

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

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

No 195.

Mittwoch den 13. Juli.

1864.

## Bekanntmachung,

### die Privatleitungen von den Röhren der neuen Wasseranstalt in die Gebäude betreffend.

Im Interesse des öffentlichen Straßenverkehrs sowohl als auch der hiesigen Grundstücksbesitzer ist es wünschenswerth, daß sofort bei der Legung der Röhren der neuen Wasseranstalt die Anschlüsse der Privatleitungen in die Gebäude mit hergestellt werden, dergestalt, daß diese Privatleitungen selbst dann jederzeit nach Belieben der Wasserconsumenten ausgeführt werden können. Wir fordern daher alle diejenigen Hausbesitzer unserer Stadt, welche seiner Zeit Wasser von der neuen Wasseranstalt in ihre Grundstücke zu entnehmen beabsichtigen, hiermit auf, sich ungesäumt bei unserem Bauamte darüber zu erklären, ob die Herstellung der Leitungsanschlüsse sofort mit beim Legen der Haupttröhren bewirkt werden soll? Die näheren Bedingungen sind beim Bauamte zu erfahren.

Noch machen wir insbesondere darauf aufmerksam, daß die Kosten dieser Anschlüsse sich bei deren gleichzeitig mit der Legung der Haupttröhren zu bewirkenden Ausführung wesentlich billiger als später stellen werden.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Dr. Koch. Schleißner.

## Städtisches.

### Ein Wort an unsere Landtagsabgeordneten und unsere Handelskammer.

Seit Kurzem ist das Referat des Abgeordneten Stöhr (Finanzdeputation) über die künftig der Regierung anzuempfehlenden Grundzüge für den Ausbau unseres Eisenbahnnetzes erschienen und liegt uns dasselbe, obwohl zunächst nur für die Deputationsmitglieder bestimmt, in extenso vor.

Schon vorher waren Nachrichten darüber hier in Umlauf, fanden aber, weil die angeblich aufgestellten Principien so ganz abnormal klangen, keinen Glauben. Jetzt liegen sie gedruckt vor und das Unglaubliche ist es nun nicht mehr.

Wenn ein Feudaler, oder ein Beamter alter Schule oder etwa ein Vertreter des Grundbesitzes, der sich um Verkehrs-Interessen und Verkehrs-Politik nie bekümmert, solche wunderbare Ansichten aufgestellt hätte, würde das Staunen in der hiesigen Kaufmannswelt schließlich mit einem schweigenden Kopfschütteln sich begnügt haben, aber so mußte es um so stärker und allgemeiner sein, da der Referent ein Kaufmann und, so viel wir wissen, ein Mitglied der Rittauer Handelskammer ist.

Dies nur nebenbei, die Person selbst berührt uns nicht, wir haben es lediglich mit der Sache zu thun, die, wenn sie nach Maßgabe der aufgestellten Grundzüge siegte, die ärgsten Mißstände in unserer ganzen Volkswirtschaft herbeiführen, kurz eine Catastrophe für unser Land sein würde.

Wir können augenblicklich noch nicht an den Sieg solcher den Erfahrungen des Lebens und Lehren der Volkswirtschaft diametral entgegenlaufenden Ideen glauben, aber es ist ein eben nicht angenehmes Gefühl, die ausländische Presse bereits ihr höchstes Verwundern darüber kundgeben zu sehen, wie in unserm kleinen, aber durch die hohe Blüthe seiner entwickelten Industrie weit genannten Lande solche Principien überhaupt möglich sind, ja mehr, wie es möglich ist, die Regierung von ihren liberalen, dem Privateisenbahnbau nicht ungünstigen Ansichten ab und auf ganz verkehrte Wege einer abnormen Eisenbahnpolitik hindrängen zu wollen.

