

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 203.

Donnerstag den 21. Juli.

1864.

Bekanntmachung.

In Folge mehrfacher neuerdings vorgekommener Unglücksfälle sehen wir uns veranlaßt, auf die wider das **unvorsichtige und ungebührlich schnelle Fahren** erlassenen ortspolizeilichen Bestimmungen mit dem Bemerkten aufmerksam zu machen, daß wider die Contravenienten unnachsichtlich mit Strafe werde vorgegangen werden.
Leipzig, den 19. Juli 1864.

Das Polizei-Amt der Stadt Leipzig.
Meyler.

Bekanntmachung, den Theater-Neubau betreffend.

Es soll die **Fundamentirung des westlichen Pavillons des neu zu erbauenden Theaters** an einen Unternehmer vergeben werden. Die Herren Maurermeister, welche gesonnen sind, diese Arbeiten zu übernehmen, können die auf dem Bauamte ausliegenden Bedingungen jederzeit daselbst einsehen und haben ihre Forderungen **bis den 23. d. M. Nachmittags 6 Uhr** daselbst versiegelt abzugeben. — Leipzig, den 18. Juli 1864.
Des Rathes Bau-Deputation.

Bekanntmachung.

Die bei dem hiesigen Leihhause in den Monaten April, Mai, Juni, Juli, August, September 1863 einschließlich der später auf kurze Fristen versetzten oder erneuerten Pfänder, die weder zur Verfallzeit noch bis jetzt eingelöst wurden, sollen den **1. September d. J.** und folgende Tage, und zwar in den ersten Tagen die in Gold, Silber und Juwelen bestehenden, sodann aber die übrigen im Parterre-Local des Leihhauses, **Eingang vom Waageplatze**, öffentlich versteigert werden.
Es können daher die in genannten Monaten versetzten Pfänder spätestens den 12. August d. J. nur unter Mitentrichtung der Auctionskosten an 12 Pfennigen von jedem Thaler des Darlehns eingelöst oder nach Befinden erneuert werden.
Vom 13. August d. J. an, an welchem Tage der Auctions-Katalog geschlossen wird, kann die Einlösung derselben nur unter Mitentrichtung der Auctionskosten an 12 Pfennigen von jedem Thaler der ganzen Forderung des Leihhauses stattfinden, und zwar nur bis 26. August a. e., von welchem Tage ab Auctions-Pfänder unwiderruflich weder eingelöst noch prolongirt werden können.
Während der Auction selbst, also vom 1. September d. J. an, ist jede Einlösung solcher Pfänder durchaus unzulässig, und können sie daher nur auf dem gewöhnlichen Wege des Erstehens wieder erlangt werden.
Dagegen nimmt das Geschäft des Versetzens und Einlösens anderer Pfänder während der Auction in dem gewöhnlichen Local seinen ungestörten Fortgang. — Leipzig, den 1. Juli 1864.
Die Deputation des Leihhauses.

Die directe Leipzig-Chemnitzer Bahn.

Ein Wort aus Chemnitz.

Mehrere darüber im Leipziger Tageblatte (Nr. 172, 180, 185, 187) erschienene Artikel, namentlich aber ein solcher, der im Dresdner Journal Nr. 155 vom 7. Juli enthalten ist, veranlassen uns, das fragliche Bahnproject auch einmal vom speciell Chemnitzer Standpunct zu besprechen.

Indem wir dies thun, sind wir keineswegs gemeint örtlichen Kirchthumsinteressen das Wort zu reden; wir wollen vielmehr, wenigstens andeutungsweise, den großen allgemeinen Verkehrsprincipien einen Ausdruck geben, die bei der projectirten Bahn und bei der Richtung, welche dieselbe zu nehmen hat, allen auftauchenden Sonderinteressen gegenüber, zunächst und vornehmlich in Frage kommen müssen; denn jegliches Sonderinteresse erscheint erst dann als berechtigt, wenn und in so weit es mit dem großen Gemeininteresse übereinstimmt und zusammenfällt, da dieses sich, wie natürlich, auch nur aus einer Reihe von Sonderinteressen constituirt, wie jedes Ganze aus einzelnen Theilen besteht.

Aus einem sehr natürlichen Ergänzungsdrange empfindet die Stadt Chemnitz, die Stadt der Production, ein lebhaftes Bedürfnis der Stadt Leipzig, der großen Handels- und Geldstadt, näher zu treten; sie will daher die jetzt bestehenden leidigen, Zeit und Geld freßenden Umwege beseitigt wissen. Production und Handel, Arbeit und Capital bedingen und ergänzen sich gegenseitig. Die Stadt Chemnitz braucht die Stadt Leipzig und diese kann jene gebrauchen, wenn sie nur irgend das eigene Interesse lieb hat. Eine directe Verbindung zwischen Leipzig und Chemnitz, welche die Entfernung auf etwa 2 Stunden herabmindert, erscheint daher als eine wirtschaftliche Forderung von allergrößter Bedeutung, um die beiden Brennpuncte der sächsischen Gewerb- und Handelsthätigkeit zum Frommen von ganz Sachsen so eng als nur irgend möglich zu verknüpfen. Ein Gebot kluger Verkehrspolitik schreibt in dieser Beziehung vor: daß vor Allem jedes Centrum der In-

dustrrie zu unterstützen ist, da vornehmlich von ihnen das Leben ausgeht, das alle übrigen Verkehrsadern durchdringt, gleich wie im menschlichen Körper das Herz des Lebens Urquell ist.

Sollen wir noch mehr über die Nothwendigkeit einer directen Bahnverbindung von Chemnitz und Leipzig sagen, so könnten wir hinzufügen: wie es wahrhaft Wunder nehmen muß, daß eine solche bis jetzt noch nicht hergestellt worden ist, da es in ganz Deutschland wohl nicht zwei Städte von gleicher Bedeutung und in gleicher Entfernung giebt, die im dritten Jahrzehent des Eisenbahnzeitalters noch dazu verurtheilt sind, rechtwinklig auf meilenweiten Umwegen mit einander zu verkehren.

Was nun die Richtung betrifft, welche die Bahn zu nehmen hat, so kann darüber gar kein Zweifel herrschen, da auch hierbei verkehrspolitische Grundsätze maßgebend erscheinen. Die Bahn muß ihren Ausgangspunct auf der südwestlichen Stadtseite von Chemnitz haben

aus localen und räumlichen Gründen; die Bahn muß von Chemnitz über Limbach und Penig geführt werden,

aus industriellen Rücksichten von allgemeiner Bedeutung.

Was den Ausgangspunct auf der Südwestseite betrifft, so macht sich derselbe nothwendig, weil nur hier allein genügender Raum zu einer neuen Bahnhofsanlage geboten ist, die den Forderungen unseres Verkehrs entspricht. Der gegenwärtige Bahnhof ist eine so beschränkte, von Haus aus grundverkehrte Anlage, daß sich, trotz seiner darmartigen Verlängerung — eine Erweiterung ist räumlich unmöglich — schon jetzt mit mathematischer Bestimmtheit berechnen läßt, daß derselbe in nicht allzuferner Zeit ganz außer Stande sein wird, den wachsenden Verkehrsstrom zu fassen; ganz abgesehen davon, daß seine entfernte Lage die Ab- und Zufuhr der Güter, Centner für Centner, ganz unverhältnismäßig vertheuert. Lager-räume für Private zu schaffen hat man nie Bedacht genommen, auch fehlt jetzt der Platz dazu. Die hier fragliche Bahnhofsanlage