

Dienstzeitungen:
Im Nord. Deuts.: *Leipziger Zeitung* (Halle);
Jährlich: 4 Thlr. — Ngr. 3 Thlr. *Stammtischblatt*,
ausserhalb des Nord.;
Monatlich: 1 Thlr. — 15 " *Bundes Post- und
Telegraphenblatt* hinzzu.

Dienstzeitungen:
Für den Raum einer gesetzlichen Zeit: 1 Ngr.
Unter „Eingesetzten“ ein Zeiter: 2 Ngr.

Zeitungspreis:
Täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage,
Abends für den folgenden Tag.

Zeitungspreis:

mit großen Niederstürzen im östlichen Voiglande auf. Während dessen brachte eine arme Frau im Dorfe Sankt Ulrich bei Thoßfeld ihre auf dem Boden des häuschenhaften Käfers des kleinen Daches wegen in die Unterlinie. Nachdem dies geschehen, wollte dieselbe auch die Bettu vor dem einbrechenden Regen zudecken, wurde aber vom Blitze abgeschlagen. Der Blitzeabfall hatte auch das Häuschen umgedreht, schneite Hilfe nicht finden die Flammen bafe.

Vermischtes.

Auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn hat sich am 14. August dieses wiederum ein bedeutsamer Unfall ereignet. Der um 11 Uhr Abends abgeleistete Verfahrunghersteller geriet natürlich kurz nach dem Passieren der Brücke über den Schiffsverkehrskanal auf dem jenseitigen belegten Theil des Bahnhofs infolge falscher Wachstellung auf einen dort hollenden Rangierzug, wodurch die Güterwagen, die legierten in einer Reihe geschoben und, wie auch die Maschine des Personenzugs, um großen Theil zertrümmert wurden. Von den Passagieren des Personenzugs sollen mehrere, jedoch nicht erhebliche Contingents davon getragen haben. Nachdem die Abzüge des Personenzugs zurückgeworfen und eine neue Maschine requiriert waren, segte der leitende Kapitän Zug seine Fahrt nach Süden fort.

Aus Ralber, 15. August, wird der "D. B. B." berichtet: Heute Nachmittag gegen 5 Uhr erfolgte auf der Station Hammer ein Zusammenstoß zwischen zwei Zügen, welcher sehr leicht von bedauerlichen Folgen hätte sein können, da beide außer Gütern auch Personenbeförderung hatten. Zug 12 befand sich nämlich bereits im Bahnhof und hatte eben mit dem Post- und den Personenzügen zwei Güterwagen von einem Nebengleis geholt, um sie an den ca. 80 Achsen starken Zug einzuführen, als der inopposit von Rosel unterwegs befindliche Zug Nr. 7 trotz zweier gestellter Haltestellen heranfuhr. Der Lokomotivführer des Zuges 12 suchte durch beschleunigtes Durchfahren den drohenden Zusammenstoß zu entgehen, wurde aber eingeholt, und beide Maschinen stießen mit ihren Kopfführern zusammen. Obwohl die Gewalt des Stoßes durch die Rückwärtsgewichtung der Maschine des Zuges 12 bedeutend gemildert wurde, erlitten beide Lokomotiven doch an den Rauferwiderungen und Laternen erhebliche Beschädigungen. Ebenso erhielten mehrere Passagiere und Zugbegleitungsbeamten außer der allen an Theil gewordenen unsamen Erfrischung, glücklicherweise nur leichte Contusionen. Von Wagen wurde nur einer, jedoch nicht bedeutend, beschädigt. Letztere sowie die Maschinen blieben auf den Gleisen, so dass, da dieselben sonst betriebsfähig waren, die Weiterfahrt beider Züge ohne größeren Aufenthalt erfolgen konnte.

In Bochum hat, nach dem "Murrthalboten", am 9. d. August ein vorläufiger Familienvater, Fischer Störker, ein sonst fröhliches Kind, seinen eigenen leiblichen Sohn erschossen, der höchstens das 27. Lebensjahr zutreffend hätte und ein gewandter Arbeiter war. Obgleich es schon 11 Uhr Nachts vorher war und er bereits all sein Geld verbraucht hatte, hatte der Sohn noch nicht genug gezeichnet, sondern ging von der betreffenden Wirtschaft nach Hause, um von seinem Vater weiteres Geld zu ertragen. Der Vater und die Mutter schließen bereit, der Sohn aber begehrte für sich Geld, doch nicht nur alle gütlichen Ermbnungen überdrückt, sondern griff, nachdem er sich über seine Mutter hinüberbewegen musste, nach dem Vater und stieg unter den lebensgefährdeten Droschen auf die Gleise hinunter, wodurch er nur traf. Der Vater griff nach dem ersten besten Wiedermittel und erwischte sein Messer. Trotz des Schücks, mit denen er, immer noch in seinem Bett befindend, sich seines Sohnes erwehrte, ließ dieser sich ab, als er merkte, dass sein Leben auf dem Spiele stehe. Um Hilfe rufend, sprang er noch zu den Haustüren hinaus und jedann auf die Straße; als er aber vorn am Hause anfam, sank er um und war tot.

