

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 136.

Freitag den 15. Mai.

1868.

Bekanntmachung.

Der am 1. Mai d. J. fällige zweite Termin der Grundsteuer ist nach der zum Gesetze vom 18. Decbr. vorigen Jahres erlassenen Ausführungs-Verordnung vom 19. Decbr. desselben Jahres mit **Zwei Pfennigen von der Steuer-Einheit** zu entrichten, und werden die hiesigen Steuerpflichtigen hierdurch aufgefordert, ihre Steuerbeiträge **nebst den städtischen Gefällen an 1,375 Pf. von der Steuer-Einheit von diesem Tage ab bis spätestens 14 Tage nach demselben** an die Stadt-Steuer-Einnahme allhier zu bezahlen.

Nach Ablauf dieser Frist müssen die gesetzlichen Maßregeln gegen die Säumigen eintreten.

Leipzig, den 30. April 1868.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Julius Franke. Laube.

Bekanntmachung.

Die diesjährige Ostermesse endet mit dem 16. Mai. An diesem Tage sind die Buden und Stände in den Straßen und auf den öffentlichen Plätzen der inneren Stadt bis Nachmittags 4 Uhr gänzlich zu räumen und spätestens bis Tagesanbruch des 17. Mai zu entfernen.

Auf dem Augustusplatz sind die Buden und Stände am 16. Mai bis Abends 8 Uhr vollständig zu räumen, deren Wegschaffung ist am 18. Morgens zu beginnen und bis zum Abende desselben Tages zu beendigen.

Die Schau- und Schänkbuden dürfen noch am 17. Mai geöffnet werden und sind bis längstens zum 22. d. M. von den ihnen angewiesenen Plätzen vollständig zu beseitigen.

Zuwiderhandlungen gegen obige Vorschriften werden unnachsichtlich mit Strafe belegt werden.

Leipzig, am 13. Mai 1868.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Koch. 3.

Bekanntmachung.

Diejenigen Grundstücksbesitzer, welche einen **Beischleusen-Canon** an die Stadtcasse zu zahlen haben und damit pr. Termin **Ostern 1868** im Rückstande geblieben sind, werden zu dessen sofortiger Berichtigung aufgefordert.

Leipzig, den 9. Mai 1868.

Des Rathes Finanz-Deputation.

Sächsische Eisenbahnen.

I. Im Allgemeinen.

Der Bericht der 2. Deputation der Ersten Kammer über das königliche Eisenbahndecret (Referent Herr v. Erdmannsdorf) sagt im allgemeinen Theile ungefähr Folgendes: Die gesammte Eisenbahnangelegenheit ist in ein wesentlich verändertes Stadium getreten, seitdem die Finanzdeputation der Zweiten Kammer die Ansicht gewann, daß es nothwendig sein werde, gegenwärtig mit einem Male eine größere Summe für Staats-eisenbahnbauten zu verwenden. Die Staatsregierung hat dem Andrängen der jenseitigen Deputation sich nicht principiell widersetzt, sondern sich herbeigelassen, ein Verzeichniß derjenigen Linien mitzutheilen, welche für den Fall, daß die Kammern einen derartigen Beschluß fassen sollten, hierbei zunächst ins Auge zu fassen sein würden. Die Deputation muß das Bekenntniß ablegen, daß sie einige der namhaft gemachten Projecte für nicht so dringlich hält, um sie schon in nächster Zeit in Angriff zu nehmen, und vor Allem ein Ertheilen der Priorität nicht befürworten kann. Namentlich erscheint es bedenklich, einzelne Linien schon im Voraus als solche zu bezeichnen, welche für den Staatsbau übernommen werden sollen. Nach Ansicht der jenseitigen Deputation und Kammer könnte der Bau dieser Linien erst nach Verlauf von 6-8 Jahren in Angriff genommen werden. Im Verlaufe dieser Zeit kann sich aber gar Manches ereignen, was eine gänzlich veränderte Entschliebung über die Frage bedingt, ob diese Linien überhaupt und ob sie auf Staatskosten zu erbauen sind. Gelangt man dann zu einer veränderten Anschauung, so ist ein Abgehen von den früheren Beschlüssen, wo nicht unmöglich, so doch im höchsten Grade schwierig und ohne alle Frage mit einer gewissen Härte für die betroffenen Linien verbunden.

Nach Ansicht der Deputation können sämmtliche Projecte überhaupt nur in zwei Kategorien getheilt werden, nämlich in solche, welche jetzt zur Berücksichtigung gelangen, sei es für den Staats- oder Privatbau, und in solche, wo dies noch nicht möglich oder zweckmäßig ist. Auch insofern wird die Deputation von dem

jenseitigen Verfahren abweichen, als sie die Berathung über das Eisenbahndecret nicht für den richtigen Zeitpunkt hält, um die Bewilligungsfrage auf die für die verschiedenen Bahnen erforderlichen Geldsummen zu stellen. Dies dürfte vielmehr der Beschlußfassung über ein noch zu erwartendes Decret wegen der nunmehr nothwendig werdenden Finanzmaßregeln vorzubehalten sein. Die Deputation wird daher bei jedem einzelnen für den Staatsbau empfohlenen Bahnprojecte zwar die Summe angeben, welche dasselbe erfordern wird, nicht aber einen Antrag auf Bewilligung derselben stellen.

Ueber die Frage: ob Staats- oder Privatbau, faßt sich die Deputation kurz. Der Hauptsache nach verlangt sie, daß der Eisenbahnbau der Privat-Industrie überlassen bleibe, der Staat nur da eintrete, wo es sich um Verbindung schon vorhandener Staatsbahnen oder um Erbauung solcher Strecken handelt, für welche sich keine Privatgesellschaft findet. Ganz anders gestalte sich dieser Grundsatz, sobald es sich darum handele, ob es geboten und gerechtfertigt erscheint, gegenwärtig eine größere Summe, als sonst auf Staatsbahnen zu verwenden. Die Deputation habe neulich erst den Grundsatz ausgesprochen: „je schwerer der Druck der Zeit auf dem Volke lastet, desto eifriger muß das Bestreben sein, die Erwerbsfähigkeit desselben zu vermehren.“ Das geschehe am Sichersten und Nachhaltigsten, freilich aber auch am Langsamsten, durch Hebung des allgemeinen Wissens- und Bildungsstandes, schneller und drastischer aber durch Vermehrung der Verkehrsmittel. Nachdem in Baden, Württemberg, Hessen, Bayern und Preußen zusammen 138,728,000 Thlr. für Staatsbahnen bewilligt und durch Privatbaue diese Summe in den nächsten 2 bis 3 Jahren auf 219,728,000 Thlr. erhöht werden dürfte, sei Sachsen der einzige Mittelstaat, welcher in dieser Liste fehle. Und doch steht uns gerade auf industriellem Gebiete ein großer Kampf unvermeidlich bevor. Um denselben siegreich bestehen und unsere Stellung behaupten zu können, bedarf Sachsen eines durchgreifenden Vorgehens in der Vervollständigung und Erweiterung seines Eisenbahnnetzes.

In Summa: von welchem Gesichtspuncte aus man diese Frage auch beleuchten mag, immer kommt man wieder zu demselben Resultate, daß in keinem Staate Deutschlands eine schleunige Ver-