

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 101.

Sonntag den 10. April.

1864.

Sitzung der Stadtverordneten auf dem Rathhause, ehemalige Richterstube, Mittwoch den 13. April a. c. Abends 7 $\frac{1}{2}$ Uhr.

- Tagesordnung:**
- 1) Wahl eines Vicevorstehers.
 - 2) Gutachten des Ausschusses für Kirchen, Schulen und milde Stiftungen über die Errichtung einer höheren Bürgerschule.
 - 3) Gutachten des Vermietungsausschusses über
 - a) die Verlegung des Rathamts;
 - b) die Gewährung des Gewandhaussaales an die Musikgesellschaft;
 - c) das Verzeichniß der städtischen Miethen.

Die Herren Stadtverordneten

sind vom Stadtrathe zu der Montag den 11. d. Mts. Vormittags 10 Uhr stattfindenden feierlichen Eröffnung der V. Bürgerschule eingeladen worden. **Joseph, Vorst.**

Das Jubiläum der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

III.

* Leipzig, 9. April. Zur Feier des Jubiläums ist eine auf Veranlassung des Directoriums verfaßte und herausgegebene Denkschrift erschienen: „Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünf und zwanzig Jahren ihres Bestehens“, ein durch reichen Inhalt wie durch gefälliges Aeußere sich gleich sehr auszeichnendes Werk, das uns in den Stand setzt, die Geschichte der Entstehung der Bahn in kurzen Umrissen zu zeichnen. Den Hauptanstoß zur Erbauung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn gab Friedrich List, der nach einem längeren unfreiwilligen Aufenthalte in Amerika im Jahre 1833 nach Leipzig zurückgekehrt war; der nächste Anstoß zur Verwirklichung der List'schen Idee ging von Herrn Wilhelm Seyffertz aus, der sich deshalb mit den Herren Albert Dufour-Feronce, Gustav Hartort, Karl Lampe u. m. A. in Verbindung setzte; und die genannten Männer wendeten sich nun an den damaligen Königl. Regierungskommissar in Leipzig, den Hof- und Justizrath v. Langenn, um mit dessen Unterstützung die Theilnahme der Staatsregierung zu erwirken. Herr v. Langenn übergab die betreffende Petition mit einem ausführlichen Berichte dem damaligen Minister des Innern Herrn v. Carlowitz, und gleichzeitig ging die Petition an die Ständeversammlung, während auf Antrag der Stadtverordneten der Stadtrath von Leipzig eine jene Petition unterstützende Eingabe an die Regierung richtete.

Bereits unter dem 31. October 1833 hatten die Herren Dufour, Hartort, Lampe, Groß und Olearius einen Verein zur Beförderung des Unternehmens gebildet; am 9. December 1833 hielten sie eine Konferenz mit dem Staatsminister v. Carlowitz, in welcher ihnen die kräftigste Unterstützung von Seiten der Regierung zugesagt wurde. Erst am 3. April 1834 bildete sich ein förmliches Eisenbahn-Comité, welches Herrn Hartort zum Vorsitzenden, Friedrich List aber, der nach den gesetzlichen Wahlbestimmungen nicht als Mitglied des Comité gewählt werden konnte, zum außerordentlichen Mitgliede ernannte.

Das Comité glaubte nun zuvörderst den Rath und den Beirath auch auswärtiger Techniker und Capitalisten suchen zu müssen und ernannte daher eine Reihe von Sachverständigen zu Ehrenmitgliedern (Alexander v. Humboldt lehnte die ihm hierunter zugedachte Ehre ab). Sodann richtete es seine Thätigkeit, außer der Wahl der zu veranschlagenden Tracte, auch auf Ermittlung des Preises und der Qualität des zu verwendenden Holzes, Eisens und Steinmaterials, auf Erörterung über Dampfmaschinen und Wagen, auf die Größe der Transporte zwischen Leipzig und Dresden und endlich auf die im Auslande gemachten Erfahrungen, Erfindungen und Verbesserungen beim Eisenbahnbau.

