

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 224.

Mittwoch den 12. August.

1863.

Bekanntmachung.

Das **Fahren mit mehreren aneinander gehängten Wagen**, wie es in hiesiger Stadt mehrfach wahrzunehmen gewesen, ist im Interesse des Straßenverkehrs, wie der öffentlichen Sicherheit gleich unstatthaft und hat bereits Anlaß zu verschiedenen Beschwerden gegeben.

Wir finden daher für nöthig, den Fuhrwerksbesitzern und Fuhrleuten das Fahren mit dergleichen aneinander gehängten Wagen, gleichviel ob solche beladen oder unbeladen, gänzlich zu untersagen. Zuwiderhandlungen gegen dieses Verbot werden mit einer Geldstrafe von 5 Thaler oder entsprechender Gefängnißstrafe geahndet werden.

Leipzig, den 11. August 1863.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Dr. Koch. Dr. Pempel.

Bekanntmachung.

Zum Behuf der gegen das Ende jedes akademischen Halbjahres zu haltenden Revision der Universitäts-Bibliothek werden alle Diejenigen, welche Bücher aus derselben entliehen haben, hierdurch aufgefordert, und zwar die Herren Studirenden am 10.—12. August, alle übrigen Herren Entleiher aber am 13.—15. August die geliehenen Bücher gegen Zurücknahme der Empfangsbescheinigungen der bestehenden Vorschrift gemäß abzuliefern.

Leipzig, am 8. August 1863.

Die Verwaltung der Universitäts-Bibliothek.

Oeffentliche Sitzung der Leipziger polytechnischen Gesellschaft

am 13. März 1863.

[Genehmigtes Protokoll.]

Die Sitzung wurde durch Herrn Dr. Hirzel eröffnet und derselbe machte die Mittheilung, daß der Bericht des Oberrichter-Gesellschafts für 1862/63 eingegangen sei. — Hierauf hielt Herr Dr. Heine einen Vortrag über die Bedeutung der Schiffahrt für Leipzig, der hier nach stenographischer Niederschrift folgt:

„Meine hochgeehrten Herren! Wenn ich mir erlaube, heute mit einem sogenannten Vortrag vor Ihnen aufzutreten, so muß ich aus mehr als einem Grunde im Voraus um Ihre gütige Nachsicht bitten. Wer mich kennt, weiß, daß ich keineswegs besonders begabt bin Reden zu halten und überhaupt von den verschiedensten Geschäften in so großer Menge belastet bin, daß es mir nicht möglich war einen Vortrag, wie er wohl der Würde der Gesellschaft entsprechend wäre, auszuarbeiten; ich kann daher das Ihnen Mitzutheilende nur so sagen, wie es mir eben aus der Seele quillt.“

Schon seit Jahren bin ich bemüht gewesen, in den intelligenten Kreisen der Leipziger Bürgerschaft dahin zu wirken, daß man mehr und mehr die Bedeutung der Schiffahrt für Leipzig schätzen lerne und sich in der Welt umsehen möchte, um zu erkennen, welche Wichtigkeit selbst ein mäßiger Strom, wenn er schiffbar gemacht wird, für jede Stadt hat und welche unberechenbaren Vortheile der Stadt Leipzig aus der Beförderung der Schiffahrt erwachsen würden; denn es giebt überhaupt keine große Stadt, welche nicht Schiffahrt hätte. Es hängt dies naturgemäß zusammen mit der Nothwendigkeit, Rohproducte, Nahrungsmittel und dergl. auf dem möglichst billigen Wege herbeischaffen zu können. Bedenken Sie, meine Herren, daß England bezüglich seiner Schiffahrt nicht etwa bloß von der Natur begünstigt ist und nicht bloß die Schiffahrt zur See betreibt; England hat auch in seinem Innern das Bedürfnis gehabt, kleinere Flüsse schiffbar zu machen, und es wurden dort, statistischen Mittheilungen zu Folge, Milliarden Pfund Sterling aufgewendet, um die Binnenschiffahrt zu ermöglichen und zu diesem Zwecke Canäle gebaut, ja es steht zweifellos fest, daß bei richtiger Behandlung der Flüsse, bei richtiger Benutzung der Wasserwege nie davon die Rede sein kann, daß auf Eisenbahnen für gleiche Preise wie zu Wasser Rohproducte nach großen Städten geschafft werden können. Jede Eisenbahnfracht erfordert beinahe 100 Procent todte Last; bei der Schiffahrt hat man eine nicht abnutzbare Schienenlage, das Wasser, und eine zu bewegende todte Last, die kaum den fünfzehnten, oft kaum den zwanzigsten Theil der Fracht beträgt. Jede Triebkraft, welche man auch erfinden

