

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Kaufpreis 9300.

Abonnementspreis
vierteljährlich 1 Thlr. 7 1/2 Sgr.,
halbjährlich 2 Thlr. 10 Sgr.

Jede einzelne Nummer 2 1/2 Sgr.
Gebühren f. Extrablätter 9 Thlr.

Inserate
die Spalte 1 1/2 Sgr.
Reclamen unter d. Redactionsfisch
die Spalte 2 Sgr.

Exemplare
Otto Klemm, Universitätsstr. 22,
Local-Comptoir Hauptstr. 21.

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

Donnerstag den 12. October.

1871.

No 285.

Bekanntmachung.

Das betheiligte Handelspublicum wird hierdurch benachrichtigt, daß eine Restitution von **Rechnungskosten** für Proceß- und Transito-Güter, die während der gegenwärtigen Michaelismesse freien Verkehrs hier eingegangen sind, nur dann gewährt werden kann, wenn die hierüber einreichenden Verzeichnisse nebst Unterlagen längstens **den 28. October d. J. bis Abends 6 Uhr** hier abgegeben sind. Später eingehende Reclamationen können von hier aus keine Berücksichtigung finden. **Königliches Haupt-Zoll-Amt.** Leipzig, am 2. October 1871.

Bekanntmachung.

Die Grundstücke am Brandwege hier sind mit folgenden Steuernummern versehen, nämlich:

der Str.-Nr. 1	das Grundstück der Frau C. F. Müller u. Gen.	Nr. 115. Abthl. B. des V.-C.
1b	des Herrn C. E. D. Kunze	114.
2	des Herrn C. A. Stolpe	113.
3	die Baustelle	110 P.
4		110 O.
5		110.
6	das Grundstück des Herrn C. F. Röger	109.
7	die Baustelle	8 J. C.
8		8 H.
9		8 C.
10	das Grundstück der Frau Charlotte verm. Hildebrand	8 B.
10b	des Herrn B. L. O. Häfner	4 P.
11		8.
12		7.
13		6.
14	von J. H. C. Bartmann	1.
14b	von Jahn's Erben	110 B. B.
15	des C. B. Köbel	110 L.
16	J. Wilmann	110 M.
16b		110 N.
17	Dr. C. Lampe sen.	111 C.
18	der Herren Adv. Hennig u. C. F. Bieger	105.
19	des Herrn Adv. E. Anshäus	104.
20	J. Krummelbein	103 B.
21	Adv. E. Anshäus	103.

Leipzig, am 7. October 1871. **Der Rath der Stadt Leipzig.** Dr. E. Stephani. G. Wechsler

Bekanntmachung.

Die unterzeichnete Immatriculations-Commission macht hierdurch bekannt, daß die Vorlesungen auf hiesiger Universität im bevorstehenden Wintersemester **am 16. October** ihren Anfang nehmen.

Verzeichnisse der in dem gedachten Halbjahre zu haltenden Vorlesungen sind in der Universitäts-Canzlei und in der Universitäts-Buchhandlung (Querstraße Nr. 30) zu bekommen. Leipzig, am 8. September 1871.

Die Immatriculations-Commission.

Dr. B. Hanfel, **Dehler,**
d. J. Director, zugleich in Vertretung **Univ.-Richter.**
des Königl. Regierungsberechtigten.

Bekanntmachung.

Das 40. Stück des diesjährigen Reichs-Gesetzblattes ist bei uns eingegangen und wird **bis zum 27. d. M.** auf dem Rathhaussaale öffentlich aushängen. Dasselbe enthält: Nr. 708. Verordnung, betreffend die Einberufung des Reichstages. **Der Rath der Stadt Leipzig.** Leipzig, den 10. October 1871. Dr. E. Stephani. Gerutti.

Bekanntmachung.

für Fabrikanten und Gewerbetreibende.

Im hiesigen Georgenhaufe sind während der Wintermonate gegen 100 Personen zu beschäftigen. Fabrikanten und Gewerbetreibende, welche darauf reflectiren, diese Arbeitskräfte durch einzelne Aufträge zum Theil oder im Ganzen zu benutzen, werden hiermit veranlaßt, sich deshalb mit der Verwaltung des Georgenhauses in Verbindung zu setzen. Die vorhandenen Räume gestatten auch die Einrichtung gesonderter Facturen. **Die Deputation zum Georgenhaufe.** Leipzig, den 11. October 1871.

Auction.

