



**Stadt Leipzig**  
Amt für Statistik und Wahlen



# Leipziger Brücken IV

Brücken über den Karl-Heine-Kanal  
und den Elster-Saale-Kanal

**AUSZUG - Der vollständige Bericht ist beim Amt für Statistik und Wahlen erhältlich**

# LEIPZIGER BRÜCKEN IV

Brücken über den Karl-Heine-Kanal und den Elster-Saale-Kanal [12/10]

Stadt Leipzig  
Der Oberbürgermeister  
Amt für Statistik und Wahlen

Verantwortlich: Dr. Ruth Schmidt  
Redaktion/Textlayout: Dr. Ruth Schmidt  
Autorin: Bettina Weil  
Datenrecherche Benennungen: Petra Merkel  
Historische Fotos: Stadtarchiv Leipzig  
Aktuelle Fotos/Bildbearbeitung: Dr. Wulf Hevers  
Titelfoto: Eisenbahnbrücke Strecke Leipzig-Probstzella,  
Dr. Wulf Hevers, 2008  
Verlag: Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen  
Druckerei: Stadt Leipzig, Hauptamt  
Redaktionsschluss: 30.11.2010

Gebühr: 8,- EUR (zuzüglich Versandkosten)

Alle Rechte vorbehalten. Es ist nicht gestattet, ohne ausdrückliche Genehmigung des Amtes für Statistik und Wahlen diese Veröffentlichung oder Teile daraus für gewerbliche Zwecke zu vervielfältigen oder in elektronische Systeme einzuspeichern. Die Vervielfältigung dieser Veröffentlichung oder von Teilen daraus ist für nicht gewerbliche Zwecke mit Angabe der Quelle gestattet. Die Rechte an den Fotos liegen beim Stadtarchiv bzw. bei Dr. Wulf Hevers.

Postbezug: Stadt Leipzig  
Amt für Statistik und Wahlen  
04092 Leipzig  
Direktbezug: Stadt Leipzig  
Amt für Statistik und Wahlen  
Burgplatz 1, Stadthaus, Zimmer 228  
Statistischer Auskunftsdienst: Fon: 0341 123 2847  
Fax: 0341 123 2845  
E-Mail: statistik-wahlen@leipzig.de  
Internet: www.leipzig.de/statistik  
www.leipzig.de/wahlen

## Abkürzungsverzeichnis

AB .....	Amtsblatt	LT .....	Leipziger Tageblatt
AfU .....	Amt für Umweltschutz	LTZ .....	Leipziger Tageszeitung
AmtlNaBl ...	Amtliches Nachrichtenblatt	NLZ.....	Neue Leipziger Zeitung
Bd.....	Band	StadtAL.....	Stadtarchiv Leipzig
Bl.....	Blatt	StadtAL, Kap. ..	Kapitelakte, Stadtarchiv Leipzig
BrA .....	Brückenarchiv	StadtAL, Tit.....	Titelakte, Stadtarchiv Leipzig
Ebd.....	Ebenda	TBAL.....	Tiefbauamt Leipzig
LNN.....	Leipziger Neueste Nachrichten	VTA.....	Verkehrs- und Tiefbauamt
LSD .....	Leipziger Stadt- und Dorfanzeiger	Zit. n.....	Zitiert nach

## Vorwort

Der vorliegende, nun schon vierte Band der Reihe „Leipziger Brücken“ befasst sich mit den Brücken, die die zwei großen Leipziger Kanäle, den Karl-Heine-Kanal und den Elster-Saale-Kanal, überspannen. Ausführlich wird nicht nur über die Brücken und deren Namen, dem eigentlichen Anliegen der Veröffentlichung, berichtet, sondern auch über die Entstehung der zwei, im 19. und im 20. Jahrhundert angelegten künstlichen Gewässer. Die Broschüre erzählt von der mühevollen, oft mit viel Bürokratie und von den unterschiedlichsten Interessen begleiteten Verwirklichung beider Projekte und informiert somit auch über ein bedeutendes Stück Leipziger Industriegeschichte.

Es ist wiederum dem Engagement und der Ausdauer sowie dem großen Wissen und Fleiß von Bettina Weil zu danken, dass erneut eine umfassende und interessante Arbeit über Leipziger Brücken entstanden ist. Hinweise und Ergänzungen werden wie immer gern entgegen genommen.

Auch wenn die nun insgesamt vier erschienenen Broschüren über die Leipziger Brücken einen Großteil der in Leipzig existierenden Brückenbauwerke beschreiben, fehlt doch noch ein nicht unbeträchtlicher Teil. So ist weiterhin zu wünschen, dass sich öffentliches Interesse sowie Mittel und Möglichkeiten finden, um die Arbeiten und auch die Veröffentlichungen zu diesem interessanten Gebiet Leipziger Stadtgeschichte fortzusetzen.

