

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 29.

Mittwoch den 29. Januar.

1862.

Bekanntmachung.

Nachdem wir beschlossen haben, die an den Stadteingängen befindlichen Thore nebst Zubehör zu beseitigen, so ist behufs der Versteigerung des **Frankfurter, Münz-, Zeiger und Windmühlenthores** so wie der **Johannisporte** der **30. Januar 1862**

von uns terminlich anberaumt worden. Kauflustige werden veranlaßt, an diesem Tage Vormittags 10 Uhr bei der Rathsstube zu erscheinen, ihre Gebote zu thun und sich sodann weiterer Weisung zu gewärtigen. Die Thore sind in gutem Stande und es gehören dazu bei dem Frankfurter, Zeiger und Windmühlenthore theils schmiedeeiserne, theils gußeiserne Haupt- und Nebenpforten und theilweise eben solche Stacketfelder, Sandsteinspitzer und Socken, im Uebrigen aber hölzerne Thorflügel und dergleichen Stackete und Säulen.

Die nähere Beschreibung so wie die Versteigerungsbedingungen liegen auf dem Bauamte zur Einsicht aus.

Leipzig, den 7. Januar 1862.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Dr. Koch.

Schleisner.

Holz=Auction.

Auf dem Gehau des **Connewitzer** Reviers an der Begauer Straße sollen **Freitag den 31. Januar d. J.** und zwar **Vormittags von 9 Uhr an an Kusklößen** 60 eichene, 46 buchene, 9 ahorne, 26 rüsterne, 31 ellerne, 1 aspener und 5 lindene, so wie 1 Klastern eichene **Russcheit**, 2¹/₂ Schock **birkene Schirrstangen**, ³/₄ Schock **rüsterne dergl.** und 14³/₄ Schock **Seebäume**; und **Nachmittags von 9 Uhr an** 27 Klastern buchene, 90 Klastern eichene, 14 Klastern rüsterne, 34 Klastern ellerne, 2 Klastern lindene und 3¹/₂ Klastern ahorne **Scheitholz**, so wie 12 Klastern eichene, buchene und rüsterne **Backen** gegen verhältnismäßige Anzahlung und unter den übrigens im Termine bekannt zu machenden Bedingungen meistbietend verkauft werden.

Leipzig am 22. Januar 1862.

Des Rathes Forst-Deputation.

Die volkswirtschaftlichen Wirkungen der Omnibuslinien.

Ein neues Fahrpersonal. Die Einrichtung einer IV. Wagenklasse auf Eisenbahnen und deren socialer und industrieller Werth.

Es ist in diesem Blatte bereits auf die großen Annehmlichkeiten für das verkehrende Publicum aufmerksam gemacht worden, welche die Omnibusfahrten in den verschiedenen Richtungen aus der Stadt nach den umliegenden Dörfern darbieten. Weit höher als diese bloßen Bequemlichkeiten stehen die Wirkungen, welche sich für sociale Verhältnisse, wenn auch recht sichtbar erst in späterer Zeit, herausstellen werden — die eigentlichen volkswirtschaftlichen Wirkungen. Die Bedeutung der neuen Einrichtung, ein unlängbar großes Verdienst unseres Mitbürgers, des Herrn Dr. Heine, ist die, daß sie die räumliche Trennung der Stadt von den umliegenden Ortschaften so gut wie ganz aufhebt, die Stadt also bis in den Bereich der nächsten Dörfer ausdehnt. Bei der großen Wohnungsnoth, welche in Leipzig in Bezug auf mittlere und kleinere Logis ebenso wie in allen bedeutenden Städten Deutschlands gegenwärtig herrscht, ist die Wichtigkeit der eben angegebenen Wirkung nicht hoch genug anzuschlagen. Die Regelmäßigkeit und Sicherheit der Fahrten wird es Personen aus denjenigen Classen, welche durch ihre Verhältnisse auf mittlere und kleinere Logis angewiesen sind, sehr bald rathlich erscheinen lassen, die bisherigen Wohnungen in der Stadt mit ihren mannichfachen Mängeln bezüglich der Gesundheit und Behaglichkeit zu verlassen und mit einem nicht bloß gesünderen, freundlicheren, sondern auch in vieler Hinsicht billigeren Logis auf einem der nächsten Dörfer zu vertauschen. Zu diesen Vortheilen kommt noch der hinzu, daß der Mann, der den Tag über hier am Plage beschäftigt ist, bei nicht allzu unfreundlichem Wetter der Ersparniß halber es vorziehen wird, den Weg zu Fuße zu machen und auf diese Weise zu einer für seine Gesundheit sehr zuträglichen, beim Wohnen in der Stadt nur allzuoft unterbleibenden körperlichen Bewegung veranlaßt wird. Hierbei darf auch noch daran erinnert werden, daß für Familien mit Kindern der Vortheil einer freieren Bewegung in gesünderer Luft gleichfalls schwer mit in die Waagschale fällt. Auch nach dieser Seite hin ist bei unserer wachsenden Wohnungsnoth das Verdienst des Begründers der Omnibuslinien der offensten Würdigung überaus werth.

