

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 26.

Mittwoch den 26. Januar.

1870.

Bekanntmachung.

Das zweite Stück des diesjährigen Bundes-Gesetzblattes des Norddeutschen Bundes ist bei uns eingegangen und wird bis zum 10. Februar d. J. auf dem Rathhaussaale öffentlich aushängen. Dasselbe enthält:
Nr. 411. Verordnung, betreffend die Einberufung des Bundesrathes des Norddeutschen Bundes. Vom 19. Januar 1870.
- 412. Die Ernennung eines Viceconsuls des Norddeutschen Bundes zu Reval.
Leipzig, den 24. Januar 1870.

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

Gerutti.

Bekanntmachung.

Donnerstag den 27. dieses Monats Vormittags von 10 Uhr an sollen die von den Brunnen am Rabensteinplatz, am Gerichtsweg, auf dem Marienplatz und auf der Kreuzung der Meudniger und Langen Straße befindlichen hölzernen Gehäuse nebst Sandsteinsodeln und eisernen doppelten Röhrensägen mit kupfernen Cylindern, Gestänge etc. meistbietend gegen sofortige Zahlung und unter den im Termin bekannt zu machenden Bedingungen öffentlich an Ort und Stelle verkauft werden. Die Auction beginnt Morgens 10 Uhr am Rabensteinplatz und nimmt sodann die obengenannte Reihenfolge.
Leipzig, den 18. Januar 1870.

Des Rathes Bau-Deputation.

Landtag.

Dresden, 24. Januar. Zweite Kammer. Verathung der Eisenbahnvorlage. Generalreferent: Abg. Cule.
Abg. Schnoor: Er gestatte sich, seine volle Befriedigung über die Grundsätze, welche in dem königl. Decret und dem Deputationsgutachten ausgesprochen sind, auszusprechen. Es sei erfreulich, daß endlich auch in unserem Lande die Idee des Staatseisenbahnbaues in den Hintergrund trete. Der von ihm früher gestellte Antrag auf den Verkauf unserer Staatseisenbahnen sei nicht zurückgezogen worden, weil er inzwischen etwa andere Meinung erlangt habe, sondern es sei dabei lediglich der Wunsch maßgebend gewesen, daß in Anbetracht der großen Wichtigkeit der Sache sämtliche Betheiligte vollauf Zeit haben sollten, sich dieselbe genau zu überlegen. Er halte für seinen Theil daran fest, daß das Wohl des Landes es erheische, die Staatseisenbahnen zu verkaufen. Redner entwickelt in längerem Vortrag die Gründe für diesen Standpunkt, welche aus dem bekannten Exposé bereits ersichtlich gewesen sind, und sagt ferner, er wolle heute seinen Antrag nicht erneuern, er bitte aber die Staatsregierung, etwa einlaufende Offerten von Privatgesellschaften nicht im Princip von der Hand zu weisen. Dann habe er auch im Namen des Directoriums der Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft der Staatsregierung noch bestens dafür zu danken, daß sie so bereitwillig die Convertirung der 1866er Anleihe der genannten Gesellschaft in eine 5procentige genehmigte.
Abg. Dr. Schubert verwendet sich in längerer Rede für das Erzgebirge, welches der Einführung in die großen Verkehrsadern dringend bedürfe, wenn es nicht mehr und mehr zurückgehen solle.
Abg. Bornitz giebt zunächst die Gründe an, welche ihn von der Ansicht der Ersprießlichkeit des Staatseisenbahnbaues gründlich geheilt haben, und verbreitet sich dabei über die Principien, welche den Staatsbauten in den letzten Jahren zu Grunde gelegt worden sind, Principien, die entschieden verurtheilt werden mußten. Was ihn namentlich auch gegen den Staatsbahnbetrieb mit Abneigung erfülle, das sei die unbegreifliche Langsamkeit, mit welcher die neueren technischen Hilfsmittel von demselben in Anwendung gebracht werden. Der neuliche Eisenbahnunglücksfall bei Chemnitz würde z. B. nicht vorgekommen sein, wenn die Glockensignale vorhanden gewesen wären. Es scheine fast, als ob die sächsische Staatseisenbahnbehörde keine Betriebswissenschaft anerkenne.
Staatsminister v. Friesen: Er erlaube sich zunächst, auf den Wunsch des Abg. Schnoor zu antworten. Der Staat habe darauf Rücksicht zu nehmen, daß ihm seine Einnahmequellen erhalten bleiben, und solche seien die Eisenbahnen in hervorragender Weise. Es müsse abgewartet werden, ob solche Offerten an die Staatsregierung gelangen, welche den Staat und seine Angehörigen sicherstellen; die bisher eingelaufenen Offerten seien schon vom finanziellen Standpunkte aus nicht geeignet zur Inbetrachtung gewesen. Die Beschwerden des Abg. Bornitz betreffend, so