Bisher sind in der Reihe „Leipziger Brücken“ erschienen:

Heft I: Brücken über Pleiße, Mühlpleiße, Floßgraben und Pleißemühlgraben (2005)

Heft II: Brücken über die Weiße Elster, das Elsterflutbett, das Elsterbecken, den Elstermühlgraben, das Hundewasser und den Knauthainer Elstermühlgraben (2008; 2., ergänzte Auflage 2009)

Heft III: Brücken über die Parthe (2009)

## Danksagungen

Die vorliegende Arbeit war ohne die Förderung und Unterstützung durch Dritte nicht denkbar. Der Dank gilt den folgenden Ämtern der Stadtverwaltung Leipzig mit den genannten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die freundliche und konstruktive Zusammenarbeit:

Verkehrs- und Tiefbauamt

Klaus Barthel, Abteilungsleiter Brückenbau und -unterhaltung

Steffi Surmann, Technische Zeichnerin, Archivarin des Brückenarchivs

Rene Wenzel, Bauleiter

Amt für Stadtgrün und Gewässer:

Andreas Kruspe, SB Wasserwirtschaft

Hauptamt, Stadtarchiv Leipzig

Dr. Beate Berger, Direktorin

Heike Gärtner, Bestandsreferentin

Dr. Anett Müller, Bestandsreferentin

Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Christa Barthel, Sachbearbeiterin Kartografie

Ramona Lengl, Sachbearbeiterin Kartografie

Besonderer Dank gilt Berthold Kühne, Leipzig, Brückenprüfer a.D. für wichtige Detailinformationen, Volkmar Wunderlich, Leipzig, für den fundierten Einblick in seine Eisenbahnhistorische Sammlung sowie Dr. Wulf Hevers, Leipzig, für Digitalfotografie, Bildbearbeitung und Abdruckgenehmigung sowie dem Stadtarchiv Leipzig für die Bereitstellung historischer Fotografien und Dokumente.

Dr. Ruth Schmidt  
Amt für Statistik und Wahlen

# Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
1. Leipzigs Industrialisierung .....	5
1.1. Carl Heines Leben und Wirken für Leipzig .....	5
1.2. Bedeutung der Binnenschifffahrt im 19. Jahrhundert.....	6
1.3. Dörfer werden industrielle Zentren .....	7
1.3.1. Plagwitz .....	7
1.3.2. Lindenau .....	9
1.4. Die Entstehung des Karl-Heine-Kanals .....	11
1.5. Die Geschichte des Lindenauer Hafens (s. Fotoanlage S. VI) .....	18
1.6. Die Umsetzung des Elster-Saale-Projekts (s. Fotoanlage S. VII).....	25
2. Brückenverzeichnis.....	44
2.1. Tabellarische Übersichten .....	44
2.1.1. Übersicht der Straßen-, Eisenbahn- und Fußgängerbrücken über den Karl-Heine-Kanal .	44
2.1.2. Übersicht der Straßen- Eisenbahn- und Wegebrücken über den Elster-Saale-Kanal – Abschnitt Stadtgrenze bis Durchlauf Lyoner Straße .....	45
2.2. Historisches zu den Brücken über den Karl-Heine-Kanal, am Lindenauer Hafen und über den Elster-Saale-Kanal.....	46
2.2.1. Brücken über den Karl-Heine-Kanal.....	46
Nonnenbrücke .....	46
Eisenbahnbrücke, Stammgleis P VII, ehemals Riverboat (s. Fotoanlage S. I).....	47
Elisabethbrücke (s. Fotoanlage S. I) .....	47
König-Johann-Brücke .....	48
Karl-Heine-Bogen .....	51
Weißenfelser Brücke .....	52
König-Albert-Brücke .....	52
Aurelienbrücke .....	57
Gießbrücke (s. Fotoanlage S. II) .....	54
Gleisbrücke (s. Fotoanlage S. II).....	55
König-August-Brücke (s. Fotoanlage S. III) .....	55
Eisenbahnbrücke (s. Fotoanlage S. III) .....	56
Saalfelder Brücke (s. Fotoanlage S. IV) .....	56
Brücke Radweg (s. Fotoanlage S. IV) .....	57
Luisenbrücke (s. Fotoanlage S. V) .....	57
2.2.2. Brücken über den Elster-Saale-Kanal.....	58
Straßenbrücke Nr. 10: Straßenbrücke Burghausen-Rückmarsdorf (Leisebeinbrücke) (s. Fotoanlage S. XII).....	58
Straßenbrücke Nr. 11: Straßenbrücke Burghausen-Miltitz (s. Fotoanlage S. IX).....	59
Straßenbrücke Nr. 12: Bundesstraßenbrücke Leipzig-Merseburg (s. Fotoanlage S. VIII) .	59
Eisenbahnbrücke: Strecke 6467 Leipzig Hauptbahnhof – Großkorbetha (s. Fotoanlage S. VIII und IX) .....	59
Exkurs: Durchlass Zschampertbach (s. Fotoanlage S. XI).....	59
3. Analyse der Kanalnamen und Brückenbenennungen.....	60

	<u>Seite</u>
4. Ungedruckte Quellen .....	64
5. Gedruckte Quellen .....	64
6. Literatur.....	65
7. Internetquellen .....	66
8. Abbildungsverzeichnis .....	66
Fotoanlage .....	I
Kartenanlagen	
Gesamtdarstellung Übersichtskarten	
Übersicht I: Brücken über Elster-Saale-Kanal	
Übersicht II: Brücken über Karl-Heine-Kanal	

