

Vizepräsident Streit beantragt die Verweisung der Wigard'schen Anträge an die 1. Deputation.
Abg. Günther gegen alle Anträge. Hierauf Schluß der Debatte.

Die Abstimmung ergibt: der Antrag des Abg. Streit wird mit großer Mehrheit abgelehnt, die Anträge des Abg. Wigard (also die Uebertragung der Civilregister auf die weltlichen Behörden, die Einführung der obligatorischen Civilehe u. s. w.) mit größerer oder geringerer Majorität desgleichen, ebenso die weiter oben genannten Anträge des Abg. Temper, dagegen wird der von demselben Abgeordneten gestellte Antrag: „Die Staatsregierung aufzufordern, alsbald die gesetzlichen Bestimmungen mit §. 32 und 33 der Verfassungsurkunde und den Vorschriften der Bundesgesetzgebung betr. Gleichberechtigung der Confessionen vom 3. Juni 1869 in Einklang zu bringen,“ gegen 16 Stimmen angenommen.

Das Eisenbahnproject Gaschwitz-Zwenkau-Meuselwitz.

Leipzig, 31. October. Der hiesige Städtische Verein, der wiederholt diejenigen Eisenbahnprojecte, von welchen ein nützlicher Einfluß auf Leipzigs Handels- und Gewerbsleben zu erwarten ist, in seinem Kreise besprochen und nach Kräften thätig gefördert hat, war bekanntlich im Mai dieses Jahres in Betreff der Leipzig-Pegau-Zeitzer Eisenbahn beim Reichstag des Norddeutschen Bundes mit einer Petition um Beseitigung der Hindernisse eingekommen, welche der Ausführung dieser Bahn durch die sächsische Staatsregierung bereitet wurden. Es stellte sich damals heraus, daß der wesentlichste Hinderungsgrund in dem Verlangen der sächsischen Regierung, daß die Bahn über Zwenkau führe, zu finden sei. Diese Annäherung an Zwenkau bedingt nun aber nicht nur einen Umweg von etwa $\frac{1}{2}$ Meile, sondern erfordert auch einen, von den Betheiligten auf 200,000 Thlr. geschätzten Mehraufwand insofern, als dann jene Bahn, welche sonst ausschließlich auf dem linken Elsterufer sich hinzieht, um Zwenkau — bekanntlich auf dem rechten Ufer gelegen — zu berühren, das Flußthal zweimal überbrücken muß. Es ist erklärlich, daß einerseits die Thüringische Eisenbahngesellschaft, welche die Concession für die Zeitzer Bahn nun einmal definitiv erlangt hat, Alles aufbietet, um sich den gedachten Umweg zu ersparen, während andererseits der sächsischen Staatsregierung und den Bewohnern von Zwenkau und Umgegend nicht verdacht werden kann, daß sie festhalten an dem Bestreben, leztgedachter Stadt und Gegend die Vortheile einer Eisenbahnverbindung zu verschaffen. Nach dieser Sachlage, und da das naturgemäße Uebergewicht der sächsischen Staatsregierung allem Anschein nach paralytisch wird durch die Unterstützung, welche die Thüringische Eisenbahngesellschaft in den strategischen Forderungen des Bundeskriegsministeriums findet, ist zu erwarten, daß die Ausgleichung jener Differenz noch lange Jahre in Anspruch nehmen und schließlich in eines jener beklagenswerthen Compromisse auslaufen werde, welche keinen Theil befriedigen und die Interessen der Gesamtheit schädigen.

