

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

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

No 280.

Dienstag den 6. October.

1868.

## Bekanntmachung.

Der Anfang der regulativmäßig nach Michaelis stattfindenden Prüfungen pro praxi juridica ist auf den 22. October 1868 festgesetzt worden, daher werden die Herren Studirenden der Rechte, welche an solchen Theil zu nehmen wünschen, hierdurch aufgefordert, ihre Anmeldegeschreiben mit den in dem Regulative vom 31. Januar 1861 vorgeschriebenen Unterlagen bis zum 21. October 1868 in der Universitätskanzlei allhier bei dem Protokollführer, Commissionsrath Dr. Böttger, einzureichen, auch dabei zu erklären, ob sie die Prüfung zugleich als Baccalaureats-Prüfung betrachtet wissen wollen.  
Leipzig, den 3. October 1868.

Die Königliche Prüfungs-Commission für Juristen.  
Dr. Carl Georg Wächter.

## Bekanntmachung.

Die Bezahlung der Immobilien-Brandcassen-Beiträge betreffend.  
Den 1. October d. J. sind die für den II. halbjährigen Termin laufenden Jahres fälligen Brandversicherungsbeiträge nach §. 49 des Gesetzes vom 23. August 1862 mit 1 Pfennig von der Beitragseinheit zu entrichten und werden die hiesigen Hausbesitzer und deren Stellvertreter hierdurch aufgefordert, ihre Beiträge von diesem Tage ab spätestens binnen 14 Tagen bei der Brandcassengelder-Einnahme allhier (Rathhaus II. Etage) zu bezahlen, da nach Ablauf dieser Frist die gesetzlichen Maßregeln gegen die Restanten eintreten müssen.  
Leipzig, den 29. September 1868.

Der Rath der Stadt Leipzig.  
Dr. E. Stephani. Rothe.

## Bekanntmachung.

Vom Ende der Brüdergasse nach der Waisenhausstraße, so wie in letzterer soll eine Schleuse erbaut und die dabei vorkommenden Arbeiten in Submission vergeben werden. Die betreffenden Zeichnungen und Kostenanschläge sind in den Expeditionsstunden auf dem Bauamte einzusehen, woselbst auch Anschlagformulare auf Verlangen abgegeben werden, in welche die Preise einzusetzen und bis 9. October Abends 6 Uhr an genannter Stelle versiegelt abzugeben sind.  
Leipzig, den 5. October 1868.

Des Rathes Bau-Deputation.

## Finanzieller Wochenbericht.

Die Ereignisse auf der iberischen Halbinsel gingen selbst an der Pariser Börse bisher fast spurlos vorüber, wenn sie auch dem ohnehin geringen Geschäft, welches dort erst mit Anfang October in eine lebhaftere Richtung einzulenten pflegt, eine noch größere Beschränkung auferlegten. Wichen doch spanische Fonds selbst bloß 2% und hoben sich sogar noch, als die königliche Sache zu unterliegen begann. Manchmal treten große Momente an ein Volk heran, aber nur zu oft gehen sie unbenutzt vorüber und lassen kaum noch einen schwachen Lichtstrahl von dem hellen Glanze übrig, den sie kurze Zeit verbreiteten. Die Situation wurde im Wesentlichen von der Ultimoregulirung und ihren Bedürfnissen beherrscht. Dieselbe traf in Berlin auf einen knappen Geldmarkt, und bei den starken Hauffe-Engagements war der Report theuer. Wie immer, wenn der Alpdruck eines Ultimo vorüber, feierte die Börse den Eintritt des neuen Quartals mit einer kurzen, ziemlich allgemeinen Hauffe-Illumination, welche auch den schweren Eisenbahn-Actien zu gute kam. Indes möchte doch nicht gar viel Aussicht vorhanden sein, daß das Publicum seine fälligen Quartalszinsen mit Vorliebe gerade den Eisenbahn-Actien zuwenden wird. Das Publicum hat an Cours- und Dividendenverlusten zu viel bittere Erfahrungen gemacht und fählt sich durch die theoretischen Erörterungen und Anpreisungen der überall beliebten Erweiterungen alter Linien wenig getröstet. Auch giebt es viele Prioritäten von österreichischen Eisenbahnen (ganz abgesehen von russischen), deren Zins den Dividenden mancher Actien gleichkommt. Ein Blick auf die Eisenbahnen des Berliner Courszettels, wo junge und alte, aufstrebende und niedersteigende Gestalten sich einander drängen, zeigt zwar im Ganzen ein ermutigendes Bild der Prosperität und wenige Nullen; doch auch unter den Großen fehlt es nicht an Schmerzkindern, und der Purpur dect oft ein herbes Leib.