# 1. Leipzigs Industrialisierung

## 1.1. Carl Heines Leben und Wirken für Leipzig<sup>1</sup>

### *Zum Geleit: Eine Retrospektive*

Als Ur-Leipzigerin fragte ich mich als Kind, nach wem die Karl-Heine-Straße benannt sei, denn der Dichter Heinrich Heine, den ich kannte, war es wohl nicht. Mir, während der Jahre der DDR aufgewachsen, war Dr. Carl Heine ein Unbekannter geblieben, existent, doch mit vielen Fragezeichen. Weder in der Schule noch im Elternhaus wurde über ihn gesprochen. War es etwa sein historisches Schicksal, seit seinem Arbeitsbeginn als Unternehmer immer wieder öffentlich verdrängt worden zu sein, ehe man seine Ideen und deren Umsetzung respektierte und der Mann, der hinter ihnen stand, sogar geehrt werden konnte. Dankten ihm seinerzeit nur die sich zunächst in Plagwitz und Lindenau ansiedelnden Industriellen seine Investitionen, Initiativen und deren bauliche Umsetzung mit allen finanziellen Schwierigkeiten, die es zu bewältigen galt. Waren mit diesen Mühen seltsamerweise jene Probleme verbunden, die sich vor Heine noch am Lebensende bei der Umsetzung seines großen Elster-Saale-Projekts auftaten, die, wie Gustav Wustmann erzählte und Ulrich Krüger ihn in der aktuellsten und akribisch recherchierten Heine-Biografie zitierte, seinen Tod mit verursachten<sup>2</sup>? Was bedeutet Carl Heine, was bedeutet sein Werk für das Leipzig von Heute. Diese Frage wird in der vorliegenden Publikation beantwortet werden. Und natürlich waren Heines Ideen und sein Wirken für die Entstehung eines weiteren Teiles der Leipziger Brücken von großer Bedeutung.

### *Carl Heine (1819 – 1888) – Biografische Voraussetzungen für seine spätere Arbeit*

Carl Heines Vater, Johann Carl Friedrich Heine, war von Beruf Kaufmann. Er ging eine Ehe mit Christiane Dorothea Reichel ein. Sie war die Tochter des begüterten Kramers Erdmann Traugott Reichel. Mit ihr heiratete Johann Heine eine reiche Frau. Zu Carl Heines erstem eigenen Stück Leipziger Bauland wurde Reichels Garten, ein Erbteil der Mutter, welches er später verkaufte.

Carl Heines besonderes Interesse als Jugendlicher galt dem aufstrebenden Eisenbahnbau. Er erlebte den Eisenbahnpionier Friedrich List 1833 bei der Vorstellung seines Buches zum sächsischen Eisenbahnwesen. Diese Begegnung schien den jungen Heine, nach Ulrich Krügers Auffassung, selbst bis ins Rhetorische und in Handlungsmuster hinein tief geprägt zu haben.

Nach Heines Jurastudium an der Universität Leipzig verfasste er seine Dissertationsschrift über das Wasserrecht in lateinischer Sprache. Die dort gewonnenen Erkenntnisse durften ihn später noch detaillierter beschäftigen – als er mit seinen Wasserregulierungen, den Trockenlegungen von Land und dem Bau des Elster-Saale-Kanals begann. 1842 übertrug Heines Mutter ihm zunächst die wirtschaftliche Weiterentwicklung ihres Miteigentums an Reichels Garten. In Heines erstem Parzellierungsplan wurde die damalige Westvorstadt projektiert. In der Weißen Elster und später in der Luppe ließ der Industrielle Sand und Kies als Auffüllmaterial für die sumpfigen Wiesen ausbaggern. Das Areal zwischen heutiger Jahnallee und Käthe-Kollwitz-Straße wurde angehoben um auf ihm Häuser zu erbauen. Hier errichtete Heine selbst finanzierte Brücken.<sup>3</sup> Dass der damalige Rat der Stadt diese Entwicklungen finanziell nicht unterstützte, aber dennoch ausgiebig nutzte, beschreibt Krüger. Die Elsterstraße wurde kurz nach ihrem Bau – wichtige Rohrsysteme fehlten noch – von der Stadt in einer öffentlichen Bekanntmachung als nun einziger Verkehrsweg zwischen Leipziger

<sup>1</sup> Die folgenden Ausführungen stützen sich im Wesentlichen auf die 2008 als letztes Werk des bekannten Juristen und Wirtschaftshistorikers Dr. Ulrich Krüger (1927-2007) erschienene Biografie: Carl Heine, Erfurt 2008.

<sup>2</sup> Ebd., S. 133.

<sup>3</sup> Vgl. Weil, Leipziger Brücken II, Leipzig 2008, S. 55.

Zentrum und Lindenau bestimmt.<sup>4</sup> Solche und ähnliche, finanzielle und rechtliche Konflikte mit dem Rat der Stadt Leipzig trug Carl Heine lebenslang aus. Gleichermäßen erging es der später sein Werk fortsetzenden Leipziger Westend-Baugesellschaft.

Seit den 1830er Jahren vollzog sich in Deutschland ein sichtbarer Aufschwung in der Wirtschaft (unter anderem Bau der ersten deutschen Ferneisenbahnlinie, die Leipzig-Dresdner Eisenbahnlinie im Jahr 1839), in dessen Zusammenhang die späteren Arbeiten Heines zu betrachten sind. Im Jahre 1856 beschloss Heine, die unbebauten Fluren des damals kleinen Dorfes Plagwitz zu erschließen. Dieses Projekt beinhaltete nun den Bau eines Kanals, der nach Westen, in Richtung Saale führen sollte. Von der Saale über die Elbe würde dann die Anbindung nach Hamburg ans Meer realisiert werden können. Wäre dieses Projekt jemals zu des Baumeisters Lebzeiten umgesetzt worden, hätte sich Leipzig innerhalb Mitteldeutschlands zu einem größeren und bedeutenderen Wirtschaftsstandort etablieren können. Dass dies nie geschah, hatte sicher mit Heines finanziellen Möglichkeiten zu tun, aber auch mit der politischen Einstellung Sachsens und Preußens zu solch einem Projekt für Leipzig. Um dies zu verifizieren, wäre eine weiterführende Forschung notwendig, die den Rahmen der vorliegenden Publikation bereits sprengen würde.