Leipzig hat aber unbestritten ein großes Interesse an der Zeitzer Eisenbahn, weniger mit Rücksicht auf seine nächste Umgebung, als deshalb, weil diese Bahn eine neue vortheilhafte Verbindung mit dem Süden und Süd-Westen Deutschlands schafft, wie das durch die hiesige Handelskammer und Gewerbekammer — an welche sich der Städtische Verein ebenfalls gewendet — bestätigt worden ist. Deshalb hielt man sich im Vorstand des Städtischen Vereins für verpflichtet, im Interesse unserer Stadt diese Angelegenheit nicht aus den Augen zu lassen, und ein Mitglied dieses Vorstandes, Herr Advocat Rudolph Schmidt, hat einen Ausweg vorgeschlagen, der wohl geeignet erscheinen kann, den vorhandenen Widerstreit zu lösen. Dieser Ausweg liegt in der Herstellung einer Eisenbahn von Gaschwitz, dem Anhaltepunkt der Sächsischen Westlichen Staatsbahn, nach Zwenkau, mit der Weiterführung nach Groitzsch und Meuselwitz, resp. Altenburg. Durch eine solche Bahn würden die Interessen Zwenkaus und seiner Umgegend in jeder Hinsicht weit besser befriedigt werden, als es durch die Zeitzer Eisenbahn möglich wäre (mit der sie überdies durch eine ganz kurze Flügelbahn Groitzsch-Pegau verknüpft werden könnte), während andererseits das Project auch auf die Unterstützung der anderen und maßgebendsten Factoren rechnen kann — einmal der sächsischen Staatsregierung, indem das neue Project der westlichen Staatsbahn einen namhaften Güterverkehr zuführt, zweitens der Thüringischen Eisenbahndirection, indem diese von der ihr gestellten lästigen Bedingung bezüglich der Zeitzer Bahn befreit wird, und drittens der Stadt Leipzig, da das Project ein rascheres Zustandekommen der Zeitzer Bahn und eine bessere Verbindung mit der industriellen und kohlenreichen Gegend zwischen Zwenkau und Meuselwitz ermöglicht. Mit Rücksicht hierauf hat sich am 30. October auf Veranlassung des Herrn Advocat Rud. Schmidt ein Comité für die Gaschwitz-Zwenkau-Meuselwitzer Bahn gebildet, das zunächst aus Industriellen der Zwenkauer Gegend besteht, und dessen Vorsitz Herr Bürgermeister Merkel in Zwenkau, als

Beretreter der zunächst betheiligten Stadt, übernommen hat, während das Vorstandsmitglied des hiesigen Städtischen Vereins, Herr Advocat Rudolph Schmidt, dem Comité mit Rücksicht auf die Wichtigkeit, die das Project für unsere Stadt hat, beigetreten ist und sich vorläufig der Geschäftsführung unterziehen wird.

Eine Fahrt auf der Pacific-Eisenbahn.

(Fortsetzung und Schluß.)

Chicago, 2. September 1869.

Montag Abend $\frac{1}{2}$ 10 Uhr trat ich von Neuem meine Reise an und verließ Suspension Bridge. Natürlich hatte ich Sleeping car genommen, schlief prächtig und wachte erst auf, als wir in Detroit 7 Uhr Morgens einfuhren. Hier wurden die Wagen gewechselt, d. h. wir mußten mit dem Dampfboote von einem Depot zum andern über den Ausfluß des Huron-Sees fahren. Auf dem Dampfer stärkte man sich mit einem ziemlich guten Frühstück. Von Detroit sah ich wenig, kann also nichts berichten. Fort ging's nach Chicago. Die Reise dahin war nichts weniger als angenehm. Von $\frac{1}{2}$ 9 Uhr Morgens bis 5 Uhr Nachmittags — wo wir ankamen — sah ich Nichts als Wald, wenig Maisfeld, elende aus Baumstämmen roh gearbeitete Farmhütten, selten einmal ein anständiges Dorf. Der amerikanische Wald hat mich einigermaßen enttäuscht. Ich glaubte Bäume Hunderte von Jahren alt zu sehen, wie man so häufig in Beschreibungen liest, jedoch nichts dergleichen; Bäume, wie wir sie z. B. im Rosenthal haben, sah ich keine. Umgefallene Stämme liegen aber genug am Boden und verfaulen. Ja oft wachsen neue Bäume aus den alten verwesenden lustig heraus. Merkwürdig kühl wurde es in der Nähe des Michigan-Sees. Dieser ist von schönster blauer Farbe. Chicago, die Gartenstadt, liegt unmittelbar an seinem Ufer. Diese Stadt hat nun zwar gegen 300,000 Einwohner, imposante Gebäude, große Hotels die Menge, es fehlt ihr aber das großstädtische Leben und Treiben auf den Straßen. Doch von der Großartigkeit New-Yorks verwöhnt, kann ich ein unparteiisches Urtheil nicht abgeben. Dienstag und Mittwoch Abend besuchte ich einige Theater, das eine war sehr mittelmäßig, das andere unter aller Kritik. Ist einmal etwas Gutes hier, so sind es Gäste von New-York.

