

# Leipziger Tageblatt

## und Anzeiger.

Auflage 8800.  
Abonnementpreis  
vierteljährlich 1 Thlr. 7/8 Rgr.,  
incl. Beleglohn 1 Thlr. 10 Rgr.  
Inserate  
die Spaltzeile 1/4 Rgr.  
Reclamen unter d. Redactionsfeld  
die Spaltzeile 2 Rgr.  
Kilote  
Otto Klemm,  
Universitätsstraße 22,  
Verl.-Comptoir Hauptstraße 21.

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

Sonntag den 26. März.

1871.

Erscheint täglich  
früh 6 1/2 Uhr.  
Redaction und Expedition  
Zehnamtsstraße 4/5.  
Beratende Redaction Fr. Hüner.  
Sprechstunde d. Redaction  
Dienstag von 11-12 Uhr  
Mittwoch von 4-5 Uhr.  
Annahme der für die nächst-  
folgende Nummer bestimmten  
Inserate in den Wochentagen  
bis 3 Uhr Nachmittags.

N<sup>o</sup> 85.

### Öffentliche Sitzung der Stadtverordneten

Mittwoch den 29. März und Freitag den 31. März a. e. Abends 7 1/2 Uhr im Saale der I. Bürgerschule.

Tagesordnung:

- I. Gutachten des Bauausschusses über Anlegung eines Friedhofes auf der Nordseite der Stadt.
- II. Gutachten des Schul- und Stiftungsausschusses über: 1) Errichtung höherer Knaben- und Mädchenschulen; 2) Verwendung des Schulgebäudes im Jacobshospital; 3) Vereinigung der Freischule mit der Arbeitshauschule; 4) räumliche Aufhebung der Kathedrale; 5) Wegfall der Begutachtung bei Aufnahme in die Bezirksschulen; 6) Errichtung einer neuen Lehrerschule an der Realschule.
- III. Gutachten des Verfassungsausschusses über: 1) die Barthel'sche Erbschaft; 2) persönlliche Gehaltszulage für einen Beamten.

### Bekanntmachung.

Am 10. April d. J. sind die einjährigen Zinsen von 600 Thalern, nämlich von 500 Thalern Legat des Herrn Stadthaltern Henze und von 100 Thalern Geschenk der Erben des Herrn Thäringen durch uns an arme Blinde dieser Stadt zu verteilen.  
Schriftliche Bewerbungen um diese Spende sind unter Befügung der nöthigen Zeugnisse bis zum 31. dieses Monats bei uns einzureichen.  
Leipzig, den 13. März 1871.

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

### Zins-Coupons.

Die Frage, welche dem Geschäftsvorkehrer durch den massenhaften Umlauf von nicht jederzeit und oft nur in ganz unbedeutenden Städten realisirbarer Zins-Coupons über zum Theil winzige Beträge erwächst, hat mehrere hiesige Firmen veranlaßt, eine Petition an den Deutschen Reichstag vorzubereiten, in der Ueberzeugung, daß nur ein Reichsgesetz diesen Auswuchs der im Vergleich zu den anderen Staaten wunderlichen deutschen Geldverhältnisse zu beseitigen vermag.

Diese Petition, deren Wortlaut nachfolgt, wird bei Herrn Hoffmann, Pfeiffer & Comp. und an einigen andern Stellen (siehe Inserat) zur Unterzeichnung ausliegen, und es wäre nicht nur eine recht rege Betheiligung daran, sondern auch eine praktische Unterstützung derselben durch Einlieferung von zur Beilage geeigneten Coupons erwünscht.

An den Deutschen Reichstag richten die ehrfürchtvoll Unterzeichneten folgende ergebene Petition:  
Die neuere Geldwirtschaft kann der auf den Inhaber lautenden Zins- resp. Dividende-Coupons bekanntlich nicht entbehren.

Der Coupon, eine Anweisung, gültig für den Inhaber, zahlbar auf Sicht während eines bestimmten mehrjährigen Zeitraums am darauf bezeichneten Zahlungsort, soll die Zinszahlung des Schuldners an den Gläubiger erleichtern, die Spesen der Zinszahlung auf ein Minimum verringern.

