Erscheint täglich
früh 6½ Uhr.

Redaction und Expedition
Johannisgasse 33.
Verantw. Redacteur Fr. Hüttner.
Sprechstunde d. Redaction
Vormittags von 11—12 Uhr
Nachmittags von 4—5 Uhr.

Annahme der für die nächstfolgende Nummer bestimmten Inserate in den Wochentagen bis 3 Uhr Nachmittags.

Filiale für Inseratenannahme:
Otto Klemm, Universitätsstr. 22,
Louis Lösche, Hainstr. 21, part.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

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

Auflage 10650.
Abonnementspreis
vierteljährlich 1 Thlr. 7½ Ngr.,
incl. Bringerlohn 1 Thlr. 10 Ngr.
Jede einzelne Nummer 2½ Ngr.
Belegexemplar 1 Ngr.
Gebühren für Extrabeilagen
ohne Postbeförderung 10 Thlr.
mit Postbeförderung 14 Thlr.
Inserate
4gespaltene Bourgoiszeile 1½ Ngr.
Größere Schriften
laut unserem Preisverzeichniß.
Reclamen unter d. Redactionsstrich
die Spaltzeile 2 Ngr.

№ 28. Dienstag den 28. Januar. 1873.

Ein Hundert Pfund Sterling Belohnung

werden für die erste Mittheilung zugesichert, durch welche es möglich wird festzustellen, welcher Schraubendampfer es war, der in der Nacht des 22. Januar dieses Jahres in Dungeness Roads, nachdem er die **„Northfleet“** überfahren, ohne ihr Beistand zu leisten, davon fuhr.

Im Auftrage des Marine-Department wird dies hiermit zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Leipzig den 27. Januar 1873.

Königlich Großbritannisches General-Consulat für das Königreich Sachsen.
Baron B. von Tauchnitz.

Bekanntmachung.

In Anbetracht der beträchtlich gestiegenen Materialpreise und Arbeitslöhne haben wir auf Antrag und mit Zustimmung der Herren Stadtverordneten den Preis des an die Privatconsumenten abgegebenen Gases

vom 1. April d. J. an

auf 2 Ngr. 2 Pf. für den Cubikmeter, bez. 1 Thlr. 20 Ngr. für 1000 Cubikfuß sächsisch zu erhöhen beschlossen.

Leipzig, den 25. Januar 1873.

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

Bekanntmachung, die Eisbahnen betreffend.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniß, daß wir den amtsführenden Obermeister der hiesigen Fischerinnung Herrn Böse angewiesen haben, unter Assistenz des Herrn Fischermeister Raue die Flüsse, Fluthrinnen und Teiche, soweit dieselben als Eisbahnen benutzt werden, während der Dauer gegenwärtigen Winters sorgfältig zu überwachen.

Es ist daher den Anordnungen derselben sowohl Seiten der Inhaber der Eisbahnen als auch Seiten der die Eisbahnen Besuchenden unbedingt Folge zu leisten.

Insbesondere ist das Betreten des Eises und das Schlittschuhlaufen, bevor Solches auf der hiesigen Eisbahn von den Obengenannten nicht für unbedenklich erklärt worden, verboten und auf Anordnung derselben, namentlich bei eingetretenem Thauwetter, haben die Inhaber der Eisbahnen den Zutritt zu ihren Bahnen ferner nicht zu gestatten, auch etwaige eisfreie oder nicht genügend sichere Stellen in gehöriger Weise abzusperren.

Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften werden mit **Geldstrafe bis zu Zwanzig Thalern** oder mit Haft bis zu **vierzehn Tagen** geahndet werden.

Leipzig, am 27. Januar 1873.

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

Holz-Auction.

