

Erscheint täglich
früh 6 1/2 Uhr.

Redaction und Expedition
Zobanngasse 33.
Verantwortlicher Redacteur
Dr. Düttner in Weidnitz.
Sprechstunde d. Redaction
Samstags von 11-12 Uhr
Sonntags von 4-5 Uhr.

Annahme der für die nächst-
folgende Nummer bestimmten
Interate an Wochentagen bis
3 Uhr Nachmittags, an Sonn-
und Festtagen früh bis 1/2 Uhr.
In den Filialen für Inf.-Annahme:
Otto Krumm, Universitätsstr. 22,
Louis Köhler, Gaisstr. 21, part.
nur bis 1/3 Uhr.

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

Organ für Politik, Localgeschichte, Handels- und Geschäftsverkehr.

No 311.

Sonntag den 7. November.

1875.

Öffentliche Sitzung der Stadtverordneten

Mittwoch am 10. November a. e. Abends 7 1/2 Uhr im Saale der I. Bürgerschule.

Tagordnung:

- I. Gutachten des Bau- und Schulausschusses über den Bau der höheren Bürgerschule für Mädchen auf dem Schletterplatze.
- II. Gutachten des Bauausschusses über a. ein Bauconcessionsgesuch, b. die Eintheilung der Südstraße, c. Abdeckung der Eisenerkammer an der Pessingstraße.
- III. Gutachten des Finanzausschusses über a. das neue Statut für Leihhaus und Sparcasse, b. Remuneration für Revision der Landtagswahllisten.
- IV. Gutachten des Ausschusses zur Gasanstalt über a. Erlaß einer Conventionalstrafe, b. den beantragten Einbau einer Laternenwache in die neue Mädchenschule auf dem Schletterplatze.

Bekanntmachung.

Die Lieferung der zum Dienstgebrauch bei der hiesigen kaiserlichen Oberpostdirection und den größeren Bezirks-Postanstalten für das nächste Jahr erforderlichen Materialien an **Kanzelpapier** (Großquart-Format), **Conceptpapier**, **blaues Actendekelpapier**, **Postpapier** (Schrenz-Koyal und Halb-Krenz-Koyal) und **rothem Siegellack**, soll im Wege des Auktionsverfahrens, mit Vorbehalt der Auswahl unter den Bewerbern, vergeben werden.

Die Bedingungen können bei der hiesigen Oberpostdirection während der gewöhnlichen Geschäftsstunden eingesehen, bezw. gegen Erstattung der Abschreibgebühren von hier bezogen werden. Anerbietungen mit Angabe der Preise und unter Beifügung von Proben sind spätestens bis **1. December d. J.** versiegelt an die Oberpostdirection hierselbst einzureichen und äußerlich mit dem Vermerk: „Angebot auf Uebertragung der Lieferung von Amtsbedürfnissen“ zu versehen. Leipzig, den 3. November 1875. **Kaiserliche Ober-Post-Direction.**

Bekanntmachung.

Die neugewählten Kirchen-Vorstände der **Neufkirchen- und Peteröflichen-Parochie** werden

Conntag XXIV. Trin. den 7. November d. J.

und zwar ersterer in der Neufkirche, letzterer in der Peteröflichen, im Frühgottesdienste nach der Predigt verpflichtet und ein gewiesen werden. Leipzig, den 2. November 1875.

Die Kirchen-Inspection.

Der Superintendent. Der Rath der Stadt Leipzig.
D. Reckler. Dr. Koch. Gerull.

Bekanntmachung.

Die **Donnerstag-Communion** in der **Thomaskirche** wird laut Beschlußes des Kirchenverstandes, welcher Inspectionswegen genehmigt worden ist, in der Winterzeit anstatt **Morgens 7 Uhr erst um 8 Uhr** beginnen und zwar zum ersten Male **Donnerstag den 11. ds. Mts.** Leipzig, den 3. November 1875.

Die Kirchen-Inspection.

Der Superintendent. Der Rath der Stadt Leipzig.
D. Reckler. Dr. Koch. Gerull.

Bekanntmachung.

In Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs auf den Straßen des Stadtbezirks verordnen wir, daß **hinterheran fahrende Wagen der hiesigen Pferde-Eisenbahn einen Abstand von mindestens 30 Metern** einzuhalten haben.

Zu widerhandlungen werden sowohl an dem betreffenden Führer, als auch an dem den nachfahrenden Wagen begleitenden Conductor mit Geldstrafe von 1 bis 5 \mathcal{L} oder entsprechender Haft geahndet werden. Leipzig, am 3. November 1875.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Koch. Dr. Reichel.

Professor von Schlagintweit's Vortrag über die Pacific-Eisenbahn.

Leipzig, 6. November. Der Vortrag, den der berühmte Reisende Professor Robert von Schlagintweit am gestrigen Abend auf Einladung des Directoriums der Polytechnischen Gesellschaft über die Pacific-Eisenbahn hielt, hatte einen außerordentlich zahlreichen Zuhörerkreis, darunter viele Damen, im großen Saale des Schützenhauses versammelt.