Montag den 16. d. M. sollen Nachmittags von 1/4 Uhr an am Pflanzgarten auf der sog. Ransfäcker Viehweide in der Nähe des neuen Schützenhauses ca. 400 laufende Ellen altes **Stacket** in einzelnen **Haufen**, sowie eine Partie alte **eichene Stacketssäulen** gegen sofortige **Barzahlung** an die Meistbietenden verkauft werden. **Des Rathes Forst-Deputation.** Leipzig, am 7. October 1871.

Die Schulerinnen der höheren Mädchenschule

versammeln sich **Donnerabend den 12. d., Vormittags 9 Uhr im Schulgebäude am Thomaskirchhof.** Leipzig, den 10. October 1871. **K. Friedlaender.**

Die Entdeckung eines offenen Polarmeeres durch Payer und Weyprecht im September 1871.

Man wird sich erinnern, daß die gegenwärtige Polarforschung zunächst dadurch angeregt war, daß der englische Capitain Dobson vor beinahe sieben Jahren eine neue englische Expedition vorgeschlagen hatte, die die Erforschung der arktischen Centralregion und die Erreichung des Nordpols bezweckte. Der Plan war, die Baffins-Bai hinauf und durch den Smith-Sund zu gehen, und wurde von den wahren und wissenschaftlichen Kreisen und Autoritäten Englands aufs Wärmste gut geheißelt und unterstützt, so daß alle Aussicht vorhanden war, die englische Regierung werde eine große wissenschaftliche Expedition ausstatten und ausführen. Als ich aber den englischen Autoritäten meine Ansichten und Projecte vorlegte, welche das arktische Nordmeer zwischen Ostgrönland und Komaja-Semla zur Basis einer Expedition einzuhalten, wurde der Dobson'sche Plan nach den häufigsten Diskussionen der bedeutendsten Männer in vier Sitzungen der königlichen Geographischen Gesellschaft in London verworfen und seinen Ansichten die vollste Zustimmung und Anerkennung zu Theil.

Während nun die Engländer 7 Jahre lang es in hohen Worten und Diskussionen bewenden ließen, ermöglichte die außerordentliche Bereitwilligkeit und Generosität, der hohe wissenschaftliche und nationale Sinn der deutschen Nation die Ausrichtung und Ausföhrung zweier deutschen wissenschaftlichen nordpolaren Expeditionen, die unter dem Commando des Capitain Kolowey geführt wurden.

Außerdem sind gleichzeitig von Dr. Dorf und Dr. Bessels in Rosenthal'schen Schiffen und von Graf Zeil und Heuglin aus eigenen Mitteln ausgeführte Forschungen in der von mir empfohlenen Direction angestellt und wichtige Resultate erzielt. Die Eisenerforschung haben einen bedeutenden Aufschwung genommen, so daß norwegische Fischer einen Ertrag erzielen, der stellenweise eine Distanz von 57 Proc. gewährt, und dabei haben sich die besten wissenschaftlichen Beobachtungen gemacht. Capitain Kolowey hat sich kürzlich öffentlich ausgesprochen, daß er hinsichtlich einer nordpolaren Expedition ganz der Meinung Dobson's ist und er den Weg durch den Smith-Sund für den besten halte. Ich glaube aber nicht, daß er irgend Jemandem das Geld zu einer deutschen Expedition bekommen wird, die nach einem englischen, von den Engländern selbst verworfenen Plan ausgeführt werden soll, wofür er noch obenhin 2 Dampfer und eine Ausrüstung von mindestens 3 Jahren für erforderlich und nothwendig hält.

Schon bei der zweiten deutschen Nordpolarexpedition waren durch die Verschiedenartigkeit der Ansichten zwischen Kolowey und mir die unerquicklichsten Differenzen entstanden, und diese Differenzen sind jetzt größer als je, indem Kolowey, wie bereits erwähnt das Entgegengesetzte von mir annimmt, zu Dobson ins Englische Lager übergegangen ist und in Bezug der ganzen östlichen Hälfte des europäischen Nordmeeres folgenden öffentlichen Ausspruch gethan hat: „Zwischen Spitzbergen und Komaja-Semla mit Schiff gegen den Nordpol vorzudringen zu wollen, halte ich für ein ganz verfehltes Unternehmen und würde ich mich einer zu diesem Zwecke dorthin gesandten Expedition nur dann anschließen, wenn Herr Dr. Petermann die Reise persönlich mitmache.“ Einen Grund für diese Ansicht giebt er nicht, als ob er, Capitain Kolowey, für seine Ansichten und Behauptungen überhaupt keinen Grund zu haben oder zu nennen brauchte.