Montag den 3. Februar dss. Js. sollen von Vormittags 9 Uhr an im **Rosenthal-Revier** auf dem diesjährigen Schlage im sogenannten Gohliser Bauerholze, nahe der Thüringer Eisenbahn und der Marienbrücke an der Pleiße,

58 eichene, 3 buchene, 23 ahorne, 39 eschene, 34 rüsterne, 90 erlene, 5 maßholderne **Nutzklötze,** sowie 1 birkener, 1 apfelbaumener und 1 aspener **Nutzklotz,** 215 Stück eschene und rüsterne **Schirrhölzer,** 170 rüsterne und eschene **Schirrstangen,** 160 Stück **Reifstangen,** 160 Stück rüsterne **Hebebäume,** 610 Stück haselne **Stangen,** 4 Raummeter eichene **Nutzscheite,** 68 Raummeter eichene **Brennscheite,** 12 Raummeter **rüsterne Rollen** und 23 Raummeter **eierne Rollen**

unter den im Termine an Ort und Stelle öffentlich angeschlagenen Bedingungen an den Meistbietenden verkauft werden.

Zusammenkunft: auf dem Schlage im Gohliser Bauerholze in der Nähe der Marienbrücke.

Leipzig, am 22. Januar 1873.

Des Raths Forst-Deputation.

Erste Bürgerschule.

Die Anmeldung neuer Elementarschüler für nächste Ostern erbitte ich mir

in dieser Woche, früh 10—12 und Nachmittag 2—4 Uhr.

Ein Tauf- oder Geburtsschein des Kindes ist mitzubringen.

Leipzig, 27. Januar 1873.

Dir. Dr. **Vanitz.**

Die Eisenbahn Dresden-Tetschen.

(Rechte Elbuferbahn.)

Die Deputation der Zweiten Kammer, welche sich mit Berathung dieses Projects zu beschäftigen hatte, spricht sich über dasselbe folgendermaßen aus:

Wie aus dem königlichen Decrete hervorgeht, ist von dem Ministerium des Innern die Erlaubniß zu Vornahme der generellen Vorarbeiten ertheilt, die Concession für die Linie dagegen durch Verordnung vom 9. November dieses Jahres verweigert worden, ja es hat, wie die Verordnung wörtlich anführt, die Staatsregierung gar keine Veranlassung gefunden, die Zustimmung der Ständeversammlung zu Ertheilung des Expropriationsrechts zu beantragen. Zur Begründung dieses bisher allerdings nicht üblichen Verfahrens verweist das Decret theils auf Schwierigkeiten vorwiegend technischer Natur, theils auf Bedenken, welche das Bedürfniß einer zweiten Bahnlinie anzweifeln lassen.

Die Deputation hat sich indessen durch genaue Prüfung der Pläne und Zeichnungen, welche (außer bei dem Müglitzthalprojecte) nur bei diesem Projecte vorgelegen haben, überzeugt, daß die projectirte Linie zwar, wie kaum anders zu erwarten war, manche theure Bauobjecte enthalten wird, daß aber die vorhandenen technischen Schwierigkeiten ohne Belästigung der Adjacenten zu lösen sein werden.

Was zunächst die Strecke Dresden bis Pillnitz betrifft, die im königlichen Decrete als besonders gefährdet angeführt wird, so berührt die projectirte Linie unter Beachtung der höchsten Elbwasserstände fast ausnahmslos nur Wiesen und Felder, und kann von einer Entwerthung der Elbgelände bis Pillnitz durch eine meist direct an der Elbe fortlaufende Linie um so weniger die Rede sein, als ja auch volle Entschädigung bei der Expropriation zu gewähren sein wird. Ob der landschaftliche Charakter der dortigen Gegend durch eine am Ufer der Elbe hinzuführende Bahnlinie beeinträchtigt werden dürfte, bleibt mindestens sehr zweifelhaft; bis jetzt ist für die vielen herrlichen Gegenden Sachsens, welche Eisenbahnen besitzen, dieser Umstand ebensowenig als Grund der Verweigerung angesehen worden, wie an anderen Orten Deutschlands.

Ganz dasselbe müßte dann auch von der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn, den Bahnlinien im Zschopau- und Muldenthale, durch den Plauenschen Grund, am Rhein, in der Schweiz u. s. w. gelten haben.

