

Bezug-Preis

In der Hauptredaktion über den im Stadtgebiet und den Vororten errichteten Eisenbahnen abgezollt; vierjährlich 4.50, bei normaler täglicher Auflistung im Preis A. 6. Durch die Post bezogen für Deutschland und Österreich; vierjährlich A. 6. Drei tägliche Eisenbahnabzüge bis Ostland; monatlich A. 7.50.

Die Morgen-Ausgabe erscheint um 7½ Uhr, die Abend-Ausgabe Montags um 6 Uhr.

Redaktion und Expedition:

Johannesgasse 8.

Die Expedition ist Wochenende außerstreichend geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.

Filialen:

Otto Stein's Sortim. (Alfred Hahn), Universitätsstraße 8 (Wazmann).

Louis Wölke, Käfermarkt 14, part. und Königplatz 7.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig,
des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Nr. 43.

Montag den 25. Januar 1897.

Amtlicher Theil.

Rutz- und Brennholz-Auction.

Mittwoch, den 3. Februar d. J. sollen auf dem Mittelwallhofe in Altenburg das Burgauer Forstrevier, nicht an der Altenburger unterhalb des Leipziger-Wartener Angeweges an den früheren Militärabschüssen:

I. von Mittwoch 9 Uhr an:
6 Stück Eichen-Rückende L. u. R. G.

10 - Eichen- Brennholz
6½ - Eichen- und
84½ - Eichen- und
14 - Linden- und

II. von Donnerstag 10 Uhr an:

111 Baumhäuser und

15 Langbauten

unter den in den Toren anhängenden Bedingungen und der örtlichen Regelung nachstehend an Ort und Stelle versteckt werden.

Zusammenkunft: auf dem oben genannten Angabe zu den bezeichneten Zeiten.

Leipzig, am 23. Januar 1897.

Des Rathes Forst-Deputation.

Besteigung.

Die Höfe des Leipziger Königlichen Amtsgerichts sollen

Mittwoch, den 27. Januar 1897,

von Mittwoch 10 Uhr an

104 Stück comp. Häuser und Laubentläufe, 12 Wohngeschäfte, Aufzugsstühle, 5 reich Holz- und Vorhangsstühle, 1 lebhafter Vorsitzstuhl, 1 Verlosungskommode, 27 Ladungselemente u. dergl. mehr gegen Bezahlung versteigert werden.

Leipzig, am 22. Januar 1897.

Der Gerichts-Vollzieher des Königlichen Amtsgerichts.

Der öffentliche Verkehr in Sachsen

sous und jetzt.

Von P. F. C. Kröber in Boda bei Altenburg.

Der Verkehr mit der Bahn.

Redaktion versteht.

Es ist mehr oder weniger bekannt, mit welchen großen Vorurtheilen die Menschen ihrer Zeit der allgemeinen Entwicklung und Benutzung der durch Dampfmaschinen betriebenen Eisenbahnen gegenüberstanden. Sie sollten sich nach der Meinung der einen durch das schnelle Fahrtens allerlei gefürchtete schädliche Einflüsse, besonders auf junge (Kinder) und Herz geladen machen. Wieder andere haben aus der Anlegung der Eisenbahnen allerlei schwere Nachtheile für die ganze Weltwirtschaft entdeckt, wie z. B. der Weltliche Geheimrat Robert an König Friedrich Wilhelm III. von Preußen am 16. August 1835 unter Anderem berichtet: „Durch Eisenbahnen... wird ein sehr beträchtlicher Theil des Fahrstandes erschlüttet und genutzt werden, zu anderen Zwecken... zuweichen überzeugen... Sie werden den Fahrzeugen liegenden Ortschaften sehr wenig Verkauf leisten... Ihr Nutzen ist beschränkt.“ Sobald aber im Leben irgend etwas, worüber die verschiedenen Meinungen lange Zeit so fröhlig gegenüber-

