

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

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

N^o 250.

Mittwoch den 7. September.

1859.

Bekanntmachung,

die Anmeldung neuer Schüler in die vereinigte Rath's- und Wendler'sche Freischule, so wie in die Schule des Arbeitshauses für Freiwillige betreffend.

Diejenigen Aeltern, Pflegeältern und Vormünder, welche für nächste Ostern um Aufnahme ihrer Kinder oder Pflegebefohlenen in die vereinigte Rath's- und Wendler'sche Freischule oder in die Schule des Arbeitshauses für Freiwillige bei uns anzufuchen gesonnen sind, haben ihre Besuche von jetzt an bis spätestens den 30. September d. J.

auf dem Rathhause in der Schulgelde-Einnahme persönlich anzubringen und die ihnen vorzulegenden Fragen vollständig und der Wahrheit gemäß zu beantworten, auch die Zeugnisse über das Alter des anzumeldenden Kindes, so wie darüber, daß demselben die Schugpocken mit Erfolg eingetimpft worden, gleichzeitig mitzubringen.

Noch wird aber bemerkt, daß nur die Kinder aufgenommen werden, welche nächste Ostern das achte Lebensjahr nicht überschritten haben, und daß daher jede diesem Erfordernisse nicht entsprechende Anmeldung unberücksichtigt bleiben muß.

Nach erfolgter Prüfung wird die Bekanntmachung der beschlossenen Aufnahme in der bisherigen Maße erfolgen.
Leipzig, den 1. August 1859.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Berger.

Zu den Angelegenheiten der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt.

Die von unserm Mitbürger Herrn Wilhelm Seyffertch in diesen Tagen an die Actionaire der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt (wofür wir künftig immer A.D.C.A. setzen wollen) gerichtete kleine Schrift ist am vorigen Mittwoch der Gegenstand einer Besprechung im Tageblatte gewesen. Dem Herrn Verfasser ist das gewiß nur erwünscht. Er hat in keinem Falle geschrieben, um unbeachtet zu bleiben. Auch wird ihm nicht eingefallen sein, daß man seiner Schrift in Allem und Jedem unbedingte beifolgende müsse. Denn daß seine Äußerungen der Beurtheilung von verschiedenen Gesichtspuncten aus unterworfen werden würden, verstand sich nach Lage der Sache von selbst.

Auf Eins hat jedoch Herrn Seyffertch's Schrift unbedingten Anspruch. Darauf nämlich, daß sie bona fide aufgefaßt werde. Es ist daher in keiner Weise gerechtfertigt derselben „Unterschiebungen“ zum Vorwurfe zu machen. Sie mag Irrthümer enthalten, allein von „Unterschiebungen“ kann nicht die Rede sein.

Doch davon einmal abgesehen und um beispielsweise auf Specielles einzugehen, so ist es u. A. auch ohne dies ganz ungerechtfertigt, den in der Schrift gelegentlich aufgestellten Vergleich zwischen dem äußeren Verlauf der Dinge bei der Begründung und Entwicklung der Leipzig-Dresdner und der sächsisch-bayerischen Eisenbahn und dem bei der A.D.C.A. als eine „Unterschiebung“ zu bezeichnen. Alle drei sind geschäftliche Unternehmungen, sind als kaufmännisch geleitete Unternehmungen, sind als Unternehmungen von Actiengesellschaften begonnen worden. Daß dadurch für alle Drei auch gewisse gleichmäßige Verhältnisse mit Nothwendigkeit gegeben waren, wird Niemand läugnen wollen. Befestigt sich zu diesen gleichmäßigen Verhältnissen die Einwirkung ähnlicher Ereignisse, — im speciellen Falle also: werden anfänglich Fehler gemacht; — so müssen als Folge davon auch ähnliche Erscheinungen eintreten. Das waren in den ersten Jahren jener Eisenbahnunternehmungen wie sie es jetzt bei der A.D.C.A. sind, — Vorwürfe in der Presse und in den Generalversammlungen. Was die Seyffertch'sche Schrift sagt, trifft also vollständig den Nagel auf den Kopf. Es wird ihr Niemand bestreiten, daß es damit „den Unternehmern der Creditanstalt ganz ähnlich gegangen wie den Begründern der ersten Eisenbahnen“ hier zu Lande.