Die Eigenschaften der vom Staate oder mit staatlicher Genehmigung ausgegebenen Coupons, ein Mittelglied zwischen Wechsel und Papiergeld, machen den Coupon thatsächlich zu einem Umlauf- und Zahlungsmittel, wenn auch in der Regel niemand gezwungen ist, Coupons in Zahlung anzunehmen. Denn viele Coupons genießen durch den Credit ihrer Aussteller, durch die Fügigkeit, sie bei Zahlung an diese selbst zu verwenden, und durch ihre Einlösbarkeit an mehreren bedeutenden Handels- und Verkehrsplätzen Vorträge, die sie als Umlaufmittel beliebt oder doch mindestens nicht lästig machen.

Audere Coupons dagegen, deren Aussteller weniger allgemein bekannt sind, deren päunliche Einlösung bezweifelt werden kann, deren oft einzige Zahlungsstelle nicht an einem Handelsplatze, sondern an einem kleinen abgelegenen Landstädtchen ist und deren Werthbeträge oft auf wenige Groschen herabgehen, sind vom Handelsstande schon oft als eine große Last des Verkehrs empfunden worden. Wir erinnern hier nur beispielweise an Coupons von Chaußebaugesellschaften, Deichbau-, Bruchentwässerungs- u. Genossenschaften, von sächsischen und Kreis-Anleihen, von Eisenbahnen, Gas- und sonstigen industriellen Anleihen, Commandit- und dergleichen Gesellschaften, von Kohlenabbauunternehmungen in Westphalen, Sachsen, Schlesien und dergleichen Coupons mehr. Fast alltäglich vermehren sie sich an Zahl und Gattung.

Während die Coupons der ersten Art bei der mit ihrer Einziehung verknüpften geringen Mühe und resp. Kosten in der Regel sehr bald zur Einlösung kommen, erhalten sich die der anderen Art verhältnismäßig länger und häufiger im Verkehr, weil deren Einziehung nicht nur unangenehm, sondern auch mit Kosten verbunden ist, deren Betrag oft dem Nominalbetrag eines solchen Coupons gleichkommt, ja denselben wohl gar übersteigt. Schon die ersten Inhaber solcher kleinen und unbekanntem Coupons und nach ihnen die folgenden Inhaber finden diese Mühe und Kosten von sich abzumwälzen, und der Handelsverkehr kann bei der geringfügigkeit der Beträge sich der Annahme dieser entschieden schlechten Zahlungsmittel nicht entziehen. Die Folge davon ist, daß solche Coupons oft jahrelang im Umlaufe sind, daß sich eine wenig lohnenswerthe Speculation ihrer bemächtigt und sie mit Vortheil für sich und zum Schaden des größeren Publicums von Neuem dem Verkehr zuführt, ja sogar auch

wenn irgend ein Inhaber sie schon mit dem Opfer der Einziehungskosten verkauft hatte. Die Abnutzung während der Umlaufzeit erschwert oder verhindert gänzlich die Prüfung der Richtigkeit dieser meist von Local-Behörden oder Genossenschaften ausgegebenen, mit Anwendung nur geringster technischer Mittel angefertigter Coupons und erleichtert deren Nachahmung oder Fälschung, ein Umstand, der die Post vergrößert und sie zu Zeiten in gewissen Handelskreisen zur Unverträglichkeit steigert.

Die Beilage, bestehend in einer kleinen Sammlung solcher Coupons, wird factam erkennen lassen, daß obige Behauptungen wohl begründet sind.

Der Handelsverkehr als solcher, der auf eine gewisse Coulanz im Annehmen von Zahlungsmitteln angewiesen ist, vermag die gerügten Uebelstände durch sich selbst nicht zu beseitigen. Ein Correctiv dagegen liegt aber ziemlich nahe, ohne durch dasselbe eine Schädigung der einander entgegenlaufenden berechtigten Interessen der Theilnehmer befürchten zu müssen. Es ergibt sich aus folgendem:

