

Spöttereien kannte. Neuulm ward wieder aufgebaut und gleich ward wieder der Bau einer mächtigen Turnhalle vorgenommen. Entfernt davon wurde aber auch ein bescheidenes Kirchlein gegründet, bei dessen Einweihung in einer nahen Bierbude die schändlichsten Lieder gesungen wurden. Einige kamen aus dieser Bude und erklärten ihre Umkehr, und daß sie an der Gemeinschaft der Uebrigen theilnehmen wollten. Es dauerte aber  $\frac{5}{4}$  Jahr, ehe der Ort einen eigenen Pastor bekam. Wenn die Heidenmission wohl zu fördern sei, so solle man doch auch die deutschen Brüder in Amerika nicht vergessen. Was die Heidenmission gewinne, gehe dort wieder verloren, „tropfenweis werde es gewonnen, aber eimerweise wieder ausgekippt.“ Die größte Hilfe sei nothwendig für die Emigrantenmission zu New-York (hier wies der Redner auf den Hafenmissionair hin, der die armen Auswanderer in seinen Schutz nimmt, daß sie nicht in Jammer und Elend gerathen) und für die Staaten Wisconsin und Missouri. Zwölf Gemeinden haben dort keinen Pastor. Dieses Elend sei auch in anderer Hinsicht noch zu beklagen. Die römische Kirche mache in Amerika reichende Fortschritte zu wahrer Beschämung der lutherischen Kirche. 1830 seien auf 12,800,000 Seelen 450,000 Katholiken gekommen, 1850 auf 23 Millionen Seelen 2 Millionen Katholiken, 1860 auf 31 Millionen Seelen 4 Millionen Katholiken. Wenn sich das so fort steigere, so würde 1870  $\frac{1}{5}$  der Bevölkerung der Vereinigten Staaten katholisch sein. Vor 75 Jahren gab es in den Vereinigten Staaten noch keinen Bischof; jetzt sind da: 7 Erzbischöffe, 39 Bischöffe, 89 Erzpriester, 3800 Priester. Was die Katholiken können, sollten wir nicht können? Sollen diese Erben auf unsere Kosten werden? Den Grund dieses Wachstums des Katholicismus fand er in der Unkenntniß vieler Auswanderer, und in der guten Pflege, die von Rom ausgehe. Die letztere fehle den evangelischen Gemeinden noch. Ein Grund für die traurigen Verhältnisse unserer Kirche sei der Mangel an guten Hirten. Nichts sei leichter als Pastor zu werden in Amerika; aber sie seien auch darnach. Man habe Ueberfluß an Wölfen und falschen, schlechten Hirten. Einen habe man als Verbrecher fortzuschaffen müssen, der andere sei als Betrunkener im Schnee erfroren &c. Der Redner wandte sich nun an die junge theologische Mannschaft, die Hilfe schaffen müsse. Sie brauche keine Sorge hinsichtlich der Eingewöhnung zu haben, das mache sich leicht; junge Kräfte müßten die alten ablösen. Er selbst wolle freilich auch keine grauen Haare in Amerika bekommen und gern später in die Heimath zurückkehren. Daß die jungen auswandernden Candidaten mit der Heimathkirche in Verbindung bleiben und von ihr beim Wiederkommen versorgt werden könnten, dazu sei Aussicht vorhanden, wie er in Dresden erfahren habe. Nachdem er noch Manches über die nöthigen Geldmittelspenden, über Gründung von Anstalten in Deutschland, aus welchen Missionäre ausgehen sollten nach Amerika &c., gesprochen und seine eigene Geschichte erzählt hatte, ermahnte er die Studirenden, daß sie mit dem Worte: „Wem Gott will eine rechte Gunst erweisen &c.“ nicht bloß tändeln, sondern es an sich zur Wahrheit machen sollten. Wenn sie auch keine Sympathien für Amerika im Allgemeinen hätten, Sympathie für die Rettung und Pflege der deutschen Brüder sei doch sicher in ihnen vorhanden. Nachdem er noch auf die Vertheilung einiger Blätter, die an der Thüre erfolgte, hingewiesen, schloß er mit dem bekannten Vers:

„Mache dem Gedanken bang,  
Ob das Herz es redlich meint?“ &c.

