

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 268.

Mittwoch, den 25. September.

1839.

Bekanntmachung.

Während der diesjährigen Michaelismesse befindet sich der Holzmartt vor dem Petersthor, unweit des Lohnkutscherplatzes.
Leipzig, den 23. Septbr. 1839.

Der Rath der Stadt Leipzig.
D. Deutrich.

Die erzgebirgische Eisenbahn.

Unter dieser Ueberschrift enthält eine der neuesten Nummern des *Bewerbedblattes für Sachsen* folgende Bemerkungen:

Das Directorium der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft hat sich mit dem hohen Ministerium in Betreff der wichtigen finanziellen Vorfragen, z. B. der Postvergütung etc., in solenner Conferenz definitiv geeinigt. Es soll dabei der Gesichtspunct der Billigkeit und wohlwollender Geneigtheit für Beförderung des Bahninteresses erfreulich vorgewaltet haben, und selbst die Bedingung, daß der Angriff des Baues nicht eher erfolgen dürfe, als nach Einzahlung von 10 Thalern auf die Actie, ist nur eine Vorsichtsmaßregel, deren Ergreifung ganz im Interesse der Gesellschaft und des Directoriums liegt. Zugleich sind vom Herrn *Schauffeeinspector Krausch* die Aufschätz- und Zeichnungen für die von Herrn *Oberinspector Lohmann* projectirte Bahnlinie dem Directorium übergeben. Dieselben sind mit ausgezeichnetem Fleiße, höchster Ausführlichkeit und Genauigkeit gearbeitet, so daß man unmöglich dem Gedanken Raum geben kann: „hier sei etwas unterschätzt“. — Ohne Zweifel wird nun, da die Sachen so stehen, das Directorium zufolge seiner Bekanntmachung in Kurzem die Generalversammlung zusammen rufen: „damit man sich über die nun zu nehmenden Schritte entschieße“. Wir wollen zunächst einen Blick auf den Stand des Eisenbahnwesens in unserem Sachsen werfen. — Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn ist vollendet und verbindet Leipzig mit der Elbe und R. sdenz; ein neues wunderbares Leben hat sich in den Gegenden entwickelt, durch welche die Bahn ihren beschleunigten Lauf genommen hat. — Von allen Seiten heran strömt Geschäft und Vergnügen auf den glatten Pfad, um sich fortzubringen, zu gewinnen und zu genießen. Das Werk ist herrlich gelungen und mit gerechtem Stolze erfreuen sich dessen die Begründer. — Dieser glänzenden Lichtpartie des sächsischen Eisenbahnwesens stehen Schattenpartien entgegen, die um so dunkler erscheinen, je heller dort die Lichter aufgetragen sind. Die „erzgebirgische“, die „Leipzig-voigtländische“ und die „lausitzer“ Bahnen sind so in Schatten gestellt, so zu Schattenbildern geworden, daß trotz aller jugendlichen Hoffnung kaum ein Schatten der Wahrscheinlichkeit noch da ist, sie auf dem bisher eingeschlagenen Wege der Actienbetheiligung zu Stande zu bringen. Es ist, als habe sich die Unternehmungslust in der Theiligung bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn so außer Athem gelaufen, so über Kraft angestrenzt, daß kein Aehemzug

keine Muskelbewegung übrig geblieben ist, etwas für die andern Bahnen zu thun. — Was hilft es, wenn wir auch hier mit unsern besten Redekräften, mit glühender Ueberzeugung predigen von den Vortheilen, die eine Theiligung bei der erzgebirgischen Bahn etc. gewähren würde! Umsonst! — Der Enthusiasmus, obnehin etwas schwerfälliger Natur bei den Deutschen, der sich an der Barriere in Leipzig im Interesse der erzgebirgischen Eisenbahn balgt, ist verrauchet wie ein Abendrauch, dessen Urheber man am andern Morgen nicht mehr mag. Während in andern Gegenden von Deutschland Bahnen in Angriff genommen, eröffnet und vollendet werden, ruht die erzgebirgische Bahn nun über vier Jahre, und noch ist keine Aussicht vorhanden, daß zum Angriff geblasen wird. Entmutigung liegt auf den Seelen der Actionaire; nicht, weil man an der Ausführbarkeit, an der Einträglichkeit zweifelt; nicht, weil man der richtigen Bearbeitung des Plans, der Befähigung der Leiter mißtraut —; auch nicht das kleinste Bedenken waltet hier ob. Vorsicht, Gründlichkeit, Thätigkeit und Rechtlichkeit sind von jeher die Pfeiler gewesen, worauf sich das Project der erzgebirgischen Eisenbahn gestützt hat; aber gerade diese rühmenswürdigen Grundsätze haben den Fortschritt verzögert; es ist schmerzlich zu sagen, daß Einzahlung von 10 Procent, die man damals mit Entzücken geleistet hätte, statt der wenigen 12 Groschen, ein flüchtiger Anschlag aus „Eiß“, rascher Angriff ohne Besinnung, das Zustandekommen der Bahn unwiderruflich festgestellt hätten. Nein! die Actionaire sind entmutigt aus — Schwäche. Entkräftung herrscht, die Begeisterung ist vorüber. —

Der Heiligenblutwein.

Einen Beweis, wie Beharrlichkeit und Ausdauer die schwierigsten Hindernisse zu besiegen vermögen, liefert folgende Thatfache.

In Rheinhessen, in der Gegend des Ortes Weinheim, in der Nähe der Stadt Alzey, liegt der Heiligenblutberg, ein kleiner ovaler Felsenhügel, wo schon Bonifaz im achten Jahrhunderte die ersten Reben pflanzte. Aber Erdrevolutionen zerstörten in den nächsten Jahrhunderten die Anlagen des deutschen Apostels; durch Regen und Wolkenbrüche war die Erde in den Thalgrund hinabgeschwemmt und fast ein Jahrtausend hindurch bildete der Berg nichts als ein chaotisches Gemisch von Grünstein, mit Eisenerz, Krapp, grauen und blauen Wacken mit Kieselsteinen, großen Schichten verfeinerter Seemuscheln, Knochen und Gerippen untermischt. Der ganz, etwa 30 Morgen umfassende Raum bot mitten im angebauten