

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 128.

Donnerstag den 7. Mai.

1868.

Bekanntmachung, die Anmeldung zur theologischen Candidatenprüfung betreffend.

Diejenigen Studirenden der Theologie, welche gesonnen sind, sich vor Eintritt der Michaeliserien 1868 dem Examen pro candidatura zu unterziehen, werden hiermit unter Verweisung auf §. 9 des Prüfungs-Regulativs veranlaßt, ihre Anmeldegesuche nebst den erforderlichen Unterlagen bis zum **5. Juni dieses Jahres** in der Kanzlei der Königl. Kreis-Direction allhier (Postgebäude) abzugeben bez. unter der Adresse der unterzeichneten Prüfungs-Commission portofrei einzulenden.
Leipzig, den 2. Mai 1868.

Königliche Prüfungs-Commission für Theologen.
v. Burgsdorff. S.

Bekanntmachung.

Das am 30. vor. Mon. licitirte Gewölbe in dem Communhause Reichsstraße Nr. 53/54 ist dem Inhaber des Höchstgebots zugeschlagen worden und werden daher in Gemäßheit der Licitationsbedingungen die übrigen Bieter ihrer Gebote hiermit entlassen.
Leipzig, den 4. Mai 1868.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Koch. Cerutti.

Bekanntmachung.

Die Anlieferung des für den Betrieb der hiesigen Gasanstalt erforderlichen Weisstaß — ungefähr 15,000 Scheffel im Jahre — soll auf die Zeit vom 1. August dieses Jahres bis ebendahin 1872 an den Mindestfordernden vorbehaltlich der Auswahl unter den Licitanten vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sind auf der hiesigen Gasanstalt einzusehen; Offerten ebendasselbst bis zum **27. Mai d. J. Abends 6 Uhr** einzureichen.
Leipzig, den 6. Mai 1868.

Des Rathes Deputation zur Gasanstalt.

Chemnitz-Leipzig.

—1. Auch die in der neulichen Eisenbahndebatte der Zweiten Kammer mehrfach genannten Rittergutsbesitzer der Gegend zwischen hier und Lausitz haben unter dem 30. v. M. eine Petition an die Erste Kammer gerichtet. Dieselbe lautet:

„Die ehrerbietigst Unterzeichneten haben in Gemeinschaft mit einigen Mitinteressenten (Otto von Posern u. Gen.) sich vor längerer Zeit mit einer Eingabe an die Königliche Hohe Staatsregierung gewendet, in welcher sie darzulegen versuchten, daß die Verhältnisse der Gegend zwischen Leipzig und Lausitz wohl geeignet seien, zu Gunsten einer directen Chemnitz-Leipziger Eisenbahnlinie auch ihrerseits ein Gewicht in die Waagschale zu legen. Als Anlage zu dem Concessionsgesuch des Centralcomité für die directe Chemnitz-Leipziger Eisenbahn gedruckt, befindet sich diese Eingabe in den Händen der Mitglieder der Hohen Ersten Kammer. Der neulich von der Zweiten Kammer gefaßte, auf den Bau einer Bahn von Chemnitz über Burgstädt und Langenau nach Borna gerichtete Beschluß, welcher unsere Interessen nicht nur gänzlich bei Seite läßt, sondern auch deren Berücksichtigung, wenn nicht für immer, so doch auf lange Jahre hinaus unmöglich zu machen droht, nöthigt uns aber, die Hilfe der Hohen Ersten Kammer noch besonders in Anspruch zu nehmen und zu diesem Zwecke deren geneigte Aufmerksamkeit auf den Inhalt der erwähnten Eingabe nochmals hinzulenken.