### Gedanken eines Leipziger Bürgers bei bevorstehender Erbauung einer Chemnitz- Leipziger Eisenbahn \*).

Wir dürfen uns nicht verhehlen, daß der Zwischenhandel Leipzigs, wenigstens in den gangbarsten Artikeln, den Culminationspunkt erreicht hat und bereits im Rückschritt begriffen ist. Das liegt aber nicht etwa an verminderter Arbeitsliebe oder an eingetretener Mangel an Intelligenz, sondern einzig und allein in den Verkehrsverhältnissen.

Durch das vergrößerte Eisenbahnetz und durch die directen Frachtsätze, welche nach dem Grundsatz hergestellt sind: „Je weiter der Weg, desto billiger im Verhältniß die Fracht“, wird zuletzt der Zwischenhandel dermaßen erschwert, daß er lebensunfähig gemacht wird.

Will nun Leipzig, welches neben seiner Industrie vorzugsweise auf den Zwischenhandel angewiesen ist, denselben wenigstens auf dem jetzigen Standpunkt erhalten, so muß es darnach trachten, billige directe Frachtsätze, sowohl von Osten wie von Westen, vorzüglich aber von Norden und von Süden nach hier zu bekommen. Es muß ferner darnach streben, so viel Eisenbahnen, Ein- und Ausmündungen zu bekommen, wie nur immer möglich. Auf diese Weise würde der Weg gebahnt werden, Leipzig denjenigen Rang unter den deutschen Handelsstädten zu verschaffen, den es zufolge seiner Intelligenz und materiellen Kräfte einzunehmen berechtigt ist. Das heißt, es kann und muß der Stapelplatz für

\*) In der letzten Sitzung des Städtischen Vereins vorgelesen und auf Wunsch hiermit zur allgemeinen Kenntniß gebracht. D. Red.

Mittel- und Süd-Deutschland werden! Dies kann aber dann geschehen, wenn seine Bewohner aufpassen, wenn sie die Interessen des Platzes richtig erkennen und zu würdigen verstehen! Ich erinnere an die Zeit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts, wo Leipzig unter Protection des Markgrafen Friedrich von Meissen durch Bevorzugung von Straßenbau groß wurde und die Nachbarstädte, wie Tauscha, Merseburg, Raumburg, Klein blieben. Ganz derselbe Fall, wie damals mit den Landstraßen, ist jetzt mit den Eisenbahnen, so wie damals die Landstraßen die Hebel für Leipzigs Handel und Wohlstand waren, sind es jetzt die Eisenbahnen, die in noch vergrößertem Maßstabe zur Blüthe der Stadt, wie schon angedeutet, beitragen können.

Unterstützt man nun aber Bahnprojecte, welche über kurz oder lang große Verkehrsstraßen in der nächsten Nähe um Leipzig herumführen, so verfehlt man den richtigen Weg, man bleibt wie f. B. Merseburg und Raumburg &c. links liegen und läßt andere Städte auf seine Kosten groß werden.

Ein solcher Fall liegt jetzt vor.

Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn beabsichtigt, wie man sagt, eine Eisenbahn von Grimma nach Chemnitz zu bauen, und soll auch bereits um Concession bei der Staatsregierung eingekommen sein. Kommt diese Bahn wirklich zur Ausführung, dann wird es nicht lange dauern, daß die von dem „höchst patriotischen Muldenthal-Comité“ beabsichtigte Verlängerung von Grimma über Wurzen, Eilenburg, Remberg und Wittenberg ebenfalls hergestellt werden wird.