Einige Aussteller von zinstragenden Inhaberpapieren, seien es Landesregierungen oder Industrie- und andere Gesellschaften, finden es, um die Verkauflichkeit ihrer Papiere zu erhöhen, schon in ihrem Interesse den Zinscoupons

verschiedene Zahlstellen in großen Städten, namentlich Handelsplätzen,

zu geben. Diesem guten Beispiele folgen dagegen andere, besonders Provinzial-, Kreis- und Gemeindebehörden, Genossenschaften und Industrie-Unternehmungen von mehr localem Charakter und kleinere Gesellschaften nicht, da ihnen eine gesetzliche Verpflichtung dazu nicht obliegt, ja sie imunter eher ein entgegengekehrtes Interesse oder doch wenigstens kein besonderes Interesse daran haben, noch an anderen Orten als ihrem Localort, dessen geographische Lage oft nur durch bessere Nachschlagewerke zu ermitteln ist, ihre Zinscoupons einlösen zu lassen. Sie empfinden die Nothwendigkeit nicht, genießen dagegen oft durch die aufgeschobene Zinszahlung Vortheile und haben danach alle Ursache, damit zufrieden zu sein, daß ihre Coupons gleich unverzinslichem Papiergeld möglichst lange im Umlauf bleiben.

Den oben gerügten Uebelständen wird zum großen Theile abgeholfen sein, wenn alle Ausgeber von Zins- und Dividenden-Coupons gesetzlich genöthigt werden, nach dem Beispiele der Regierungen ihre Coupons an Zahlstellen in großen Städten, besonders Handelsplätzen — wenn auch neben der beizubehaltenden Localzahlstelle — einlösen zu lassen, und halten wir deshalb ein Gesetz folgenden Inhalts im Interesse des Handelsverkehrs:

„Für im Deutschen Reiche ausgestellte, auf den Inhaber lautende Zinscoupons und Dividendencheine ist neben der etwaigen localen Einlösungsstelle mindestens in einer der Städte: Berlin, Breslau, Frankfurt a. M., Hamburg, Köln, Leipzig, Augsburg eine Einlösungsstelle zu bezeichnen, welche auf dem Coupon selbst zu benennen und an welcher der Coupon während der Dauer seiner Zahlbarkeit jeder Zeit einlösbar ist.“

Da die Reichsgesetzgebung sich in nächster Zeit mit dem Münz-, Bank- und Papiergeldwesen, bez. den Inhaberpapieren im Deutschen Reiche zu beschäftigen haben wird, dürfte es angemessen erscheinen, auch die Frage über das Couponwesen mit heranzuziehen und durch Erlassung eines Gesetzes obiger Art mindestens für die Zukunft zu regeln.

An den Deutschen Reichstag richten daher wir, die ehrfurchtsvoll Unterzeichneten, die ergebene Bitte, der Reichstag wolle beschließen, daß eine Bestimmung der oben bezeichneten Art in das demnächst zu erlassende Reichsgesetz über die Inhaberpapiere, bez. die Coupons von Inhaberpapieren Aufnahme finde.

Die wir ehrfurchtsvoll beharren u.  
Leipzig, den 23. März 1871.

### Bekanntmachung.

Das Ueberschreiten des Chaußegrabens und das Stehenbleiben auf dem Gohliser Wege in der Nähe der Gefängnißbaracken, sowie der Verkehr mit den Kriegsgefangenen durch die Pallisaden ist bei Pastkrasse verboten.  
Zu widerhandelnde haben sofortige Arretur durch die aufgestellten Wachposten zu gewärtigen.  
Leipzig, den 23. März 1871. Das Polizei-Amt der Stadt Leipzig.  
Dr. Häder.

### Bekanntmachung.

Die Station für Pod-kranke wird in diesen Tagen aus dem Jacobshospital in die hinter dem neuen Krankenhaus errichteten Pavillons verlegt, und es können daher vom 25. dieses Monats an männliche Podenkranke und vom 29. dieses Monats an weibliche Podenkranke nur noch in diesen Pavillons, welche ihren Zugang von der Carolinenstraße aus haben, nicht mehr im alten Jacobshospital Aufnahme finden.  
Leipzig, am 24. März 1871. Der Rath der Stadt Leipzig.  
Dr. Vogel. Schlegner.

### Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Leipzig, 22. März. Im Anschluß an unser erstes Referat theilen wir heute noch den wesentlichsten Inhalt des Geschäftsberichts, soweit er die Verbindung der Linie der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft mit dem böhmischen Braunkohlen-Bedek von Rössen über Freiberg nach der sächsisch-böhmischen Grenze betrifft, in Nachstehendem mit.

Diese Verbindung war bereits in der vorjährigen Generalversammlung von den Actionairen als ein für die Hebung des Verkehrs der diesseitigen Linien, namentlich der Vordorf-Codwiger Strecke, bedeutungsvolles Unternehmen erkannt, auch beschlossen worden, die Gesellschafts-Organe zu ermächtigen, mit der hohen Staatsregierung und den betheiligten Parteien in Unterhandlung zu treten über den Bau einer Zweigbahn von Rössen nach Freiberg und weiter zum Anschluß an das böhmische Eisenbahnetz, eventuell den Bau bis Freiberg für Rechnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie auszuführen, die hierzu erforderlichen Geldmittel anzubringen, auch die deshalb nöthigen Statutenänderungen vorzunehmen u. s. w.

Hiernach ist seitdem verfahren, die Vorarbeiten der Zweigbahn Rössen-Freiberg sind vollendet worden; sie haben ergeben, daß diese Linie vom Bahnhof Rössen ab bis nach Freiberg, woselbst der diesseitige Bahnhof nun unmittelbar Anschluß neben dem der Staatsbahn projectirt ist, eine Länge von 23,553 Meter = 3,1 Meilen hat und inclusive der Betriebsmittel ein Capital von 1 1/2 Millionen Thaler erfordern wird. Die von der Staatsregierung erbetene Concession ist unter der Bedingung zugesichert worden, daß der Bau den 1. Mai d. J. beginne und bis Schluß künftigen Jahres erledigt sei. Die sonstigen Concessionsbedingungen sind in der Hauptsache dieselben, wie die beim Bau der Vordorf-Weißner Bahn und bei Concessionirung anderer Privatbahnen in neuester Zeit gestellten.

Ferner ist die vorläufige Tractirung der Linie von Freiberg bis zur Grenze im Allgemeinen vollendet und zeigt, daß außer einer hohen Mühenbrücke keine bedeutenden Kunstbauten und Schwierigkeiten vorkommen, daß eine Länge-Entwicklung von 37,478 Meter gleich nahezu 5 Meilen und ein Baucapital inclusive der Betriebsmittel von 2 1/2 - 3 Millionen erforderlich sein dürfte. Die Concession der Staatsregierung beschränkt sich zur Zeit auf die Erlaubniß zu den Vorarbeiten, die Concession für den Bau und Betrieb wurde für jetzt mit Rücksicht auf die bereits früher dem Vobosy-Freiburger Consortium ertheilt und noch nicht erloschene Concessionszusage beanstandet.

Endlich wurden die Verhandlungen wegen Anschlusses an eine böhmische Eisenbahn zunächst mit dem Vobosy-Freiburger Consortium erneuert. Die Veruche dieses Consortiums, sich zu einer Actiengesellschaft zu constituiren, waren indeß gescheitert, das Consortium theilte sich in eine böhmische und eine sächsische Abtheilung und beschränkte seine Thätigkeit auf das Bestreben, seine Rechte und technischen Vorarbeiten unter Vergütung der bisher gehaltenen Anlagen an Bauunternehmer abzutreten. — Inzwischen war in Oesterreich das Unternehmen der Prag-Duxer Eisenbahn concessionirt worden. Man wachte sich deshalb an die Concessionaire dieser Linie und schlug ihnen vor, einen Vertrag abzuschließen: zur alsbaldigen gemeinsamen Vorbereitung und wenn möglich Ausführung des Projectes einer zwischen Böhmen und Sachsen zu erbauenden, über den Kamm des Erzgebirges hinweg zu führenden Eisenbahn, welche in Böhmen von der concessionirten Linie der Prag-Duxer Eisenbahn und zwar in Folge neuester technischer Erweiterungen nicht von Dux, sondern von dem durch dieses Project mit Dux verbundenen Orte Brück abzweigen würde und die Richtung über Oberleiterndorf nach der sächsischen

Grenze einschlagen, von da aber sich auf Freiberg richten und an letzterem Orte sich an die Rössen-Freiburger Bahn anschließen sollte.

