

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

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

N<sup>o</sup> 272.

Freitag den 29. September.

1865.

## Bekanntmachung,

die Anmeldung schulpflichtiger Kinder in die Rathsfreischule, sowie in die Schule des Arbeitshauses für Freiwillige betreffend.

Diejenigen Aeltern, Pflegeältern und Vormünder, welche für nächste Oetern um Aufnahme ihrer Kinder oder Pflegebefohlenen in die Rathsfreischule oder in die Schule des Arbeitshauses für Freiwillige bei uns anzusuchen gesonnen sind, haben ihre Gesuche von jetzt an bis spätestens den 30. September d. J. auf dem Rathhause in der Schulgelde-Einnahme persönlich anzubringen und die ihnen vorzulegenden Fragen vollständig und der Wahrheit gemäß zu beantworten, auch die Zeugnisse über das Alter des anzumeldenden Kindes, so wie darüber, daß demselben die Schutzpocken mit Erfolg eingeimpft worden, gleichzeitig mitzubringen.

Noch wird bemerkt, daß nur die Kinder aufgenommen werden, welche bis nächste Oetern das achte Lebensjahr nicht überschritten haben und daß daher jede diesem Erfordernisse nicht entsprechende Anmeldung unberücksichtigt bleiben muß.

Nach erfolgter Prüfung wird die Bekanntmachung der beschlossenen Aufnahmen in der bisherigen Weise erfolgen.

Leipzig am 30. August 1865.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Dr. E. Stephani.

Schüz.

## Bekanntmachung.

Da das unbefugte Sammeln von Eicheln und anderen Holzsämereien in den städtischen Waldungen im Interesse einer gedeihlichen Forstwirtschaft nicht geduldet werden kann, so wird dasselbe hierdurch unter Hinweis auf die dießfalligen strafgesetzlichen Bestimmungen und mit dem Bemerken untersagt, daß unsere Forstbeamten zu strenger Aufsicht und zum Einschreiten gegen Zuwiderhandelnde angewiesen sind. — Leipzig, den 25. September 1865.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Dr. Koch.

Cerutti.

## Die Prag-Reichenberger (Turnauer) Eisenbahn.

Während die österreichische Staatsverwaltung im Verlaufe der letzten Reichsrathsession Concessionen für den Bau ausgedehnter Eisenbahnlinien mit einer Freigebigkeit ertheilt hat, welche mit der Neigung des Capitalmarktes, diese neuen anspruchsvollen Schöpfungen aufzunehmen, in schroffem Widerspruch steht, und während wir in Folge dessen von diesen Projecten nur deshalb hören, weil ihre Ausführung den größten Schwierigkeiten begegnet, ist in unserem Nachbarlande Böhmen geräuschlos ein wichtiges Glied in die Kette der Bahnen eingefügt worden, welche bisher dem Binnen- und Außenverkehr dieses reichsten Kronlandes der österreichischen Monarchie dienen.

Das Bedürfnis einer Eisenbahnverbindung zwischen Prag und Reichenberg, den beiden größten Städten Böhmens, war schon lange empfunden worden. Die selbstständige Entwicklung der böhmischen Industrie ließ eine derartige Verbindung weit dringender erscheinen, als die Herstellung der directen Linie zwischen Reichenberg und Wien, welche durch ein der Industrie wenig erschlossenes, von dem bedeutendsten Kohlenbecken Böhmens weit entlegenes Gebiet, aber ein ungünstiges Bauterrain an dem nördlichen Rande Böhmens hinführt.

Schon im Jahre 1856 hatte sich deshalb ein Verein bedeutender Grundbesitzer und Industrieller gebildet, welcher sich die Aufgabe setzte, eine Eisenbahnverbindung zwischen jenen beiden Städten herzustellen. Eine Linie dafür aufzusuchen, war fast überflüssig: es genügte, dem natürlichen Zuge, welchen der Verkehr seit Jahrhunderten eingeschlagen hatte, zu folgen. Die Gegend zwischen Reichenberg und Prag gehört zu den bevölkerlichsten und reichsten Böhmens; die Städte Turnau, Badolzen, Münchengrätz, Jungbunzlau, Klomín zeichnen sich durch ihren starken Umsatz in Bodenfrüchten und andern landwirthschaftlichen Producten, der durch zahlreiche Jahrmärkte vermittelt wird, aus; die Ergiebigkeit des Bodens hat die Anlage einer großen Anzahl von Zuckerfabriken, Dampfmühlen, Brauereien und Spiritfabriken hervorgerufen und seit langer Zeit ist eine ausgedehnte Schaf- und Baumwollenindustrie mit ihren Nebenzweigen in Turnau, Münchengrätz, Jungbunzlau und Josefsthal heimisch; die Rattendruckerie an dem letztgenannten Orte ist vielleicht die größte des Continents.

