

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

No 58.

Sonnabend den 27. Februar.

1869.

Zur gefälligen Beachtung.

Unsere Expedition ist morgen

Sonntag den 28. Februar nur Vormittags bis 1 $\frac{1}{2}$ Uhr
geöffnet.

Expedition des Leipziger Tageblattes.

Bekanntmachung.

Von dem neuerdings durch Kauf in das Eigenthum der hiesigen Stadtgemeinde übergegangenen Rittergute Stötteritz untern Theils soll

- 1) die **Oekonomie** mit ca. 217 Ader Feld, 27 Ader Wiese und Hutung und 5 $\frac{1}{2}$ Ader Garten und Teich von **Johannis d. J.** ab auf **zwölf Jahre** an den Meistbietenden **verpachtet** und
- 2) das **Herrenhaus** mit **Garten** und **sonstigem Zubehör** auf die Zeit vom **1. October d. J.** bis **Johannis 1881** an den Meistbietenden **vermietet** werden.

Wir haben hierzu auf

Dienstag den 2. März d. J. Vormittags 11 Uhr

Termin anberaumt und fordern Pacht- und Miethlustige hierdurch auf, sich zu demselben auf **hiesigem Rathhause** einzufinden und ihre Gebote zu thun.

Es wird zuerst die Oekonomie und dann das Herrenhaus ausgebaut und die Licitation für Jedes geschlossen werden, sobald weitere Gebote darauf nicht mehr erfolgen.

Die Auswahl unter den Bietern, welche sich auf Verlangen über ihre persönlichen und Vermögens-Verhältnisse durch glaubwürdige Zeugnisse auszuweisen haben, sowie jede sonstige Entschliessung bleibt vorbehalten.

Die Licitationsbedingungen und eine Flurkarte liegen in unserer **Marshall-Expedition** im **Johannishospitale** zur Einsichtnahme aus, wo auch alle sonst etwa gewünschte Auskunft erteilt werden wird.

Leipzig, den 30. Januar 1869.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Koch.

Cerutti.

Oeffentliche Verhandlungen der Stadtverordneten

vom 8. Februar 1869.

(Auf Grund des Protokolls bearbeitet und veröffentlicht.)

Nach Eröffnung der Sitzung trug der Vorsteher Adv. Anschütz die bereits mehrfach veröffentlichte Ministerial-Verordnung über die directe Leipzig-Cheumnitzer Eisenbahn vor.

Herr Dr. Heine hält es für angemessen, daß das Collegium wenigstens sein tiefstes Bedauern darüber erkläre, daß den allseitig ausgesprochenen Wünschen aller Corporationen, von welchen man erwarten kann, daß sie doch auch einen Einblick ins Eisenbahnwesen betreffs Leipzigs und des Landes haben, so wenig Rechnung getragen worden ist.

Er halte, trotz aller Auseinandersetzungen des Ministeriums die getroffene Entschliessung nicht für gerechtfertigt, und besonders sei zu beklagen, daß das Schreiben des Ministeriums sogar durchblicken lasse, daß dasselbe nicht die Absicht habe, einer directen Bahn Concession zu gewähren. Jedensfalls würde aber die Möglichkeit nicht ausgeschlossen sein, später diese Concession zu erlangen. Im Hinblick auf die weitergehenden Verhältnisse dürfte es immerhin zweckmäßig sein, die Frage einer directen Bahn nicht aus dem Auge zu verlieren. Auch eine solche würde dann rentiren. Zudem dürfte es rücksichtlich der Eisenbahnen mit jenen Ansichten vorbei sei, welche Privilegien, gleichviel ob für Staat oder Gesellschaften, schaffen wollen. Was den Staat betreffe, so mache dieser aus dem Eisenbahnmonopol eine Art indirecter Besteuerung und suche der Bahn daher so viel Verkehr als möglich zuzuführen; das Interesse des Landes dagegen verlange, soviel Eisenbahnen als möglich zu schaffen, keiner ein Hinderniß in den Weg zu legen. Gerade der Frachtverkehr sei ja einer der wichtigsten Hebel der Production. Gewiß würden alle Privilegien bald ein überwundener Standpunkt sein, umsomehr, als es in unseren deutschen Gesamtverhältnissen nicht gut denkbar sei, einer Bahn, die sich an eine andere anschliesse, Hindernisse betreffs des Frachtüberganges

bereiten zu können; wenigstens würde dies nicht auf Dauer geschehen können. Die Ansichten des Ministeriums könnten hierbei durchaus keinen Ausschlag geben, sie wären vorübergehend und verlange die Strömung der Zeit, daß auch für die Eisenbahnen freie Concurrnz geschaffen werde. Zahlreiche Calamitäten, über welche der Handelsstand so oft zu klagen habe, stammten eben daher, daß keine Concurrnz vorhanden sei. Es sei in der That wunderbar, daß wir, während überall Concurrnz und Gewerbefreiheit sich geltend mache, bezüglich des Eisenbahnwesens ein Monopol emporkommen sähen, theils in den Händen des Staats, theils in denen einzelner Gesellschaften, die durch ihre großen Capitalien einen ungeheuren Einfluß auf die weitere Entwicklung dieser Verhältnisse gewinnen und eine sehr gefährliche Macht würden, welche zu Gunsten einzelner Actienunternehmungen die Produktionsquellen unterdrücke. Man wisse in solcher Hinsicht niemals, wie etwa bei einem Rechtsstreite, wem man gegenüberstehe, aus welchen Quellen die Hindernisse entspringen, da ja nicht bekannt sei, wer diese oder jene Anzahl Actien im Kasten liegen habe.

Dasselbe Verhältniß, welches wir hier beklagten, fände sich auch anderen Ortes wieder. So sei es gar keinem Zweifel unterworfen, daß später noch eine zweite Linie nach Böhmen gebaut werden würde, denn die Fläche, welche von Westen nach Osten in die Hauptbahn einmünden müsse, sei viel zu breit; baue man aber die neuen Bahnen so unzweckmäßig, daß sie von größeren Güterzügen gar nicht befahren werden könnten — wie dies bei der nach Eger stattfinden solle, wo die Curven so groß seien, daß man zu Fuß eben so schnell fortkomme — so sei allerdings der Verkehr für lange Zeit arg benachtheiligt. Auf diese Weise träten die Eisenbahnen geradezu in gleiche Linie mit den Chausseen, die auch oft genug zuerst verkehrt angelegt worden wären, um allen möglichen Richtungsinteressen Rechnung zu tragen, bis man sich 50 Jahre nachher genöthigt gesehen habe, die richtige Straße zu bauen.

Die jetzige Maßregel schiene ihm deutlich zu zeigen, daß man nichts weiter im Auge gehabt habe, als die möglich größte Ein-