Interessant ist die Aufstellung über den zwischen Leipzig und Dresden bestehenden Verkehr, dessen Umfang als Grundlage für

die Berechnung des künftig durch die Eisenbahn zu erzielenden Verkehrs angenommen wurde. Danach umfaßte der Personentransport die Zahl von 32,000 Reisenden, welche für Fahrgehalt und Zehrung gegen 100,000 Thlr. aufwenden sollten, für den Waarentransport wurden 306,000 Ctr. mit einem Frachtbetrag von 153,000 Thlr. ($\frac{1}{2}$ Thlr. pr. Ctr.) berechnet, für den Salztransport 92,500 Ctr. mit 29,700 Thlr. Frachtbetrag, für den Holztransport 13,924 Klaftern à 1 Thlr. Das Gesammtverträgniß dieser Transporte, nahe an 300,000 Thlr., wurde als den landesüblichen Zinsfuß des Anlagecapitals zum Mindesten garantirend hingestellt. Wie großartig sind in der Folge selbst die damals für überschwenglich gehaltenen Hoffnungen übertroffen worden!

Im Mai 1835 wurde, nachdem die Kosten des Baues der Bahn genauer abgeschätzt worden, ein Baucapital von 2 Mill. Thalern in Aussicht genommen; dazu sollten für $1\frac{1}{2}$ Mill. Thlr. Actien ausgegeben werden, der Bau der Bahn aber innerhalb zwei Jahren nach Angriff des Werkes vollendet sein. Die Annahme der Unterzeichnungen sollte vom 14. Mai an im Kramerhause erfolgen; man glaubte mehrere Tage, ja Wochen dazu zu bedürfen, aber schon am ersten Tage waren fast sämmtliche 15,000 Stück Actien gezeichnet, und der Rest wurde am andern Morgen sofort nach Eröffnung des Bureau genommen.

Am 5. Juni 1835 wurde die erste Generalversammlung im Gewandhause abgehalten, am 15. Juni trat der in derselben erwählte Ausschuss zum ersten Male zusammen und wählte das Directorium, und Tags darauf wählte dieses in seiner ersten Sitzung Herrn Gustav Hartort zum Vorsitzenden, Herrn Dr. Crusius zu dessen Stellvertreter, Herrn Kramermeister Lanner zum Bevollmächtigten.

Das Directorium hatte sich zunächst über die Wahl einer der beiden vorgeschlagenen Linien von Wurzen ab (über Meissen und auf dem linken Elbufer oder über Riesa und auf dem rechten Elbufer) zu entscheiden, und nach eingehendster Prüfung fiel die Entscheidung für die letztere Linie aus, welcher auch angesehenen Techniker des Auslandes den Vorzug vor der andern gegeben hatten. Hauptmann Kunz, der sich ebenfalls entschieden dafür ausgesprochen hatte, wurde zum leitenden Ober-Ingenieur ernannt und übernahm am 1. November 1835 officiell die technische Leitung.

Als bald wurde der Bau der Muldenbrücke bei Wurzen begonnen, welchen der Landbaumeister Königsdörfer für 125,000 Thlr. in Accord nahm; am 1. April 1836 erfolgte der Angriff der Arbeiten an dem Machern'schen Einschnitt. Nun wurden Submissionen für Lieferung von Schienen in Deutschland sowohl wie in England ausgeschrieben und da kein deutsches Werk sich zur Uebernahme der Lieferung bereit fand, mußte mit englischen Werken abgeschlossen werden. Ende November 1836 traf die erste Locomotive „Komet“, in 15 Kisten verpackt, wohlbehalten aus England in Leipzig ein, nachdem kurz vorher auch der erste Locomotivführer, John Robson, mit 3 Pf. Sterl. (20 Thlr.) wöchentlich engagirt, angelangt war. Die ersten Schienenlieferungen trafen gegen Ende