Die Omnibusfahrten werden indirect die Bau-Speculation auf den nächsten Dörfern ungemein anregen — und schon jetzt sind sichtbare Beweise hierfür da —, sie werden das Zusammenwachsen der umliegenden Ortschaften mit der Stadt bedeutend beschleunigen.

Eine Eigenthümlichkeit an den Omnibusfahrten, die unserer Ansicht nach noch kleinen Stadt ein mehr großstädtisches Gepräge zu verleihen begonnen haben, ist die, daß sie sich ein ganz neues Fahrpublicum geschaffen und herangezogen haben, welches früher entweder höchst selten oder gar nicht fuhr — Personen aus der arbeitenden Classe. Ich nenne diese Thatsache eine erfreuliche, weil sie, wie ich mich vielfach auf den verschiedenen Linien aus Interesse für die Sache überzeugt habe, eine wirtschaftliche und zugleich moralische Seite aufweist. Eine große Menge Arbeiter, Verkäufer und Boten sieht man täglich von der Wohlthat der so überaus billigen Beförderung Gebrauch machen. Und gerade die Billigkeit der Taxe ist das sichernde Moment für das Insistiren und für die stetige Frequenz, wie der wirtschaftliche Scharfblick des Gründers von Anfang an richtig erkannt hat. Gerade jene zahlreiche Menge der Passagiere aus den unteren Classen sind die gewissten Kunden während der Wochentage und während des Winters. Diese Leute motiviren, läßt man sich mit ihnen in ein Gespräch hierüber ein, ihre Ausgabe stets einmal damit, daß die Billigkeit des Fahrgeldes so groß sei, daß sie sich an Zeit und Sachen (Schuhwerk) erhalten, was sie verausgaben, sodann aber damit, daß sie früher auf dem Nachhausewege in der Regel einmal eingekauft seien, während sie jetzt hierfür stünden und so direct nach Hause gelangten. Gerade der Arbeiterstand ist noch immer der fleißigste Kunde der niederen Sneipen. Wer für das kleine Volksleben aus Liebe zum Volke Interesse hat, wird jede Aenderung zum Besseren gern begrüßen, wo sie auch immer zu Tage treten mag.

Neben dem Wohnungsmangel leiden die größeren Städte in der Regel noch Noth an billigen Arbeitskräften. Bei unseren bisherigen Einrichtungen für den Personentransport war und beziehentlich ist ein richtiges Verhältniß in der Vertheilung der Arbeitskräfte für ein Land eine Unmöglichkeit. Daher kommt es denn auch, daß — ganz wie einstmal bei den Probststätten aus Mangel an Transport-Anstalten in der einen Provinz eines größern Landes Hungernoth, in einer andern entfernt gelegenen Getreideüberfluß vorhanden sein konnte — noch heutzutage eine Gegend eines selbst