Das Tageblatt hat nicht Raum für mehrere polemisch gehaltene Artikel gegen jene Stöhrungen der Entwicklung unserer Transportinteressen, die größeren politischen Journale werden ihre Aufgabe hier erkennen; wohl aber für einfache Wiedergabe der hauptsächlichsten Irrungen und seltsamen Ansichten jenes Berichts, die nicht bloß eine ernste Interpellation an die Pflichten unserer Abgeordneten und der Handelskammer zu einer sehr entschiedenen Meinungsäußerung sind, sondern sich auch feindlich den verschiedenen Bahnprojecten entgegenstellen, welche mit Hilfe des Privateisenbahncapitals zur Ausführung gelangen und unsere Stadt mit Chemnitz direct, mit Grimma u. verbinden sollen und werden. Letzteres ist das noch hinzukommende locale Interesse.

Die Regierung sucht nämlich um Ermächtigung zur Ertheilung

von Concessionen für mehrere Linien (Privateisenbahnen) nach und wünscht gleichzeitig, es möge berathen werden, wie das Eisenbahnwesen künftig den localen Interessen entzogen und planmäßig nach höheren Gesichtspunkten zur besseren Entwicklung und völligem Ausbau gebracht werden könne. Mit Bezug hierauf stellt nun der Deputationsbericht folgende für die Allgemeinheit, für die Volkswirtschaftslehre und die zeitgemäße Auffassung des Staatswesens und Staatszweckes gänzlich neue und unbegreifliche Ansichten auf:

Allen bisher besetzten Systemen zur Unterstützung und Anregung des Eisenbahnbaues durch Private ist der unmittelbare Staatsbau vorzuziehen. Eisenbahnen sind nur eine vollkommene Verkehrsstraße und Posteinrichtung, folglich eine öffentliche nationale Institution, folglich müssen sie der Staatsgewalt zufallen, weil diese ihrem Wesen nach ohne Nebenrückichten das Gemeinwohl am besten fördert. Nur der Staat kann jede Speculation auf eigenen Gewinn von sich fern halten und lediglich das Interesse der Landesangehörigen ins Auge fassen. Er baut, die Zukunft im Auge behaltend, solider, weil er keine Dividende anzustreben sucht; er kann niedrigere Tarife stellen und redliche Dienste leisten, weil er vor der Lockung selbstsüchtiger Gewinnste bewahrt ist. Da die Eisenbahnen ihrer Natur nach gar nicht zum Selbstzweck, zum Gegenstande der Privat speculation bestimmt sind, so sind die Privateisenbahnen ein ungerechtes Monopol Einzelner zum Nachtheil aller Uebrigen; während man die Wege der Selbstsucht gar nicht zu überschauen und nicht vollständig einzuschränken vermag, geräth oft der Vortheil der Privatgesellschaften mit dem Gemeinwohl in Conflict. Offenbar steht der Eisenbahndienst in engster Verbindung mit dem Post-, Militär- und Polizeiwesen, gleich dem Telegraphendienst, der von der öffentlichen Verwaltung gar nicht getrennt werden kann. Nur der Staat allein wird deshalb den wünschenswerthen Vereinfachungen im Dienste Eingang in den Verwaltungszweigen, Uebereinstimmung des Verfahrens mit den übrigen Staatsinteressen herbeiführen können.

(Der Bericht zählt nun die gegen den Staatsbau und die Gebrechen der Staats Eisenbahnen laut gewordenen Ansichten auf und fährt dann fort:)

Die gerügten Nachtheile lassen sich auf mannichfache Weise vermeiden, am geeignetsten dadurch, daß man die Verwaltung aus praktischen Geschäftsmännern und im Staatsdienste herangebildeten Beamten zusammensetzt. Es giebt auch musterhafte Staatsbahnen, die Vorzügliches leisten. Es kommt Alles auf die Wahl des Directoriums an, wie bei den Privatbahnen. Der von diesen gewählte Ausschuss kommt im Ganzen nicht so häufig zusammen, manches Mitglied desselben nimmt außerdem nicht großen und für eine erfolgreiche Einwirkung genügenden Antheil.

Beim Staate dagegen ist die Controle permanent, die obere Aufsichtsbehörde immer da und in immerwährender Verbindung mit der Verwaltung. Der redliche Wille ist auch da, die Regierung wird wieder controlirt von den Volksvertretern, denen die