

nicht an jedem Orte einige Männer finden, die mit dem nöthigen Geschick den guten Willen verbinden, Kenntnisse zu verbreiten und die jungen Leute vom Kartentisch abzuziehen? Gewiß würden Geistliche und Lehrer sich mit Freuden betheiligen, besonders den ersteren böte sich hier ein weites, dankbares Feld der Wirksamkeit. —

Wie die körperliche Entwicklung der Kinder eine sehr verschiedene ist, so auch die geistige. Während das eine wie ein Pilz in warmer Sommernacht in die Höhe schießt, bleibt das andere zu seiner und der Eltern Verzweiflung klein. Da plötzlich im 15. bis 16. Jahre fängt der Knoten an zu reißen, wie die Leute sagen, und in kurzer Zeit ist das erste eingeholt. So auch mit dem Geiste. Wie im Traume geht manches Kind einher, der Lehrer ärgert sich über den Dummkopf, die Mitschüler verspotten ihn: Höflich regen sich die Schwingen und er holt in einem Jahre nach, wozu Andere 5, 6 Jahre gebraucht haben. Gerade recht häufig beobachtet das der Lehrer im letzten Schuljahre. Aber eben da muß das Kind die Schule verlassen, die Bildung wird unterbrochen. Bei manchen tritt dieser Wendepunkt gar noch später ein, Niemand achtet darauf, Niemand pflegt die erwachenden Keime und sie müssen vertrocknen. Der berühmte englische Dichter Thomson galt auf der Schule für einen ausgezeichneten Dummkopf; Ischocke, der Verfasser der Stunden der Andacht, wurde von der Schule fortgeschickt, weil er zu einfältig sei zum Studiren. —

Unsere Zeit macht immer höhere Ansprüche an die jungen Leute; je tüchtiger einer gebildet ist, je mehr er gelernt hat, desto leichter wird er sein Fortkommen finden. Die Schule reicht nicht mehr aus; wer da glaubt, er habe genug gelernt, wenn er die Schule verlassen hat, der wird's einst bitter bereuen, er wird den Schaden, den er sich selbst anthat, einsehen, wenn er selbständig ist, aber dann ist's zu spät! —

Zur Eisenbahnfrage.

Die schon tief gesunkenen Hoffnungen Wilsdruffs auf eine Eisenbahn sind wieder lebendiger geworden durch die Vorlage der königl. Staatsregierung an die Ständeversammlung vom 10. Mai. Unter den Eisenbahn-Projecten, die der Regierung vorgelegt, hat dieselbe die Linien Döbeln-Dresden und Döbeln-Leipzig der Kammer empfohlen. Dem in Dresden erscheinenden „Communalblatt“ entnehmen wir darüber Folgendes: „Die Länge der beiden Linien wird je 8 Meilen mit einem Gesamtaufwande von je 4 Mill. Thlr. betragen, die Gesamtbahn Leipzig-Döbeln-Dresden also sich auf 16 Meilen und 8 Mill. Thlr. Kosten stellen. Bedenkt man, daß vor dreißig Jahren Leipzig und Dresden bei halb so großer Einwohnerzahl und ohne eine Spur von Anschlußbahnen oder Durchgangsverkehr eine Eisenbahn tragen konnten, daß sie jetzt doppelt so groß und zugleich Hauptknotenpunkte eines allgemeinen Bahnnetzes geworden sind, sowie daß die

an der Mulde zwischen in liegenden Städte Grimma, Leisnig, Döbeln, Roszwein, ohne Eisenbahn den entsprechenden Stationen der Leipziger Bahn an Bedeutung so ziemlich die Waage gehalten haben, so kann man die Lebensfähigkeit des Projectes nicht bezweifeln. Die Regierung muß auch die Möglichkeit der Verwirklichung auf dem Wege des Actienunternehmens in nicht ferner Zukunft präsumiren, denn sie beantragt die Ermächtigung zur Ertheilung des Expropriationsrechtes.

Vor der Hand schweben allerdings noch Streitigkeiten über die Details der Linie, sowohl auf der Leipziger als auf der Dresdner Seite. In jenem Theile beabsichtigt nämlich die Leipzig-Dresdner Bahn die Erbauung einer Zweigbahn von Borsdorf nach Grimma, wodurch sie den Kopf, ähnlich wie bei Erbauung der Dresden-Meißner Bahn an der früheren projectirten Dresden-Döbelner Linie, in ihre Hand bekäme und das Entstehen des unselbstständigen Mittelstücks, mithin die Concurrnz mit ihrer eignen Bahn auf deren ganze Länge zu verhindern im Stande wäre. Die Regierung will deshalb, so lange das weitere Project in Frage ist, auf keine Concessionsertheilung für Borsdorf-Grimma eingehen, obgleich es dort nicht einmal des Expropriationsgesetzes bedürfen würde, indem, wie bei Coswig-Meißen, alle Grundstücke aus freier Hand erkaufte werden sollen. — Am andern Ende der Linie schwebt der Streit zwischen den Touren Döbeln-Rossen-Wilsdruff, Döbeln-Meißen und Döbeln-Freiberg oder Tharandt. Die letzteren eignen sich, abgesehen von der Schwierigkeit des Anschlusses, schon deshalb nicht, weil auf diese Weise das große Unternehmen stets von einer andern kleinen Bahn abhängig bliebe. Döbeln-Freiberg würde übrigens ebenso wie Döbeln-Meißen einen ziemlichen Abweg, letzteres außerdem noch eine gewaltige verlorene Steigung involviren, und der Bahn alle die Betriebs-Schwierigkeiten der Dresden-Freiburger Linie aufhalsen. Die Regierung hat deshalb bei beabsichtigter Concessionsertheilung die Linie über Rossen und Wilsdruff vor Augen, welche zwar dem Muldenthale, als der von der Natur gebahnten Straße, so lange sie mit der Hauptbahnrichtung zusammenfällt, nach, dann aber direct auf's Ziel losgeht.“

Mögen also auch von Seiten der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft Vermessungen in Tanneberg, Rotzschönberg zc. vorgenommen werden, um eine Linie Rossen-Meißen herzustellen: seitdem sich die königl. Regierung für die Linie Rossen-Wilsdruff-Dresden entschieden hat, hat jene Gesellschaft keine Aussicht mehr, die Concurrnzbahn zu verhindern.

Unter dem Apfelbaume.

Unter dieser Ueberschrift bringt Berthold Sigismund den Lesern der Essener Zeitung eine anziehende „Maibetrachtung“, aus welcher wir hier einige Sätze wiederzugeben uns gestatten.