

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

N<sup>o</sup> 194.

Sonntag den 12. Juli.

1868.

## Eisenbahnwesen des Norddeutschen Bundes.

### Neuer Tarif und neue Bestimmungen im directen Personen- und Gepäckverkehr mit Oesterreich via Dresden-Bodenbach.

w. Leipzig, 10. Juli. Jetzt sind nun endlich auch die neuen Bestimmungen und der Tarif für den directen Personen- und Gepäckverkehr zwischen Leipzig, Dresden, Hamburg, Berlin und Magdeburg einer- und Aussig, Teplitz, Prag, Brünn, Wien, Pest andererseits veröffentlicht worden, wie sie vom 1. d. M. in Geltung sind. Der Tarif und die Bestimmungen sind insolge gemeinschaftlicher Beschlüsse der k. k. privilegierten österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der A. p. Kaiser-Ferdinand-Nordbahn und der k. k. p. Aussig-Teplitzer Eisenbahn vereinbart worden. Sie bezeichnen einen Fortschritt, für welchen der Handelsstand Norddeutschlands und das reisende Publicum den betreffenden Bahndirectionen nur dankbar sein können, einen Fortschritt, der aber nur dann einen wirklichen Werth erhält, wenn die österreichischen Verwaltungsbehörden auf diesem Wege beharren und nicht in den alten unleidlichen, unerträglich-rücksichtslosen Schlandrian zurückfallen. Man glaubt hier offen gestanden nichts weniger als allgemein an den Bestand der neuen vortheilhaften und zeitgemäßen, unerläßlichen Einrichtungen, da man zu traurige Erfahrungen gemacht hat.

Das aber können sich die verehrlichen österreichischen Directorien in Wien zc. ernstlich gesagt sein lassen, daß das theilnehmende Publicum sich etwaigen später beliebigen Behelligungen und Erschwerungen des Reise-, Versendungs- und Correspondenzverkehrs durch Wahl anderer Reise- und Versandtrouren zu entziehen wissen und den obgenannten Verwaltungen solcher Gestalt ein empfindliches Paroli biegen wird. Ist auch zum Theil bereits geschehen. Der hierorts vertretene und somit concentrirte deutsche und nicht-deutsche Buchhandel hat nach wiederholten vergeblichen Versuchen, sich die allerdings glattere Linie Bodenbach-Prag nutzbar zu machen, sich endlich für die Route Eger-Linz entschieden und läßt seine stattlichen Güter zc., wahrlich ein ins Gewicht fallendes Moment, von nun ab, wie man hört, größtentheils über Eger-Bassau-Linz nach Wien und Pest gehen. Schon jetzt steht fest, daß die letztere Linie auch für den Personenverkehr die billigere ist (14 Thlr. anstatt 16 Thlr. 13 $\frac{1}{2}$  Ngr. für ein Eilzug-Billet II. Classe Leipzig-Wien).

Die, wie schon anerkannt, sehr dankenswerthen neuen Bestimmungen über den directen Personenverkehr sind folgende:

Die Fahrbillets haben für den Verkehr der Stationen Prag, Aussig und Teplitz mit Dresden eine Gültigkeitsdauer von fünf Tagen, für alle übrigen Relationen (sic) eine Gültigkeitsdauer von 10 Tagen, und zwar vom Datum des aufgedruckten Abfahrtsstempels an gerechnet. Dieselben berechtigen innerhalb dieser Gültigkeitsfrist zu einem beliebigen Aufenthalte in den Zwischenstationen Brünn, Prag, Bodenbach, Dresden, Rödberau und Berlin. Die Billets von und nach Teplitz auch zum Aufenthalte in Aussig und die Billets von und nach Magdeburg auch zum Aufenthalte in Leipzig. Mit den Billets kann jedoch die Weiterfahrt nur dann mit dem Schnell- resp. Courierzuge stattfinden, wenn das gelöste Billet zur Fahrt mit einem solchen Zuge berechtigt, was die P. T. Reisenden aus dem Avis, welches (sic) ihnen zugleich mit den Billets ausgefolgt wird, entnehmen wollen. (Versteht sich bei uns ohnehin von selbst.) In den Billetpreisen sind die österreichische Stempelgebühr, dann in Wien für Hamburg auch die Gebühren für die Ueberfuhr von einem Bahnhofe zum andern in Berlin inbegriffen.

Auch in Bezug auf die Mitnahme von Kindern gelten neue und coulantere Bestimmungen.

Für Kinder unter zehn Jahren ist für je zwei derselben ein Billet der betreffenden Wagenclasse zu lösen.

Ein Kind mit einem Erwachsenen kann in der I. Wagenclasse auf ein Billet I. Classe und ein Billet III. Classe, in der II. Wagenclasse auf ein Billet II. und III. Classe, in der III. Wagenclasse

auf ein Billet II. Classe fahren. Ein Kind allein, ohne Begleitung wird in der I. Wagenclasse auf ein Billet II. Cl. und in der II. und III. Wagenclasse auf ein Billet III. Classe mitgenommen.