## 1.2. Bedeutung der Binnenschifffahrt im 19. Jahrhundert<sup>5</sup>

Um Heines Visionen verstehen zu können, bedarf es eines Rückblicks auf die Wirtschaftsentwicklung Sachsens und in Bezug auf die Bedeutung künstlicher Wasserstraßen für den Handel.

Von den 1930er Jahren bis zur Mitte der 1960er Jahre vollzog sich in Sachsen die Industrialisierung. Ein erster Schritt in diesem Zusammenhang war der Beitritt Sachsens zum Deutschen Zollverein am 18. März 1833. Dies bedeutete erhöhte Absatzmöglichkeiten und eine damit verbundene Stabilisierung des Verkaufes von Produkten aus Sachsen.

Die an Karl Heines Kanal und im Industriegebiet Plagwitz/Lindenau sich ansiedelnden Produktionsstätten ergaben ein Abbild der Industrialisierung in ganz Sachsen. Zu ihnen gehörten die mechanischen Baumwollspinnereien, der Einsatz von Dampfmaschinen und die Etablierung ganz neuer Industriezweige, in Sachsen allgemein die chemisch-pharmazeutischen Fabriken, die Glashütte (Dresden) die keramischen Werke von Villeroy & Boch, Nähmaschinenfabriken, die Zigarettenindustrie (erstmalig in Dresden), Zucker- und Schokoladenherstellung, Bierbrauerei und nicht zuletzt in Leipzig Rudolf Sack, der den in seinen Fabriken den Bau moderner landwirtschaftlicher Geräte begann.

Einschneidende Veränderungen der Verkehrsverbindungen gab es in Sachsen nach 1830 durch die Optimierung der Eisenbahnverbindungen. Am 18. Juli 1833 sprach der Eisenbahnpionier Friedrich List bereits über eine Eisenbahnverbindung von Leipzig nach Dresden. Mit Hilfe von Staatsgeldern konnte die Strecke konzipiert werden, bis schließlich am 24. April 1837 die erste Dampflokomotive von Leipzig nach Althen und zurück fahren konnte.

Die Dampfschifffahrt auf Flüssen und Meeren trug ihren Teil zur Industrialisierung bei. Der 1836 gegründete „Dresdner-Actien-Maschinenbau-Verein“ hatte die Herstellung von Dampfmaschinen für jeden Bereich als Schwerpunkt. So wurde in den Werkstätten des Unternehmens das erste Personendampfboot auf der Oberelbe mit einer Dampfmaschine ausgestattet. Sachsens

---

<sup>4</sup> Vgl. Krüger, Carl Heine, Erfurt 2008, S. 23.

<sup>5</sup> Das folgende Kapitel bezieht sich im Wesentlichen auf: Henning, Die Industrialisierung in Deutschland 1800 bis 1914, Paderborn 1984. Gross, Geschichte Sachsens, Leipzig 2001.

Bemühungen um die Erweiterung der Wasserwege mündete sogar in seiner Teilnahme an Vorbereitung, Planung und Finanzierung des Suezkanals.

Bereits Ende des 18. Jahrhunderts gab es in Frankreich und England ein weit expandiertes Netz für die Binnenschifffahrt.<sup>6</sup> Die wichtigsten wirtschaftlichen Gebiete wurden so miteinander verbunden. In Deutschland kamen diese Entwicklungen vor allem im Zuge des Abbaus von Eisenerz und Steinkohle. Diese Rohstoffe sollten am Ende der Metallverhüttung dienen. Durch die Schiffbarmachung bereits vorhandener Flüsse und die neuen Transportmöglichkeiten für Bergbauprodukte konnte sich in diesem Fall das Ruhrgebiet wirtschaftlich schnell entwickeln.

Zwischen 1835 und 1873 wurde das deutsche Binnenschifffahrtsnetz um 1500 km vergrößert. Es verfügte nun über 4500 km Kanal- und regulierte Flussstrecken und über 6000 km natürliche Flusswege. Weiterhin wurden die Wasserwege für größere Schiffe vertieft und verbreitert. Interessant für die Wirtschaft war, trotz steigender Konkurrenz der Eisenbahn, dass der Transport von Massengütern auf Schiffen billiger blieb, als jener über Landstraßen oder mittels Bahn. Dies hatte Carl Heine sicherlich vor allem dazu bewogen, einen Kanal für Leipzig projektieren zu lassen.

Von Ende des 19. bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde die Industrie weiter ausgebaut. In dieser Entwicklung hatte die Binnenschifffahrt bestimmte Schwerpunkte. Sie besorgte den Transport von Rohstoffen und den Abtransport von Waren, sie ermöglichte eine verbesserte Bevölkerungsversorgung vor allem mit Lebensmitteln, es entstanden Umschlagplätze für Getreide. Und – dies galt vor allem für Leipzig – der Einstieg in den wirtschaftlichen Wettbewerb für Zentren, die weit entfernt von etablierten Wasserwegen lagen, sollte verbessert werden.

Verschiedene Projekte in Deutschland stockten – die Eisenbahn galt als Hauptkonkurrent der Schifffahrt, aber auch die sich bedroht sehende Landwirtschaft im Osten des Landes wollte keinen erleichterten Transport vom Westen in ihren Bereich zulassen. Deshalb verzögerte sich der Bau des Mittellandkanals, dem so genannten Südflügel, der auch für Leipzig von großer Bedeutung war, und konnte nie beendet werden.