Aus Rom wird von Überschwemmungen infolge andauernder Regenfälle berichtet. Infolge dieser Regenfälle trat am 7. d. B. die Über mit ihren Ausfällen ab undrichtete große Verheerungen an. Die Bevölkerung des flachen Landes wurde in der empfindlichsten Weise betroffen. Die wild eindringenden Fluten rissen zahlreiche Häuser herunter und auch Menschenleichen lag nun in den trüben Gewässern untergetrieben. Bäume, Früchte, Garbenbündel und ganze Hüte wurden fortgeweht und in der Umgebung von Rom fand man fortwährend eine Unzahl von Tieren sehen, deren Führer den sündigen Geschöpfen keine Befreiung abnahmen. In der Sabina waren die Gewässer in die Kultmagazine gedrungen. Die von dort herabströmenden Fluten waren weiß gefärbt und übten eine verüstende Wirkung auf die Erde, die bedauert an der Oberfläche des Wassers schwamm und sich mit den Händen greifen ließen. In Rom selbst wurde an Badehäusern, Geschäften u. d. viel Schaden angerichtet.

Eingesandtes.

Zur Chemnitzer Bahnhofsfrage.

Chemnitz, 13. August 1868.
Wenn wir uns erlauben für das nachstehende Re-
sümme der obigen Frage, angelehnt der bereits mehr-
fach erfolgten Behandlung und Bedeutung derselben,
auch die Spalten des "Dresden-Jena" in Anspruch
zu nehmen, so ständen wir dies bei der Wichtigkeit
der Frage für die Interessen der besseren Stadt durch
die streng objektive Haltung unserer Darstellung ge-
rechtfertigt, wobei allerdings nicht zu unterscheiden, dass
wir einen gewissen Standpunkt in der Frage eingenommen,
der eben durch die objective Beurtheilung ohne
jedes persönliche oder Interessenten Bevorzugung ist.

Wir wollen gern angestellen, das die Centralisation
des Personen- und Güterverkehrs ihre Berechtigung
und sogar ihre Vorzüglichkeit hat, jedoch müssen wir wohl-
wähniger Weise hierbei eine Grenze ziehen. Diese
Grenze, von dem Augenblick gegeben, wo die Stei-
gerung des Verkehrs die centralisire Beurtheilung unzweck-
lich erschwert, oder die natürlichen Interessen des Ver-
kehrslebens bedroht, scheint auch von der Staatsbahnen-
behörde ins Auge gefasst zu sein, indem sie die
Abweitung eines Theils des Güterverkehrs in Aussicht genommen hat, und wenn wir uns vergewissern
möchten, das der Centralisationsbahnhof, soweit es sich jah-
rente überleben lässt, in nicht zu großer Zeit den Ver-
kehr von sieben Hauptlinien nebst einer Anzahl Re-
gionalen in sich aufnehmen soll, während noch mehrere

andere Linien gleichfalls projectirt sind, und früher oder später zur Ausführung gelangen werden, so scheint auch und allerdings die Ausübungnahme der Entlastung des Güterverkehrs geboten, ja wir sind der Überzeugung, das mit der Zeit, wo immer mehr und mehr das Prinzip zum Durchbruch kommen wird, das alle größeren Verkehrsstrassen in Schienenstrassen umgewandelt werden, auch die Centralisation des Personenzugs nicht mehr durchzuführen sein wird, schon darum nicht, weil die mit der Entwicklung des Verkehrs Hand in Hand gehende Ausdehnung der Stadt und Ent-
stehung derselben wiederum und erst recht für den nord-
westlichen Theil der Stadt entscheidend wüchten, da

1) derselbe für die Wohlfahrt der Götter mehrere be-
queme Verkehrsstrassen bietet, während jene Vor-
stadt nur die sehr begrenzt und unbedeutende Stell-
ungen bildende Nicolai-Kräfte aufzuweisen hat, welche bei der zu Zeiten ohnehin starken Frequenz
in derselben geradezu unzulässig ist, den Verkehr eines großen Güterbahnhofs aufzunehmen, ferner weil

