

Leipziger Tageblatt

und Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

N^o 330.

Freitag den 26. November.

1858.

Bekanntmachung.

Die Herren Wahlmänner für die Ergänzungswahl der Herren Stadtverordneten und Ersatzmänner haben die ausfüllten Stimmzettel

Freitag den 26. November d. J.

Vormittags zwischen 10 und 12 Uhr oder Nachmittags zwischen 3 und 5 Uhr in Wahllocale in der alten Wache vor der Wahldeputation persönlich abzugeben.

Mit dem Glockenschlage 5 Uhr wird die Abstimmung geschlossen.

Leipzig, den 24. November 1858.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Koch.

Montag den 29. November Nachmittags 1 Uhr

werden im Döliger Holze auf Commewitzer Revier circa 200 Langhaufen unter den bekannt zu machenden Bedingungen versteigert werden.

Leipzig, den 20. November 1858.

Des Rathes Forstdeputation.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn und — Gespensterfurcht.

Ein so bedeutendes, unserer Stadt und dem ganzen Lande zur Ehre gereichendes, von den intelligentesten Kräften geleitetes Unternehmen, wie die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, in welchem das Glück und der Wohlstand vieler Tausende begründet ist, verdient wohl noch einmal eine eingehendere Besprechung, um dasselbe gegen die plötzlich auftauchende Gespensterfurcht einer Menge namentlich kleiner Geschäftsleute zu vertheidigen. Zwar wird sicher schon die nächste Folgezeit diese Vertheidigung übernehmen, und diejenigen, welche ihre Actien jetzt zu einem wahren Schleuderpreise (250—60 Capital bei voraussichtlich 16% Dividende und 4% Zinsen!) hingekommen haben, dürften es bald schwer bereuen; immerhin scheint es uns aber Pflicht, theils den Undank, der in einem solchen Misstrauen zugleich gegen die höchst umsichtige und gewissenhafte Direction liegt, öffentlich zu rügen, theils aber auch die jedenfalls verfehlten und aller Wahrscheinlichkeit nach gänzlich unnützen Besorgnisse wegen der künftigen Rentabilität der Bahn einmal gründlich zu beleuchten und — hoffentlich für immer zu zerstreuen.

Zuerst also bezeichnen wir die Gespensterfurcht gewisser Actionnaire als ein völlig unverdientes Misstrauensvotum, als einen schreienden Undank gegen eine Verwaltung, die vor ganz Deutschland als ein unübertroffenes Muster da steht. Ein Unternehmen, welches seit einer Reihe von Jahren seinen Actionairen eine immer steigende Dividende dargeboten hat, welches seine Anleihen regelmäßig in bedeutenden Raten alljährlich mortificirt, einen Reservefonds von 500,000 Thlr., eine stets wachsende Pensionscasse, auszeichnet, erst kürzlich noch höchst ansehnlich vermehrte Transportmittel, und vielleicht die solideste gebaute Bahn der Welt besitzt, ein solches Unternehmen, sagen wir, sollte doch wohl fest genug in der öffentlichen Meinung stehen, um nicht von jedem Bösenwind berührt oder gar in seinem Credit erschüttert zu werden. Wenn hat ja auch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn selbst die gescheiterten Reizen in der Handelswelt siegreich überwunden. Erst in den letzten Monaten und Wochen ist ein panischer Schrecken

namentlich über die kleinen Geschäftsleute gekommen, und hat, indem diese ihre Actien in großer Anzahl auf den Geldmarkt brachten, den Cours derselben zum großen Vergnügen der speculirenden Baissiers ganz unverhältnismäßig heruntergedrückt.

Wie heißt nun eigentlich das Gespenst, vor welchem sich die kleinen Leute fürchten? Es heißt: Concurrenzbahnen. Sehen wir dieses Gespenst ein wenig näher an. Scharf ins Auge gefaßt, wird es nach Gespensterweise verschwinden.

Eine Eisenbahn, welche zwei so bedeutende, gewerbreiche, stets im Wachsen begriffene Städte wie Leipzig und Dresden in gerader Linie verbindet, bietet schon an und für sich eine sehr starke Garantie dafür, daß der Verkehr auf ihr nie unter Null herabsinken kann, auch wenn ebenso viel Bahnen und Bähnchen von ihr ab und auf sie zu führen sollten, als es Chaussees in Sachsen giebt. Die Erfahrung hat bis jetzt gelehrt, daß alle derartigen Seiten- und Nebenbahnen nur dazu dienen, den Verkehr auf der Hauptbahn zu verstärken. Hauptpulsader für den Verkehr Sachsens wird die Leipzig-Dresdner Bahn immer bleiben. Eine eigentliche Concurrenzbahn für sie würde nur eine Parallelbahn sein. Diese darf aber nach den von dem Staate bestätigten Statuten innerhalb 99 Jahren, vom dem Befehlen der Leipzig-Dresdner Bahn gerechnet, nicht gebaut werden, sie kann nicht gebaut werden, weil auf jeder andern Linie, z. B. über Meissen, Kommasch u. s. w., die Terrainschwierigkeiten ungleich größer sind als auf der bestehenden, und sie wird nicht gebaut werden, weil es vorzüglich an den Millionen fehlt, um ein solches zweifelhaftes Unternehmen durchzuführen. Privaten werden die Mittel dazu nicht aufbringen; der Staat aber hat, selbst wenn es ihm gelingen sollte, jenes Statut zu umgehen, vor der Hand mit der höchst schwierigen, alle bisherigen sächsischen Bahnen an Kostspieligkeit übertreffenden Freiberg-Charlotten-Bahn vielleicht für die nächsten fünf Jahre vollauf zu thun. Sehen wir jetzt zur Betrachtung der übrigen Bahnen über, die man für jetzt als Concurrenzbahnen fürchtet. Der neueröffnete Tract der Staatsbahn Leipzig-Chemnitz und Riesa-Hof wird schwerlich als Concurrent auftreten können, da auf diesem Umwege z. B. der Weg nach Chemnitz fast ebensoviel Zeit erfordert als über Leipzig und Riesa. Ueber-