

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

Kuflage 9500.

Abonnementspreis  
vierteljährlich 1 Thlr. 7 1/2 Ngr.,  
incl. Frangiraten 1 Thlr. 10 Ngr.

Jede einzelne Nummer 2 1/2 Ngr.  
Gebühren für Extrablätter  
ohne Postbeförderung 9 Ngr.  
mit Postbeförderung 12 Ngr.

Insertate  
die Spalte 1 1/2 Ngr.  
Anzeigen unter 3. Redactionsfrist  
die Spalte 2 Ngr.

Druck:  
Otto Klemm, Universitätsstr. 22,  
Local-Comptoir Hauptstr. 21.

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

Freitag den 8. März.

1872.

erschient täglich  
früh 6 1/2 Uhr.

Redaction und Expedition  
Johannisplatz 33.

Redaction: Fr. Götze.  
Erscheinungszeit: d. Redaction  
Montag von 11-12 Uhr  
Mittwoch von 4-5 Uhr.

Annahme der für die nächst-  
folgende Nummer bestimmten  
Anzeigen in den Wochenenden  
bis 3 Uhr Nachmittags.

No. 68.

## Bekanntmachung.

Die seit dem 15. August 1840 bestehenden Vorschriften in Betreff der Ausführung von Bau- und Abzuggeräthen bringen wir unter Angabe der neuen Maßbestimmungen hierdurch zur Nachachtung in Erinnerung:

### I. Die stehenden oder Stammgerüste mit Stempeln betr.

Soll ein neues Gebäude mittelst Stammgerüsts aufgeführt werden, so sind zu letzterem nur feste und gesunde Stämme zu verwenden und diese nicht über 4 Meter von einander und demnach in die Erde einzulagern, daß sie sich an der Spitze oder dem obern Ende etwas gegen das Gebäude zu neigen. Erhält das aufzuführende Gebäude mehr als zwei Geschosse, das Parterregeschos mit eingeschlossen, so sind an diese Stämme in der Höhe der verschiedenen Geschosse Stempel anzusetzen, so sind an diese Stämme in der Höhe der verschiedenen Geschosse Stempel anzusetzen, so sind an diese Stämme in der Höhe der verschiedenen Geschosse Stempel anzusetzen...

### II. Die stehenden oder Stammgerüste mit Knaggen betr.

Erhält das neu aufzuführende Gebäude nur zwei Geschosse, das Parterregeschos mitgerechnet, oder wird das Gerüst nur zu leichten Reparaturen oder zum Abzug benützt, so kann man sich der Knaggen zur Auflage der Strohbohlen bedienen. Derselben müssen mit drei starken eisernen Nägeln an den Rüststämme angebracht werden. Die Strohbohlen sind da, wo sie auf den Knaggen aufliegen, sorgfältig zu beschlagen, und nicht nur mit mehreren eisernen Klammern an die Stämme zu befestigen, sondern auch mit guten, gehörig langen Baststricken zu binden, welche mittelst Würgestriemen fest anzuziehen...

### III. Die sogenannten stehenden Gerüste betr.

Zu denselben müssen in denjenigen Räumen des Gebäudes, zu deren Fenstern oder Durchlassungen hinaus sie angebracht werden sollen, Böden in der Höhe der Fensterbrüstung oder wenigstens über den Fensterrahmen aufgestellt, auf diese der Länge nach ein wenigstens 14 Centimeter starke Pfosten oder ein vierkantig beschlagenes Stück Holz und erst auf selbige die Strohbohlen gelegt werden. An der Decke der betreffenden Behältnisse sind ebenfalls Bretter oder Pfosten anzulegen und zwischen diese und die, auf den Böden liegenden, Pfosten oder vierkantigen Böden von

1 1/2 zu 1 1/2 Meter starke, mit eisernen Klammern noch besonders zu befestigende, Strohbohlen einzuwickeln. Leicht ausweichende Unterlagen von mehrfach übereinander gelegten Mauersteinen, von senkrecht gestellten Brettern anstatt der Böden, oder von walzenförmigen Hölzern als Unterlage der Strohbohlen und Stempeln sind unzulässig.