In Pillnitz selbst wird die Linie in angemessener Entfernung von dem königlichen Schloßgarten durch einen Tunnel am Bergabhange hingeführt, so daß auch dem Sommeraufenthalt der königlichen Familie jede Störung mit der wünschenswerthen Rücksicht ferngehalten wird.

Wenn weiter in dem Decrete die Interessen der Stadt Wehlen als bedroht bezeichnet werden, so kann die Deputation auch hierin nicht zustimmen, da die Linie nicht, wie dies Seitens der Staatsbahn bei Pirna und Königstein geschieht, durch einen Viaduct Wehlen von der Elbe trennt, sondern mittelst eines Tunnels hinter der Stadt Wehlen den Uttewalder Grund schneidet. Ganz in derselben Weise sind die Interessen der Stadt Schandau gewahrt; auch verwenden sich mehrfache Petitionen aus beiden Städten wie allen übrigen Ortschaften längs der ganzen Linie von Dresden bis Tetschen ausdrücklich und lebhaft zu Gunsten der projectirten Bahn.

Ebensowenig kann die Deputation die Ansicht theilen, daß durch die Bahnanlage der Sandsteinbruchbetrieb des rechten Elbufers beeinträchtigt werde. Von den vielen Brüchen dieses Ufers werden vielmehr nur 6 Brüche derart berührt, daß zu dem üblichen Brechen ganzer Wände in Zukunft nicht mehr Erlaubniß gegeben, vielmehr — selbstverständlich gegen Entschädigung — ein anderer, weniger gefährlicher Betrieb nachgelassen werden könnte. Gleichzeitig sind dies aber solche Brüche, deren Wände in die Elbe stürzen und die Passanten wie die Schifffahrt gefährden, also solche Brüche, deren Betrieb in der bisherigen Weise eigentlich längst kaum noch statthaft gewesen wäre. Für alle anderen Brüche muß dagegen nach Ansicht der Deputation die neue Linie nur von Vortheil sein, da denselben die längst gewünschte Bahnverbindung für die Abfuhr der Sandsteine in Aussicht gestellt wird. Die Richtigkeit dieser Anschauungen wird in den Petitionen von den Betheiligten selbst bestätigt, und insbesondere hervorgehoben, wie im Sommer bei seichtem Wasserstande, sowie im Winter wegen Störung durch Eis, der Transport von Steinfrachten auf der Elbe gar nicht möglich sei.

Zu der Frage übergehend, ob ein Bedürfniß für die Errichtung einer Bahn am rechten Elbufer vorliege, könnte man allerdings auf den ersten Blick der Ansicht sein, als ob durch die Sächsisch-Böhmische Staatsbahn dem vorhandenen Verkehre dieser Gegend ausreichend Rechnung getragen würde. Bei genauerer Prüfung leuchtet indessen ein, daß zunächst für die Strecke des rechten Elbufers von Dresden bis über Pillnitz hinaus und für deren zahlreiche Villen und Sommerwohnungen die Staatsbahn des linken Ufers gar nicht in Frage kommt, während gerade hier ein recht lebhafter Localverkehr erwartet werden kann. Von Pirna ab nähert sich zwar die projectirte Linie weit mehr der Staatsbahn, es ist aber nicht zu übersehen, daß die Elbe bei Hochfluthen und im Winter zeitweise sehr schwer oder gar nicht zu passiren und dann das rechte Elbufer von dem Verkehre geradezu abgeschnitten ist. Gerade auf diesen Umstand legen die Petitionen der Städte Schandau, Wehlen und Sebnitz viel Gewicht.

