

Er scheint
jeden Wochentag früh
9 Uhr. Inserate wer-
den bis Nachmittags
3 Uhr für die nächst-
erscheinende Nummer
angenommen.

Freiberger Anzeiger

und

Tageblatt.

Preis
vierteljährlich 15 Ngr.
Inserate werden die
gespaltene Zeile ober-
deren Raum mit 5 Ngr.
berechnet.

N^o 204.

Donnerstag, den 3. September.

1857.

Tagesgeschichte.

Dresden, 31. Aug. (Dr. J.) Die Augsb. „Allg. Ztg.“ vom 26. Aug. enthält einen Correspondenzartikel aus Jena, welcher im allgemeinen Interesse beklagt, daß das k. sächsische Ministerium dem dortigen Comité die Concession zu einer von Gößnitz über Gera nach Weimar, im Anschlusse an eine Dresden-Freiberg-Chemnitz-Gößnitzer Linie zu erbauenden Eisenbahn abgelehnt und damit die Gewinnung einer nächsten Verbindung von Dresden und Weimar unter Umgehung des Umweges über Leipzig vereitelt habe. Dieser auf völlig unrichtiger Anschauung der Sachlage beruhende Artikel erheischt eine Berichtigung. Zunächst konnte in formeller Beziehung von einer Concession der königl. sächsischen Regierung an einen Jenaer Comité zu Erbauung einer Eisenbahn von Gößnitz nach Weimar überhaupt keine Rede sein, weil diese ganze Eisenbahn gar nicht auf königl. sächs. Gebiete liegt, also vom königl. sächsischen Ministerium weder genehmigt, noch verweigert werden kann. In der That ist auch ein Gesuch der Art, welches an die competenten großherzoglich und herzoglich sächsischen und beziehentlich fürstlich reussischen Regierungen hätte verwiesen werden müssen, von einem Jenaer Comité hier gar nicht gestellt worden. Wenn also die königl. sächsische Regierung zu Verhinderung der Ausführung des angegebenen Eisenbahnprojectes etwas gethan hätte, so hätte dies nur bestehen können 1) in Schwierigkeiten wegen des Anschlusses an die sächsisch-bayrische Staatsbahn in Gößnitz; 2) in Verhinderung der Ausführung der, nach bereits ziemlich vollendetem Bau der Eisenbahn von Chemnitz nach Gößnitz, im Königreiche Sachsen zu Vollendung einer directen Linie Dresden-Weimar noch herzustellen Verbindung Dresden-Freiberg-Chemnitz. — Was den ersten Punkt anlangt, so hat die königl. sächsische Regierung nicht nur keine Schwierigkeiten gemacht, sondern sich stets bereit erklärt, den Anschluß in Gößnitz zu gestatten, ja sogar sich für eine Verbindung von Gößnitz nach Gera und Weimar dergestalt interessiert, daß sie auf den Wunsch der herzoglich sachsen-altenburgischen Regierung die Untersuchung des auf altenburgischem Terrain liegenden Theiles dieser Linie durch ihre Ingenieure hat vornehmen lassen. Wenn nun diese Terrainuntersuchungen, im Anschlusse an die weimarischerseits ausgeführten, bis jetzt zu dem unerwünschten Ergebnisse geführt haben, daß die Terrainverhältnisse zwischen Gera und Weimar so ungünstig sind, daß die zu Umgehung allzu großer Steigungen nöthige Verlängerung der Linie eher eine größere Entfernung zwischen Dresden und Weimar auf diesem Wege als über Leipzig ergiebt, so ist dies Niemandem unangenehmer, als der königl. sächsischen Regierung. Man wird aber gewiß, wenn an der Ungunst des Terrains die Ausführung des Projectes scheitern sollte, keiner Regierung, am wenigsten der königl. sächsischen, eine Schuld beimessen können. In Bezug auf den zweiten Punkt, die Ausführung einer Eisenbahn von Dresden über Freiberg nach Chemnitz, betreffend, ist eine Entscheidung noch gar nicht getroffen. Für die Ausführung dieser Linie bestehen mehrere Comités. Die königl. sächsische Regierung hat bereits bestimmt erklärt, daß sie einem Privatunternehmen die Concession nicht versagen würde. Aber es sind für diese Verbindung mehrere Linien aufgestellt und die speciellen Untersuchungen derselben zum Theil erst in der neuesten Zeit geschlossen worden. Die definitive Entscheidung darüber, welche Linie im technischen und im national-ökonomischen Interesse vorzuziehen und zu genehmigen sei, ist nicht leicht, wird aber demnächst erfolgen. Wenn dann einer der bestehenden Comités oder eine Vereinigung derselben den Bau der genehmigten Linie übernehmen will und das Capital zusammenbringt, so wird die Concession keineswegs verweigert werden. Sollte freilich diese Voraussetzung nicht eintreten und also die Frage auftreten, ob der Staat selbst bauen oder Opfer bringen solle, so kann begreiflicherweise vor Zusammentritt des Landtags und ohne diesen Nichts geschehen. Selbst eine Privatbahn wird wegen des nöthigen Expropriationsgesetzes und gewisser Concessionsbedingungen von den Beschlüssen des Landtags abhängig

sein. Wie unter diesen Umständen davon die Rede sein kann, daß die königl. sächs. Regierung dem Zustandekommen einer Eisenbahn, wie sie der Artikel aus Jena erwähnt, Hindernisse in den Weg lege, ist in der That nicht abzusehen.