2) der nordwestliche Bahnhof der inneren Stadt näher
gelegen sein würde, als jener der Nicolai-Vorstadt,
und endlich weil

3) der Begriff der Leipziger Vorstadt einen enormen
Selbstverkehr bietet, der dem Transporte durch die Stadt entzogen würde, eine Eventualität,
welche im Interesse des Stadtverkehrs ebensoviel
als die Centralisation des Verkehrs bedingen, aus
welchem Gesichtspunkte es gerade im Interesse der
wenigsten heilsamen Centralisation geboten erscheinen
dürfte, wenn jetzt eine vollständige Abweitung des
Güterverkehrs in Absicht zu nehmen, und wenigstens
den Raum dazu zu sichern, so lange dies noch mög-
lich und, wie eben jetzt, zu verhältnismäßig billigen
Preisen ausführbar. Man möge ja nicht der Theorie
huldigen, dass neue Schienenwege im Haupthäufigsten
nicht neuen Verkehr bringen, sondern nur einen Theil
des Verkehrs anderer Linien abholen werden. Diese
Theorie ist, so richtig sie scheint, auf Sand gebaut,

Die Erfahrung lehrt uns vielmehr, dass neue Eisen-
bahnenlinien stets den Verkehr beben, zunächst allerdings
nur durch diejenigen Verstärkungen, die uns auf an-
derem Wege wegen der Höhe der Transportpreise nicht
ausführen können, dann aber und hauptsächlich durch
die Wechselwirkung, der mehr und mehr ausliegenden
Industrie und des steigenden Durchgangshandels auf
der Linie ebensoviel als auf dem Ausgangspunkte.
Wie sehr sich gerade die leichteren Factoren aller Be-
rechnung entziehen, hat die intensive Steigerung auch
unserer Verkehrslebens ja schon glänzend dargethan.

Auf den Status quo der Sache eingehend, so ist
unseres Wissens bestimmt, dass eine nur partielle Ab-
weitung des Güterverkehrs beabsichtigt wird, und es
scheint sich die Projekte gegenüber
a) derselben entweder in den nordwestlichen Theil der
Stadt oder
b) in die Nicolai-Vorstadt
zu verlegen.

Somit es sich eben nur um eine Entlastung des
Central-Güterverkehrs handelt, so nehmen wir an, dass
dies anders nicht beabsichtigt sein kann, als durch Ver-
fahrung nur desjenigen Theiles der Götter nach dem
Postgärtnerbahnhof, der für die betreffende Vorstadt
und nächste Umliegenschaft bestimmt ist, denn ebenso-
wohl die innere Stadt, als die gesamten anderen
Vorstädte sind entweder näher, oder ebenso nah, oder
mindestens unweit entfernt vom resp. zu dem
Centralbahnhof gelegen.

Zu dieser Sicht ist nun ganz außer Frage, dass
der nordwestliche Theil der Stadt die Waggonhalle so
ganz entscheidet zu seinen Gunsten hat, das ein Theil
der bedeckt gar nicht auskommen kann, auch nirgends
aufgestellt werden ist. Die Industriestellen der nur ge-
dachten Vorstadt geben nämlich in ihrer an das Han-
noverschulden gerichteten Petition vom Februar d. J.
an, dass sich ihr Güterverkehr, abgesehen von allem Privat-
und Kleinbedarf auf 1.600.000 Th. belaufen, eine
Ziffer, die aus dem Bereich der Nicolai-Vorstadt aller-
dings eine nur einigermaßen parrende Zahl nicht ent-
gegenstellt kann und auch nicht entgegengesetzt
werden ist. Im Gegenteil ist die weiterhin öffentlich
aufgestellte Behauptung, dass die Nicolai-Vorstadt
bisher im Schnitt pro Tag nur 4 und 5 Tonnen
Kohlen direkt bezogen habe, nirgends widerlegt werden
und darf daher wohl als Thatache gelten, während
sich wir uns zu informiren Gelegenheit hatten, einige
der Hauptfirmen in der Leipziger Vorstadt an Kohlen
direkt ca. 80 Tonnen täglich beziehen. Gieße man zu-
dem in Betracht, das von dem gesamten Ein- und
Ausgänge von Eltern und Eisenproduzenten, sowie an-
dern schweren Gütern der nordwestlichen Theil der Stadt
mit den unmittelbar angrenzenden Straßen circa drei
Viertelmeile bejedoch sehr verfrachtet, und das die Be-
ziehungen eines einzigen Etablissements genannten Stadt-
theiles ein größeres Gewicht repräsentieren, als solches
die gesammten in der ähnlichsten Konjunktur nach Chem-
nitz eingegangenen Bannwollen aufzuweisen! (437.000
Tonnen).

