

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

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

N<sup>o</sup> 256.

Freitag den 13. September.

1861.

## Bekanntmachung.

Die Anlieferung der Gaskohlen für die hiesige Gasanstalt an  
50,500 Centner für October bis December 1861 und  
135,500 Centner für das Jahr 1862  
soll im Wege der Submission vergeben werden. Die Bedingungen sind im Locale der Gasanstalt einzusehen; die Preisforderungen sind an Herrn Director Westerholz versiegelt zu übersenden.  
Leipzig, den 9. September 1861. Des Rathes der Stadt Leipzig Deputation zur Gasanstalt.

## Bekanntmachung.

Auf der 4. Abtheilung des neuen Friedhofes sollen Sonnabend den 14. Sept. Vormittags 9 Uhr ca. 11000 Stück neue Mauersteine, welche daselbst in einem Haufen zusammengekehrt stehen, im Ganzen an den Meistbietenden verkauft werden. Die Bedingungen wegen der Zahlung, Abfuhr u. s. w. werden vor Beginn der Licitation bekannt gemacht werden.  
Leipzig den 10. September 1861. Die Deputation des Rathes zum Johannis-Hospitale.

## Bekanntmachung.

Die im Erdgeschoße des Gewandhauses, Eingang im Gewandgäßchen, befindliche, zeither an die Herren Schäffer & Walker vermietete große Niederlage soll von Michaelis dieses Jahres ab anderweit gegen halbjährliche Kündigung an den Meistbietenden vermietet werden.  
Miethlustige werden aufgefordert, Donnerstag den 19. dieses Monats Vormittags 11 Uhr an Rathsstelle zu erscheinen und ihre Gebote zu thun, worauf sie sich weiterer Beschlussfassung des Rathes, welchem die Auswahl unter den Licitanten, so wie jede sonstige Entschliessung vorbehalten bleibt, zu gewärtigen haben.  
Die Licitations- und Miethbedingungen können schon vor dem Termine an Rathsstelle eingesehen werden.  
Leipzig den 11. September 1861. Des Rathes der Stadt Leipzig Finanz-Deputation.

## Der Canal zwischen der Elster und der Saale.

Zur Erfüllung unserer Zusage erübrigt es, Einiges über den von Dr. Heine projectirten und bereits begonnenen Canal zu sagen. Der Plan dieses Canales galt vor Kurzem noch als ein chimärisches Project, und doch schreitet er, obwohl sich seine Voraussage, die Auffüllung und Werthbarmachung des Leipziger Wiesengebietes, noch nicht hat Bahn brechen können, und obwohl es daher dem Plane selbst kein Vorwurf sein würde, wenn auch er noch hätte Project bleiben müssen, schon wacker vorwärts. An die Stelle jenes erwarteten Großbedarfes an Füllmaterial ist so vielfacher kleiner Bedarf getreten, daß der Fortbau des Canales keinen Aufschub zu erleiden gehabt hat, und daß man die volle Berechtigung seines Projectes jetzt wohl nirgends mehr bezweifelt.  
Den Nutzen, welchen die Herstellung dieses Canales selbst für Leipzig schaffen wird durch Trockenlegung und Werthbarmachung großer, jetzt wenig ertragenden Areales, haben wir in unserm letzten Artikel dargelegt, und wir hoffen nur, daß die Gemeindevertretung ihr Augenmerk auf die hohen in diesem vor den Stadthoren liegenden Areale schlummernden Werthe wenden werde, anstatt, wie sie zu thun vor Kurzem sogar noch aufgefordert wurde, jede freie Stelle im Innern der Stadt verwerthen zu wollen und die letztere damit der guten Luft mehr und mehr zu berauben.  
Nicht geringer an Geldwerthe aber, und hochwichtig auch in anderer Beziehung ist für Leipzig das Bestehen selbst des projectirten Canales. Schon jetzt sieht man zwischen Plagwitz und Leipzig wie selbst die noch kleine Wasserstraße von allem Transport aufgesucht wird, so weit irgend möglich, und es läßt sich im Voraus nicht übersehen, welche Transport-Gegenstände alle ein sich weiter und weiter erstreckender Canal an sich ziehen wird. Der Werth und die Wichtigkeit des Canales wird aber offen genug vor Augen treten, wenn wir seine Verwendung für nur einige wenige Producte betrachten, deren Transport die Wasserstraße zum Theil schon an sich gezogen hat, zum Theil aber gewiß an sich ziehen wird, wenn der Canal der Stadt näher gerückt, wenn er namentlich auch mit den Eisenbahnen in enge Verbindung ge-

setzt sein wird. Solche Producte sind aber vor Allem Kohlen, Sand, Ziegel und Dünger.

An Kohlen verbrauchen allein die Ziegeleien Lindenau's, Klein- und Großhochers jährlich 1200 Lowries. Dr. Heine und Andere verbrauchen für Dampfmaschinen wenigstens 200 Lowries und über diesen Bedarf hinaus consumiren noch 8000 Menschen, die Bevölkerung von Lindenau, Plagwitz und den beiden Pöschern mindestens 100 Lowries jährlich als ihren Heizungs- und Feuerungsbedarf. Diese nicht zu reichlich berechnete Quantität Kohlen an 1500 Lowries wird für ein jährliches Fuhrlohn von 4500 Thlrn. per Ayr nach ihren Bestimmungsorten gebracht, denn der Transport einer Lowry dahin von der Stadt aus kostet 3 Thlr. Würde nun ein Canal, verbunden durch eine Schienenbahn mit dem Producten-Bahnhofe der sächsisch-bayerischen Eisenbahn, den Transport einer Lowry an dieselben Orte für höchstens 1 Thlr. beschaffen, da der darin begriffene Schifftransport für 4 Ngr., ja bei recht lebhaftem Verkehre und zweckmäßiger Einrichtung für 2 Ngr. per Lowry würde beschafft werden können, so würde die Umgegend von Leipzig nach der gedachten Richtung hin durch solche Canal-Anlage circa 3000 Thlr. jährlich an Kohlentransport ersparen.

An Sand und Kies bedarf Leipzig circa 4 — 500,000 Cubik-Ellen jährlich. Dieser Sand und Kies wird jetzt mit 4 Ngr. per Cubik-Elle bezahlt und bildet demnach eine jährliche Ausgabe von 2 Millionen Ngr., circa 66000 Thlr.

Wird nun auch die Schifffahrt nicht diesen gesammten Consum wesentlich billiger liefern können, als er jetzt befriedigt wird, weil die Umladung vom Schiff zum Fuhrwerk für einen großen Theil des Verbrauchs nöthig wird und eine weite Entfernung vom Ausladeplatze dem per Schiff zur Stadt gebrachten Sande nur noch einen geringen Preisvorteil vor dem am Gewinnungsorte auf die Ayr geladenen belassen wird, so wird man doch nicht zu hoch greifen, wenn man der Schifffahrt einen Transport von 300,000 Cubikellen vindicirt und da diese den Kies einschließend der Ausladungskosten und eines nicht zu fernem Weitertransportes für 25 Pfennige per Cubikelle zu liefern vermögen wird, die Ge-