

Bekanntmachung.

Die unzureichenden Räume der Nicolai- und der Realschule und die vermehrte Schülerzahl machen es notwendig, daß für jede der beiden Schulen von Ostern a. c. an je 2, resp. 3 Klassen, bis dahin, wo die Neubauten für beide Schulen vollendet sein werden, in andern Gebäuden untergebracht werden. Jedes dieser Klassenzimmer muß einen Flächenraum von mindestens 100 Quadratellen und eine Höhe von mindestens 6 Ellen haben, muß heizbar und leicht zugänglich sein und gutes Tageslicht haben. Inhabern geeigneter Räumlichkeiten, welche gesonnen sind, dieselben zu dem angegebenen Zweck an uns zu vermieten, werden hierdurch aufgefordert, ihre Offerten unter Beschreibung der disponibeln Räume und unter Angabe ihrer Mietbedingungen spätestens bis zum **23. huj.** bei uns einzureichen.

Leipzig, am 11. Januar 1869.

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

Bekanntmachung.

Die diesjährige Neujahrsmesse endigt mit dem 15. d. Mon. An diesem Tage sind die Buden und Stände in den Straßen und auf den öffentlichen Plätzen der **innern Stadt bis Nachmittags 4 Uhr** gänzlich zu räumen und spätestens bis zum 16. d. M. früh 8 Uhr zu entfernen. Die auf dem **Augustusplatz** befindlichen Buden und Stände dagegen sind bis **Abends 8 Uhr** vollständig zu räumen und spätestens bis zum 16. d. M. Abends 10 Uhr zu entfernen. Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Anordnungen werden mit Geld- oder verhältnismäßiger Gefängnißstrafe geahndet.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Koch. D. Fischer, Ref.

Bekanntmachung.

Die Herren Inhaber von Mess- und laufenden Conten werden hierdurch in Kenntniß gesetzt, daß die Duplicat-Certificate oder an deren Statt die Certificatverzeichnisse über die in der gegenwärtigen Neujahrsmesse nach dem Vereinsauslande resp. nach anderen vereinsländischen Postämtern abgesetzten Waarenposten längstens **den 21. Januar dieses Jahres bis Abends 6 Uhr** bei der hiesigen Contobuchhalterei einzureichen sind.

Leipzig, den 2. Januar 1869.

Königliches Haupt-Zoll-Amt.
Meißel.

Zweite Bürgerschule.

Die Anmeldungen zur Aufnahme neuer Schüler und Schülerinnen für nächste Ostern ersuche ich die betreffenden Aeltern **Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag** den 18., 19., 21. und 22. Januar Nachmittags von 2—4 Uhr bewirken zu wollen und zugleich für die, welche eine Schule noch nicht besucht haben, Geburts- und Impfscheine beizubringen.

Dir. Dr. Reuter.

Ueber den Bau einer directen Eisenbahn-Linie von Leipzig nach Chemnitz

hielt am Abend des 11. L. M. Herr Kaufmann Gottlieb hier im Patriotischen Verein im Hotel de Brusse einen längeren fesselnden Vortrag, aus welchem wir in gedrängter Kürze Folgendes entnehmen.

Ob schon, begann Redner, über diese Angelegenheit seit Jahresfrist bereits viel gesprochen, geschrieben, gedruckt und verhandelt worden, so sei doch, insbesondere mit Rücksicht auf Leipzig, noch nicht zu viel in dieser Richtung geschehen. Um unsere Stadt auf der gegenwärtigen Höhe des Verkehrs zu erhalten, ja um sie auf eine noch höhere Stufe desselben zu erheben, sei es unerlässlich, sie zum Knotenpunkt thunlichst vieler zweckmäßigen und directen Verkehrswege zu machen.

Die Nothwendigkeit einer anderen Verbindung von Chemnitz mit Leipzig außer den schon bestehenden winkeltigen Schienenwegen über Riesa, Döbeln oder Oschnitz, fährt Redner fort, ist jetzt ziemlich allgemein anerkannt, und die Regierung hat im Einverständnis mit den Kammern in der That die Anlegung eines theilweise neuen Schienenwegs beschlossen. Allein die von ihr mit Hartnäckigkeit festgehaltene westliche Richtung von Geithain aus, um Köhren und Frohburg mit einer Bahn zu bedenken und die auf Borna-Keritzsch verwendeten Hunderttausende dabei nutzbar zu machen, ist weder zweckmäßig noch direct. Man bekäme alsdann eine Verlängerung der Bahn um 18,603 Ellen, auf den Bahnhöfen in Chemnitz und Leipzig eine noch gewaltigere zeitweise Anhäufung von Personen und Gütern und zuletzt die Aussicht, in nicht ferner Zeit doch noch eine Bahn über Lausitz, Penig nach Chemnitz bauen zu müssen, wie schon im Deputationsberichte als möglich in Aussicht gestellt worden.