standen, sich und fertig vor Augen steht, da legen sich bald alle vorher so hochsitzenden Sturmwellen. Das ist nicht nur bei allen öffentlichen Bauten u. dergl. so, wo viel Raum mit viel Eisen auch manchmal wenig Eisen hinzu zu reden haben. So war auch in Bezug auf die Eisenbahn so. Mit dem Eintritt der praktischen Anwendung des neuen Verkehrsmittel im Betriebe der Leipzig-Dresdner Eisenbahn fanden auch fast alle Vorurtheile gegen dasselbe. Die Erscheinung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ist auf das rasche Betreiben einzelner Leipziger wohlbekannter Kauf- und Handelsberater zurückzuführen, die ihrem Wohnsitz, dem Mittelpunkt eines umfangreichen und weitverzweigten Handelsverkehres zum raschen Güteraustausch allem Widerstand zum Trotz Eisenbahnverbindung zu verschaffen wünschten. Die erste deutsche Eisenbahn, die noch die ganze Welt, beim Schwanenteich fügte sie an, die sollte bestossen sein. Schon am 20. November 1833 hatte die Königl. Staatsregierung nach einer gerüchtigen Petition Leipziger Bürger denselben ihre Bereitswilligkeit zur Unterstützung und Förderung des Privatunternehmens, eine Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden unter dem Schutz der Staatsregierung anzulegen, ausgesprochen. Hierauf bildete sich am 3. April 1834 ein aus 12 Leipziger Bürgern bestehendes Eisenbahnkomitee, welches durch 7 von 14. Juni 1834 bis 10. Mai 1835 erarbeitete Druckschriften die Teilnahme des Publicums für das Unternehmen zu werden wünschte. Weiter gelang dem Comité die Befreiung einer „Leipziger-Dresdner Eisenbahn-Compagnie“ zum Bau genannter Bahn mit dem Siegel des Direktoriums in Leipzig. Dieser in ihrem Besitz von der Regierung untersetzte Gesellschaft wurde die Ausgabe von einer halben Million Thaler unverzüglich genehmigt. Außerdem war ihr auch das Vorrecht zur Errichtung der sächsisch-bayerischen, sächsisch-schlesischen und sächsisch-böhmisches Linie verliehen worden, worauf sie aber später verzichtete. Das zum Bau der Bahn 1835 auf 1½ Millionen Thaler schätzige Aktienkapital wurde 1837 auf 4½ Millionen Thaler erhöht werden. Nach langen Debatten über den Weg, den die Bahn nehmen sollte, namentlich, ob sie von Riesa aus auf dem linken Ufer über Weißig weiter gehen sollte, entschied man sich endlich für den Übergang bei Riesa und Einmündung in Chemnitz-Dresden. Am 3. Juli 1835 erschien das Expropriationsgesetz. Im Herbst 1835 begannen die Bauarbeiten mit Herstellung der Waldbrücke bei Wurzen. Am 1. März 1836 wurden die Erdarbeiten am Einschnitt bei Wadersloh begonnen. Am 24. April 1837 wurde die Strecke Leipzig-Altenburg als zweite Eisenbahn Deutschlands (erste Nürnberg-Altbayern) mit einem Verlaufe von zwei Decometonen und acht Personenzügen für den allgemeinen Verkehr eröffnet. Am 7. April 1839 wurde, nachdem die Weilstreifen, sobald sie fertiggestellt waren, dem Betriebe nach und nach geöffnet worden waren, die letzte Strecke Riesa-Niederau mit dem 513 m langen Tunnel und damit die ganze Linie dem öffentlichen Verkehrs übergeben. Die Linie Leipzig-Dresden mit den inzwischen von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie erbaute Nebelinien ist erst am 1. Januar 1876 an den Staat durch Kauf übergegangen. Wie sehr man die Wichtigkeit des Eisenbahnwesens im Anfang unterschätzte, geht daraus hervor, daß sich der Staat weder direct am Bauanfang beteiligte, noch auch die Konzessionserteilung das Recht des Komites, oder keines-

falls der von Privatgesellschaften erbauten Bahnen sich vorbehalt. Doch änderten sich die Ansichten sehr rasch und sehr entschieden. Nachdem sich der Paragraf von 1839/40 mit Eisenbahnangelegenheiten mehrfach beschäftigt hatte, einzogen sich nach der königlichen Schrift vom 20. Juni 1840 Regierung und Kammer häufiger in folgenden Punkten:

1) Das Königreich Sachsen hat, um bei internationalen Eisenbahnlinien nicht umgangen zu werden, mit den Regierungen der Nachbarstaaten zur Herstellung der Anschlüsse sc. Verbindungen anzupolen, damit nach Bayern, wo nach Schlesien und Böhmen die Eisenbahnlinien, die mit der Leipzig-Dresdner verbunden sind und möglichst das Innere des Landes durchschneiden sollen, hergestellt werden können.