Die Strohbohlen, zu welchen mindestens 12 bis 14 Centimeter starke Karrenbohlen zu nehmen sind, und welche in der Regel nicht unter 5 Meter Länge haben dürfen, müssen, um ein gehöriges Gegengewicht gegen das im Freien befindliche Gerüst abzugeben, ungefähr zu 1/3 ihrer Länge in dem betreffenden Behältnisse sich befinden.

Sollen von den stehenden Gerüsten aus Arbeiten vorgenommen werden, wodurch dasselbe mehr belastet werden würde, als es bei dem Abzug der Häuser zu geschehen pflegt, so sind unter den Strohbohlen auch äußerlich am Gebäude Bretter nach dem Mauerwerk herab anzubringen und hierauf mit Lang- oder Strohbohlen zc. zc. wie bei den Stammgerüsten weiter zu rüsten.

Zum Verhindern gegen diese Bestimmungen werden mit Geld bis zu fünfzig Thalern oder mit entsprechender Haft bestraft.

Leipzig, am 2. März 1872.

Der Rath der Stadt Leipzig.  
Dr. Koch. Jerusalem.

## Aufforderung zur Lieferung.

Zu dem Bau der Elsterbrücke in der Elsterstraße werden eine Anzahl Walzeisensträger im Gesamtgewicht von ca. 345 Centnern gebraucht und soll die Lieferung derselben in Submission veranlassen werden. Diejenigen, welche diese Lieferung zu übernehmen geneigt sind, wollen die auf dem Rathsbauamte ausliegenden Bedingungen einsehen und daselbst auch ihre Gebote schriftlich und versiegelt

bis dem 25. März d. J. Abends 6 Uhr,  
mit der Bezeichnung „Walzeisensträger“ versehen, abgeben.  
Leipzig, den 8. März 1872.

Die Rathsbau-Deputation.

## Bekanntmachung.

Die Inhaber der abhanden gekommenen Sparcassenquittungsbücher Nr. 61957 und 77923 werden hierdurch aufgefordert, sich damit innerhalb drei Monaten und längstens am 8. Juni d. J. bei unterzeichneter Anstalt zu melden, um ihr Recht daran zu beweisen, widrigenfalls nach Ablauf dieser Frist der Inhalt der Bücher statutenmäßig den Anzeigern ausgeschafft werden wird.

Für das am 12. Januar d. J. aufgetragene Sparcassenquittungsbuch Nr. 63709 wie für die am gleichen Tage aufgetragenen, von unserm III. Bisthal ausgestellte Interimskquittung über das Sparcassenquittungsbuch Nr. 67115 läuft diese Frist am 15. April d. J. ab.

Leipzig, 6. März 1872.  
Von der Familie des hier verstorbenen Kaufmanns Herrn John W. Oppenheimer sind in des Letzteren Sinne dem hiesigen Orchester-Pensions-Fonds Vierhundert Thaler in Aktien der Galizischen Ludwigsbahn 3. Priorität zugewendet worden. Wir fühlen uns verpflichtet, für diese freundliche Gabe unsern aufrichtigen Dank hiermit öffentlich auszusprechen.  
Leipzig, den 7. März 1872.

Der Verwaltungsausschuß des Orchester-Pensions-Fonds.

## Öffentliche Verhandlungen der Stadtverordneten

am 14. Februar 1872.

(Auf Grund des Protokolls bearbeitet u. veröffentlicht.)

Herr Vorsteher Dr. Georgi eröffnet die Sitzung mit Mittheilungen aus der Registratur.

Ueber eine Nachforderung des Rathes von 19 Thlr. 15 Ngr. zur Anschaffung von Gartenbänken für das Johannis-Hospital wird in sofortige Beratung eingetreten.

