

Leipziger Tageblatt

und Anzeiger.

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

1868.

N^o 137.

Sonnabend den 16. Mai.

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 Beschaffung 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.

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

Bekanntmachung.

Dem hiesigen Bürger und Agenten Herrn Carl Bruno Neupert ist auf sein Ansuchen Concession zur Betreibung eines Dienstboten-Nachweisungsgeschäfts nach Maßgabe des Regulativs für die Inhaber concessionirter Dienstboten-Nachweisungs-Geschäfte vom 3. Mai 1868 erteilt worden.

Das Polizeiamt der Stadt Leipzig.
Dr. Rüder. Richter.

Bekanntmachung.

Die unter dem östlichen Flügel der v. Bürgerschule in der Schletterstraße befindlichen Kellerräume sollen als Niederlage für nicht feuergefährliche, trockene und geruchlose Gegenstände vom 1. October d. J. ab auf drei Jahre an den Meistbietenden vermietet werden. Wir fordern Miethlustige hierdurch auf, Donnerstag den 28. d. M. Vormittags 11 Uhr an Rathsstelle sich einzufinden und ihre Gebote zu thun. Die Licitations- und Vermietungsbedingungen liegen ebendasselbst zur Einsichtnahme schon jetzt aus.

Des Rathes der Stadt Leipzig Finanz-Deputation.

Sächsische Eisenbahnen.

II. Leipzig-Chemnitz.

Die Deputation der Ersten Kammer ist der Ueberzeugung, daß es dem Nationalreichtume und der Steuerkraft des Landes förderlicher ist, wenn man diejenigen Linien, für welche sich Privatunternehmer finden, denselben überläßt. Seitdem man sich nach manchen Zweifeln und Kämpfen entschlossen hat, in Sachsen eine liberale und ungleich freiere Entwicklung der gesammten Staatseinrichtungen anzubahnen, seitdem man namentlich das Princip der Gewerbefreiheit, das Selbstgovernment der möglichen Autonomie für Gemeinden, Corporationen und Privaten ausgesprochen hat, dürfte es denn doch eine Inconsequenz genannt werden müssen, wenn bei der so überaus wichtigen und tief ins Volksleben eingreifenden Weiterentwicklung unseres Eisenbahnwesens auf einmal eine andere Richtung eingeschlagen und das System des Staatsmonopols aufs Neue proclamirt werden sollte.

Für die Chemnitz-Leipziger Bahn liegen die Offerten von drei Gesellschaften vor. Weist man dieselben gänzlich zurück, so dürfte sich kaum wieder für irgend eine andere Linie, die der Staat recht gern dem Privatbaue überlassen würde, eine Gesellschaft finden, die bereit wäre, sich der großen Mühe zu unterziehen, Privatmittel zusammenzubringen. Je mehr man die rasche Vermehrung der Eisenbahnen lebhaft wünschen muß, desto mehr ist anzurathen, diejenigen Linien, um welche Privatgesellschaften petitioniren, auf deren Kosten bauen zu lassen, die Staatsmittel aber den Linien aufzusparen, für welche sich keine Privatunternehmer finden. Die Deputation der Zweiten Kammer hat 14,000,000 zur Bewilligung vorgeschlagen, die Kammer ist noch darüber hinausgegangen und hat 20,000,000 bewilligt. Wenn Chemnitz-Leipzig zur Concurrenz gestellt und derjenigen Gesellschaft überlassen wird, welche die geringsten Anforderungen macht und für Berücksichtigung der localen Industrie die besten Bedingungen eingeht, so kann ein Capital von 7,000,000 und eine Belastung der Staatscasse von jährlich 280,000 Thlr. Zinsen erspart werden. Man will von der geraden Bahnlinie abweichen und in Borna ausmünden, wegen einer Million, die man noch dazu in wenig Jahren dennoch ausgeben muß. Man könnte aber volle 7 Millionen für immer ersparen, wenn man vom Staatsbaue abläße!

Endlich muß noch auf eine große Gefahr hingewiesen werden, welche der Staat sich selbst heraufbeschwört, indem er alle auftauchenden Eisenbahnprojecte an sich reißt; dieselbe liegt in den massenhaften und stürmischen Ansprüchen, welche unfehlbar kommen müssen, sobald der Staat alle Bahnen selbst baut. Schon jetzt sind Stimmen laut geworden, welche sagen: „unsere Gegend zahlt ihre Steuern so gut, als die anderen, sie hat also auch denselben Anspruch auf Eisenbahnen“. Und solche Stimmen werden in Zukunft noch öfter und lauter zu vernehmen sein. Dies sind die Gründe, welche nach Ansicht der Deputation sowohl im Allgemeinen, als auch in dem einzelnen vorliegenden Falle gegen den Staatsbau sprechen.

Für die directeste und kürzeste Linie sprechen folgende Gründe:

Anerkanntermaßen ist Leipzig die erste Handels-, Chemnitz die erste Fabrikstadt des Landes. Der Wunsch, dieselben auf möglichst kürzestem Wege mit einander zu verbinden, ist daher wiederholt ausgetaucht. Daß dies bisher noch nicht erreicht werden konnte, hat seinen Grund einzig und allein darin, daß man die Localinteressen mehr berücksichtigte, als die kürzeste Linie. Sachsen hat auf einer andern — der voigtländischen Bahn — dieses Verfahren bereits eingeschlagen. Aber mit welchem Erfolge! Die gesammten voigtländischen Städte, welche damals nicht oft und nicht laut genug wiederholen konnten, sie müßten zu Grunde gehen, wenn sie nicht die Hauptbahn bekämen, bereuen es jetzt bitter, daß man ihnen damals Willfahrt hat, sie haben einsehen gelernt — und gestehen dies auch ganz offen zu — daß Zweigbahnen, welche einzig und allein dem localen Bedürfnisse angepaßt werden können, weit geeigneter sind, dieselben auch wirklich zu befriedigen, als die Hauptbahn, welche diese Interessen immer nur ganz nebenbei berücksichtigt kann. Es wird gegenwärtig wohl kaum Jemand vorhanden sein, der es ableugnen wollte, daß damals mit der Wahl dieser Linie ein großer Fehler gemacht worden ist. Nichts liegt der Deputation ferner, als die Regierung hierfür verantwortlich machen zu wollen. Es muß im Gegentheile anerkannt werden, daß dieselbe vor diesem Fehler gewarnt und nur dem wiederholten Drängen der Ständeversammlung nachgegeben hat.

Man steht jetzt im Begriffe, diesen Fehler zu wiederholen, wenn man bei dem Projecte Chemnitz-Leipzig abermals keine Rücksicht