

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

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

N<sup>o</sup> 187.

Dienstag den 5. Juli.

1864.

## Bekanntmachung.

In den Fleischhallen der Georgenhalle soll die Abtheilung Nr. 19 nebst zugehöriger Kellerabtheilung anderweit vom 30. Juli d. J. an an den Meistbietenden vermietet werden.

Miethlustige haben sich Dienstag den 12. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr an Rathsstelle einzufinden, ihre Gebote zu thun und darauf weiterer Beschlussfassung des Rathes, welchem die Auswahl unter den Licitanten so wie jede sonstige Entschlieung vorbehalten bleibt, sich zu gewärtigen. Die Licitations- und Miethbedingungen liegen an Rathsstelle zur Einsicht aus.  
Leipzig, den 1. Juli 1864.

Des Rathes der Stadt Leipzig Finanz-Deputation.

## Holzauction.

500 Stockholzhäufen sollen auf dem Gehau des Connewitzer Reviers im Streitholze Donnerstag den 7. Juli Nachmittags um 3 Uhr gegen Anzahlung von 10  $\%$  für den Haufen und unter den übrigen im Termine bekannt zu machenden Bedingungen an die Meistbietenden verkauft werden.  
Leipzig, den 1. Juli 1864.

Des Rathes Forst-Deputation.

## Die Leipzig-Chemnitzer Bahn.

Im Leipziger Tageblatt vom 28. Juni liefert ein Herr T. K. unter der Aufschrift „noch ein Wort über die directe Chemnitz-Leipziger Eisenbahn“ ein Beispiel, wie man ohne alle Orts- und Sachkenntniß mit Selbstvertrauen über derartige Fragen cavalierement aburtheilen kann. Da dieser Artikel kaum irgend Jemanden irreleiten, dem Kundigen nur ein Lächeln abnötigen wird, so begnügen wir uns mit wenigen Aufklärungen zu Nutz und Frommen des Herrn T. K.

Die Widerlegung der gehässigen Insinuation von der großen Schnelligkeit und minderen Zuverlässigkeit der Vermessung der Penig-Bornaer-Linie überlassen wir getrost dem betreffenden Ingenieur. (Ist bereits geschehen. D. Red.)

Bezüglich der von Herrn T. K. für nothwendig erklärten Centralisation der Bahnhöfe erinnern wir nur, daß solche nicht in Leipzig, Berlin, Hamburg, Paris, London, kurz in keinem Brennpuncte vieler Eisenbahnen, ausgeführt ist. Aus dem einfachen Grunde, weil sie zwar in vieler Beziehung für die Eisenbahnverwaltung bequem, in vielen anderen Beziehungen aber, für das Publicum sehr unbequem und endlich aus räumlichen Gründen unausführbar ist.

Bei der Geringschätzung, mit welcher Herr T. K. von dem Dorfe Limbach spricht, kann es ihm nicht zugemuthet werden, sich nähere Kenntniß von dessen gegenwärtigem Zustande zu verschaffen. Inzwischen könnte er auf leichte Weise durch eine Anfrage bei den Leipziger Bankhäusern, als z. B. den Herren Hammer u. Schmidt, Beiter u. Co., Becker u. Co., Knauth, Nachod u. Kühne wenigstens annähernd erfahren, welche Bedeutung der Handelsverkehr des Dorfes Limbach im Vergleich mit dem der Stadt Burgstädtchen hat.

Seiner Beängstigung wegen des Uebergangs über das Rabensteiner Gebirge kann Herr T. K. leicht quitt werden, wenn er mit der Karte in der Hand sich überzeugt, wie geschickt der Pleißenbach dieses Gebirge umgeht. Doch satis est superque.

## Frachtmisshverhältniß.

Motto: Recht wird Unrecht,

Wohlthat wird zur Plage.