Der Rath erachtet es, nach dem vorgetragenen Schreiben, für wünschenswert, die Zahl der Plätze für die Gartenanlagen des neuen Johannis-Hospitals projectirten Bänke (25 Stück), zu deren Anstellung bereits 175 Thlr. bewilligt worden sind, um 8 Stück zu vermehren, damit die Hospitalisten die Möglichkeit, im Freien begangen zu werden, in recht ausgedehnter Weise genossen und jeder zum Aufstellen einer Bank geeignete Platz in den Anlagen dazu benutzt werden könne.

Herr Director Käser bemerkt, daß mit dem bisher bewilligten Betrag hier wohl anzukommen sei, weil die Bänke in einem geschlossenen Raum, wo sie keiner Beschädigung ausgesetzt sind, aufgestellt werden und sich ein billigeres Modell und weniger dauerhaftes Material dazu verwenden lassen würde. Er beantragte daher Ablehnung der Nachforderung.

Herr Director Kummer weist darauf hin, daß die Nachforderung durch eine größere Anzahl von Bänken entfiere, er sei auch gegen die Vorlage, so lange nicht ein Bedürfnis zur Vermehrung vorläge.

Nachdem noch Herr Director Käser erklärt, daß er für die Vermehrung der Zahl der Bänke sei, daß man aber hier billigere Bänke als in der Vorlage aufstellen könne, wird die Vorlage gegen 17 Stimmen abgelehnt.

Ein Dankschreiben des zum Stadtrath auf Veranlassung des Hrn. Stadtschreiber Schleißner gelang zum Vortrag.

Ueber die vom Rathe mitgetheilte Anstellung des hiesigen Herrn Schulze als Registrar beim Reichlichen Bureau soll in nächster nichtöffentlicher Sitzung die Ausübung des Widerspruchsrechts in Erwägung gezogen werden.

Die vom Allgemeinen Turnverein übersendeten 12 Exemplare „Der Geschichte des Allgemeinen Turnvereins zu Leipzig“ werden mit Dank entgegen genommen und verteilt.

Das durch den Rath übermittelte Dankschreiben des Bauamtsdirectors Herrn Dr. Schloßhauer anlässlich der gewährten Gehaltszulage wird durch Vorlesen bekannt gegeben.

Darauf tritt man in die Tagesordnung ein

und referirt Herr Director Käser für den Bau- und Referat zunächst über die Rathsvorlage wegen des Neubaus der Elsterstraßenbrücke.

In dem hierauf bezüglichen Rathschreiben heißt es:

In Betreff des Neubaus der Elsterstraßenbrücke hatten Sie in Ihrer Zuschrift vom 11. Mai vor. Jhrs. die Bedenken geltend gemacht, welche dem von uns beschlossenen Bau einer eisernen Brücke mit Flußporengerüstung und mit Hängelmauern entgegenstünden. Zugleich hatten Sie Rücksicht darauf zu veranlassen, ob nicht eine kleinere Brücke mit Strompfeiler und ohne Flußporengerüstung ausführbar sei. Wir ersuchten hierüber Gutachten des Bauamtes; dasselbe spricht sich, wie aus der abgedruckten Vorlage erhellt, gegen eine derartige kleinere Brücke aus, und wir hatten den angeführten Grund, namentlich der Rücksicht auf die Schiffahrt, ferner auf die Straßenerhöhung sowie auf die Bedenklichkeit einer Wölbung bei dieser Lage der Brücke und auf die unverhältnißmäßig gestiegenen Kosten, welche Rechnung zu tragen. Derselbe Wille war die Frage übrig, ob hölzerne oder eisernen Brücke. Die letztere mit Flußporengerüstung in der von uns früher beschlossenen Weise, war vom Bauamte zu 8350 Thlr. veranschlagt worden; der wir indessen bezüglich dieses Projectes Ihrem Widerspruch begegneten so glaubten wir von diesem Plane absehen zu sollen und neigten uns der Ansicht zu, daß es am rathsamsten sein würde, eine hölzerne Brücke mit kleinem Pfeiler und ohne Stromporengerüstung auszuführen.

