

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

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

N<sup>o</sup> 121.

Donnerstag den 30. April.

1868.

## Bekanntmachung.

Das 8. Stück des Bundes-Gesetz-Blattes des Norddeutschen Bundes ist bei uns eingegangen und wird bis zum 15. Mai d. J. auf dem Rathhaussaale zur Einsichtnahme öffentlich aushängen. Dasselbe enthält:

- Nr. 84. Postvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg und Baden. Vom 23. November 1867.
- = 85. Postvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg und Baden einerseits, und Oesterreich andererseits. Vom 23. November 1867.
- = 86. Vertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und dem Kaiserthum Oesterreich, betreffend die geschlossenen Posttransite. Vom 30. November 1867.
- = 87. Bekanntmachung, betreffend die Ernennung von Bevollmächtigten zum Bundesrathe des Deutschen Zollvereins. Vom 15. April 1868.

Leipzig, den 27. April 1868.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Dr. Koch.

Cerutti.

## Bekanntmachung.

Für hiesiges Bezirksgericht und dessen gerichtsamliche Abtheilungen sind die Herren  
Kohlenhändler **Friedrich August Spillner** und  
Weinhändler **Friedrich August Albert Louis Kraft** hier  
als Sachverständige, und zwar Ersterer für **Eis, Braunkohle, Steinkohle und Coaks**, Letzterer an Stelle des von hier abwesenden Herrn **Eide** für **Weine aller Art** in Pflicht genommen worden, wogegen der vor Kurzem als Sachverständiger für kaufmännische Geschäftsführung verpflichtete  
**Herr Christian Friedrich Ferdinand Hardeleben**  
von dieser Function wieder zurückgetreten und derselben entlassen worden ist.  
Leipzig, am 27. April 1868.

Das Directorium des Königl. Bezirksgerichts.  
Dr. Lucius.

## Die directe Bahnlinie Chemnitz-Leipzig.

Chemnitz, 26. April 1868.

Der am 24. dieses Monats von der zweiten Kammer der sächsischen Ständeversammlung gefasste Beschluß, die zu erbauende directe Eisenbahn zwischen Chemnitz und Leipzig mittelst der Privatbahn von Borna in die sächsisch-bayerische Eisenbahn bei Rierisch einmünden zu lassen und also den Transport von Personen und Gütern dem Betriebe dieser letztern Bahn zuzuweisen, hat so allgemein überrascht, so viele Rede und Gegenrede zur Folge gehabt, daß es nicht unangemessen erscheinen dürfte, die erhobenen Zweifel an der Zweckmäßigkeit des Beschlusses zu prüfen und so vielleicht zur Klärung der Ansichten beizutragen.

Mit dem Berichte der Kammerdeputation befinde ich mich insofern in Uebereinstimmung, als ich, wenn überhaupt noch eine weitere Bahnverbindung zwischen Chemnitz und Leipzig hergestellt werden soll, nur eine directe solche als in Frage befangen bezeichnen kann, weil Sachsen der Richtung der Zeit, überall möglichst gerade Bahnlinien einzurichten, sich nicht entziehen kann und darf und weil bereits zwei indirecte Bahnverbindungen zwischen beiden Städten vorhanden sind, die dritte aber demnächst ihrer Eröffnung entgegensteht.

Dagegen drängen sich in Bezug auf die vom Bericht prädicirte kleine Abweichung von diesem Satz verschiedene Bedenken auf, welche ich nicht für unbedeutend zu halten vermag. Diese kleine Abweichung bedeutet eine directe Bahn zwischen Chemnitz und Rierisch, wenn es gelingt, die Privatbahn zwischen letztem Orte und Borna zu absorbiren; nicht aber zwischen Chemnitz und Leipzig.

Schon bei dem Personenverkehr ist der Verlust an Zeit nicht unbedeutend, welchen die Passagiere auf den Anschlußbahnhöfen erleiden. Denn sollten auch zu Vermeidung dessen ein paar Züge täglich, wie jetzt zwischen Chemnitz und Leipzig über Gößnitz direct abgefertigt werden, so wird dies, wie die Erfahrung lehrt, dem Bedürfnis doch nur mangelhaft abhelfen, da die Mehrzahl der Züge die Brandung auf dem Anschlußbahnhofe durchzumachen hat.

Biel Härter treten aber diese Unzuträglichkeiten bei dem Güterverkehr hervor, welcher Verkehr doch nach statistischen Nachrichten der bedeutendste Factor in finanzieller Beziehung ist.

Jede Bahn des norddeutschen Eisenbahnverbandes hat Anspruch auf dreitägige Lieferzeit und von dieser wird erfahrungsgemäß je nach dem Zubrang der Güter bald mehr bald weniger Gebrauch gemacht. Im Durchschnitte wird das Gut um so eher seinen Bestimmungsort erreichen, je weniger selbstständige Bahnen es zu passieren hat, wenn auch die Bewegungsentfernungen die gleichen sind, und man darf füglich behaupten, daß Güter aus nur einiger Entfernung, welche also über mehrere selbstständige Bahnen gehen, die Zeit zwischen ihrer Aufgabe und ihrer Ankunft am Bestimmungsorte zu einem nur geringen Theile zum wirklichen Transport verbrauchen. Die Fahr- und Transportzeit auf der beschlossenen Linie zwischen Chemnitz und Leipzig über Rierisch wird daher bei weitem länger sein, als die Wehrlänge dieser Linie gegenüber einer wirklich directen beträgt.

Die Richtung der Zeit drängt überall nach geraden Bahnlinien, weil dadurch bei der Beförderung von Personen und Gütern an Zeit erspart und der in der Regel nach den Entfernungen berechnete Beförderungsaufwand abgemindert wird.

Wie früher einzelne große Heerstraßen sich gebildet, welche vorzugsweise den Verkehr an sich zogen und entfernte Märkte mit den Erzeugungsorten in Verbindung setzten, so werden auch in kurzer Zeit bei dem Eisenbahnverkehr große Routen sich heranzubilden, welche dominirend auf die übrigen Bahnen einwirken müssen. Solche große Routen werden sich nur da bilden, wo der Verkehr mit dem geringsten Aufwand an Zeit und Geld seine Ziele erreicht, und man darf sich der Hoffnung nicht hingeben, daß durch einen geringen derartigen Mehraufwand der Verkehr nicht verschleudert werde; denn warum sollte er auch eine geringe Ersparnis sich entgehen lassen?

Gleichgültig ist es nicht, ob der große Bahnverkehr unser Sachsen bei Seite liegen läßt. Man denke sich, daß die sächsischen Bahnen an den Grenzen aufhörten, so daß es also keinen Bahnverkehr herüber und hinüber gäbe und frage sich, welche Folgen dies haben müßte. Abgesehen von allen andern Nachtheilen würden unsere Bahnen nur eine kümmerliche Existenz fristen. Der Verkehr nach und von dem Auslande ist also eine Nothwendigkeit für das Gedeihen der Bahnen und des Landes selbst. Eine Person, ein Centner, welcher durch das ganze Land geht, giebt höheren Gewinn, als im Durchschnitte zehn gleiche Größen, welche sich im internen Verkehr bewegen. Denn außer der Länge der Bahnen