2) Das Erzgebirge soll eine Bergbahn erhalten.

3) Die Ausübung dieser Bahn wird Privatgesellschaften unter Würmung des Staates überlassen.

4) Bei Schwierigkeiten in der Ausführung sc. kann der Bau einzelner Theile der Strecke aus ganz auf Staatskosten übernommen werden.

Hier liegt der Keim zur Entwicklung des sächsischen Bahnhofs. Schon im Februar 1843 unterrichtete die Regierung der Städteversammlung den Bericht über den Stand des Eisenbahnverbandes und die Ergebnisse über die Förderung der Hauptstrecken, welche Bahnen zu bauen seien, mit welchen Mitteln und in welcher Zeitfolge? Nach der geschäftigen Entwicklung wuchs Leipzig, wobei von allen Seiten die großen Verkehrsstrahlen einmündeten, der Mittelpunkt des angrenzenden Bahnsystems werden. Von dort aus folgten nach dem von der Regierung den Städten vorgelegten Planen folgende Bahnen hergestellt werden:

1) zwei Nordbahnen: a. L. Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Hamburg u. s. w., b. L. Berlin, Stettin, Frankfurt a. O. s. w.

2) Eine Westbahn: L. Frankfurt a. M., Rheinlande, Belgien, Frankreich (Lüttich-Berlenberg).

3) Eine Südweltbahn: Bayern, Württemberg, Schweiz, Italien (L.-B. mit Steinenbahn Werder-Zürich; sächsisch-bayerische Bahn).

4) Eine Südbahn: Österreich-Ungarn, Prag, Wien, Triest, Dresden-Pirna-Riedberg; sächsisch-böhmisches Bahn.

5) Eine Sächsisch-Böhmisches Bahn.

6) Eine ergebnisvolle Bahn zur Verbindung von Chemnitz mit einer ins Ausland führenden Hauptbahn.

7) Eine Verbindungsstrecke der südlichen Oberlausitz von Zittau aus mit der sächsisch-schlesischen Bahn (Löbau-Zittau).

Der Ausbau dieser Stammtrassen des sächsischen Eisenbahnnetzes fand in der vorgeschlagenen Weise die Genehmigung der Städte. In dem auf die 1843 den Städten gemachte, oben in den Grundzügen wiedergegebenen Vorlage der Staatsregierung von der Deputation der 2. Kammer erarbeiteten Richtlinie heißt es, sobald sie fertiggestellt waren, dem Betriebe nach und nach geöffnet werden waren, die letzte Strecke Riesa-Niederau mit dem 513 m langen Tunnel und damit die ganze Linie dem öffentlichen Verkehrs übergeben. Die Linie Leipzig-Dresden mit den inzwischen von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie erbaute Nebelinien ist erst am 1. Januar 1876 an den Staat durch Kauf übergegangen. Wie sehr man die Wichtigkeit des Eisenbahnwesens im Anfang unterschätzte, geht daraus hervor, daß sich der Staat weder direct am Bauanfang beteiligte, noch auch die Konzessionserteilung das Recht des Komites, oder keines-

in einer früher nie gebauten Weise einander näher rückt, Verbindungen schafft, denen Raum und Zeit bisher unüberwindlich entgegenstanden. Gegenläufig ausgleicht, die Entwicklung auf der einen oder anderen Seite in sich tragen und mit der gemeinsamen Bevölkerung des Raumes in materieller und geistiger Beziehung den Menschen unendlich Vieles zugänglich macht, was für sie zuvor nicht in dieser Allgemeinheit erörtert, weil es sich an den Raum knüpft, auf dem es sich gerade vorfindet? Wer möchte mit andern Worten hören, daß durch den in so hoher Grade erleichterten Austausch der Güter des Lebens der Mensch dieser Güter selbst unendlich verwöhnt und das Wohlbeindien der Gesamtheit, der Kreis ihrer Lebensannehmlichkeiten erweitert werde?

2) Das Erzgebirge soll eine Bergbahn erhalten.