Wir brauchen aber schon jetzt zwischen den beiden Hauptstädten des Handels und der Industrie Sachsens eine thunlichst kurze directe Bahn mit selbständigem Betrieb, welche, in dem gewerbreichen westlichen Theil von Chemnitz anhebend, Limbach, Penig, Geithain, Lausitz berührt und am südöstlichen Theil von Leipzig einmündet. Gerade, daß sie nicht der sächsisch-bayerischen Bahn angeleibt werde und ein eigenes Bahnhofgebäude erhalte, ist für Leipzig von besonderer Wichtigkeit. Schon unser Landtagsabgeordneter Herr Schnoor hatte in der II. Kammer gezeigt, daß diese directe Linie einen starken lokalen und allgemeinen Verkehr zu erwarten habe; er habe sie im Hinblick auf den Verkehr mit der Levante und Ostindien das Stück von einer Weltbahn genannt. Dieser Verkehr wende sich schon jetzt im Wesentlichen Triest zu. Triest aber werde über Villach, Linz, Prag oder Pilsen, Comotau, Chemnitz, Leipzig, Magdeburg, Uelzen nach Hamburg spediren und auf demselben Wege die Güter vom Norden für die Levante zc. empfangen.

Deutschland habe, fährt Redner weiter aus, fünf große Ver-

kehrszüge von Osten nach Westen und zwar 1) Wien, Augsburg, Basel, Straßburg, Karlsruhe; 2) ebendaher oder von Kratau über Prag, Nürnberg, nach Mannheim, Forbach; 3) Kratau, Breslau, Leipzig, Frankfurt a/M.; 4) von Nordosten über Bromberg und Berlin, Insterburg, Posen, Guben, Halle, Frankfurt a/M. oder mehr nördlich über Magdeburg, Aachen und 5) Stettin, Hamburg, Bremen, Osnabrück, Aachen. Diese werden in der Richtung von Süden nach Norden durch folgende theils sehr winkelige Bahnzüge durchschnitten: 1) Triest, Wien, Pardubitz, Zittau, Berlin nach Stettin oder Hamburg; 2) Benedig, Verona, Innsbruck, München, Leipzig, Berlin mit der schrägen Abzweigung Lichtenfels, Kassel, Hannover, Hamburg; 3) vom Bodensee über Basel den Rhein entlang mit Abzweigungen nach Emden und Bremen. Wenn wir die Herkunft und den Fortgang dieser drei Verkehrszüge betrachten, dann müssen wir erkennen, daß 4) eine Linie von Triest, Villach, Linz, Pilsen, Comotau, Chemnitz, Leipzig, Magdeburg, Uelzen, Hamburg (allenfalls auch Bitterfeld, Berlin, Stettin) ein dringliches nationales Postulat geworden ist.

Zum Kostenpunct übergehend, wird weiter gezeigt, hat die Regierung von den Ständen 7 Millionen Thaler sowohl für das Hütewerk Leipzig-Borna als für die weitere Bahn Köhren-Chemnitz mit Zweigbahnen bewilligt erhalten.

Das Burgstädter sowohl als das Limbacher Comité veranschlagen Hauptbahn und eine Meile Nebenbahn auf je 5,500,000 Thlr. — Alles dies möge wohl der Wahrheit ziemlich nahe kommen; denn die am Ende des Jahres 1866 befahrenen 83 Eisenbahnen Deutschlands hätten im Durchschnitt 494,246 Thlr. — per Meile gekostet.

Allein nicht überall baue man so theuer Eisenbahnen wie in Sachsen. Redner wählte aus der Eisenbahnstatistik vier Bahnen heraus, deren Anlage-Capital und Verkehrsverhältnisse ihm einen Durchschnitt für unsere Bahn zu bieten scheinen: die Breslau-Schweidnitz-Freiburger, die Leipzig-Dresdener, die Thüringische (ausschließlich der Berrabahn) und die Westlich-Sächsische, bei welchen durchschnittlich 550,000 Thlr. — per Meile kommen. Rechne man für die Hauptbahn 10, für die Zweigbahnen 4, in Allem sonach 14 Meilen, so erforderte Anlage und Transportmittel die Summe von 7,700,000 Thlr. —

Was die Rentabilität anlangt, so sagt die gewöhnlich schnell mit ihrer Antwort fertige Börse, sie rentirte höchstens mit 2½ bis 3 Procent. Das hat die Börse aber auch früher z. B. von der Leipzig-Dresdener, der Sächsisch-Bayerischen gesagt, und sie rentiren dennoch höher.

Redner zeigt nun in einer kurzen statistischen Ueberschau aus dem Jahre 1866 über den Güterverkehr, wie wenig Glauben die Börse in dieser Richtung verdiene, und hebt noch besonders hervor, wie die diesfallsigen Betriebsergebnisse von ganz verschiedenen Bahnen herrührten, deren Verhältnisse im Durchschnitt durchaus nicht günstiger gelegen hätten.