Wie jedoch zwei Kanäle trotzdem entstehen konnten, auch wenn sie nie vollendet wurden, diesem Thema werden sich zwei weitere Kapitel der Publikation widmen.

### 1.3. Dörfer werden industrielle Zentren

#### 1.3.1. Plagwitz

Der erste schriftsprachliche Nachweis „Plachtewicz“ für den heutigen Industriestadtteil Plagwitz, datiert auf die Jahre 1412/1428. Spätere Nachweise finden sich 1468 für „Plochtewitz“ 1496 für Plochwicz, 1522 für Plochwitz, 1541 für Plachwitz, 1572 für Blachwitz und schließlich 1752 für das heute bekannte „Plagwitz“. Vermutlich stammt es aus dem Altsorbischen und heißt soviel wie „Tuch, abgeteiltes Flurstück“ oder „Siedlung am abgeteilten Flurstück“.<sup>7</sup>

Nach Pfarrer Schwarzes Chronik hatte Plagwitz seinerzeit 17 Häuser, 2 Gartenhäuser, auch bewohnt, sowie ein Hirtenhaus und ein eingebautes, demnach insgesamt 21 Häuser.<sup>8</sup> Plagwitz befand sich in der Elsteraue, in unmittelbarer Nähe zur Luppe. Bekannt ist, dass der Ort immer wieder von Hochwasser heimgesucht wurde. Die wirtschaftliche Entwicklung verlief langsam. 1821 hatte Plagwitz 26 Häuser und 150 Einwohner. Die Zahl der Einwohner stieg in den Jahren nach der

---

<sup>6</sup> Vgl. Ebd., S.83.

<sup>7</sup> Vgl. Eichler et al., Historisches Ortsnamenbuch von Sachsen, Band 2, Berlin 2001, S. 182.

<sup>8</sup> Vgl. Pro Leipzig (Hg), Plagwitz, Leipzig 2008, S. 5.



## 2. Brückenverzeichnis

### 2.1. Tabellarische Übersichten

#### 2.1.1. Übersicht der Straßen-, Eisenbahn- und Fußgängerbrücken über den Karl-Heine-Kanal

aktueller Name oder Arbeitsname	vorheriger Name	überquertes Fließgewässer	Standort	Beschlussnummer	Beschlussdatum	Veröffentlichung(en)
Nonnenbrücke (amtlich benannt)		Karl-Heine-Kanal	Nonnenstraße	Ib 4581	25.10.1900	LT v. 3.11.1900
Eisenbahnbrücke (Stammgleis P VIII) (ehemals Riverboat - MDR-Talkshow)		Karl-Heine-Kanal	Plagwitz			
Elisabethbrücke (amtlich benannt)		Karl-Heine-Kanal	Erich-Zeigner-Allee	Ib 4581	25.10.1900	LT v. 3.11.1900
	----- Erich-Zeigner- Brücke					
	----- Kirchwegbrücke					
	----- Rothe Brücke					
König-Johann- Brücke		Karl-Heine-Kanal	Zschochersche Straße			Stadt Leipzig, DB OBM 22.4.1992, TOP 1.3
	----- Philipp-Müller- Brücke	Karl-Heine-Kanal				
	----- Königsbrücke (amtlich benannt)	Karl-Heine-Kanal				LT v. 28.7.1862, LSD v. 8.8.1862
Karl-Heine-Bogen (amtlich benannt)		Karl-Heine-Kanal	Stadtteilpark Plagwitz	374/2000	12.7.2000	Leipziger Amtsblatt Nr. 16 v. 5.8.2000
Weißenfelser Brücke (amtlich benannt)		Karl-Heine-Kanal	Weißenfelser Straße	Ib 4581	25.10.1900	LT v. 3.11.1900
König-Albert- Brücke		Karl-Heine-Kanal	Karl-Heine- Straße			
	----- Albert-Brücke	Karl-Heine-Kanal				
	----- König-Albert- Brücke	Karl-Heine-Kanal				
Aurelienbrücke (amtlich benannt)		Karl-Heine-Kanal	Aurelienstraße	Ib 4581	25.10.1900	LT v. 3.11.1900
Gießerbrücke (amtlich benannt)		Karl-Heine-Kanal	Gießerstraße	Ib 4581	25.10.1900	LT v. 3.11.1900
Gleisbrücke (Stammgleis P I)		Karl-Heine-Kanal	Verbindung Endersstraße/ Karl-Heine- Straße			

aktueller Name oder Arbeitsname	vorheriger Name	überquertes Fließgewässer	Standort	Beschlussnummer	Beschlussdatum	Veröffentlichung(en)
König-August-Brücke		Karl-Heine-Kanal	Engertstraße			Stadt Leipzig, DB OBM 22.4.1992, TOPO 1.3
	Engertbrücke	Karl-Heine-Kanal				
	Friedrich-August-Brücke (amtlich benannt)	Karl-Heine-Kanal		Ib 4581	25.10.1900	LT v. 3.11.1900
Eisenbahnbrücke		Karl-Heine-Kanal	Strecke Leipzig-Probstzella, Lindenau			
Saalfelder Brücke (amtlich benannt)		Karl-Heine-Kanal	Saalfelder Straße	Ib 4581	25.10.1900	LT v. 3.11.1900
Brücke Radweg		Karl-Heine-Kanal	Lindenau			
Luisenbrücke						
	Luisen-Brücke (amtlich benannt)	Brachland	Lützner Straße	Ic 6500/1921	28.10.1898	LT v. 2.11.1898, LSD v. 3.11.1898