3) Die Ausübung dieser Bahn wird Privatgesellschaften unter Würmung des Staates überlassen.

4) Bei Schwierigkeiten in der Ausführung sc. kann der Bau einzelner Theile der Strecke aus ganz auf Staatskosten übernommen werden.

Hier liegt der Keim zur Entwicklung des sächsischen Bahnhofs. Schon im Februar 1843 unterrichtete die Regierung der Städteversammlung den Bericht über den Stand des Eisenbahnverbandes und die Ergebnisse über die Förderung der Hauptstrecken, welche Bahnen zu bauen seien, mit welchen Mitteln und in welcher Zeitfolge? Nach der geschäftigen Entwicklung wuchs Leipzig, wobei von allen Seiten die großen Verkehrsstrahlen einmündeten, der Mittelpunkt des angrenzenden Bahnsystems werden. Von dort aus folgten nach dem von der Regierung den Städten vorgelegten Planen folgende Bahnen hergestellt werden:

1) zwei Nordbahnen: a. L. Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Hamburg u. s. w., b. L. Berlin, Stettin, Frankfurt a. O. s. w.

2) Eine Westbahn: L. Frankfurt a. M., Rheinlande, Belgien, Frankreich (Lüttich-Berlenberg).

3) Eine Südweltbahn: Bayern, Württemberg, Schweiz, Italien (L.-B. mit Steinenbahn Werder-Zürich; sächsisch-bayerische Bahn).

4) Eine ergebnisvolle Bahn zur Verbindung von Chemnitz mit einer ins Ausland führenden Hauptbahn.

5) Eine Verbindungsstrecke der südlichen Oberlausitz von Zittau aus mit der sächsisch-schlesischen Bahn (Löbau-Zittau).

Der Ausbau dieser Stammtrassen des sächsischen Eisenbahnnetzes fand in der vorgeschlagenen Weise die Genehmigung der Städte. In dem auf die 1843 den Städten gemachte, oben in den Grundzügen wiedergegebenen Vorlage der Staatsregierung von der Deputation der 2. Kammer erarbeiteten Richtlinie heißt es, sobald sie fertiggestellt waren, dem Betriebe nach und nach geöffnet werden waren, die letzte Strecke Riesa-Niederau mit dem 513 m langen Tunnel und damit die ganze Linie dem öffentlichen Verkehrs übergeben. Die Linie Leipzig-Dresden mit den inzwischen von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie erbaute Nebelinien ist erst am 1. Januar 1876 an den Staat durch Kauf übergegangen. Wie sehr man die Wichtigkeit des Eisenbahnwesens im Anfang unterschätzte, geht daraus hervor, daß sich der Staat weder direct am Bauanfang beteiligte, noch auch die Konzessionserteilung das Recht des Komites, oder keines-

in einer früher nie gebauten Weise einander näher rückt, Verbindungen schafft, denen Raum und Zeit bisher unüberwindlich entgegenstanden. Gegenläufig ausgleicht, die Entwicklung auf der einen oder anderen Seite in sich tragen und mit der gemeinsamen Bevölkerung des Raumes in materieller und geistiger Beziehung den Menschen unendlich Vieles zugänglich macht, was für sie zuvor nicht in dieser Allgemeinheit erörtert, weil es sich an den Raum knüpft, auf dem es sich gerade vorfindet? Wer möchte mit andern Worten hören, daß durch den in so hoher Grade erleichterten Austausch der Güter des Lebens der Mensch dieser Güter selbst unendlich verwöhnt und das Wohlbeindien der Gesamtheit, der Kreis ihrer Lebensannehmlichkeiten erweitert werde?