Die wenig aber die Ansicht Kolowey's von anderen völlig ebenbürtigen, erfahrenen und wissenschaftlichen Männern getheilt wurde, geht daraus hervor, daß, während er jenen Ausspruch im vergangenen Mai that, bereits im Juni eine Expedition ausging, die u. a. den Zweck hatte, gerade dieses Meer zu erforschen, welches Kolowey nur in meiner Gesellschaft zu besuchen geneigt war, und zwar ging mit dieser Expedition sein eigener Gefährte, der hochverdiente Ober-Neutenant Julius Payer, mit dem tüchtigen See-Lieutenant Weyprecht, einem geborenen Badener, aus dem Städtchen König im Odenwald.

Gegenüber der letzten von Kolowey geföhrten Expedition hätte man dem Rulbe und dem echten wissenschaftlichen Sinne dieser Männer die Anerkennung nicht versagen dürfen, selbst wenn sie weniger erfolgreich gewesen wären, dafür, daß sie mit den sorgfältigsten Mitteln und bloß mit einem kleinen gemieteten norwegischen Segelschiff ausgingen, während Kolowey mit zwei prächtigen, wahrhaft opulent und luxuriös ausgerüsteten Schiffen ausfuhr. Letzterer drang mit dem Dampfer in zwei Sommern bloß bis 75° 31' N. Br. vor, nur 1/2° weiter, als Clavering vor 47 Jahren, in Schlitten noch bis 77° 1' N. Br., während Payer und Weyprecht mit dem kleinen Segelschiff in jenem gefährlichen Meer bis 79° N. Br. segelten, eine Distanz gegen ihre Vorgänger in jenem Gebiet, die diejenige bei Kolowey mindestens um das Zehnfache übertrug.

Das Telegramm, welches die Rückkehr von Payer und Weyprecht aus dem hohen Norden nach Tromsø am 3. October meldet, lautet wörtlich: „September offenes Meer von 42° bis 60° Nördlicher Länge von Greenwich über 78° N. Breite verfloht. Größte Breite 79° N. Br. auf 43° Ostl. Länge, hier günstigste Eiszustände gegen Nord, wahrschein-

liche Verbindung mit Polynia gegen Ost, wahrscheinlich günstigster Nordpolweg.“ — Der letzte Theil des Telegramms ist unverständlich, ich habe aber Grund, ihn dahin zu verstehen, daß das von Graf Zeil und Th. von Heuglin im vorigen Jahre entdeckte König-Karl-Land im Süden bis 77° 12' N. Breite reicht. Für diese Entdeckung und ihre Arbeiten in Ost-Spitzbergen überhaupt haben Graf Zeil und Herr von Heuglin ganz besonders auch von der königlichen Geographischen Gesellschaft von London und ihrem Präsidenten Sir Robert Burchard die größte Anerkennung geerntet.

Die Fahrt und Entdeckung von Payer und Weyprecht liefern den Beweis, wie wenig auf die Ansichten und Behauptungen des Capitain Kolowey zu geben ist, wie verdienstlich aber auch die Standhaftigkeit gegen solche Irrungen, der Muth und das echte wissenschaftliche Interesse und die Ergründung solcher Forscher wie Payer und Weyprecht sind.

Dazu kommt, daß alle bisherigen Nachrichten aus unserem europäischen Nordmeere von außerordentlich ungünstigen Eis- und Witterungsbedingungen berichtet hatten.

Es ist anzunehmen, daß Payer und Weyprecht wahrscheinlich einen Ort von Treibeis zu durchsegeln hatten, ehe sie in jenes 18 Längengrade ausgedehnte offene Polarmeere gelangten, und daß sie daher zum ersten Male den nordpolaren Eisgürtel moralisch und factisch gebrochen, in ähnlicher Weise, wie Ross und Weddell wiederholt am Südpol gethan hatten.