Prof. von Schlagintweit hat die Pacificbahn, das großartigste Werk, welches das Genie des Menschen in der Neuzeit geschaffen, zwei Mal in ihrer ganzen Länge bereist. Das erste Mal besah er sie am Tage nach ihrer Eröffnung, am 10. Mai 1869. Die Pacificbahn, so wie sie gewöhnlich aufgeführt wird, erstreckt sich von der Küste des atlantischen Ozeans bis zur Küste des stillen Meeres, von New-York bis nach St. Francisco. Das ist eine Entfernung, etwa wie diejenige von Boston nach Berlin. Anfangs krawhte der Schnellzug zur Zurücklegung der ganzen Strecke volle acht Tage und acht Nächte, gegenwärtig hat er nur sieben Tage und sieben Nächte nöthig. Ehemals betragen die Reisepfennige für die ganze Tour auf den Kopf 250 Thaler, gegenwärtig hat sich diese Summe mit Einschluß aller Nebenausgaben auf 190 Thlr. ermäßigt. Auswanderer brauchen nur etwa 100 Thlr. Die Pacificbahn steht nicht unter Leitung einer einzigen Gesellschaft. Im Gegentheil, drei verschiedene Gesellschaften bilden die Pacificbahn im engeren Sinne des Wortes. Es sind dies die Union Pacific, die Central Pacific und die Western Pacific. Die eigentliche Pacificbahn hat ihren Ausgangspunkt in der Stadt Omaha im Staate Missouri.

Zur Erbauung der Bahn hat die Regierung der Vereinigten Staaten in der liberalsten Weise Subsidien gewährt, aber dennoch gilt die Schnelligkeit der Erbauung als ein bisher unerreichtes Wunder. Die Zahl der Weissen Arbeiter, welche auf den Strecken der Union Pacific und Central Pacific beschäftigt wurden, betrug etwa 20,000.

Welche ungeheure Schwierigkeiten zu überwinden waren, zeigt schon der eine Umstand, daß auf einer Ausdehnung von 279 deutschen Meilen sich keine Spur von einer civilisirten Ansiedelung befand. Die ganze Entfernung zwischen St. Francisco und New-York beträgt 3306 englische oder 717 deutsche geographische Meilen. Eine Dase in der ungewohnten Wildnis, welche die Bahn durchschneidet, ist die Ansiedelung der Mormonen am Salzsee. Ohne ihren Beistand würde die Bahn wahrscheinlich noch Jahrzehnte zu ihrer Fertigstellung bedurft haben. Der schönste Augenblick war die Begabung der letzten Schiene zwischen der Union Pacific und der Central Pacific. Es wurde hierbei eine silberne Schiene und ein goldener Nagel verwendet, beide aber alsbald wieder entfernt, um nicht etwaige Raubgierige anzuloden. Die Bahn überschreitet Höhen von 8000 Fuß. Das Material zum Bau mußte aus weiten Fernen herbeigebracht werden. Die ganze Bauzeit betrug etwa sechs Jahre. Die Bestürzungen, daß unter der Schnelligkeit der Erbauung die Solidität der Herstellung gelitten, haben sich bis jetzt nicht bestätigt.

Prof. von Schlagintweit ersuchte, an diesem Theil seines Vortrages anzuschließen, nunmehr die Beschreibung, mit ihm im Geiste die Reise auf der Pacificbahn anzutreten und zwar von der bereits erwähnten Stadt Omaha aus. Diese Stadt, welche 302 deutsche Meilen westlich von New-York liegt, ist gleichsam über Nacht entstanden und hat sich rasch emporgeschwungen. Wo vor zwei Jahrzehnten noch die reine Wildnis war, leben jetzt an die 15,000 Menschen bei einander. Omaha hat eine Anzahl schöner öffentlicher Gebäude und eigenthümlich ist in seinen Straßen die Herstellung des Bürgersteigs oder Trottoirs durch Holzbohlen oder Bretter. In Omaha sind bereits zahlreiche amerikanische Rothhäute zu erblicken, welche die Reisenden anzubetteln pflegen. Die Rothhäute sind unerlässlich im Geländehemmen. Die erste Reise trat Prof. von Schlagintweit von Omaha aus mit dem Gefühl einer gewissen Bestimmung an. Am Tage vorher war die Bahn erst eröffnet worden und man erzählte sich von ihr die merkwürdigsten Dinge. Die amerikani-

schen Lebensversicherungs-Gesellschaften suspendirten die Gütlichkeit der Versicherungen für die auf der Pacificbahn Reisenden.

