

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

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

N^o 83.

Sonntag den 24. März.

1861.

Mittwoch den 27. März d. J. Abends 7¹/₂ Uhr

ist öffentliche Sitzung der Stadtverordneten im gewöhnlichen Locale.

Tagesordnung: 1) Fortberathung des Budgets.

2) Gutachten des Ausschusses zu den Kirchen, Schulen und milden Stiftungen, das Verhältniß der Realschule zum Regulativ vom 2. Juli 1860 betreffend.

3) Gutachten des Ausschusses zum Bau-, Oekonomie- und Forstwesen, die Regulirung des Waageplatzes betreffend.

Bekanntmachung.

Der oberste Boden in dem Commungebäude Reichsstraße Nr. 53, den vormaligen Fleischbänken, ist sofort zu vermieten und haben Miethlustige sich deshalb an Rathsstelle zu melden, wo auch über die Vermietungsbedingungen das Nähere zu erfahren ist.

Leipzig den 21. März 1861.

Des Rathes der Stadt Leipzig Finanz-Deputation.

Generalversammlung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft.

Leipzig, den 23. März. Heute Vormittag fand im großen Saale der Buchhändlerbörse die diesjährige Generalversammlung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft statt. Der Vorsitzende des Directoriums, Herr Gustav Hartort, erstattete zuvörderst den Jahresbericht, welcher in übersichtlicher Zusammenstellung die Ergebnisse des letzten Betriebsjahres enthielt. — Da wir schon vor einiger Zeit aus dem gedruckten Geschäftsbericht des Directoriums über das Jahr 1860 ausführlichere Mittheilungen gebracht haben, so dürfen wir einfach auf diese verweisen und können uns auf nachträgliche Hervorhebung einiger dort nicht angegebenen Einzelheiten beschränken.

Eine sorgfältige Vergleichung der Höhe des Personenverkehrs auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1858 ergibt, daß in dieser Beziehung die Nürnberg-Fürther und die Launusbahn noch vor der Leipzig-Dresdener rangiren, daß aber, wenn man die größere Länge dieser letzteren in Betracht zieht, dieselbe thatsächlich den ersten Rang in Deutschland einnimmt. Was die Höhe des Güterverkehrs betrifft, so war derselbe auf der Oberschlesischen, der Saarbrücker, der Niederschlesischen, der Köln-Mindener und der Düsseldorf-Dortmunder größer als auf der Leipzig-Dresdener, doch tragen dazu die starken Kohlentransporte auf den erstgenannten Bahnen sehr viel bei, so daß, abgesehen davon, auch im Güterverkehr die Leipzig-Dresdener Bahn den ersten Rang einnimmt.

Auf der Bahnstrecke Coswig-Meißen, die am 1. Decbr. 1860 eröffnet wurde, sind bis Ende Februar 23,914 Personen befördert worden. Die Hochbauten auf der Bahn sind noch nicht beendet, aller Grund und Boden ist durchgängig auf dem Wege freier Vereinbarung acquirirt worden.

Die Einnahmen des Jahres 1860 gestatteten eine Dividende von 12%, außer der Verzinsung mit 4%, zu zahlen. Aus den verbleibenden Ueberschüssen werden 5000 Thlr. an die Unterstützungscasse abgegeben.

Ein Antrag des Herrn Advocaten R. H. Simon hier auf Einführung von Tagesbillets auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, etwa zu dem einfachen Preise mit einem Viertel Aufschlag für Hin- und Rückfahrt, fand seine Erledigung durch die Erklärung des Vorsitzenden, daß Directorium und Ausschuss diese Frage bereits einer eingehenden Untersuchung unterworfen hätten, und daß beide Organe der Gesellschaft zu dem Entschlusse gelangt seien, solche Tagesbillets versuchsweise einzuführen, die bestehenden Extrafahrten während des Sommers aber trotzdem beizubehalten. Weitere Mittheilungen über die hier in Frage kommenden Modalitäten konnten in diesem Augenblicke nicht wohl gemacht werden.

Ein Actionair stellte anheim, ob zur Verhinderung des mit den Tagesbillets hier und da getriebenen Mißbrauchs nicht die Vorzeigung der Paskarte bei dem Ankauf und der Benutzung solcher

Billets zur Pflicht gemacht werden könnte. Der Vorsitzende entgegnete, daß dergleichen bloß zur Belästigung des Verkehrs beizutragen wäre, jedenfalls nicht in Berücksichtigung kommen könnten; übrigens seien die Erfahrungen, welche andere Bahnen mit den Tagesbillets gemacht haben, durchaus nicht abschreckend, und man könne die kleinen Unzuträglichkeiten, welche mit dem Mißbrauch der Tagesbillets verbunden seien, leicht ertragen, da man von der Einführung der letzteren eine größere Frequenz im Personenverkehr erwarten dürfe.

Ein weiterer Antrag des Herrn Advocaten Simon ging auf Anstellung von Bahnärzten für das Personal und für vorkommende Unfälle, sowie darauf, daß auf jedem Bahnzuge chirurgische Instrumente und die nöthigsten Medicamente vorräthig gehalten werden sollten. Der Vorsitzende hob hervor, daß die früher bestandene Einrichtung, wonach sämtliche Angestellte der Bahn von bestimmten Ärzten kostenfrei behandelt wurden, zu vielfachen Mißbräuchen und Unzuträglichkeiten geführt und dabei sehr große Kosten verursacht habe; man sei deshalb davon zurückgekommen und beschränke die kostenfreie Gewähr der ärztlichen Hilfe nur an solche Beamte und Arbeiter, welche im unmittelbaren Dienst krank würden. Doch werde in jeder Beziehung in humanster Weise Rücksicht auf die erkrankten Angestellten genommen. Die Versammlung nahm damit die Sache für erledigt an.

Ein Antrag, das Directorium solle sich dafür verwenden, daß auch auf der Magdeburg-Leipziger Bahn Tagesbillets eingeführt werden möchten, fand seine Erledigung durch die Mittheilung des Vorsitzenden, daß die Direction der genannten Bahn sich in unterschiedener Weise gegen die Einführung von Tagesbillets erklärt habe, indem die gewöhnlichen Fahrpreise an sich schon sehr niedrig gestellt seien.

Rede des Abgeordneten Dr. Heyner

bei der

Berathung des Budgets des Ministeriums des Innern.

Meine Herren, wenn soeben der Abgeordnete Günther von Tendenz der Jahre 1848 und 49 gesprochen hat, die er unter dem Namen demokratischer Unverstand bezeichnet, so habe ich darauf zu erwidern, daß er dem ganzen sächsischen Volk mit dieser Aeußerung ins Gesicht schlägt, denn Ihnen Allen wird es bekannt sein, daß damals das Programm fast aller Parteien lautete: constitutionelle Monarchie auf breiterer demokratischer Basis. Ich will zur Zeit diese Angelegenheit nicht wieder berühren und glaube daß es gar nicht am Platze ist, hier immer wieder auf jene Zeit zurückzukommen. Ueber ferneres Sein oder Nichtsein der Kreisdirectionen herrsche wohl bei der Majorität der Kammer kein Zweifel. In diesem Saale ist darüber schon viel pro und contra gesprochen und man hat die Aufhebung derselben von einem Landtage zum andern verschoben. Nach dem Deputationsgutachten will man erst die Resultate der umfangreichen Geschäfte in Bezug auf Einführung