: des Handels, Buchhandels, der Universität und Eisenbahnen.

L. Albert.

Hört! Hört!

(Singsend.)

Sicher ist der Sieg, wenn es gelingt, Zwietracht im feindlichen Lager zu erregen, denn ein uneiniger Feind ist leichter zu besiegen, als der, bei dem alle für einen stehen. Laßt euch nicht täuschen durch unwahre Gerüchte über einen von euch, mag dieser der niedrigste oder der höchste sein — laßt euch auch nicht durch die Persönlichkeit des Erzählers täuschen, denn ihr wißt nicht, in wie weit er selbst getäuscht ist, welche Freude man vielleicht darüber hat, einen gefunden zu haben, der es übernimmt, den ersten Stein auf euer Palladium zu werfen, der es nicht ahnet, wie man seine Brauchbarkeit verhöhnt und über das Gelingen der List sich freut!

H—e.—H—r.

Deutsche Eisenbahnen.

(S c h l u ß.)

Zu Ende des Jahres 1844 wurden 299 $\frac{1}{5}$ geographische Meilen Eisenbahn in Deutschland mit Dampfkraft betrieben. Die Anlagelosten von 20 dieser Bahnen mit einer Gesamtlänge von 229 $\frac{1}{5}$ Meilen beliefen sich auf 126,615,993 Fl. und es kostete also die Meile im Durchschnitt 563,770 Fl. rheinisch.

Von diesen 20 Bahnen war der Bruttoertrag im Jahre 1844: 12,260,000 Fl. oder per Meile 53,490 Fl. rheinisch. Vergleicht man diesen Ertrag mit den Anlagelosten, so sieht man, daß derselbe 9 $\frac{2}{5}$ Procent der letztern ausmacht. Sollen also diese 20 Bahnen auf ihr Capital 5 Procent Zinsen abwerfen, so dürfen die Betriebskosten nicht mehr als 46 $\frac{4}{5}$ Procent der Bruttoeinnahme betragen.