

Leipziger Tageblatt

und Anzeiger.

N^o 153.

Sonntag den 1. Juni.

1856.

Bekanntmachung, die öffentlichen Badeplätze betreffend.

Als öffentliche, an ihrem Anfange und Ende bezeichnete Badeplätze sind bestimmt:

- 1) eine Stelle in der Elster, 120 Ellen lang, hinter dem Jacobshospitale am Rosenthale;
- 2) eine Stelle in der alten Pleiße, gegen 500 Ellen lang, zwischen der sogenannten Saubücke und dem Schimmel-schen Garten.

Das Baden an anderen Plätzen ohne Aufsicht der Fischer ist verboten.
Leipzig, am 26. Mai 1856.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Rath.

Schreiber.

Donnerstag den 5. Juni d. J. Abends 6 Uhr

ist öffentliche Sitzung der Stadtverordneten im gewöhnlichen Locale.
Tagesordnung: Gutachten der Ausschüsse zum Verfassungswesen und zum Polizeiamte, die Reorganisation des Polizeiamtes und die Vermehrung der Arbeitskräfte desselben betreffend.

Leipzig, den 31. Mai. * * *
Heute Vormittag 8 Uhr ist Ihre Majestät die Königin von Bayern mit hohem Gefolge auf der sächsisch-bayerischen Staatsbahn von München hier angelangt, hat sich sofort auf der Verbindungsbahn nach dem Bahnhofe der Leipzig-Dresdner Eisenbahn begeben und ist mit dem 8^{3/4} Uhr abgehenden Zuge über Röderau nach Berlin abgereist. In der Bahnhofrestauration der Leipzig-Dresdner Eisenbahn geruhte Ihre Königl. Majestät eine Erfrischung einzunehmen. Unter dem Gefolge befand sich der Flügeladjutant Sr. Maj. des Königs von Bayern, Oberstleutnant Graf von Rechberg. * * *

Der Aufsatz in Nr. 150 dieses Blattes:
„Ein Wort über die häufigen Brände“,
veranlaßt den Unterzeichneten zu folgendem Vorschlage:
Es ist leider wahr, daß, namentlich in kleinen Städten, die ärmere Classe der Einwohner ihr Mobiliar nicht versichert und daher nach entstandenen Stadtbränden hart betroffen wird, der Behörde zur Last fällt und die nicht immer ausreichende Mithilfe Anderer in Anspruch nehmen muß. Warum versichern die ärmern Leute nicht? 1) Sind sie der irrigen Meinung, die Assuranz-Compagnien würden kleine Beiträge nicht annehmen, und 2) können sie oft kaum die Prämie bezahlen, viel weniger aber die Spesen für obrigkeitliche Genehmigung, Polteinstempel, Porto ic. erschwingen. Daß letztere die kleinern Prämienbeträge übersteigen, mag man aus folgendem ersehen. Wollten z. B. in Lengenfeld 200 Familien ihr Mobiliar à 200 Thaler versichern, so würden sie zusammen für 40,000 Thlr. Versicherungs-Capital zur Durchschnittsprämie von 3^{1/2} %
und für Genehmigung, Police ic. von 200 Pol-
licen, niedrig angenommen, à 27^{1/2} Ngr. . 183 = 10 Ngr. (!)
zusammen also 323 Thlr. 10 Ngr.

zu zahlen haben, jedoch nur 140 Thlr. 27^{1/2} Ngr., wenn diese 40,000 Thlr. auf Eine Police gebracht würden.
Mein Vorschlag geht nun dahin, den Ortsbehörden, namentlich der kleinen Städte Sachsens, die Verpflichtung aufzuerlegen, diese 200 Familien selbst zu versichern, und wo die Prämie nicht einzutreiben ist, die Kosten auch selbst zu tragen, im höchsten Falle

also 140 Thlr. 27^{1/2} Ngr. pro anno, was eine Stadt, wie z. B. Lengenfeld, gewiß tragen kann. Erleiden alle 200 Versicherte einen Totalschaden, so würden sie ohne Verzug 40,000 Thlr. erhalten, wenig oder nichts verlieren, und alle Aufforderungen für Abgebrannte würden unnötig werden.

Wüßte mein Vorschlag doch an geeigneter Stelle Berücksichtigung finden.
Kz.

Vermischtes.

Die Schüler und Freunde des Augenarztes Dr. v. Graefe in Berlin, dessen Klinik bereits europäischen Ruf hat, brachten in voriger Woche ihrem Lehrer zu seinem Geburtstage ein Morgenständchen, das der Trommelschlag der Revette eröffnete. Ein Regiments-Lambour, ein ehemaliger Patient Graefe's, hatte durch dessen Kunst das Augenlicht wieder erhalten und war, als er das ärztliche Honorar abtragen wollte, mit den Worten zurückgewiesen worden: „Sie werden mir zum Dank einmal einen Wirbel schlagen!“ Am Geburtstage nun hat der dankbare Patient seine Schuld abgewirbelt.

Ein neuer Riesenbau winkt — wenn etwas daraus wird. Der berühmte Ingenieur Mr. Stephenson macht den Vorschlag, eine Eisenbahn von London nach Calcutta zu bauen, die nur bei Dover und am Bosphorus unterbrochen wäre, und vermittelst der die Strecke von der englischen Hauptstadt bis an den Ganges binnen einer Woche nur für die Hälfte der bisherigen Reisekosten zurückgelegt werden könnte. Er macht sich anheischig, das Werk in 10 Jahren zu vollenden. In Europa wäre nur die 1000 englische Meilen lange Bahnücke zwischen Belgrad und Konstantinopel zu ergänzen; die eigentlichen Schwierigkeiten würden in Scutari beginnen. Von dort wäre eine 1300 Meilen lange Bahn bis Buffora am persischen Golf, und von Buffora eine 1100 Meilen lange Schienenstraße durch Persien und Beludschistan bis an den Indus herzustellen. Die Linie ginge von Scutari nach Ismid (dem türkischen Brighton), von da durch das Satharia-Thal nach Sevri-hissar, dann nach Akferai und durch einen der Kurin-Bergpässe an die Quelle des Euphrat und durch das Euphrat-Thal dem persischen Golf entgegen, die Sinjar-Berge westlich lassend über Bagdad nach Buffora.