Der Redner schilderte eingehend das Treiben und Leben im Bahnhof zu Omaha, welches wesentlich von den europäischen Zuständen abweicht. Obgleich eine sehr große Menschenmenge anwesend sei, so machte sich doch nirgends die Hast bemerkbar, welche insbesondere auch in den deutschen Bahnhöfen bei Abgang derzüge herrscht. In Amerika seien eine Menge zweckmäßiger Einrichtungen getroffen, von denen man nur wünschen könne, daß man sie bei uns einmal erprobe. Solche Einrichtungen seien namentlich die Art und Weise des Biletverkaufes, der Behandlung des Reisegepäckes u. s. w. Ausführliche Schilderung fand auch die Einrichtung der Schlafwagen und des Hotelwagens, welche in den Hängen der Pacificbahn eingestellt sind. Ohne diese vorzüglichen Wagen würde die Reise nur mit Schädigung der Gesundheit zulässig sein.

Von Omaha aus gelangt man in kurzer Zeit in das unermeßlich weite Gebiet der Prairien. Die mannichfachen Eindrücke empfängt hier schon der Reisende. In der dunkeln Nacht ist das rothe Licht der Locomotive viele Meilen weit zu sehen. Häufig genug kommt es vor, daß der Zug auf einmal still hält. Das scharfe Auge des Locomotivführers hat entdeckt, daß Büffel oder andere Thiere der Prairie den Bahnkörper versperrten. Die große, an der Maschine befindliche Gleiche wird geläutet, und wenn das nicht hilft, so werden die Thiere mit Revolvergeschossen verjagt. Bahnwärter giebt es an der Pacificbahn so gut wie gar nicht. Die Locomotiven sind von härterer Beschaffenheit als in Deutschland und haben sinnreiche Einrichtungen zum Entfernen von Gegenständen und zum Schneeschleusen.

Die Indianer in den Prairien werden eine immer seltener Erscheinung. Der amerikanische Pionier und Trapper kann sich mit dem Indianer nicht vertragen. In ihrem Untergang tragen die Indianer zum großen Theil selbst bei, denn ihre Wehrzahl ist zu Maulthier- und Pferdeheben herabgesunken. Die sogenannte Indianer-Romantik

droht völlig zu verschwinden. Der Indianer hat eine unüberwindliche Abneigung gegen die Arbeit, er überläßt sie den Frauen, den Squaws. Der Indianer hat seine Aufgabe gelöst, er muß im Kampfe gegen die Civilisation untergehen. Die Locomotive verdrängt ihn und bald wird die Erzählung von den Indianern nur noch wie eine Sage aus längst entschwundener Zeit klingen. Eins ist am Indianer anzuerkennen. Er hat, seitdem die Pacificbahn regelmäßig befahren wird, keinen Angriff gegen dieselbe verübt. Dagegen wurde drei Mal von weißen Ströcken ein Ueberfall auf die Pacificbahn ausgeführt und zwar zu dem Zweck, die Postwagen auszurauben.

Die Schnelligkeit, mit welcher auf der Pacificbahn gefahren wird, ist keine so überaus große. Es ist überhaupt die Annahme irrig, daß aus den amerikanischen Bahnen um Vieles schneller gefahren werde als in Deutschland.

Der Redner gab nun eine Darstellung von den Verhältnissen in den vielen entlang der Bahn erstandenen Orten, wo sich noch das Lynchgesetz in Kraft befindet, und schilderte sodann die klimatischen Verhältnisse, die im Ganzen günstige seien. Nur im Winter sei Gefahr durch die Gewalt der Schneestürme vorhanden. Wenig anziehend wirkt die trostlose Einförmigkeit der Prairie. Die Bahn hat diese Einförmigkeit dadurch noch vermehrt, daß sie die Büffelherden zum großen Theil verschleht hat. Weilen weit von der Bahn ab sind diese Thiere auf weite Strecken unsichtbar geworden, und nur wenn sie auf der Wanderung begriffen sind, kann man sie noch erblicken. Gegen die Büffel wird leider von den weißen Prairiewohnern eine schonungslose Jagd geübt und sie dürften immer seltener werden, wenn sich die Regierung der Vereinigten Staaten nicht zu Schutzmaßregeln entschließt. Von den Prairiewohnern leben ganze Radeln gefellig in Höhlen. Schlangen sind viele vorhanden, die meisten sind jedoch nicht giftig. Der Charakter der Prairie wird sich in nicht ferne Zeit mächtig verändern. Der fruchtbare Boden zieht mächtig die Einwanderer an und bald wird der Ackerbau sein Werk verrichten.

Auflage 13,600.

Abonnementpreis viertel, 4 \mathcal{R} , incl. Frangiraten 5 \mathcal{R} , durch die Post bezogen 6 \mathcal{R} . Jede einzelne Nummer 30 Pf. Belegexemplar 10 Pf. Gebühren für Extrablätter ohne Postbeförderung 30 Pf. mit Postbeförderung 45 Pf. Inserate 1geft. Bourgeois, 20 Pf. Größere Schriften laut unserem Preisverzeichnis. — Tabellarischer Satz nach höherem Taxis. Anzeigen unter dem Redaktionsbrett die Spalten 40 Pf. Inserate sind frei an d. Expedition zu senden. — Rabatt wird nicht gegeben. Zahlung pro-numerando oder durch Postnachschuß.