

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 125.

Montag den 4. Mai.

1868.

Bekanntmachung.

Zur Versteigerung des an der Ecke der Turner- und Bauhoffstraße gelegenen, circa 2197 □ Ellen enthaltenden Bauplatzes Parzelle Nr. X. des Parzellirungsplanes für den vormaligen Holz- und Bauhof haben wir anderweit auf **Dienstag den 5. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr** Termin an Rathsstelle anberaumt.

Es wird mit der Versteigerung pünktlich zur angegebenen Stunde begonnen und dieselbe geschlossen werden, sobald weitere Gebote nicht mehr erfolgen.

Die Versteigerungsbedingungen und der Parzellirungsplan liegen in unserem Bauamte (Rathhaus 2. Etage) zur Einsichtnahme aus.
Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Koch. Cerutti.

Die Erster von **Hölzern** in den **städtischen Forsten** werden hierdurch aufgefordert, unverzüglich das von ihnen erkaufte Holz beziehentlich nach Bezahlung des Kaufpreises **abzufahren**, widrigenfalls den Auktionsbedingungen gemäß verfahren werden wird.
Des Rathes Forstdeputation.
Leipzig, am 2. Mai 1868.

Chemnitz - Leipzig.

* Leipzig, 3. Mai. Die bisher in den Zeitungen mitgetheilten Berichte über die denkwürdigen Sitzungen der 2. Kammer des sächsischen Landtags, in welchen der Bau einer „directen“ Eisenbahn von Chemnitz nach Leipzig über — Borna und Rieritzsch beschlossen wurde, haben in fast auffälliger Weise die Bemühungen des Abg. Schnoor von hier zu Gunsten einer wirklichen directen Bahnverbindung so sehr in den Hintergrund zurücktreten lassen, daß wir nur einer Pflicht gegen den unserer Stadt und unserm Handelsstande angehörigen Volksvertreter zu genügen glauben, wenn wir nach den nunmehr erschienenen stenographischen Berichten das, was Herr Schnoor in jenen Sitzungen gesprochen, ausführlicher mittheilen. — In der Sitzung vom 23. April sprach der Abgeordnete:

„Sehr geehrte Herren! Gestatten Sie mir, meine Ansicht über die uns vorliegende Eisenbahnfrage mitzutheilen und gleichzeitig den Standpunct, welchen ich zu derselben einnehme, zu kennzeichnen. Ich gehöre dem Comité zur Erbauung einer Chemnitz-Leipziger Eisenbahn seit dem Jahre 1863 an. Unser Programm lautete damals: „eine directe Eisenbahn von Chemnitz nach Leipzig zu bauen mit thunlichster Berücksichtigung der bedeutenderen Zwischenplätze.“ Als solche bezeichneten wir Limbach, Penig und Borna. Wir kamen mit einem Concessionsgesuche bei der hohen Staatsregierung und bei dem Landtage von 1863/64 ein; wurden aber abschlägig beschieden und zwar aus dem Grunde, weil wir zu schroff auf unserer Linie beharrt hatten. Man hielt uns ein: erstlich käme die Bahn der königl. westlichen Staatsbahn zu nahe und zweitens wolle die Staatsregierung die Orte Geithain und Lausitz berücksichtigt wissen. Wie bekannt und in dem Berichte der Deputation wiederholt ist, so bekam zu jener Zeit das sogenannte Muldenthalbahn-Comité die Concession und zwar unter der Bedingung, daß bis zum Schlusse des Jahres 1865 die nöthigen Geldmittel zu beschaffen, widrigenfalls die Concession verwirkt sei. Ich wende mich nun zu dem Gutachten der Deputation. Entgegen dem uns seiner Zeit erteilten Bescheide empfiehlt die geehrte Finanzdeputation eine Bahn, die nicht nur nicht von Borna nach Leipzig geht, sondern die sogar in Borna einmünden soll. Und warum das? Nur um vielleicht circa 500,000 Thaler zu ersparen und nebenbei der Rieritzsch-Borna'schen Bahn neue Nahrung zu geben. Ich halte eine solche Bahn für einen volkswirtschaftlichen Fehler! Wir haben bereits drei indirecte Bahnen von Leipzig nach Chemnitz: eine über Riesa, eine über Glauchau und eine neuerdings über Döbeln. — Zwei Städte, wie Leipzig und Chemnitz, die so liirt sind, und ohne Annäherung kann man wohl sagen: wovon die eine die erste Handelsstadt und die andere die erste Fabrikstadt des Landes ist, verdienen endlich wohl, durch eine directe Bahn mit einander verbunden zu werden. Die Gründe, welche die Deputation anführt, von Lausitz nicht nach Leipzig bauen zu wollen, um ein circa 40,000 Ellen langes Areal der Landwirtschaft zu erhalten, kann ich nicht als Gründe anerkennen. Es liegt mir hier eine Petition von den Gutsbesitzern zwischen Leipzig und Lausitz vor, die sich für die Erbauung einer Bahn