Für eine solche hätte das Bauamt laut des in Abschrift beifolgenden Anschlags 6600 Thlr. gefordert, und so kam es, daß bei der Entwerfung des diesjährigen Haushaltsplan dieser Betrag als vorläufige Post in Conto 10 aufgenommen wurde. Inzwischen führte uns eine wiederholte Erwägung, insbesondere der Wunsch, die Unterhaltungskosten auf ein möglichst geringes Maß herabzubringen, neuerdings auf den Plan einer eisernen Brücke, und zwar zunächst ohne Porengerüstung des Flußes, aber auch ohne Strompfeiler; da jedoch das Bauamt erklärte, daß dies nur eine Gitter- oder Dogenbrücke werden könne, die, abgesehen von den sehr bedeutenden Kosten, eine Erhöhung der Straße und der angrenzenden Grundstücke um mindestens 40 Zoll bedingen würde, so hatten wir hieron ohne Weiteres abzusehen. Es blieb noch die Brücke mit eisernen Trägern und massivem Ueberbau, hohem Pfeiler zc. übrig. Für diese hat das Bauamt laut des beifolgenden Anschlages 13,821 Thlr., 6 Ngr. 4 Pf. beansprucht, wozu an Nebenarbeiten für Erhöhung der Straße zc. 1760 Thlr. hinzukommen, in Summa also 15,581 Thlr. 6 Ngr. 4 Pf.

Sowohl bei dieser eisernen als bei der hölzer-

nen Brücke bedarf es nun einer Erhöhung der Straße, sowie verschiedener Aenderungen an den angrenzenden Grundstücken, nur daß die Kosten dafür bei der hölzernen Brücke sich auf 1610 Thaler abmindern. Dieraus stellt sich heraus:

Gesamtkosten der hölzernen Brücke sammt Nebenarbeiten bei 12" Straßen- u. f. w. Erhöhung . . . 8210 - - - - -

Gesamtkosten der eisernen Brücke sammt Nebenarbeiten bei 15" Straßen- u. f. w. Erhöhung . . . 15,581 - - - - -

Wüßten wir nun in der Straßenerhöhung theils an und für sich, theils wegen der dadurch bedingten Weiterungen, Verhandlungen zc. einen erheblichen Uebelstand erkennen, so lag der Gedanke nahe, hier Abhilfe zu schaffen dadurch, daß man einen Mittelweg einschlägt und eine Brücke mit eisernen Trägern und Holzbeleg ausführt.

Bei einer solchen beträgt nach Erklärung des Bauamtes die Straßenerhöhung nur 1 1/2 Zoll; dies kann durch die Art der Anpflasterung vermittelt werden und es bedarf einer Veränderung an den anliegenden Grundstücken nicht. Eine solche Brücke soll nach dem ebenfall beifolgenden baumathematischen Anschlage 10,500 Thlr. kosten.

Das Bauamt seinerseits macht zwar dagegen geltend, daß gerade der Beleg der Brücke der meisten Abnutzung unterworfen sei und daß allemal, der Sicherheit wegen, die Belegpfosten vor ihrer gänzlichen Abnutzung durch neue ersetzt werden müßten, allein dieser an sich nicht zu verneinende Uebelstand wiegt doch nicht so schwer, als die andernfalls eintretende Nothwendigkeit der sehr erheblichen Erhöhung der Straße und namentlich mit Rücksicht hierauf haben wir uns schließlich doch dafür entscheiden müssen, die Brücke in der zuletzt erwähnten Construction mit einem Aufwande von 10,500 Thlr. herzustellen und erbitten uns hierzu Ihre Zustimmung.