Obenan, laut Buchstabenrecht, stehen Aachen-Naastrichter; gleichsam ein Warnungsruf für Den, welcher die Stätten herber Läu- schungen betritt. Noch immer sind die Inhaber der Actien zur Kliese der Dividendenlosigkeit verurtheilt. Indes die übliche Be- rechnung mit dem vierprocentigen Börsenzins erleichtert das Spiel in den leichten Papieren. Man mag gern den hohen imaginären Zins mitnehmen, in der Hoffnung sich bei Zeiten noch von den

Actien wieder loszumachen; eine Sache, die indes oft genug zum Verlust ausschlägt.

Alsenbahn wie Oberhessische und dergleichen mehr figuriren bloß als Zinspapiere. Altona-Kieler, einst vielbeliebt in sächsischen Kreisen, kämpfen mit gegen früher vielfach veränderten Verhält- nissen und verdanken ihrem Charakter als Specialität den verhältniß- mäßig hohen Coursstand. Es war immer ein etwas nüchternes Unternehmen, gerade wie der Charakter des dortigen Volksstammes. Die Frequenz hielt sich, abgesehen von dem vorübergehenden Ein- flusse kriegerischer Conjunctionen, innerhalb gewisser Grenzen, wie dies bei Bahnen, die den Ausläufer des Verkehrs nach dem Meere bilden, gewöhnlich zu sein pflegt. — Amsterdam-Rotterdam haben nur ein sehr beschränktes Publicum in Deutschland. Die Bahn lebt, im Gegensatz zu den deutschen Schienenwegen, von dem Per- sonenverkehr, da der Güterverkehr durch die Canäle befördert wird. Von Bergisch-Märkischen haben wir in unserm vorigen Bericht bereits gesprochen. Später, wenn die kürzere Verbindungsstrecke Elberfeld-Deuz und die neue Rheinbrücke fertig geworden, wird die Bahn noch erfolgreicher mit der Köln-Mindener concurriren. Borerst ist aber keine viel höhere Dividende zu erwarten, da die Mehreinnahmen durch vergrößerte Zinsbedürfnisse aufgezehrt wer- den. Es ist daher auch kein Grund für eine Steigerung des Actienurses vorhanden. Anhalter stehen im Vergleich zu anderen Eisenbahnactien noch immer hoch. Berlin-Börlitzern fehlt noch viel, um die Actien zu alimentiren.

Berlin-Hamburger, ein solides Institut, hat nie eine hervor- ragende Rolle gespielt. Das Terrain, welches sie durchschneidet, gehört gerade nicht zu den productiven für den Verkehr. Pots- damer sind bereits genügend von uns erörtert worden. Die Berlin- Stettiner ist gegenwärtig ein sehr ausgebehntes Unternehmen, dessen Zweiglinien indes noch großer Verkehrsfortschritte bedürfen, um zu rentiren. Bis jetzt hat sie trotz aller Anstrengungen noch nicht die Resultate früherer Jahre wieder zu erreichen vermocht, wo sie vorübergehend den Verkehr mit der Ostbahn vermittelte.

Die böhmische Westbahn wird im laufenden Jahre des Re- gierungszuschusses zu der garantirten fünfprocentigen Verzinsung wohl nicht mehr bedürfen. Breslau-Freiburger bleiben wegen der ste bis zur Unkenntlichkeit entstellenden Neubauten eine offene Frage. Der Kern ist freilich gut. Die kleine Brieg-Neißer, ein Muster von Billigkeit, ist in der letzten Zeit stehen geblieben,