Das Reisegepäck anlangend, so giebt jedes gelöste Billet Anspruch auf die gebührenfreie Beförderung von 50 Zollpfund Reisegepäck. Für das Uebergewicht wird für je angefangene 10 Zollpfunde die tarifmäßige Taxe erhoben. (Für Leipzig-Wien beträgt die Taxe pr. jede 10 Pfund Ueberfracht 15 $\frac{1}{2}$  Ngr.) In der Taxe für Hamburg ist die Gebühr für die Ueberfuhr des Gepäcks von einem Bahnhofe zum andern in Berlin inbegriffen.

„Die Reisenden haben bei der zollamtlichen Revision ihres Gepäcks in Bodenbach gegenwärtig zu sein.“

Aus dem Tarif seien die drei Taxen für die beiden Personenzüge und den Schnellzug Leipzig-Wien erwähnt. Erstere beiden Züge kosten per Billet I. Classe 21 Thlr., II. Cl. 15 Thlr. 25 Ngr., III. Cl. 10 Thlr. 20 Ngr. Der neueingerichtete Eil- oder Schnellzug kostet 21 Thlr. 25 Ngr. für ein Billet I. Cl. und 16 Thlr. 13 $\frac{1}{2}$  Ngr. für II. Cl. (Billets dritter Classe giebt es bei diesem Zuge nicht.) — Via Eger kostet ein Billet I. Cl. nach Wien (Eilzug) 20 Thlr. 20 Ngr., ein Billet II. Cl. 14 Thlr., also jenes 1 Thlr. 5 Ngr., dies 2 Thlr. 13 $\frac{1}{2}$  Ngr. weniger.

## Universität.

w. Leipzig, 11. Juli. Drei philosophische Doctorchriften aus der mathematisch-physikalischen Section der Facultät folgten sich in den letzten Tagen fast unmittelbar. Dieselben handeln von dem Rübenbau, vom Thon, endlich vom Santonin, dem krySTALLISIRTEN Stoff des Wurmsamens.

I. Dr. Friedrich Wilhelm Sundermann, Chemiker, schrieb ein Heft über „Die Cultur von Zuckerrüben (Beta cicla) in künstlich gemischten Bodenarten.“

Es ist bekannt, wie furchtbar der Boden durch die Rübennernten ausgefogen wird, nicht bloß die Oberfläche der Ackerkrume, nein auch der Untergrund, aus welchem sich die lange Pfahlwurzel der Rübe annectirt, was darin von mineralischen Nährstoffen vorhanden ist. Wie bringt man nun erschöpfte Rübenfelder wieder in die Höhe? An der Lösung dieser gewaltig wichtigen Frage ist schon lange und heiß gearbeitet worden.

Die vorliegende Schrift ist ein weiterer Beitrag zu dieser Frage und beruht auf den seit Sommer 1862 vom Verfasser auf Anregung des Beispiels der schönen Culturversuche des Professor Dr. Knop hier angestellten Versuchen und Studien, die damit begannen, daß Zuckerrübenkerne in reinen Sandboden mit außerordentlich geringem Beisatz von Pflanzennährstoffen gesteckt wurden, dann auf künstlich gemischtem Boden (nach Liebig), nicht Torf allein, sondern Torf und Sand, fortgesetzt.

Dr. Sundermann hat es sich zur Aufgabe gestellt, noch weitere physiologisch und praktisch wichtige Fragen über das Wachstum der Rübe zu erörtern und wird seiner Zeit über seine Ergebnisse berichten. Am Schlusse giebt er unsern Rübenbauern u. A. folgenden praktischen Wink: Der Rübenbauer sorge für nöthige Bereicherung des Untergrundes, beziehentlich für Zuführung von löslicher Phosphorsäure in Form von reichen Superphosphaten, Kali, Natron und Magnesia in Form von Staffurther Abraumsalz, resp. dessen Abfällen und hierin zugleich von Kochsalz, zu dem Ende, um eine Ausfugung des Untergrundes zu verhüten. Wesentlich sind jedoch die physikalischen Eigenschaften des Bodens mit in Betracht zu ziehen, vor Allem muß man sich hüten, auf zu bündigem, feuchthonigem und kaltem Boden Rüben zu bauen, da man hier stets zuckerarme Rüben erzielt.

Es werden in hiesiger Gegend eben so zuckerreiche Rüben gezogen, wie in dem weit dunklern und porösern Boden der sogenannten Magdeburger Börde, einem der fruchtbarsten Striche der Provinz Sachsen. Während indeß die Rübenbauer der Magdeburger Gegend auf einen preussischen Morgen durchschnittlich 130 Centner reine Rüben ernten,