Die Gründe, aus denen die Zweite Kammer sich für die Abiegung nach Borna entschieden hat, sind nicht auf dem Gebiete der Volkswirtschaft zu suchen. Ersparung einiger Meilen zu bauender Bahn ist der einzige plausible Grund für den folgen-schweren Beschluß; mit solcher Ersparniß verfehlt man aber den doppelten Zweck, welchen die beiden hauptsächlichsten für die Linie Chemnitz-Leipzig vorgelegten, in ihrem nördlichen Theile vollständig zusammenfallenden Privatprojecte erstrebten und welche jedes rationelle Project für diese Richtung notwendig erstreben muß: **directe** Verbindung der ersten Industriestadt mit dem ersten Handelsplaz des Landes und Erschließung eines bisher vernachlässigten, theils durch Gewerbleiß, theils durch Bodenreichtum wichtigen Landdistrictes für den großen Verkehr. Der Beschluß charakterisirt sich damit als eine halbe Maßregel, welche mit dem im Deputationsbericht der Zweiten Kammer proclamirten Gesichtspunkte: „Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens in wirksamere Weise, als es auf dem Wege der Gestattung von Privatbauten geschehe,“ in eigenthümlichem Widerspruche steht.

Die Königliche Hohe Staatsregierung selbst hat noch vor wenigen Jahren in dem Decrete vom 10. Mai 1864, die von uns gewünschte Linie unzweideutig als die volkswirtschaftlich allein richtige empfohlen; auch das neueste Eisenbahndecret steht mit dieser Anschauung noch im Einklange. Wenn dieselbe gleichwohl jetzt in ihrer Eigenschaft als Unternehmerin, zu welchem der Beschluß der Zweiten Kammer sie machen will, die wohlfeilere Linie adoptirt, so ist das zwar aus finanziellen Rücksichten leicht zu erklären. Zunächst bestimmend muß aber für die Landesvertretung doch der volkswirtschaftliche Gesichtspunct bleiben, und auf welche Seite von dem letzteren aus die Entscheidung fallen müsse, kann nicht zweifelhaft sein.

Was unsere Interessen speciell anlangt, so hat ein Redner in der zweiten Kammer bemerkt, daß „viele der erwähnten Rittergutsbesitzer“ — wir folgen dem Bericht der Leipziger Zeitung — „von der Bahn Lausitz-Leipzig keinen Vortheil haben würden“. Wir sind dem geehrten Redner zwar sehr dankbar für seine Fürsorge, doch wird derselbe uns die Bemerkung erlauben, daß wir darüber, was uns Vortheil bringt oder nicht, selbst zu urtheilen Mannes genug sind. Daß einzelne Grundbesitzer, „Privatmittheilungen zufolge“, die Eisenbahn nicht wünschen, weil sie Enteignung ihres Bodens, Eindringen ungewohnter Elemente u. s. w. fürchten, mag wohl sein. Solche einzelne Sonderlinge, deren es allerorten giebt, verschwinden jedoch vor der stattlichen Menge der Unterschriften, welche die Eisenbahn-Petition unter jeder Gattung unserer Landbewohner und zumeist unter den Grundbesitzern gefunden hat. Derselbe Redner hat sich noch besonders gegen eine Stelle unserer Petition gewendet. „Die moderne Landwirtschaft“, hatten wir dort bemerkt, „welche sich das Gesetz der Arbeittheilung in großartigem Maßstabe zu eigen gemacht hat und ihre Producte eben so weit versendet, wie sie landwirthschaftliche Maschinen, künstliche Düngemittel, Kohlen u. s. w. aus andern Gegenden beziehen muß, kann des bequemen und wohlfeilen Verkehrs mit der Außenwelt so wenig entzihen, wie irgend ein anderer Zweig wirtschaftlicher Thätigkeit; ja es wird für sie die Nähe einer Eisenbahn häufig zu einer Lebensfrage. Auf der anderen Seite lehrt das naheliegende Beispiel der Gegend von Ostrau, daß die Landwirtschaft mit ihren Nebenbranchen für die Güterfrequenz und Rentabilität einer Bahnstrecke die vorzüglichste Grundlage bildet und daß das Bestreben, ihren Bedürfnissen gerecht zu werden, seinen Lohn in sich selber trägt.“ Nun, wir können diese offenkundigen Thatsachen durch die Bemerkung, „für die Industrie habe die möglichste Nähe einer Eisenbahn viel größeren Werth als für die Landwirtschaft“, nicht für beseitigt halten.