Bei der Vorbereitung und Ausführung des gemeinsamen sächsisch-böhmischen Verbindungsbahn-Projectes sollte davon ausgegangen werden, daß die sächsische Strecke von Freiberg bis zur Landesgrenze von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, dagegen die böhmische Strecke von der Landesgrenze bis Brück für Rechnung der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft bearbeitet und fertig gebaut und betrieben würde. Die diesseitigen Vorschläge fanden die beste Aufnahme, die Concessionaire der Prag-Duxer Eisenbahn ließen die erforderlichen technischen Vorarbeiten ausführen, und es stellte sich dabei heraus, daß der Rössen-Brück-Sattel bei Rulda, welcher bereits für die diesseitig bearbeitete Tractirung der Linie Freiberg-Frauenstein-Grenze als Anschlußpunkt ins Auge gefaßt war, auch von den jenseitigen Technikern als solcher für richtig befunden wurde. Die diesseitig gemachten Vorschläge wurden nun in einem Abkommen zusammengefaßt und dieses mit Vorbehalt der Genehmigung des Gesellschaftsausschusses und der Generalversammlung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gegenseitig angenommen. Die Gesellschafts-Organe sind nunmehr dahin übereingekommen, sich von der bevorstehenden Generalversammlung die Ermächtigung zu erbitten:

- a) den Bau einer Eisenbahn von Rössen ab über Freiberg bis an die böhmische Grenze als integrierenden Bestandteil der Leipzig-Dresdner Eisenbahn auszuführen, sobald der Bau einer von dieser Grenze aus nach dem Dux-Brück-Kohlenbedek führenden Eisenbahn gesichert ist,
- b) die zur Ausführung des Baues erforderlichen Geldmittel in der ihnen vortheilhaftesten erscheinenden Weise entweder durch Emission neuer Stammactien oder einer Anleihe oder durch combinirte Benugung beider Modalitäten aufzubringen,
- c) diejenigen Statutenänderungen, welche in Folge dessen notwendig werden, mit der Staatsregierung zu vereinbaren,
- d) überhaupt alle zu Durchführung der Beschlüsse sub a-c erforderlichen Maßregeln endgültig festzustellen und auszuführen.

Diese Angelegenheit steht als vierter Gegenstand auf der Tagesordnung für die am 30. März stattfindende Generalversammlung.

Schließlich wird die Bedeutung hervorgehoben, welche der Braunkohlen-Verkehr auf der Linie Vordorf-Weißner haben würde, sobald es gelingen sollte, eine Verbindung mit dem böhmischen Braunkohlenbedek herzustellen, um so mehr, als im Jahre 1870 der Braunkohlen-Verkehr zu einer ganz unerwarteten Höhe gestiegen. Beispielsweise wird angeführt, daß der letztere auf der Linie der Bahn mit dem böhmischen Braunkohlenbedek im Jahre 1868: 2,267,000, 1869: 2,791,600 und 1870: 4,033,400 Centner betragen habe. Aber auch in anderer Beziehung wird der Nutzen einer solchen Verbindung ein beträchtlicher werden.

Nachdem nun die Verhandlungen mit der Prag-Duxer Gesellschaft bis zu dem obgedachten Resultate geführt hatten, zeigte sich vor wenig Tagen eine andere neue Möglichkeit der Ausführung einer sächsisch-böhmischen Verbindungsbahn; es hat sich nämlich neuerdings die Pilsen-Priechener Eisenbahngesellschaft bereit erklärt, an der Ausführung der Verbindungsbahn mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie Theil zu nehmen, wenn es den beiden vereinigten böhmischen Gesellschaften gestattet würde, auch den Bau der Strecke von der sächsisch-böhmischen Grenze bis Freiberg, also von Dux-Brück nach Freiberg, auszuführen, so daß in diesem Falle Freiberg der Anschlußpunkt für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn werden würde und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie nur die Rössen-Freiburger Zweigbahn auszuführen hätte.