Interessant ist die Einrichtung der amerikanischen Hotels. Bei Ankunft trägt man seinen Namen ins Fremdenbuch und erhält durch einen Schwarzen ein Zimmer. Von 8—11 ist Frühstück im Speisesaal. Es wird ein Speisezettel vorgelegt und man bestellt sich was man wünscht, Alles auf einmal. Dasselbe ist Mittags von 1—3 und Abends von 7—9 der Fall. Das Langweilige einer deutschen Table d'hôte kennt man hier nicht. Fast nervös macht die Aufmerksamkeit der schwarzen Kellner. Wenn Ihr kommt, bezeichnet Euch ein Diener Eure Sitze, ein anderer schiebt Euch die Stühle unter und fragt nach Euren Wünschen. — Wünscht Ihr z. B. ein Stück Butter und schaut nur nach dieser hin, gleich hat der Schwarze Eure Gedanken errathen. Die Zimmer sind sehr einfach decorirt; man bleibt aber auch nur des Nachts dort, für den Tag stehen prachtvolle Unterhaltungszimmer mit Clavier u. zu Jedermanns Gebrauch offen.

Omaha, 7. September.

Die Fahrt nach Omaha war in vielen Beziehungen interessant. Zunächst die große Brücke über den Mississippi. Das kolossale Werk geht über drei Inseln, und es dauert eine geraume Zeit, bis der Zug die Brücke passiert hat. Die Farbe des Flusses war von einem glänzenden Braun, wie ich es noch nie gesehen. Am Dienstag Morgen, ungefähr 40 Meilen von Council Bluffs, befanden wir uns plötzlich mitten im Wasser. Die ganze Ebene war vom Missouri überschwemmt. Uns blieb natürlich Nichts übrig, als mitten durch das Wasser zu fahren, ohne daß man vom Schienenwege auch nur eine Spur sehen konnte. Es ging indessen sehr langsam, war also nicht weiter gefährlich. Mit einem Male hielt aber der Zug ganz still und wir bekamen vom Zugführer die keineswegs erfreuliche Versicherung, es sei ihm unmöglich weiter zu fahren, da die Schienen in Folge der Feuchtigkeit aus einander gewichen seien. Doch im Verlaufe einer Stunde war der ganze Schaden curirt. War nun allerdings die Situation nicht gerade sehr gemüthlich und mußte ich mich einigermaßen zusammennehmen, meine Ruhe zu bewahren, so mußte ich doch lächeln, als ich mich eines Artikels in den „Leipziger Nachrichten“ erinnerte, den Ihr mir neulich zugeschiedt. In diesem hieß es nämlich, daß eine Strecke der Bahn so gefährlich im Wasser dahin laufe, daß, dort angekommen, die Passagiere auszufsteigen pfliegen und unter Anführung eines Priesters um glückliches Hinüberkommen flehten u. dergl. m. Eben diese Strecke habe ich heute früh befahren, und ich kann Euch versichern, daß von Beten nicht die Rede war, im Gegentheil verkürzte man sich die Zeit so gut es ging mit — Kartenspielen. Ich füge ausdrücklich hinzu, daß wir, nach vorausgegangenem starken Regenwetter, mit besonders ungünstigen Umständen zu kämpfen hatten. Endlich kamen wir in Omaha an. Eben wollten wir nach dem Union-Pacific-Depot eilen, als uns die unangenehme Kunde zu Theil wurde, daß der Zug abgefahren sei. Wir hatten uns, wie vorauszusehen, verspätet. Jetzt war