### 2.1.2. Übersicht der Straßen-, Eisenbahn- und Wegebrücken über den Elster-Saale-Kanal – Abschnitt Stadtgrenze bis Durchlauf Lyoner Straße,

Nummer der Brücke	aktueller Name oder Arbeitsname	überquertes Fließgewässer	Standort	Baujahr
10	Straßenbrücke Burghausen-Rückmarsdorf (Leisebeinbrücke)	Elster-Saale-Kanal bei km 15,672	Richard-Leisebein-Straße	1935
11	Straßenbrücke Burghausen-Miltitz	Elster-Saale-Kanal bei km 16,162	Miltitzer Straße	1935
12	Bundesstraßenbrücke Leipzig-Merseburg	Elster-Saale-Kanal bei km 17,809	Merseburger Landstraße/B 181	1936
	Eisenbahnbrücke (km 9,730 v. Strecke 6367)	Elster-Saale-Kanal bei km 18,005	Burghausen-Rückmarsdorf	1936

## 4. Ungedruckte Quellen

### Stadt Leipzig

#### Stadtarchiv Leipzig

StadtAL, AFSA Nr. 2344  
StadtAL, Kap. 23 A Nr. 109  
StadtAL, Kap. 23 A Nr. 113 Bh 1  
StadtAL, Kap. 23 Nr. 21 Bd 1  
StadtAL, Kap. 23 Nr. 21 Bd 2  
StadtAL, Kap. 23 Nr. 21 Bd 3  
StadtAL, Kap. 23 Nr. 22 Bd 1  
StadtAL, Kap. 23 Nr. 22 Bd 2  
StadtAL, Kap. 23 Nr. 412 Bh 1  
StadtAL, Kap. 23 Nr. 412 Bh 1  
StadtAL, StVuR (1) Nr. 14162  
StadtAL, StVuR (1) Nr. 14165  
StadtAL, StVuR (1) Nr. 14189  
StadtAL, StVuR (1) Nr. 15699  
StadtAL, StVuR (1) Nr. 17032  
StadtAL, TBA Nr. 27  
StadtAL, Tit. XLVIII B(K) Nr. 25 Bd 10  
StadtAL, Urkundensammlung Leipziger Gewässer Nr. 81

#### Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig

TABL, BrA III/1 (Kellerarchiv), König-Johann-Brücke  
TBAL, BrA III/1, Luisenbrücke  
TBAL, BrA III/10, Weißenfelser Brücke  
TBAL, BrA III/11 König-Johann-Brücke  
TBAL, BrA III/12, Elisabethbrücke  
TBAL, BrA III/13, Nonnenbrücke  
TBAL, BrA III/2, Brücke über Karl-Heine-Kanal, Rad- und Gehweg  
TBAL, BrA III/3, König-Albert-Brücke  
TBAL, BrA III/3, Saalfelder Brücke  
TBAL, BrA III/5 König-August-Brücke  
TBAL, BrA III/55, Karl-Heine-Bogen  
TBAL, BrA III/6 Brücke im Zuge der Gießstraße  
TBAL, BrA III/67 Gleisbrücke  
TBAL, BrA III/8, Aurelienbrücke

## 5. Gedruckte Quellen

StadtAL, Leipziger Stadt- und Dorfanzeiger v. 3.11.1898  
StadtAL, Leipziger Stadt- und Dorfanzeiger v. 8.8.1862  
StadtAL, Leipziger Tageblatt v. 2.11.1898  
StadtAL, Leipziger Tageblatt v. 28.7.1862  
StadtAL, Leipziger Tageblatt v. 3.11.1900

