

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 80.

Sonnabend den 21. März.

1863.

Bekanntmachung.

Der Verordnung vom 18. Mai 1857 zuwider sind neuerlich **Noten ausländischer Banken**, welche keine Auswechselungsstelle hier haben, namentlich **Weinigen**, in erheblichen Beträgen auf hiesigem Plage als Zahlungsmittel in Umlauf gekommen. Wir bringen daher die gedachte Verordnung, wonach die Verwendung derartiger, im Königreich Sachsen nicht zugelassener Werthzeichen zur Leistung von Zahlungen Jedermann bei einer Strafe bis zu **fünfundzwanzig Thalern**, den Agenten oder Beauftragten der betreffenden Banken aber bei einer Strafe bis zu **fünfhundert Thalern** verboten ist, zur Nachachtung hierdurch in Erinnerung.
Leipzig, am 18. März 1863.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Koch. Schleißner.

Bekanntmachung.

Eine Anzahl der dem hiesigen Johannishospitale gehörenden Feldstücke sollen in einzelnen Parzellen meistbietend verpachtet werden. Die Pachtzeit ist auf **neun Jahre**, bei einzelnen Parzellen auf **ein Jahr** festgesetzt. Wir haben zu dieser Verpachtung **Dienstag den 31. März d. J.** als Licitationstermin anberaumt und fordern die Pachtlustigen auf, an gedachtem Tage **Vormittags 9 Uhr** sich auf hiesigem Rathhause einzufinden und ihre Gebote zu eröffnen. Die Pachtbedingungen so wie Verzeichnisse der zur Licitation kommenden Feldstücke sammt einer Karte können vom 21. d. M. an in hiesiger **Marshall-Expedition** eingesehen werden.
Leipzig, den 20. März 1863.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Koch. Schleißner.

Bekanntmachung.

Wegen Reinigung der Locale bleiben die Geschäfte beim **Leihhause** und bei der **Sparcasse für Montag den 23. d. Mts.** angesetzt. — Leipzig, 20. März 1863.
Die Deputation zum Leihhause und der Sparcasse.

Der Leipzig-Wiener Nachtzug.

Nunquam retrorsum!

—w. Im Jahre 1852 fuhr man nach dem uns vorliegenden officiellen Coursebuche jenes Jahres (damals noch David's Verlag) von Leipzig nach Wien von 5 Uhr Nachmittags bis den andern Abend 7 Uhr 35 Minuten, also 26 Stunden 35 Minuten.

Erst im Mai 1862 war man so weit gekommen, mittelst Nachtzugs den Verkehr auf 17,2 Zeitstunden zu beschleunigen. Man fuhr Abends 10 Uhr von hier ab und langte schon des andern Tages 3 Uhr 12 Minuten Nachmittags in Wien an.

Diese vom Publicum allgemein mit Beifall begrüßte Einrichtung ist jedoch seit Neujahr österreichischerseits plötzlich wieder aufgehoben worden.

Diese Maßregel wird vielleicht dereinst in der Geschichte des Eisenbahnwesens eine strenge Kritik erfahren und den Eisenbahngesellschaften der beiden in Frage kommenden Linien (Bodenbach-Prag-Brünn und Brünn-Wien) als ein Beweis von einer ganz eigentümlichen Auffassung der Zeit, um die sie nicht zu beneiden sein dürften, als ein offener Versuch des Rücktritts schwer angerechnet werden. In der That stehen diese beiden Gesellschaften dadurch wirklich einzig da in der Reihe der andern. Es giebt factisch keine andere große Linie in Deutschland, ja auf dem Continente, von England ganz zu geschweigen, auf welcher man jetzt, in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts, ohne einen einzigen regelmäßigen Eilzug bestehen zu können sich vermähne!

Man hat sich in Oesterreich zwar alsbald bequem, den beregten Nachtzug wenigstens an zwei Tagen in der Woche wieder herzustellen. Daß aber dem allgemeinen Verkehr mit einer so theilweisen Wiederherstellung der frühern Communication nicht viel gebient sein kann, liegt auf der Hand. Wer wird eine nothwendige Reise, wer eine dringende Correspondenz gerade bis zu jenen zwei Tagen aufschieben können? Ja, wer merkt sich überhaupt diese zwei Tage?

Das letzterwähnte Zugeständniß der beiden Gesellschaften, welche vom Staate die Eisenbahnen erworben und im Betriebe haben, erfolgte nur auf die nachdrücklichsten Reclamationen des Publicums und der Presse in Wien. Auch bei uns hat es an Beschwerden über diese durchaus nicht von Fortschritt zeugende Maßregel jener Eisenbahncompagnie keineswegs gefehlt, ja, es wird, wie uns von

Beamten der Bahnen versichert wird, fortwährend und täglich vom reisenden Publicum darüber Klage geführt. Diese Stimmen sind durch die betreffenden Eisenbahndirectionen von Leipzig und Dresden auch wohl geeigneten Orts zur Geltung gebracht worden. Auch die Postbehörden haben die Störung des so schön angebahnten raschern Verkehrs mit der Hauptstadt des Kaiserstaates mit Bedauern vermerkt und ihrerseits, wie man hofft, in Wien Schritte gethan. Es ist aber bis dato dies Alles ohne Erfolg geblieben. Es erübrigt nun, daß die Sache von den Organen unseres Handels- und Gewerbestandes in die Hand genommen und von dieser Seite auf Abhilfe hingearbeitet wird. Es sind in der That Verhandlungen dieser Art hier und in Plauen in Aussicht.

Dies Alles sind Erwägungen, die ins Gewicht fallen dürften, wenn auch wirklich die Bedeutung des Reiseverkehrs von Leipzig und Berlin über Dresden nach Wien numerisch nicht so hoch angeschlagen werden könnte. (Es gehen im Jahre von beiden Orten zu gleichen Theilen etwa tausend Reisende direct nach Wien.) Es darf vor Allem nicht vergessen werden, daß die Eisenbahngesellschaften sogar angewiesen sind, die commerciale Correspondenz ganz besonders im Auge zu behalten und zu berücksichtigen. Auch Rau sagt in seinem Lehrbuche der Nationalökonomie, „Grundsätze der Finanzwissenschaft“, erste Abtheilung (4. Auflage, Leipzig, E. F. Winter, 1859) § 219: „Die Fahrten der Eisenbahn müssen mit dem Gang der Post in Uebereinstimmung gebracht werden, so daß beide gut ineinandergreifen.“ — In Preußen z. B. wacht die Regierung mit unerschütterlicher Strenge darüber, daß hauptsächlich der Handelscorrespondenz wegen jede Eisenbahn regelmäßige Eilzüge abläßt. Sie macht dies zu einer unerläßlichen Bedingung und Voraussetzung der Concession. Dieser Grundsatz sollte doch auch in Oesterreich seine Geltung erhalten. Die k. k. Regierung sollte sich nicht beirren lassen von den Klagen der Eisenbahngesellschaften, welche vielleicht anführen, daß die Eilzüge im Winter nicht in entfernter Weise die Kosten decken. Als ob es ein Geschäft gäbe, bei dem nicht unter gewissen Verhältnissen einmal zugelegt wird, während es auf der anderen Seite je nach Umständen wieder einkommt, oder das ganze Institut dadurch an Renommé und Reputation vor dem In- und Auslande gewinnt. — Möge also der beregte Nachtzug von Bodenbach nach Prag-Wien baldigst wieder regelmäßig abgelassen und nie wieder unterbrochen werden. Es ist kaum nöthig, die in die Augen springenden Nachteile