zwischen Leipzig und Lausitz warm aussprechen. Es sind dies Otto von Posern auf Delitzschau; Theodor Bate, Rittergut Belgershain; W. Bohne auf Ditterwisch; Felix Thilo auf Thierbach; Rudolph von Witzleben auf Ritscher; J. G. Dietze auf Lauterbach; Louis Vanader auf Kömmlitz; Emil Bünning auf Mölbitz; Louis Schmidt auf Haynichen; Göze für Liebertwolkwitz und Kramer auf Gildengossa. Das sind Namen, meine Herren, die sprechen. Ich will nun zugeben, wie die geehrte Deputation weiter ausgeführt hat, daß die Bahn Chemnitz-Leipzig vorläufig eine Localbahn bleibt. Das ist sie aber nur, meine Herren, in der aller-nächsten Zeit. Ohne mich der Gefahr auszusetzen, zu weit gehenden Hoffnungen zu huldigen, so behaupte ich, gleich damals bei der Berathung über die Großenhain-Cottbuser Bahn, daß auch die Chemnitz-Leipziger der Theil einer Weltbahn werden wird, und zwar ein Theil der ersten Weltbahn, die wir in Deutschland haben werden. Es wird Ihnen bekannt sein, daß sich ein Comité gebildet hat, welches Chemnitz mit Prag über Wolfenstein, Preßnitz und Komotau verbinden will. Ist diese Bahn fertig, dann werden wir von Leipzig nach Prag ca. 10 bis 12 Meilen ersparen. Gehen wir weiter: Pilsen-Budweis wird im Juli d. J. vollendet, Budweis-Wien jedenfalls im Sommer nächsten Jahres fertig sein, Eger-Pilsen (Franz-Josephsbahn) wird auch nicht lange auf sich warten lassen. Concessioniren wir nun die Bahn von Chemnitz nach Adorf, so haben wir die directe Straße Leipzig-Chemnitz-Wien und ersparen wieder circa 20 Meilen. Gehen wir noch weiter, so sehen wir, daß die Oesterreicher uns auch von dem adriatischen Meere entgegenkommen; die Kronprinz-Rudolphsbahn verbindet bereits Triest über Görz und Villach mit Steyer, Steyer ist bereits mit Linz verbunden und Linz mit Budweis. Die Bahn von Linz nach Budweis ist vorläufig allerdings noch eine Pferde-Eisenbahn, wird aber als Locomotiv-Eisenbahn in allernächster Zeit hergestellt. Also haben wir, wenn wir auch diese Idee verfolgen, die Straße über Leipzig-Chemnitz-Oberösterreich und nach Triest. Also mit anderen Worten, wir können sagen: es ist eine directe Eisenbahn, namentlich wenn diejenige von Uelzen nach Magdeburg noch fertig sein wird, vom adriatischen Meere nach der Nordsee. Wenn nun dieser Bahn auch nicht der ganze Verkehr zufällt, so wird sie doch einen großen Theil davon bekommen. Meine Herren! Aus meiner Darstellung werden Sie bereits auf meine Abstimmung schließen können. Ich werde in erster Linie für die Concessions-erteilung an eine Privatgesellschaft stimmen, welche eine directe Bahn über Limbach, Penig, Geithain und Lausitz baut und welche die Orte Burgstädt, Rochlitz, Borna durch Zweigbahnen heranzieht. Ich enthalte mich, um auf neutralem Standpuncte stehen zu bleiben, eines jeden Antrages, würde aber einen solchen mit Bergnügen unterstützen. Sollte dieser Antrag abgeworfen werden, so wäre mir ein Antrag recht, wonach die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie die Concession bekommt, vorausgesetzt, daß sie die Idee aufgibt, von Großfermuth nach Chemnitz zu bauen, sondern die directe Linie, vielleicht von Paunsdorf abzweigend, beibehält. Sollte auch dieser Antrag, wenn er gestellt wird, abgeworfen werden, dann stimme ich für den Staatsbau; aber nur unter der Bedingung, daß die oben angegebenen Orte berührt