Leipzig, 1. Sept. (D. A. Z.) Die Erforschungsbreissen und Entdeckungen in Afrika haben sich immer der regsten Theilnahme des Publikums zu erfreuen gehabt. Ganz besonders aber waren es Barth, Overweg und Vogel, denen man mit gespanntem Interesse auf ihren ebenso gefahr- als mühevollen Pfaden in dem für Europäer so unheilvollen Afrika folgte. Die Idee eine Reise in das Innere von Afrika zu machen, um Handelsverbindungen anzuknüpfen, den Sklavenhandel zu unterdrücken und einen geregelten Verkehr zwischen den afrikanischen Völkern und den englischen Kaufleuten einzuleiten, ist wohl von dem Engländer James Richardson ausgegangen. Dem berühmten Geographen Dr. A. Petermann aber gebührt das Verdienst, bei dem frühern preussischen Gesandten, Ritter Bunsen, und durch ihn bei Lord Palmerston die Idee angeregt zu haben, der Expedition von Richardson gleichzeitig einen wissenschaftlich gebildeten Mann beizugeben, um neben den Handelsinteressen auch für die Wissenschaft Nutzen zu ziehen. Die Verhältnisse gestalteten sich dann so glücklich, daß anstatt eines zwei sich der Richardson'schen Expedition anschließen durften, und diese beiden waren unsere braven Landsleute Dr. Barth und Dr. Overweg. Richardson und Overweg erlagen im zweiten Expeditionsjahre den schädlichen Einflüssen des Klimas und Barth allein war es vorbehalten zurückzukehren. Seine reichen während fünf Jahren gesammelten wissenschaftlichen Schätze bietet er dem Publikum dar in seinem Werke „Reisen und Entdeckungen in Nord- und Centralafrika in den Jahren 1849—1855 von Dr. Heinrich Barth“ (Gotha, Justus Perthes, 1857). Von diesem in Tagebuchform abgefaßten Werk liegen dem Publikum bereits der erste und zweite Band vor. Der dritte Band soll im Sept. d. J., der vierte und fünfte Band aber im nächsten Jahre ausgegeben werden. Der zweite Abdruck des ersten Bandes, der in kurzer Zeit vergriffen war, wird in einigen Wochen wieder ausgegeben werden können. Die dem Werke beigelegten Karten von A. Petermann sind eine feine, sehr werthvolle Arbeit, im Uebrigen ist es durch Holzschnitte und lithographirte Ansichten nach Dr. Barth's Skizzen von J. M. Bernag ausgemückt. Keine Expedition in neuerer Zeit hat so Epoche gemacht, als die von Barth, Overweg und Vogel; die ganze gebildete Welt hat ihr die größte Theilnahme bewiesen, und so kann es denn nicht fehlen, daß der Barth'sche Bericht mit dem größten Interesse gelesen wird.

Dem „Dr. J.“ wird aus Jöhstadt vom 31. August geschrieben: Gestern früh 3 Uhr brannte in dem 2 Stunden von hier entfernten, auf dem höchsten Gebirgskamm gelegenen Dorfe Sagung das Erbgericht und ein daneben stehendes Gut ab. Leider sind dabei auch zwei Menschenleben verloren gegangen. Der Kühlung, der sich auf dem Heuboden eine Schlafstätte gesucht hatte, ist mit verbrannt. Von zwei Harfenmädchen, die am Abend zuvor dort gespielt hatten, hat sich die Eine durch einen Sprung aus dem Fenster des ersten Stockwerkes gerettet, die Andere ist an den erhaltenen bedeutenden Brandwunden bereits gestorben. Auch ein Theil des Viehes ist im Feuer umgekommen. Ueber die Entstehung des Feuers ist noch nichts bekannt geworden. — Wir sind mitten in der Ernte, deren Ergebnisse bei uns weit besser als seit Jahren zu werden versprochen; das Getreide hat diesmal bei der langanhaltenden Wärme Zeit gehabt zur vollkommenen Reife. Indef fangen die Kartoffeln seit den letzten Regengüssen und Stürmen auch hier an zu kranken.

Aus Reichenbach wird dem „D. J.“ vom 26. August geschrieben. Am 18. u. 19. d. M. tagte in unserer Stadt der Leipziger Hauptverein der Gustav-Adolph-Stiftung. Durch 76 Abgeordnete waren der Centralvorstand, der Hauptverein und 35 Zweigvereine vertreten. Nachdem im feierlich geschmückten Rathhause früh 1/2 9 Uhr am 18. die Versammlung nach Gesang und Gebet vom Vorstand des Leipziger Hauptvereins, Arch-