Die Befürchtung, daß dies geschieht, liegt viel näher, als man es von anderer Seite zugeben will. Bekanntlich haben schon vor mehreren Wochen die Stadträthe von Wurzen, Eilenburg, Remberg, Wittenberg im Verein mit dem Muldenthal-Comité im hiesigen Hotel de Prusse getagt und ist diese Angelegenheit also bereits ernstlich zur Sprache gekommen. Und — wenn einmal eine so wichtige Frage angeregt ist, dann wird sie auch verfolgt, wie die Erfahrung schon oft gelehrt hat. Dazu kommt noch, daß Sachsen jetzt im Norddeutschen Bunde ist, also nicht mehr die Macht besitzt, eine Concession zur der Bahn Grimma, Wurzen, Eilenburg, Remberg, Wittenberg zu verweigern, wenn die preussische Regierung vielleicht aus strategischen oder sonstigen Gründen den Bau der Bahn wünschen sollte.

Von Wittenberg wird nun, wie es heißt, eine Bahn über Genthin nach Stendal projectirt, wozu der Wunsch Seitens der preussischen Regierung aus strategischen Rücksichten (bez. der Festung Wittenberg) bereits vorhanden ist. Berücksichtigt man nun, daß die Oesterreicher uns von Prag, Wien und Triest bis Annaberg entgegenkommen, so kann also der in der That unerhörte Fall eintreten, daß die Nordsee mit dem adriatischen Meere durch eine Eisenbahnstrecke verbunden wird, die 3 Meilen von Leipzig entfernt über Wurzen, Grimma, Chemnitz vorbeiführt. Was für Nachteile eine solche Straße unserm Leipzig bringen kann und bringen wird, bedarf wohl nicht einer näheren Besprechung; wer nur eine Idee von Volkswirtschaft besitzt, muß einsehen, daß die Bewohner Leipzigs alle Hebel in Bewegung setzen müssen, um ein solches Unheil abzuwenden.

### Verschiedenes.

\* Leipzig, 14. November. (Die Muldenbahn.) Von Glauchau über Rochlitz, Colditz, Grimma, Wurzen nach Wittenberg liegt ein Eisenbahnproject schon seit vielen Jahren vor und taucht jetzt wieder auf, um als Popanz einer Umgehung und Schädigung Leipzigs angeführt zu werden. Sollte den geehrten Mitbürgern unserer Stadt die Eisenbahngeographie wirklich so unbekannt sein, daß sie es nicht wissen, so müssen wir uns erlauben ihnen Folgendes zu sagen. Wittenberg liegt an der Anhaltiner Linie, zwischen Dessau und Jüterbog nach Berlin zu. Dahin existiren bereits von Glauchau ab zwei Verbindungen, die Eine über Altenburg, Leipzig, Bitterfeld nach Wittenberg, welche mindestens 3 bis 4 Meilen näher ist als die sogenannte Muldenbahn, die Andere über Chemnitz, Riesa, Jüterbog in der Richtung nach Berlin, jedenfalls auch mehrere Meilen näher. — Es gehört daher zu den Eisenbahnunmöglichkeiten, daß sich eine dritte längere Eisenbahn zwischen diese beiden hineinlegt und Leipzig umgeht — denn über Leipzig existirt bereits eine kurze Verbindung und Leipzig kann also nicht mehr umgangen werden.

\* Leipzig, 14. November. Die Zahl der eleganten, geräumigen, mit allem Comfort ausgestatteten Restaurationen in unserm Leipzig ist in den jüngsten Tagen um eine neue vermehrt worden, welche trotz ihres zarten Alters von einigen Tagen ihren älteren Schwestern an die Seite gestellt werden kann. Es ist dies die Restauration der bairischen Bierbrauerei zu Püschena an der Ecke der Schützenstraße und Promenade, in dem Baron Sped'schen Hause, durch welche letzteres, nebenbei bemerkt, der Eingang nach der Schützenstraße von der Promenade her eine besondere Fierde erhält. Die Localitäten der neuen Restauration sind splendid ausgestattet und lassen an decorativer Eleganz nichts zu wünschen übrig; ebenso ist die Ventilation ganz vorzüglich, worauf wir einen besonderen Werth legen, denn nicht