Die ältesten, zum Bahnbau gegründeten Aktiengesellschaften hatten aber, außer der Leipzig-Dresdner, mit ihren Unternehmungen kein Glück. Die sächsisch-bayerische bot, nachdem am 1. Juli 1841 die Bauarbeiten bei Leipzig und Altenburg begonnen hatten und die Reichsstraße Altenburg-Leipzig am 19. September 1842 eröffnet war, am 3. Dezember 1846 auf unvollendete Unternehmungen zu hoher Herstellungs- und Betriebslasten verloren. Die sächsisch-bayerische bot, nachdem am 1. Juli 1841 die Bauarbeiten bei Leipzig und Altenburg begonnen hatten und die Reichsstraße Altenburg-Leipzig am 19. September 1842 eröffnet war, am 3. Dezember 1846 auf unvollendete Unternehmungen zu hoher Herstellungs- und Betriebslasten verloren. Die sächsisch-bayerische bot, nachdem am 1. Juli 1841 die Bauarbeiten bei Leipzig und Altenburg begonnen hatten und die Reichsstraße Altenburg-Leipzig am 19. September 1842 eröffnet war, am 3. Dezember 1846 auf unvollendete Unternehmungen zu hoher Herstellungs- und Betriebslasten verloren. Diese übernahm die Bahn und deren Ausbau am 1. April 1847. An diesem Tage, von dem an die Königl. Direction der sächsisch-bayerischen Eisenbahn in Leipzig eingezogen wurde, begann in Sachsen der Staatsbahnbau und Betrieb. Da auch die Chemnitz-Kreisler Aktiengesellschaft, mit das unprägnante Aktienkapital nicht austrücklich und der Verlust einer neuen Linie erfolglos war, die unvollendete Bahn also liegen blieb, derselbe am 31. December 1850 an den Staat verkaufte, wurde am denselben Tage die Königliche Direction der Chemnitz-Kreisler Staatsbahnen in Chemnitz errichtet. Auch die sächsisch-schlesische Gesellschaft verkaufte in ihrem eigenen Interesse im Wege freier Vereinigung ihre Bahn an den Staat, worauf am 31. Januar in Dresden die Königliche Direction der sächsisch-schlesischen und sächsisch-böhmisches Bahn“ als Verwaltung errichtet wurde. Diesele wurde am 19. September 1852 umgewandelt in die Königl. Staatsbahndirektion zu Dresden“. Von 1857 an hat es nur ein Jahr gegeben, 1858, an dem der Bahnbau völlig verarbeitet war. 1857 wurden die ersten 14,01 km Bahn gebaut; 1857 betrug die Länge der von Privatgesellschaften gebauten Bahnen 339,56 km, erst 1848 baute der Staat die ersten Kilometer auf eisigen Kosten: 52,64 km; 1857 gab es 225,90 km Bahn in Sachsen, davon, davon 117,35 vom Staat, 110,55 von Privatgesellschaften erbaut.

Im Zwischenact erhob sich Papa, um Bekannte zu begrüßen — Gräulein Margarethe blieb allein.

Gott sei Dank! So drängt sie doch nicht Ruhe zu beenden; eine solche Schändlichkeit; eine solche — mein — sie mögt sich nicht auszuträumen, das ist, das ist

Luft. Gott

Aber was ist das? Der Platz ist ja nicht mehr leer; ein Herr sitzt darauf und unterhält sich mit seinem Nachbar. Und jetzt steht er auf — dreht sich um — heiliger Herrgott — es ist der Papa!

Bernhardi sieht sie rückwärts in den Gesell; Nebe — Nebe — fühl — sich ein böser Aufall; nein es ist ja nicht möglich. Sie nimmt das Glas; aber da sieht wirklich der Papa — mit einer Wocke im Knopfloch und jetzt — Himmel erbare Dich meiner — grüßt er lächeln und legt die rechte Hand auf die lila Schulter — das verabredete Seinden!

Bernhardi, Bernhard, wir Schuppen füllt es ihr von den Augen — deshalb kam ihr der Stil so bekannt vor, schien es ihr, als ob ihre ungewöhnlichen Gesetzen gerad zu sein würden! Dieser Herrwirt —

Und was jetzt? Schlangen, die ich an meinem Faden gräßt habe, zieh sie —; aber da muß sie sich lämmen. Rein, ihr alter alter Papa ist doch keine Schlangen, und seine katholische corporelle Figur hätte doch auch an dem Platz kaum Raum gefunden. Der Gesetz war unfehlbar — auch ungängig —, denn da müßte ja auch ein 16-jähriges Schläflein sein; nein — nein —; aber seit nun die Schlangen, summt es ihr durch den Kopf — flag wie die Schlangen, bah, Rettung — Rettung und Rabe!

Der Papa tritt ein, er erwartet ein zerwirrtes Kind zu finden — er findet ein gerechtes Weib, eine Dame! —