Solchen Thatachen lässt sich zu Gunsten der Nicolai-
vorstadt allerding wohl ein anderes Fazit gegen-
überstellen, als die — übrigens durchaus anerkennens-
werthe — Kübeligkeit, mit der die Einwohner ihre Interessen
vertreten. Der mangelnde Güterverkehr inde-
lässt sich durch dieselbe einmal nicht ersehen, und wir
halten darum, so die Nicolai-Vorstadt doch der Leip-
ziger den Zwischenbahnhof gönnen und sich mit der Idee
durch die Anlegung eines Aufzugsplatzes für
Personenverkehr geworden die beginnende Besiedlung
beschleunigen, da wir wenigstens nicht glauben können, dass man
magisierenden Orts die vorstehenden Daten augen-
berichtig lasse, und solcher Weise die schwer wiegen-
den Interessen unserer Stadt, ja unserer vaterländischen
Industrie verlegen könnte. Denn wir wollen nicht
anger Erwähnung lassen, das bei der Herstellung eines
Postgärtnerbahnhofs in dem Leipziger Bezirk der nur
einmal dafür gelegene bedeutsame Theil unserer Groß-
industrie, welcher von den hier befindlichen ca. 5500
Maschinenbau-Arbeitern allein ca. 4000 beschäftigt,
durch Schienen in das Bahnhofsnetz gezogen werden und
damit eine Bahn gewinnen könnte, die seine Konkurrenz-
fähigkeit gegen die ausländische Industrie unzweck-
haft beenden und seinen Betrieb fördern würde und wenn da-
gegen allerdings nicht in Wrede gestellt werden kann,
das das Projekt in der Leipziger Vorstadt in der Aus-
führung keiner kommen würde, als die Anlegung in
der Nicolai-Vorstadt, so würde sich die Verkehrsfrage
durch das Übergewicht der Interessen wohl mehr als
reichlich rechtfertigen lassen und es würden die Mehr-
heiten wohl auch sogar erheblich nicht ausfallen, in
Beziehung des Umfangs, das, wie wir vernehmen,
dass Kreis in der nordwestlichen Vorstadt ganz wesent-
lich billiger zu errichten sein würde, als dasjenige in
der Nicolai-Vorstadt.

Bisher haben wir nur von einer theilsweisen Ab-
weitung des Güterverkehrs gesprochen. Das jedoch
wichtigt auch in den öffentlichen Behandlungen der
Sache die Abtrennung des gesamten Güterverkehrs
ins Auge gefasst zu sein, eine Eventualität, die sich
allerdings auch nach unserm Grundsatz mit der Zeit
als notwendig herausstellen dürfte, so erlaubten wir
noch in Kurzem anzuführen, das wir und in Ge-

Statistik und Volkswirthschaft.

* Berlin, 12. August. Von den in letzter Reichstagsperiode
erledigten Gesetzen, welche später vom Bundesrat angenom-
men worden sind, waren nur noch zwei der Publikation: das
Quartierleistungsgesetz und die Waff- und Gewichts-
ordnung. Das erste kam, so ist unmittelbar in Kraft
treit, gleich nach dem Veröffentlichen, als bis die angebrachte
zweite aufgehenden Auflösungen im Reichstag ver-
öffentlicht wurden. Mit dem Veröffentlichen der Waff- und
Gewichtsordnung hat es überhaupt seine Güte; vermutlich wird
sie erst erfolgen, wenn die Organisation der Normalisierung
kommission geschafft ist. Nach dem Gesetz, wie es jetzt steht,
darf das neue Waff und Gewicht mit dem 1. Januar
1870, um man ausdrücklich vom 1. Januar 1872 ab in An-
wendung gebracht werden. Bis dahin werden die Maßnahmen
der einzelnen Regierungen, namentlich auch die im
Art. 21 des Gesetzes erwähnungs Waff- und Gewichtsordnung
für die höheren Landesbeamte und Gewichtsmaße
als das Kaiserliche sehr erwünscht sein dürfen, und es
ist möglich, dass die Regierung von der bisher geübten
Berechnung abweichen wird. Beide haben sich (1. Januar 1870) der
Vereinigung halb eins oder zwei Drittel des Reichs ver-
schieden. Aus diesem Grunde haben die Herren Director Doce, Dr. Berger
und Dr. Hirsch Antritt gemacht, um die Reduktionstabelle
mit auslassenden Preisminderungen eben jetzt
abzulegen.