Das Ausschussgutachten erklärt sich im Wesentlichen für den Neubau der Brücke in der vom Rathe projectirten Weise, hält jedoch für praktisch ein niedrigeres Trägerprofil zu wählen, weil dadurch die Schiffahrt geboten, die nach der Erklärung des Bauamtes immer noch nöthige Straßenerhöhung von 1 1/2 Zoll zu besettigen. Dies sei aber von Wichtigkeit, da bereits eine bedeutende Rivaufsteigung dort vorhanden, die eher abgemildert, als erhöht werden müsse.

Der Ausschuss empfiehlt daher:

- 1) den Bau der Brücke in der vom Rathe projectirten Weise zu genehmigen,
- 2) zu beantragen, daß ein niedrigeres Trägerprofil gewählt werde, und

3) die hierdurch erforderlichen Mehrkosten zu bewilligen.

Herr Fleischhauer macht darauf aufmerksam, daß bei der Bauausführung auch noch ein Antrag auf Verbreiterung der Brücke gestellt, leider aber mit 4 gegen 3 Stimmen abgeworfen worden sei.

Eine Verbreiterung der Brücke sei wegen des lebhaften Verkehrs dort sehr zu wünschen; besonders auch deshalb, weil beim Passiren eines Dampfsschiffes die Pferde auf der Brücke häufig scheuten; es sei zu verwundern, daß nicht bereits ein Unfall dort vorgekommen; die Mehrkosten würden nur ungefähr 1500 Thlr. betragen, wenn man den mitgetheilten Anschlag zum Maßstab nehme.

Er stelle den Antrag die Brücke in der ganzen Breite der Elsterstraße herzustellen und die dafür erforderlichen Mehrkosten zu bewilligen.

Herr Referent fährt an, die Majorität im Ausschusse habe sich gegen diesen Antrag ausgesprochen, weil die sämtlichen Brücken der Stadt nicht die Breite der Straßen hätten. Für den Verkehr sei die Brücke breit genug und liege somit kein Grund vor, die Baukosten zu vermehren. Der angeführte Uebelstand beim Passiren der Dampfsschiffe werde durch Verbreiterung der Brücke auch nicht beseitigt werden.

Herr Klemm bemerkt, daß nur hier in Leipzig der Uebelstand wahrzunehmen sei, daß die Brücken schmaler angelegt wären, als die Straßen. In der Elsterstraße sei eine Verbreiterung namentlich mit Rücksicht auf den noch wachsenden Verkehr erforderlich. Selbst ein Mehraufwand von circa 1700 Thlr. solle nicht abhalten, dem Fleischhauer'schen Antrag zuzustimmen.

Auch Herr Simon empfiehlt im Interesse des Verkehrs den Antrag des Herrn Fleischhauer zur Annahme, indem er namentlich darauf hinweist, daß in die Brücke zwei Straßen einmünden, die Elsterstraße und die Postamtstraße.

Herr Referent widerspricht dem Ansätze, daß man nur in Leipzig schmale Brücken habe, unter Hinweis auf die Brücken anderer Städte, namentlich die große Brücke Dresden's. Eine Hemmung des Verkehrs auf der Elsterbrücke rühre nur von denen her, die das Dampfsschiff dort durchpassiren sehen wollten, sonst sei nie eine Stockung wahrzunehmen.

Herr Fleischhauer betont nochmals die Nothwendigkeit einer Verbreiterung, indem er namentlich an die Entwidlung der Westvorstadt erinnert; der Verkehr vom Peterbierthel nach der Waldstraße u. f. w. gehe hauptsächlich durch die Elsterstraße.

Herr Krause verwendet sich ebenfalls mit Rücksicht

auf die hierdurch erforderlichen Mehrkosten zu bewilligen.

Herr Fleischhauer macht darauf aufmerksam, daß bei der Bauausführung auch noch ein Antrag auf Verbreiterung der Brücke gestellt, leider aber mit 4 gegen 3 Stimmen abgeworfen worden sei.