Die Schrift erwähnt ferner der (nach verbesserten Fehlern) glücklichen Resultate der Eisenbahnen und spricht nach dem Urtheile, daß die A.D.C.A. bis jetzt keine glänzenden Resultate geliefert habe, die bedingte Ansicht aus: „auch dieses Unternehmen wird seine segensreichen Früchte tragen und seine Erfolge haben, wenn man ihm Zeit läßt, die Fehler seiner Entstehungsperiode zu verbessern.“

In Nr. 248 des Lpz. Tagebl. ist aber statt dessen ganz un-

bedingt behauptet, nach Herrn Seyffertch's Schrift solle gefolgert werden: „es müsse nach der Sturmperiode der Creditanstalt nothwendig auch eine Glanzzeit kommen.“

Da nun der Ausdruck „Unterschiebung“, womit der betr. Aufsatz im L. Tagebl. so freigebig ist, Falsches an die Stelle des Wahren setzen bedeutet, so ist er die treffendste Benennung Dessen, was, wie oben nachgewiesen worden ist, der nur erwähnte Aufsatz sich hat zu Schulden kommen lassen.

Herr Seyffertch sagt in seiner Schrift unmittelbar nach dem Hinweis auf die in den ersten Jahren bei den genannten Eisenbahnunternehmungen, bei der Leipzig-Dresdner wegen begangener Fehler, bei der sächs.-bayerischen Bahn wegen vom Publicum in ihrer Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit nicht begriffener großer Bauten (in Bezug auf Vorwürfe und Angriffe) gemachten Erfahrungen: „hieraus folgere ich, daß man auf Sturm gefaßt sein muß, wenn . . . die Course schlecht stehen.“ — Auch das nennt der Aufsatz eine „Unterschiebung“. Und doch ist es nur das ganz einfach ausgesprochene Ergebniß der Erfahrung!

Das Angeführte und dazu Bemerkte wird hinreichen, um die Gabe der Auffassung, die Bestätigung Gelesenes zu begreifen, zu charakterisiren, welche in dem mehr erwähnten Aufsätze sich ausspricht. Er ist damit nach dieser Seite hin für jeden Unbefangenen vollständig abgethan. Es muß indessen zur vollständigen Würdigung desselben noch eine andere Seite daran in's Auge gefaßt werden: das Maas des Sachverständnisses nämlich, welches darin documentirt wird.

Da heißt es z. B.: „eine Eisenbahn ist ein Fuhrmannsgeschäft und stützt sich auf einen nothwendig vorhandenen und nach der Deutlichkeit ihr nothwendig zufließenden Verkehr, eine Creditanstalt ein Bank- und kaufmännisches Geschäft. Letztere setzt also die Speculation voraus.“

Fast mit gleichem, ja mit größerem Rechte wie ein „Fuhrmannsgeschäft“ würde man aber die Eisenbahnen auch ein Schiffergeschäft nennen können. Denn ein Frachtwagen oder Landfuhrwerk mit seinem Gespann und das Schiff mit seinen Segeln oder noch besser, mit seiner Dampfmaschine, sind zwar beide Transportmittel für den Verkehr von Personen und Sachen. Allein darin, daß mittelst der Eisenbahnen große Massen von Waaren und Personen gleichzeitig und durch Anwendung ein und derselben bewogenden Kraft mit gleicher Geschwindigkeit befördert werden können, zeigt die Eisenbahn eine Verschiedenheit von den früheren Landtransportmitteln und Aehnlichkeit mit dem zu Wasser vor sich gehenden Schiffverkehrsverkehr. Professor Kries hat das in seinem bekannten Buche treffend hervorgehoben.

Welche beschriebenen Begriffe vom Wesen und von der Bedeutung der Eisenbahnen gebildet ferner dazu, um so großartige und complicirte Industrieannehmungen mit ihren eigenthümlichen Anlagen, Brücken, Tunnel- und Kunstbauten, welche um-