## 6. Literatur

- Achtner, Denis, Elster-Saale-Kanal, Leipzig 2008
- Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Leipzig, Digitales Archiv Leipziger Straßennamen, Leipzig Stand 2010
- Becker, Dirk, Der Südflügel des Mittellandkanals, Halle 2008
- Berger, Beate (Hg.), Leipzig, Stadtführer durch Vergangenheit und Gegenwart, Leipzig 1995
- Bubendey, J. F. et al. Handbuch der Ingenieurwissenschaften in fünf Teilen. Dritter Teil: Der Wasserbau. Fünfter Band: Binnenschifffahrt. Schifffahrtskanäle. Flusskanalisierung, Leipzig 1906.
- City of Leipzig, Development Opportunities at the City Harbour Leipzig, Department for Environment, Regulation, Sport, Office for City Green an Watercourses, Leipzig 2009
- Eichler, Ernst. Walter, Ernst (Hg.), Historisches Ortsnamenbuch von Sachsen, Band 2, Berlin 2001
- Grebenstein, Georg, Die Leipziger Gewässer von der Jahrtausendwende bis zur Gegenwart, In: Neue Ufer, Heft, 3, Hg. vom Stadt-Kultur-Projekt, Leipzig 1995 (unautorisiertes Nachdruck aus Grebensteins Nachlass)
- Gretschel, Carl Christian Carus, Leipzig und seine Umgebungen, 1836, Reprint Berlin 1980
- Gross, Reiner, Geschichte Sachsens, Leipzig 2001
- Grundmann, Luise (Hg.) Leipzig, Ein geographischer Führer durch Stadt und Umland, Leipzig 1996
- Henning, Friedrich-Wilhelm, Die Industrialisierung in Deutschland 1800 bis 1914, Paderborn 1984
- Heydick, Lutz, Leipzig, Historischer Führer zu Stadt und Land, Leipzig 1990
- Karlsch, Rainer. Schäfer, Michael, Wirtschaftsgeschichte Sachsens im Industriezeitalter, Leipzig 2006.
- Klank, Gina. Griebisch, Gernot, Lexikon Leipziger Straßennamen, Leipzig 1995
- Krüger, Ulrich, Carl Heine, Erfurt 2008
- Leipziger Adreßbuch Zweiter Band, Leipzig 1929
- Leipzig-Lindenau, Vorbereitende Untersuchungen, Bestand Bibliothek Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Leipzig, Abteilung Information
- Lindenauer Stadtteilverein (Hg.), Karl-Heine-Kanal, Leipzig 2008
- Lütke Daldrup, Engelbert, Plagwitz auf dem Weg ins 21. Jahrhundert – Das Jahrtausend Feld, In: Schulze et al. (Hg.), Das Jahrtausend Feld, Altenburg 2001
- Pierenkemper, Toni, Gewerbe und Industrie im 19. und 20. Jahrhundert, München 2007.
- Pro Leipzig (Hg.), Alt-Lindenau. Eine historische und städtebauliche Studie, Leipzig 2008
- Pro Leipzig (Hg.), Neu-Lindenau, Eine historische und städtebauliche Studie, Leipzig 2004
- Pro Leipzig (Hg.), Plagwitz, Eine historische und städtebauliche Studie, Leipzig 2008
- Rüdiger, Bernd, Schönau, Eine historische und städtebauliche Studie, Leipzig 1996
- Schulze, Thomas. Oegel, Antje. Reinhardt, René (Hg.), Das Jahrtausend Feld, Altenburg 2001
- Stadt Leipzig (Hg.), Verwaltungsbericht des Rates der Stadt Leipzig für die Jahre 1909-1913, Leipzig 1920
- Strobl, Theodor, Wasserbau, Heidelberg 2006
- Sturm, Wolfram, Eisenbahnzentrum Leipzig, Leipzig 2003
- Sturm, Wolfram, Leipzig und seine Schiffskanäle, Leipzig 1998
- Verwaltungsbericht des Rathes der Stadt Leipzig für das Jahr 1892, Leipzig 1894
- Wehlmann, Ernst-Wilhelm, Chronik über die tausendjährige Geschichte der Saale-Unstrut-Schifffahrt und Saale-Leipzig-Kanal, Alsleben/Saale 2002
- Weil, Bettina, Leipziger Brücken I, Leipzig 2008
- Weil, Bettina, Leipziger Brücken II, Leipzig 2008
- Wunderlich, Volkmar, Eisenbahnhistorische Sammlung, Eisenbahnbrücken im Bereich Karl-Heine-Kanal und Elster-Saale-Kanal, Leipzig 2010
- Literatur zur Industrialisierung:*
- Für Mitteldeutschland den Südflügel, Halle 1932
- Giese, Kurt, Neuordnung der Reichsbahndirektionsbezirke in Mitteldeutschland, Ein Beitrag zur Neuorganisation der Reichsbahnverwaltung, Leipzig 1929
- Giese, Kurt, Neuordnung der Reichsbahndirektionsbezirke in Mitteldeutschland, Kritik der Einwendungen, Leipzig 1930

Leipzig und Mitteldeutschland, Denkschrift für Rat und Stadtverordnete zu Leipzig, Leipzig 1928  
Leipzig und Mitteldeutschland, Verhandlungen der Städtischen Körperschaften zu Leipzig, Leipzig 1928  
Riedel, Johann, Das mitteldeutsche Wirtschaftsgebiet, 1921  
Ritter, Paul, Der Leipzig-Saale-Kanal, Halle 1913  
Zur Denkschrift von Regierungsdirektor Dr. Kurt Giese, Hamburg, Leipzig 1930

## 7. Internetquellen

<http://de.wikipedia.org>  
<http://hov.isgv.de>  
<http://www.archiv.sachsen.de>  
<http://www.elwis.de>  
<http://www.kanal-28.de>  
<http://www.leipzig.de>  
<http://www.leipziger-nahverkehr.de>  
<http://www.leipzig-fernsehen.de>  
<http://www.mca.de>  
<http://www.schifferverein.com>

