



[Abtheilung I. der — **Gewerbs- und Handelspolitik,** — deutschen Gewerbezeitung.]  
**Gewerbsverfassung, Gewerbswirthschaft und Statistik.**

Inhalt. Ein Kanal von der Elster bei Leipzig bis in die Saale. — Eisenbahn nach Ostindien. — Französische Waare auf dem Markte zu Valparaiso im Jahre 1853. — Der Isthmus von Suez. Von Ferdinand de Lesseps. — Mittheilungen über das englische Gesetz zum Schutze von Erfindungen und über das dabei zu beobachtende Verfahren. — Viehliches über die Versorgung der Städte mit Wasser. — Die Vorliebe nur auf Bestellung zu arbeiten. Ein sogenanntes reaktionäres Prinzip der deutschen Fabrikanten. — Die Baumwollspinnerei in Frankreich und England. — Werden uns die landwirthschaftlichen Maschinen freundliche Aufseherinnen verschaffen? — Die Wolle Algeriens. Von Vernis. — Männerkleidung auf der Industrieausstellung in Paris. — Brieffl. Mittheil. Die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt zu Leipzig. — Ein großartiges Projekt der Neuzeit. — Ueber das Vorhandensein von Steinkohlen im südlichen und südöstlichen Theile des Leipziger Kreises. — Volksernährung und Volksminder. — Naturwissenschaftliche Vorträge in Chemnitz. — Die Zukunft von Würschan und dessen nächster Umgebung. — Glashütte, 8. Dezbr. — Chemnitz, 13. Septbr. — Posen, 24. Novbr. — Das unterirdische Paris.

**Ein Kanal von der Elster bei Leipzig bis in die Saale.**

[Wir entnehmten folgende Momente einer Denkschrift, deren Einsicht uns gestattet wurde, und werden hoffentlich im Stande sein, fernere Mittheilungen folgen zu lassen. Aller Bemerkungen unsererseits bei Folgendem enthalten wir uns vorläufig, erklären uns aber vollkommen einverstanden mit dem Plan, hegen nicht den mindesten Zweifel an dessen Ausführbarkeit, hoher Wichtigkeit und Unabhängigkeit von den in's Spiel kommenden Eisenbahnen und erwähnen, daß der Kanal von der Elster aus bereits in Angriff genommen und daß die Arbeiten mit Kraft und Erfolg fortgeführt werden.  
 Red. Gmbzig.]

Die in Aussicht stehende Anlegung eines Produktenbahnhofes westlich von dem sächsisch-bayerischen Bahnhof zu Leipzig bis an das neue Zeitzer Thor veranlaßt uns u. s. w. u. s. w. das Projekt zu einem neuen Verkehrswege mitzutheilen, welcher nach unserer innersten Ueberzeugung für die Zukunft Leipzigs, für die Entwicklung des Verkehrs auf der sächsisch-bayerischen Staatsbahn sowie für alle in das Bereich dieser Wasserstraße gelangende Produzenten und Konsumenten von der höchsten Wichtigkeit ist.

Indem wir daher zur Begründung unseres Plans Bezug nehmen auf nachstehende, die Schiffahrt auf der Elster und die Kanalverbindung für Leipzig mit der Saale betreffende Auseinandersetzung der speziellen Verhältnisse, so u. s. w.

- 1) den bisher verfolgten Plan für den projektierten Produktenbahnhof der sächsisch-bayerischen Staatsbahn ohne Rücksicht auf etwa sich erhebende Widersprüche unbedingt festzuhalten und demnach den Produktenbahnhof in westlicher Richtung von dem bayerischen Bahnhof bis an das neue Zeitzer Thor anzulegen,
- 2) dabei auf möglichst baldige Fortsetzung dieses Schienengleises nach der Pleiße zu Bedacht zu nehmen,

- 3) bei Ertheilung der Konzession für die nach Maßgabe des Beschlusses der letzten Thüringer Aktionärversammlung in Aussicht stehende Eisenbahnverbindung über Gera nach der königl. sächsisch-bayerischen Staatsbahn die Genehmigung seitens der königl. preussischen Staatsregierung für eine Kanalverbindung von Leipzig nach der Saale etwa in der Richtung über Plagwitz, Lausen, Markranstädt, Lehna, Rampitz, Tollwitz und Reuschberg, oder über Rampitz, Köhschau, Schladebach, Wöllau zu berücksichtigen,
- 4) endlich die Geneigtheit für das Projekt der Kanalverbindung für Leipzig mit der Saale auszusprechen und nach Vorlegung speziellerer Unterlagen einem demnächst zu bildenden Aktienverein die Konzession zur Erbauung dieses Kanales zu ertheilen.

Die unter 4 ausgesprochene Befürchtung, es könne der bis jetzt gehegte Plan für den projektierten Produktenbahnhof in Folge etwa erhobener Widersprüche abgeändert und dieser Bahnhof auf die östliche Seite des bayerischen Bahnhofes verlegt werden, erscheint bei näherer Betrachtung an sich unbegründet, denn der Situationsplan A ergibt sofort, daß eine Anlage des Produktenbahnhofes auf der Ostseite große Uebelstände mit sich führen würde, da ja einestheils die Einrichtung des bayerischen Bahnhofes für ein solches Projekt Schwierigkeiten bieten, auf der andern Seite aber eine wesentliche Bedingung der Zweckmäßigkeit der Anlage verloren gehen würde, nämlich möglichste Nähe der Kohlenlagerstätten für die innere Stadt und günstige Abfuhr der Produkte, während sich gerade diese Hauptbedingung auf der Westseite, namentlich durch die gewünschte weitere Fortführung des Schienenweges, in einer bei Entwerfung des Projektes kaum vorausgesetzten Weise verwirklichen läßt.