— Dr. Doce's „Gesetz des deutschen Reichsvereins, vom
1. Juli 1868 ab gültig“, ist jedoch in vierter Auflage er-
scheinen und empfiehlt sich von seinen alten Ausführungen, Spe-
zialisten, Steuerbeamten &c. (Berlin, Sölle und von Büden,
Preis 4. Sgr.)

Dresdner Pfandlei-Actien-Gesellschaft.

Einladung zur ordentlichen Generalversammlung.

Die nach § 37 der Statuten ermächtigten Aktionäre der Dresden Pfand-
lei Actien-Gesellschaft werden zu der am

Mittwoch den Schiezenhain September 3. 1868.

im Saale der Handels-Jahnsburg, Brühlstraße Nr. 17 I. Etage dahier stattfindenden

ersten ordentlichen Generalversammlung hierauf eingeladen.

Gesetzliche der Verbundung sind:

1) Bericht des provisorischen Comites über die Befestigung der Statuten.

2) Bericht des Directariats über den bishergen Schätzungen.

3) Wahl der Verwaltungsrathsmänner nach § 24, 49 der Statuten.

Die Herren Aktionäre, welche an der Generalversammlung Theil nehmen wollen,
haben sich beim Comite in den Sitzungssaal durch Vorzierung ihrer Aktionen zu legi-
timieren und die Stimmenthalt in Empfang zu nehmen.

Dresden, den 17. August 1868.

Das provvisorische Comite der Dresden Pfandlei-Actien-Gesellschaft.

Ludwig Künnemann, Vorstehender.

Danksagung.

Der am 24. Mai d. J. offiziell ver-
öffentlichten Gesetzesordnung Reichs-Panzlist-Panzlist-Panz-
List-Panzlist hat der bishergen
Bundeskantonal ein Gesetz von 100 Thz.
aussetzt und durch diese Handlung der
Wahlhauptstaaten einen eben gereimten
Sinn verleiht und geradet daselbst auf
eine dauernde Domäne der beteiligten
Bundeskantonalen zu erwerben. Im Ma-
rinus dorthilfsschulzungen besiegeln die
betreibenden Gesetzgebungen die
Vereinigung der beteiligten
Bundeskantonalen.

Dresden, den 1. August 1868.

Direction der Königl. Blindenanstalt.

G. Reinhard.

Regenmantel für Offiziere

aller Wohnungszimmer, sowie Regen-
röcke für Civil und Kapuzen für
Damen in neuen verschiedensten Stoffen
(hierzu englische Fabrikate) zu den
billigsten Preisen empfohlen.

die Gummiwarenabrik von
Wehenkel & Siebenlist,
Berlin, Wrangelsstraße 66.
Werks-Gummifabrik. Reparaturen
werden schnell und billig ausgeführt.

Seul Dépot pour Parfumerie

de Legrand à Paris
so trouve pour la vente en gros et
en détail chez
Herrmann Kellner & Sohn,
4 Schloss-Strasse 4,
qui vendent les articles aux mêmes
prix qu'à Paris chez le fabricant.

1 Paar elegante Wagenpferde,

Rappen, 7 und 8 Jahre alt, 11 Viertel 2
Zoll groß, vollkommen fehlerfrei, frisch
und sauber gehalten sind für den Preis von
110 Louis, zu verkaufen. Kaufleute haben
ihre Preise absetzen unter A.
B. C. in der Expedition dieses Blattes.

Uhrenketten in Calmi-Gold.

Wer diesen Artikel kaufen will, mag
ihn mit meinem Jubelzeichen „Talos“
verlangen.

Talos.

Lehrer u. Lehrerinnen

in der deutschen und französischen Sprache
nach dem Glasier, welche ein Engagement
in Galapagos oder im Königreich Polen
wünschen, finden die nämliche Auslastung im
Lande über Schule der St. Ignatius
Jedrzejewskia Nr. 419 in der heiligen
Kreuzgasse zu Krakau.

Nur

21st Freiberger Platz 21st.

% breite weissliche
Kleider-Cattune

die Größe 2 Gr. 5 Pipe.

% breite Halbpique

(Chiffon faconné)