Eine Verbreiterung der Brücke sei wegen des lebhaften Verkehrs dort sehr zu wünschen; besonders auch deshalb, weil beim Passiren eines Dampfsschiffes die Pferde auf der Brücke häufig scheuten; es sei zu verwundern, daß nicht bereits ein Unfall dort vorgekommen; die Mehrkosten würden nur ungefähr 1500 Thlr. betragen, wenn man den mitgetheilten Anschlag zum Maßstab nehme.

Er stelle den Antrag die Brücke in der ganzen Breite der Elsterstraße herzustellen und die dafür erforderlichen Mehrkosten zu bewilligen.

Herr Referent fährt an, die Majorität im Ausschusse habe sich gegen diesen Antrag ausgesprochen, weil die sämtlichen Brücken der Stadt nicht die Breite der Straßen hätten. Für den Verkehr sei die Brücke breit genug und liege somit kein Grund vor, die Baukosten zu vermehren. Der angeführte Uebelstand beim Passiren der Dampfsschiffe werde durch Verbreiterung der Brücke auch nicht beseitigt werden.

Herr Klemm bemerkt, daß nur hier in Leipzig der Uebelstand wahrzunehmen sei, daß die Brücken schmaler angelegt wären, als die Straßen. In der Elsterstraße sei eine Verbreiterung namentlich mit Rücksicht auf den noch wachsenden Verkehr erforderlich. Selbst ein Mehraufwand von circa 1700 Thlr. solle nicht abhalten, dem Fleischhauer'schen Antrag zuzustimmen.

Auch Herr Simon empfiehlt im Interesse des Verkehrs den Antrag des Herrn Fleischhauer zur Annahme, indem er namentlich darauf hinweist, daß in die Brücke zwei Straßen einmünden, die Elsterstraße und die Postamtstraße.

Herr Referent widerspricht dem Ansätze, daß man nur in Leipzig schmale Brücken habe, unter Hinweis auf die Brücken anderer Städte, namentlich die große Brücke Dresden's. Eine Hemmung des Verkehrs auf der Elsterbrücke rühre nur von denen her, die das Dampfsschiff dort durchpassiren sehen wollten, sonst sei nie eine Stockung wahrzunehmen.

Herr Fleischhauer betont nochmals die Nothwendigkeit einer Verbreiterung, indem er namentlich an die Entwidlung der Westvorstadt erinnert; der Verkehr vom Peterbierthel nach der Waldstraße u. f. w. gehe hauptsächlich durch die Elsterstraße.

Herr Krause verwendet sich ebenfalls mit Rücksicht

- 1) den Bau der Brücke in der vom Rathe projectirten Weise zu genehmigen,
- 2) zu beantragen, daß ein niedrigeres Trägerprofil gewählt werde, und

3) die hierdurch erforderlichen Mehrkosten zu bewilligen.

Herr Fleischhauer macht darauf aufmerksam, daß bei der Bauausführung auch noch ein Antrag auf Verbreiterung der Brücke gestellt, leider aber mit 4 gegen 3 Stimmen abgeworfen worden sei.

Eine Verbreiterung der Brücke sei wegen des lebhaften Verkehrs dort sehr zu wünschen; besonders auch deshalb, weil beim Passiren eines Dampfsschiffes die Pferde auf der Brücke häufig scheuten; es sei zu verwundern, daß nicht bereits ein Unfall dort vorgekommen; die Mehrkosten würden nur ungefähr 1500 Thlr. betragen, wenn man den mitgetheilten Anschlag zum Maßstab nehme.

Er stelle den Antrag die Brücke in der ganzen Breite der Elsterstraße herzustellen und die dafür erforderlichen Mehrkosten zu bewilligen.

Herr Referent fährt an, die Majorität im Ausschusse habe sich gegen diesen Antrag ausgesprochen, weil die sämtlichen Brücken der Stadt nicht die Breite der Straßen hätten. Für den Verkehr sei die Brücke breit genug und liege somit kein Grund vor, die Baukosten zu vermehren. Der angeführte Uebelstand beim Passiren der Dampfsschiffe werde durch Verbreiterung der Brücke auch nicht beseitigt werden.