## 8. Abbildungsverzeichnis

Eisenbahnbrücke, Stammgleis P VII, 2010, Wulf Hevers  
Elisabethbrücke, 2010, Wulf Hevers  
Gleisbrücke, im Hintergrund KHKanal\_2010-03-27\_17-09-52]  
Gleisbrücke, 2010, Wulf Hevers  
König-August-Brücke, 2010, Wulf Hevers  
Eisenbahnbrücke Strecke Leipzig-Probstzella, 2010, Wulf Hevers  
Saalfelder Brücke, 2010, Wulf Hevers  
Brücke Radweg, 2010, Wulf Hevers  
Luisenbrücke, Lützner Straße, 1980, Werner Edel  
Luisenbrücke, Ende Karl-Heine-Kanal, 2010, Wulf Hevers  
Hafengebäude Plautstraße/Schomburgkstraße, um 1946, Georg Zschäpitz  
Lindenauer Hafen, 2010, Wulf Hevers  
Elster-Saale-Kanal bei Leipzig Grünau, 1982, Werner Edel  
Beginn Elster-Saale-Kanal nach der Hafenanlage, 2010, Wulf Hevers  
Elster-Saale-Kanal Leipzig-Rückmarsdorf, 1938, Foto-Knoll  
Elster-Saale-Kanal, Straßenbrücke Nr. 12, im Hintergrund Eisenbahnbrücke, 2010, Wulf Hevers  
Eisenbahnbrücke Elster-Saale-Kanal, Blick Richtung Hafengelände, 2010, Wulf Hevers  
Elster-Saale-Kanal, Straßenbrücke Nr. 11, saniert, 2010, Wulf Hevers  
Elster-Saale-Kanal, Westliches Sperrtor bei Günthersdorf, 1938, Foto-Knoll  
Elster-Saale-Kanal, Reste des westlichen Sperrtores auf Leipziger Gebiet, 2010, Wulf Hevers  
Elster-Saale-Kanal, Entlastungsanlage und Stahlfachwerkbrücke außerhalb der Stadtgrenze Leipzigs. o.J.  
Elster-Saale-Kanal, Entlastungsanlage und Durchlass Zschampertbach, 2010, Wulf Hevers  
Elster-Saale-Kanal, Teilstrecke Kanal, Straßenbrücke Nr. 10, um 1936  
Elster-Saale-Kanal, Straßenbrücke Nr. 10, 2010, Wulf Hevers  
Lageplan der späteren Königsbrücke , 19. Jahrhundert, Stadtarchiv Leipzig.  
Grundriss spätere Königsbrücke, 19. Jahrhundert, Stadtarchiv Leipzig  
Anfrage des Buchhändlers Curt Jacob an die Redaktion des Torgauer Kreisblatts, 1892, Stadtarchiv  
Leipzig  
Elster-Saale-Kanal, Bauzustand nach 1945, Stadtarchiv Leipzig  
Lindenauer Hafen und projektierte Ölhafen Burghausen, Lageplan um 1945, Stadtarchiv Leipzig

## Veröffentlichungsverzeichnis

Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig (jährlich) (je 25,- €)  
Statistischer Quartalsbericht (vierteljährlich) (je 7,- €)

### 2010

Ortsteilkatalog 2008 (25,- €)  
Migranten in der Stadt Leipzig 2010 (15,- €)  
EU-Umfrage zur Lebensqualität in europäischen Städten 2009 (5,- €)  
Lebensbedingungen im Zeitvergleich 1991-2009 – Trendreport (15,- €)  
Deutschland-Umfrage zu Leipzig 2010 (7,- €)  
Kommunale Bürgerumfrage 2009 – Ergebnisbericht (15,- €)

### 2009

Strukturatlas Leipzig 2009 - Karten von Leipzig nach Ortsteilen (15,- €)  
Leipziger Brücken III: Parthefließgewässer (8,- €)  
Bundestagswahl am 27. September in Leipzig – Ergebnisse und Analysen (5,- €)  
Kommunalwahlen 2009 in Leipzig – Ergebnisse und Analysen (5,- €)  
Landtagswahl am 30. August in Leipzig – Ergebnisse und Analysen (5,- €)  
Europawahl am 7. Juni 2009 in Leipzig – Ergebnisse und Analysen (5,- €)  
Bevölkerungsvorausschätzung 2009 für die Stadt Leipzig (5,- €)  
Kommunale Bürgerumfrage 2008 – Ergebnisbericht (15,- €)  
Straßenabschnittsverzeichnis 2009 (7,50 €)  
Menschen mit Behinderungen in Leipzig 2007 (10,- €)  
Vorbericht für Wahlen 2009 (5,- €)

### 2008

Besucherbefragung Weihnachtsmarkt 2008 – Ergebnisbericht (10,- €)  
Stadt - Umland - Region Leipzig 2008 (10,- €)  
Leipziger Brücken II: Elsterfließgewässer (10,- €)  
Leipziger Brücken I: Pleißfließgewässer (10,- €)  
Ortsteilkatalog 2008 (25,- €)  
Zuwanderung nach Leipzig 2007 – Ergebnisbericht (10,- €)  
Das Image der Universität Leipzig – Ergebnisse von Erhebungen 2007 (15,- €)  
Kommunale Bürgerumfrage 2007 – Ergebnisbericht (15,- €)  
Umfrage zur Sicherheit in Leipzig 2007 – Ergebnisbericht (15,- €)  
Bürgerentscheid am 27.01.2008 (5,- €)

### 2007

Strukturatlas Leipzig 2007 - Karten von Leipzig nach Ortsteilen (15,- €)  
EU-Umfrage 2006 zur Lebensqualität in Städten (5,- €)  
Bevölkerungsvorausschätzung für die Stadt Leipzig 2007 (5,- €)  
Kommunale Bürgerumfrage 2006 – Ergebnisbericht (15,- €)  
Deutschland-Umfrage zu Leipzig 2007 (7,- €)  
Freizeit in Leipzig 2006 (15,- €)  
Straßenabschnittsverzeichnis 2007 (7,50 €)

Die Veröffentlichungen des Amtes für Statistik und Wahlen können wie folgt bezogen werden:

Postbezug (zuzüglich Versandkosten):

Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen  
04092 Leipzig

Direktbezug:

Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen  
Burgplatz 1, Stadthaus, Raum 228

Alle Veröffentlichungen des Amtes für Statistik und Wahlen liegen in der Bibliothek des Amtes zur Einsicht aus, ebenso die Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes des Freistaates Sachsen, des Statistischen Bundesamtes, weiterer deutscher Städte, des Deutschen Städtetages und andere. Statistische Auskünfte erhalten Sie unter:

Fon 0341 123-2847, Fax 0341 123-2845 bzw. E-Mail [statistik-wahlen@leipzig.de](mailto:statistik-wahlen@leipzig.de)