werde im weiteren Laufe der Verathung Gelegenheit gegeben sein, auf jeden einzelnen Fall zurückzukommen. Für jetzt stehe er nicht an, zu erklären, daß jeder ermittelte Schuldige zur strengen Rechenschaft gezogen werden solle. Eine gewisse Langsamkeit liege jeder Staatsverwaltung an, und sei solche nach Lage der Sache auch schwer zu beseitigen. Auf die Frage der Glockensignale müsse geantwortet werden, daß dieselben im Augenblick bereits auf der größten Strecke der Staatseisenbahnen eingeführt sind und, wo sie noch fehlen, so rasch wie möglich hergestellt werden sollen.
Abg. Jungnickel vertheidigt in längerem Vortrag die Herstellung von sogenannten Nebenbahnen, welche im Separatgutachten des Abg. Dr. Kentsch angeregt sind, und bringt einen darauf abzielenden Antrag ein, der zahlreiche Unterstützung findet.
Abg. Fahn ist überzeugt, daß es volkswirtschaftlich richtig ist, den Eisenbahnbau Privaten zu überlassen, und aus diesem Grunde mit den im Deputationsgutachten niedergelegten Ansichten einverstanden, glaubt aber nicht, daß sich eine Gesellschaft finden wird, welche die bereits im Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen unter den von der Regierung und dem Lande zu stellenden Bedingungen ankaufen kann.
Abg. Jordan constatirt aus dem Deputationsprotokoll, daß die Deputation beschlossen habe, in eine Erörterung des Schnoor'schen Antrages wegen Verkaufs der Staatseisenbahnen deshalb nicht einzutreten, weil bestimmte Kaufsofferten zur Zeit nicht vorgelegen und deshalb eine solche Besprechung gegenstandslos habe sein müssen. Sein persönlicher Standpunkt in der Sache sei, den Privatbau nach aller Möglichkeit zu begünstigen, jedoch da, wo es besondere Verhältnisse bedingen, den Staatsbau nicht auszuschließen.
Abg. Dr. Heine ist nicht ganz davon überzeugt, daß die Staatsregierung sich bereits auf einem ebenso liberalen Standpunkte als die Deputation befindet und dem Privatbau gar keine Hindernisse mehr in den Weg legen will. Er erinnere in dieser Beziehung nur an die Bahn von Leipzig nach Zeitz, welcher Seitens der Regierung in der mannichfachsten Weise Opposition gemacht worden ist. Der Eisenbahnbau bewege sich auf gleicher Grundlage wie der Chausseebau, der Staat dürfe und solle nach nationalökonomischen Grundsätzen keinen Gewinn daraus erzielen und habe darnach auch kein Recht, sich in den Privatbau mit Bedingungen u. s. w. einzumengen. Redner stellt schließlich folgenden Antrag:
dem nächsten Landtage eine Vorlage zu machen, aus welcher sich eine wirkliche Berechnung der Einnahmen unserer Staatseisenbahnen dergestalt ergibt, daß der Fall angenommen ist, die Staatseisenbahnen befinden sich in Privathänden und Gewerbe-, Communal-, Parochialsteuern u. s. w. mit in Rücksicht kommen.
Abg. Mai erklärt, daß die Deputation bei der vorliegenden Frage Umgang von einer Erörterung der Eisenbahnunglücksfälle deshalb genommen habe, weil die Berichterstattung der vierten