Wie die Eisenbahnverbindungen im Stande sind blühende Geschäftszweige vollständig zu ruiniren, mithin den Zwischenhandel für die Folge ganz unmöglich zu machen, beweisen folgende That-sachen.

Die Eisenbahnfracht für Kaffee beträgt von Leipzig über Dresden nach Wien 34 $\frac{1}{10}$  Gr. pr. Ctr., dagegen von Hamburg über Dresden nach Wien nur 31 $\frac{1}{2}$  Gr. pr. Ctr.

Danach ist also der Hamburger Kaufmann gegen den Leipziger

bei ziemlich gleicher Meilenzahl um 20 Gr. 2  $\%$  pr. Ctr. im Vortheil.

Ferner beträgt dieselbe von Leipzig bis Linz (via Bayreuth-Amberg) 39 $\frac{2}{10}$  Gr. pr. Ctr. und von Harburg bis Linz (via Cassel-Passau) 31 Gr. pr. Ctr., mithin der Harburger gegen den Leipziger trotz des enormen Umweges sogar um 24 Gr. im Vortheil. Dann ist der Normalfrachtsatz von Leipzig nach Dresden 10 Gr. pr. Ctr. und von Magdeburg über Leipzig nach Dresden 11 $\frac{1}{2}$  Gr. pr. Ctr. Folglich der Magdeburger Kaufmann gegen den Leipziger auf diese kurze Strecke wieder um 6 $\frac{3}{4}$  Gr. pr. Ctr. ebenfalls im Vortheil.

Dieselben Misshverhältnisse herrschen auf den Bahnlängen Hamburg-Dresden und Bremen-Dresden via Leipzig.

## Erwiderung.

Nr. 174 d. Bl. enthält unter der Aufschrift „Unser Wochenmarkt“ einen Artikel, der dem „Vorschlag“ in Nr. 169 hart entgegnet. Dabei ist aber zu bedauern, daß der Verfasser desselben einzelne Stellen des Vorschlags falsch aufgefaßt hat, wie dies schon aus der unrichtigen Wiedergabe der ersten Zeilen desselben hervorgeht. Denn wir haben nicht gesagt, daß das Abhalten des Wochenmarktes selbst die Einrichtung sei, die dem pp. Hohn spreche, sondern dies nur von dem Budenwesen des Marktes behauptet. Es ist das ein gewaltiger Unterschied.

Ferner stützt sich der Verfasser des Artikels auf den von uns benutzten Ausdruck: „malerisch ruinenhafte Unordnung“ und sucht dadurch das, was wir als unschön rügen, als von uns selbst für schön anerkannt darzustellen. Der Verfasser bedenkt dabei aber nicht, daß Manches am rechten Plage sehr schön sein kann, was am falschen Orte nichts weniger als das ist; daß eine Ruine an den Ufern des Rheins schön gefunden werden kann, während sie sich auf dem Leipziger Marktplatz lächerlich ausnehmen würde.

Wenn nun der Herr Einsender des Aufsatzes zu der Behauptung übergeht, daß nur der Benutzer der Marktbuden darüber zu entscheiden habe, ob das Budenwesen in der jetzigen Weise fortbestehen solle oder nicht, so möchten wir dem doch entschieden widersprechen. Wenn bei anderen Angelegenheiten stets nur nach dem Wunsche der Berührten, scheinbar Beschädigten gegangen würde, hätten wir gewiß noch manchen alten Pops, manche Unannehmlichkeit hier in Leipzig, die glücklicherweise nicht mehr besteht; wir erinnern dabei nur beiläufig an die Entfernung der Marktbuden aus den frequentesten Straßen der innern Stadt.

Wenn Herr — schließlich zu dem Resultate kommt: „die Inhaber der Marktbuden würden, sobald ihre Geschäfte vom Hauptmarkt verlegt würden, nicht mehr die Hälfte des früheren Umsatzes machen“, so müssen wir das als ein Urtheil bezeichnen, das jeder Begründung noch entbehrt.