Noch in meiner im Juni 1870 publicirten Karte über den Golfstrom habe ich nach den Bestätigungen Beobachtungen auf Rosenthal's Dampfer „Albert“ vom Jahre 1869 zwischen 75° und 76° den Golfstrom gezeichnet, der dort noch 4° N. und darüber an der Meeresoberfläche zeigt, eine hohe Temperatur, wie sie noch nirgends anderswo in gleicher Breite in der nördlichen oder südlichen Hemisphäre beobachtet worden war. Der Name „Golfstrom“ und Pfeil auf dieser Karte*) weisen ganz genau auf die Stelle in 79° N. Br., 43° O. L. Gr., die der eben so tüchtige und wissenschaftliche, als besonnene See-Officier Weyprecht in seinem Telegramm als diejenige der „günstigsten Eiszustände gegen Nord, der wahrscheinlichsten Verbindung mit der Polynia gegen Ost, den wahrscheinlich günstigsten Nordpolweg“ bezeichnet.

Auch von anderen diesjährigen Nordpolarexpeditionen habe ich viele interessante Nachrichten, werthvolle Berichte und bereits ein vollständiges Journal erhalten, von denen ich Einiges nebst einer sehr interessanten Originalkarte bereits im nächsten Heft der „Geographischen Mittheilungen“ publiciren werde.

Gottha, 9. October 1871. **K. Petermann.**

*) Geographische Mittheilungen 1870, Tafel 12.

Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft.

Leipzig, 10. October. Der Geschäftsbericht des Directoriums der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1870 bildet wieder ein stattliches Werk und ist mit Rechnungsbeilagen und statistischen Nachweisen bis in die kleinsten Details ausgestattet. Die erste Abtheilung des Berichtes behandelt die Magdeburg-Leipziger Stammbahn incl. Schönebeck-Station und weist nach, daß die Betriebs-Einnahmen im Jahre 1870 2,270,517 Thlr. betragen, während sie im Jahre vorher sich auf 2,362,575 Thlr., 1868 2,281,031 Thlr., 1867 2,120,240 Thlr., 1866 2,251,945 Thlr., 1865 2,137,194 Thlr. bezifferten. Von diesen Einnahmen entfallen 932,654 Thlr. auf den Localverkehr, 1,195,454 Thlr. auf den directen Verkehr mit andern Bahnen, 142,408 Thlr. auf andere extraordinäre Transporte; der Personenverkehr brachte 593,039 Thlr., der Güterverkehr 1,427,171 Thlr. ein, während 134,343 Thlr. an den Eilgut-, 11,115 Thlr. auf den Passagiergepäckverkehr, 14,004 Thlr. auf den Eilgut- und Fahrzeug- und 90,845 Thlr. auf den Viehtransport entfallen.

Im Personenverkehr wurden befördert 1,430,508 Personen (1869 1,379,926, 1868 1,294,195 u. f. w.), im Güterverkehr 29,811,869 Centner (1869 29,686,779 Centn., 1868 27,309,213 Centn. u. f. w.). Die Länge der sämmtlichen zur Bahn gehörigen Geleise betrug am Jahresschlusse 43,515 Meilen; die Vermehrung der Geleise hier-nach 1077,13 Ruthen. Die Zahl der Locomotiven betrug am Jahresschlusse 64 Stück gegen 54 Stück im Vorjahr; die Neubeschaffungen bestanden in 1 Schnell- und 2 Lastzugmaschinen. Die Zahl der vorhandenen Tender betrug ebenfalls 64 Stück. Die durchschnittliche Jahresleistung stellt sich im letzten Betriebsjahr auf 3,166,062 Centnermeilen Nettolast, gegen das Jahr 1869 mit 4,162,352 Centnermeilen. Die durchschnittliche Jahresleistung sämmtlicher Locomotiven des preussischen Staates betrug 1869 3,225,207 Centnermeilen.)

Der Wagenpark bestand am Jahresschlusse 1870 in 147 Personenwagen mit zusammen 6262 Sitz- und Stehplätzen, sowie in 1795 Stück Gepäcks- und Güterwagen mit 3725 Achsen und 302,625 Centner Tragkraft. — Die Betriebs-Ausgaben insgesammt stellen sich auf 975,750 Thlr. und zwar 236,999 Thlr. für Unterhaltung der Bahn und Gebäude, 663,520 Thlr. für die Transportverwaltung, 73,230 Thlr. für die allgemeine Verwaltung. Die Heizung der Locomotiven erforderte 44,006,810 Pfund Coals und Kohlen; nach dem Rechnungsschlusse beträgt die Einnahme Inzueinem „Gewinne von verschiedenen Contis“ 303,680 Thlr.; in diesen Posten sind gleichzeitig

*) Danfa 1871, Nr. 10, S. 92.