Den Bestrebungen des erwähnten Vereins schloß eine andere bedeutende Gesellschaft sich an. Die Buschthierader Eisenbahncompagnie, in Oesterreich bekannt als eine der ältesten und ertragreichsten Gesellschaften, welche aus dem von ihr durchschnittenen und durch Zweigbahnen nach allen Seiten hin aufgeschlossenen

mächtigen Kladnoer Steinkohlenbecken schon auf dem weiten Umwege über die Prag-Wiener Eisenbahn Kohlen bis in die Gegend von Reichenberg, Turnau und Jungbunzlau verfrachtet hatte, beschloß, das vielversprechende Absatzgebiet der Prag-Reichenberger Linie durch eine directe Eisenbahn sich näher zu rücken und zu sichern und vereinigte sich mit jenem Comité schon vor mehreren Jahren zur Ausführung der Vorarbeiten. Dieselben wurden in der gründlichsten Weise Jahre hindurch fortgesetzt und befruchteten in unwiderleglichen, überall auf den schon vorhandenen Factoren der Güterbewegung haftenden Zahlen die vortheilhafte Meinung, mit welcher der Plan bei seinem Erscheinen in den competenten Kreisen aufgenommen worden war. Das Ergebnis bildete die Wahl einer Linie, welche sich unmittelbar an die der österreichischen Staatseisenbahn und Buschthierader Eisenbahn gemeinschaftliche Station Kralup — einige Meilen nördlich von Prag — anschließt, in fast gerader Richtung die Ebene und die Thalmulden zwischen Prag und Reichenberg durchschneidet und bei Turnau, wenige Meilen südlich von Reichenberg, in die Pardubitz-Reichenberger Eisenbahn einmündet. Auf diese Weise wird die Eisenbahn-Entfernung zwischen Prag und Reichenberg von 36 auf 20 Meilen, die Fahrzeit von 11 Stunden auf 5½ Stunden verkürzt.

Sobald das Project diese etwas festere Gestalt gewonnen hatte, zeigte sich der regste Eifer für dessen Verwirklichung auf der ganzen Linie; Gemeinden, Grundbesitzer und Industrielle boten ihre Theiligung an. Zugleich nahm das industrielle Leben, in Voraussicht der billigen Kohlenzufuhr, einen weiteren Aufschwung; neue Etablissements entstanden, mehrere der schon vorhandenen begannen sich zu vergrößern.

Das Anlagecapital der Bahn wurde — nachdem über die Herstellung des Bahnkörpers ein Accordvertrag mit einem Bauunternehmer zum Abschluß gekommen war, welcher jeder Ueberschreitung der Anschläge vorbeugte — auf 7,000,000 Gulden festgesetzt und zwar sollten hiervon 4,000,000 Gulden durch Actien, 3,000,000 G. in Silber durch Prioritätsobligationen beschafft werden.

An dem Actiencapital theilte sich die Buschthierader Eisenbahngesellschaft mit 350,000 Gulden; weitere 3,150,000 Gulden wurden zum Paricours theils von Interessenten, theils von dritten Personen ohne Subscriptionauslage übernommen; der Rest fand in wenigen Tagen bei öffentlicher Emission Abnahme. Die Begebung der Prioritätsanleihe ward bis zu Eröffnung der Bahn ausgesetzt, um dem Uebernehmer die Sicherheit des vollen Anlagecapitalles als Unterpfand bieten zu können, und inzwischen eine schwebende Schuld von geringerer Höhe contrahirt. Erst jetzt, nach Vollendung der Bahn, wird der Capitalmarkt — und zwar be-