mag, muß nothwendig der Schiffahrt eben so sehr zu Gute kommen und zwar mit größerem Vortheil, als bei der Bewegung auf Schienen. Es soll damit jedoch keineswegs gesagt sein, daß man nicht auch den Bau von Eisenbahnen fördern solle, denn diese haben in anderer Beziehung außerordentlichen Nutzen; ich will vielmehr nur hervorheben, daß wir in einem Lande, wo die Industrie, wo Handel und Verkehr blühen, wo die Industrie mit anderen Ländern concurriren soll, daß, wenn wir in dieser Beziehung England ähnlich werden wollen, wir dahin streben müssen, die Verkehrswege zu vermehren, so den Verkehr zu erleichtern und die Rohproducte auf den verschiedenartigsten und billigsten Wegen herbeizuschaffen; der Transport zu Wasser aber wird stets der billigste bleiben. Wenn man sieht, wie ich seit 8 Jahren, auf dem kleinen Städtchen Strom zwischen Leipzig und Plagwitz, wo früher kaum ein Schifferlahn mit einigen Personen fortkommen konnte, Lasten von 3000 Centnern in einem Schiffe zu transportiren, so begreift man es in der That nicht, wie eine Stadt wie Leipzig, eine Stadt von so großer Intelligenz und so großer mercantiler Bedeutung, sich bisher dabei beruhigen konnte, gar keine Wasserverbindung zu haben, obgleich dies doch keine unlösliche Aufgabe ist! Betrachtet man dagegen, was in der Neuzeit an anderen Orten in Bezug auf die Wasserfracht geschieht, so sieht man z. B. in Berlin die größte Regsamkeit; man hat dort nach allen Richtungen hin die Canäle unter großem Kostenaufwand mit den Eisenbahnen verbunden. In neuester Zeit fängt man auch an einzusehen, daß z. B. Kohlenfracht, Steinfracht u. s. w. niemals auf Eisenbahnen mit Vortheil transportirt werden können; man drängt nach dem Canal zur Verbindung zwischen Rhein und Weser; man fängt überall an zu begreifen, welche große Bedeutung die Wasserkraft hat. Wie alle Ideen aus den gegebenen Verhältnissen hervorgehen, wie einzelne Menschen durch die Verhältnisse hingedrängt werden zu anderen Ideen, wie dann eine Idee immer wieder die andere giebt und die eine durch die andere entsteht, so müssen, wenn auf irgend einem Punkte eine Sache angeregt wird, es einzelne Persönlichkeiten sein, welche anfangen für die Sache zu kämpfen und sich bemühen, alle intelligenten Kräfte nach und nach dafür zu gewinnen, sie vom Werthe derselben zu überzeugen und so, mit ihnen vereint, die Bahn zu brechen, welche für Einzelne zu brechen unmöglich ist.

Meine Ideen in der Wasser- und Schiffahrtsfrage haben von Anfang an viele Gegner gefunden und doch hat sich nach und nach die Schiffahrt Bahn gebrochen, weil das Princip, auf welchem sie beruht, ein unumstößlich richtiges ist. Denn wenn Sie bedenken, meine Herren, daß man jetzt 25,000 Stück Mauersteine auf dem kleinen Elsterflusse mit einem Dampfschiffe von drei Pferde-