Sehr beachtenswerth bleibt weiter, daß der sämmtliche Verkehr, welcher über die Leipzig-Dresdner Bahn die Richtung von Oesterreich nach dem Norden und umgekehrt einschlägt, durch die projectirte Linie eine Abkürzung insofern erlangt, als sämmtliche Güter nicht mehr nach Altstadt-Dresden transportirt zu werden brauchen, wodurch eine Ersparniß von ca. 1 Meile, mit Einfügung des Tunnels bei dem Lilienstein eine solche von etwa 1¾ Meile erzielt wird. Wer ferner von Neustadt-Dresden aus nach Böhmen reisen will, braucht, wie in der Petition des Neustädter Bezirksvereins und einer mit vielen Unterschriften versehenen Petition Dresdner Handelsfirmen und Gewerbtreibender dargelegt wird, nicht erst den weiten Weg zum Böhmischen Bahnhofe zurückzulegen, und seine Transportgüter können ebenso auf eine directe und billigere Verfrachtung rechnen, als wenn sie erst die in den Tarifen hochangesetzte Passage der Marienbrücke zurücklegen müssen. Jedenfalls bleibt der Umstand, daß der Centralgüterbahnhof in Altstadt-Dresden, der sich bisher stets als zu klein angelegt erwiesen hat, entlastet werden würde, sehr beachtenswerth.

Endlich konnte die Deputation sich der Erwägung nicht verschließen, daß Angesichts des Zusammentreffens von vier Bahnlinien in Bodenbach, und zwar:

1) der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft,
2) der Böhmischen Nordbahn,
3) der Dux-Bodenbacher Bahn,
4) der (schon im Bau begriffenen) rechten Elbuferbahn in Böhmen,

die Sächsisch-Böhmische Staatsbahn in Zukunft, vielleicht schon in wenig Jahren, bis zu welcher Zeit eben die Linie Dresden-Tetschen fertig gestellt werden könnte, die Transportgüter kaum sämmtlich allein wird bewältigen können, die ihr von jenen vier in Bodenbach ausmündenden Bahnen zugeführt werden. Es ist bekannt genug, daß schon wiederholt Verkehrsstockungen vorgekommen sind, die zwar nicht an der Verwaltung der Sächsischen Staatsbahnen gelegen haben, die aber nicht hätten vorkommen können, wenn von den Bahnhöfen Aussig und Bodenbach aus eine zweite Bahnlinie nach Sachsen vorhanden gewesen wäre. Erinnert man sich, daß allein der Braunkohlentransport der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn bisher in jedem Jahre um 1½ bis 2 Millionen Centner zugenommen hat, so wird bei voraussichtlich derselben Steigerung schon in einigen Jahren der Zeitpunct eingetreten sein, der eine Entlastung der Staatsbahn im Interesse des Volkswohls gebieterisch verlangt, um so mehr, da die etwaige Anlage eines dritten und vierten Geleises an vielen Stellen der Staatsbahn (z. B. in Pirna, Königstein, bei Pötzschau ꝛc.) nicht blos sehr kostspielig, sondern auch technisch sehr schwierig sein würde.

Die Deputation konnte sich deshalb mit der Ablehnung des Concessionsgesuchs für diese Linie, die ihr ungleich wichtiger zu sein scheint, als manche andere Bahnprojecte, ohne Weiteres nicht einverstanden erklären, vielmehr hielt sie es bei so verschiedener Auffassung der Sachlage für angezeigt, bezüglich dieses Projects in nochmaliges Vernehmen mit den Königlichen Regierungscommissaren zu treten und dabei die Frage zu stellen: „ob und aus welchen Gründen die Regierung ihren Widerspruch gegen die Concessionsertheilung für eine Rechte-Elbuferbahn aufrecht zu erhalten gedenke?“

Hierauf erwiderten die Herren Commissare:

„daß die Regierung ein Bedürfniß für diese Bahn nicht anzuerkennen vermöge, daß es bedenklich erscheinen müsse, diese Bahn zu concessioniren, da dieselbe der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn die directeste Concurrenz biete, und daß dem Staate Sachsen irgend welcher Vortheil, wie solcher von den Concessionsbewerbern in Aussicht gestellt worden sei, kaum erwachsen werde. Die Sächsisch-Böhmische Staatsbahn würde den meisten Wien-Triester Verkehr verlieren und nur den von Prag und Ungarn aus behalten.“

Auf eine weitere, von Seiten eines Mitglieds der Deputation gestellte Frage: „ob man für die projectirte Bahn nicht eine Einmündung in den Sächsisch-Schlesischen Bahnhof veranlassen und nach Fertigstellung der Bahn Seiten der Königlich Sächsischen Eisenbahnverwaltung den Betrieb derselben übernehmen könne, entgegneten die Herren Commissare:

„daß ein derartiges Verlangen einer Ablehnung der Concession gleichkäme und eine Gesellschaft darauf um deswillen wohl niemals eingehen würde, weil sie dann nicht mehr Herr des durchgehenden Verkehrs bleiben würde.“

Nach diesen von der Regierung abgegebenen Erklärungen nahm die Deputation die Berathung über diesen Gegenstand wieder auf, konnte nunmehr aber leider zu einem einstimmigen Votum nicht mehr gelangen. Indem die Majorität der Deputation der Ansicht ist, daß von einer Concurrenzfrage im vorliegenden Falle um so mehr abgesehen werden müsse, als gegenwärtig schon eine bedenkliche Ueberlastung der Böhmischen Bahn und deren Centralbahnhöfe in Dresden und Bodenbach thatsächlich besteht, daß diese Ueberlastung aber immer größere Dimensionen annehmen werde, wenn erst die große Oesterreichische Nordwestbahn mit ihrem im nordwestlichen Böhmen weitverzweigten Bahnnetze und dessen nach westwärts gerichteten Verkehr bei Bodenbach einmündet und der Sächsischen Staatsbahn zufällt. Wenn ferner auch nur die Hälfte der jetzt in Aussicht genommenen Bahnen, welche in Dresden direct einmünden sollen, fertig gestellt sein und neuen Verkehrszufluß herbeiführen wird, so ist nicht abzusehen, wie dann auf dieser einen nach Böhmen führenden linken Elbthalbahn aller Verkehr bewältigt werden soll.

Hierzu kommt ferner noch in Betracht, daß auch die Bewohner des rechten Elbufers gerechten Anspruch haben auf diejenige Verkehrserleichterung, welche ihnen nur eine Eisenbahnverbindung schaffen und bringen kann, und daß es eine große Härte sein würde, wenn ihnen jetzt der Staat blos aus ängstlichen Concurrenzrücksichten diese Wohlthat versagen wollte, zu einer Zeit, wo sich noch Privatmittel finden zur Herstellung einer Bahn, ohne daß der Staat sich auch nur im Geringsten hierbei zu betheiligen braucht.

Von diesem Gesichtspunkte geleitet, kann die Majorität nur empfehlen, die nachgesuchte Concessionsertheilung für eine „rechte Elbuferbahn“ anstandslos zu bewilligen.

Eine Minorität, die Abgeordneten Mehnert und Gräfer, theilen zwar im Principe die Anschauungen der Majorität und wollen demgemäß ebenfalls die Concessionsertheilung, jedoch nur unter der Voraussetzung, daß es möglich sei, den Verkehr dieser Linie auf den Sächsisch-Schlesischen Staatsbahnhof einmünden zu lassen und daß auch der Betrieb der Bahn auf die Verwaltung der Königlich Sächsischen Staatsbahnen übernommen werde.

Dilettanten-Orchester-Verein.

—a. **Leipzig**, 27. Januar. Daß die Theilnahme und das Interesse am Dilettanten-Orchester-Verein, welcher so gut seine Mission wie andere Kunst-Institute in Leipzig hat und um die Förderung des Sinns für Musik sich sehr verdient macht, — im Wachsen begriffen ist, davon legte das gestrige Concert wieder ein sprechendes Zeugniß ab, da sich eine überaus zahlreiche Zuhörerschaft dazu eingefunden hatte. Das Programm war ein gewähltes und anziehendes. Nach der Aufführung der Ouverture zu Figaro's Hochzeit, die da zündet, auch wenn sie nicht mit höchster Vollkommenheit wiedergegeben wird, folgte: Liebeslieder, Walzer für Sopran, Alt, Tenor, Baß und Pianoforte zu 4 Händen (Op. 52 I—XVIII) von Joh. Brahms. Trägt die Composition auch einen mehr aphoristischen Charakter, fehlt auch die rechte Einheit und streifen die Harmonien hier und da an das Gesuchte, so macht doch