

für Zschopau und Umgegend.

Verantwortlicher Redacteur und Verleger: A. Schöne in Zschopau.

Abonnementspreis: 8 Ngr. pro Vierteljahr bei Abholung in der Expedition; 9 Ngr. bei Zusendung durch den Boten; jede einzelne Nummer 7 Pf.

Zschopau, den 2. April.

Inserate werden bis Donnerstag Abend 5 Uhr angenommen und die gespaltene Clero-Zeile oder deren Raum mit 8 Pf. berechnet.

Zur Freude des Landes wurde in der von der kgl. Regierung bei Eröffnung des jetzigen Landtages den Ständen die Mittheilung des Resultates der angestellten Erörterungen über die Fortführung der Eisenbahn Tharandt-Freiberg bis Chemnitz verheißen.

Mit Spannung sieht das Erzgebirge diesem Resultate entgegen und fragt sich bang, ob denn auch wirklich der Anschluß dieser neuen Bahn an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn so erfolgen werde, daß die Letztere ihre Lebensfähigkeit nicht verliere.

Wir glauben, daß es Aller, die es mit dem oberen Erzgebirge und seiner Zukunft redlich meinen, Pflicht ist, sich zu regen, zu bitten und alles zu thun, was möglich ist, damit die neue Bahn von Freiberg nach Chemnitz ja nicht nordwestlich, sondern soviel als möglich südwestlich gelegt und zu dem directesten Anschluß an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn gebracht werde.

In dieser Richtung haben schon der Stadtrath und die Stadtverordneten zu Zschopau an die Regierung und an die Ständeversammlung Petitionen gesandt; wir hören auch, daß im ganzen Zschopauthale Aehnliches gedacht und gesagt wird und daß aus Zschopau und dessen weiterer Umgebung (Ehrenfriedersdorf, Herold, Gelenau, Bennsburg, Griefsbach, Weißbach, Zschopenthal, Waldkirchen, Grünhainichen, Hennerdsdorf etc.) von Seiten der Gewerbetreibenden und Industriellen und dem grundbesitzenden Theile der Bevölkerung in diesen Tagen eine Petition, wir möchten sagen, eine Beweisführung über die Nützlichkeit und Nothwendigkeit des directesten Anschlusses an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn an die königl. Regierung und die hohe Ständeversammlung entweder schon abgegangen ist oder abgehen wird, die wir aus Rücksicht auf den Zweck und die Wichtigkeit der Sache, auch den Inhalt der Schrift uns zu verschaffen gewußt haben und uns beileben, unsern Lesern nachstehend mitzutheilen.

An die hohe Ständeversammlung des Landes zunächst an die II. hohe Kammer zu Dresden.

Aus dem Thale, in welchem in Folge der hochherzigen und weisen Beschlüsse der königlichen Ministerien des Innern und der Finanzen und der hohen Ständeversammlung vom Jahre 1861 ungetrübtes Leben und Schaffen sich regt, um die verheißene Eisenbahnverbindung zwischen Chemnitz und Annaberg ihrer Vollenendung zuzuführen, sollten wir, die ehrebetig unterzeichneten Gewerbetreibenden und Grundbesitzer, mit dem Empfangenen zufrieden gestellt, eigentlich nur Dankesworte an die hohe Ständeversammlung zu richten haben. Drängt sich neben diesem Gefühle der Zufriedenheit und Anerkennung heute der Ausdruck einer neuen Bitte hervor, so wolle die hohe Ständeversammlung denselben nur als den Ausfluß einer unwillkürlichen Besürchtung um unsre und unsres Landes theilhaftigsten Interessen betrachten, die uns bei den hier und da laut werdenden Behauptungen einer Weiterführung der Tharandt-Freiberg Eisenbahn bis Chemnitz über Hainichen und Frankenberg ohne directen baldigen Anschluß an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn mächtig erschüttert hat.

Der Nachtheil, der durch die Wahrheit dieser Eventualität unseren gewerb- und volkswirtschaftlichen Interessen zugefügt würde, wäre so groß und die empfangene Wohlthat der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn alterierend, daß wir jetzt, wo es noch Zeit ist, es nicht für ungerechtfertigt, es für die Pflicht der Selbsterhaltung erachten, die hohe Ständeversammlung inständig zu bitten:

die zu erwartende Eisenbahn-Fortsetzung von Freiberg nach Chemnitz ja nicht fern vom Obererzgebirge, vielmehr möglichst süd-westlich, zu einem möglichst directen Anschlusse an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn erbauen zu lassen.

Die Beweggründe, aus denen die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn ihre Entstehung herleitet, waren die Fürsorge der Landesregierung und der Ständeversammlung für das dem leichten Verkehre verschlossene und seiner Verarmung entgegengehende Erzgebirge.

Die anliegenden Städte und Ortschaften, deren Bevölkerung zum großen Theile nicht von der Landwirtschaft, sondern von der Industrie lebt, sollten in ihren Gewerben und ihrer Industrie emporgebracht, anstatt der Hülferufe und Nothstände im Erzgebirge, die oft genug außerordentliche Unterstützungen vom ganzen Lande erforderten, sollten Wohlstände begründet, anstatt des Todessehnsüchters vieler Kräfte Stätten des Fleißes und der Nahrung, anstatt der Bedrängniß und Armut neue Steuerkraft fürs Land gewonnen werden.

Diese Momente waren für durchschlagend und wichtig genug befunden worden, um der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn durchs Zschopauthal nicht nur vor jeder anderen Richtung derselben, sondern auch vor sonstigen in Anregung gebrachten Eisenbahnanlagen die Priorität zu geben.

Diesen Thatfachen gegenüber, welche sich jedem Leser der betreffenden Landtagsmittheilungen vom Monat Juli und August 1861 bestätigen, können wir zwar von der definitiven Festsetzung der Eisenbahnfortsetzung von Freiberg bis Chemnitz, nur die genaueste Abwägung der unwillkürlich mit in Frage tretenden Interessen der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn und des von ihr berührten Landestheiles voraussetzen.

Deshalb aber vermögen wir auch noch nicht zu glauben, daß Seiten der hohen Regierung und der hohen Ständeversammlung, Hochweldche vorzugsweise bei der Errichtung der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn das diesfällige Bedürfniß des Erzgebirges vorangestellt, und die schon bei der Feststellung der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn geschehene Rücksichtnahme auf den Anschluß einer etwaigen Eisenbahn Freiberg Chemnitz im Auge gehabt hatten, ein Project für die gedachte Eisenbahn-Fortsetzung gefunden worden sei, welches die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn nicht berücksichtigt, dieselbe vielmehr bei Seite setzt und ihrem Schicksale überläßt, welches die Mithilfe verschließt, ohne die das erst von Eisenbahnverbindungen erhoffte, und jetzt nur leise angebahnte Emporkommen der erzgebirgischen Gewerbe und der Industrie nicht ganz erreicht, ohne die es wohl ein frommer Wunsch bleiben wird, für die 11,000 Köpfe auf der Quadratmeile im Erzgebirge anzureichernden Erwerb zu schaffen.

Denn ganz ohne Grund ist die selbst von der hohen Regierung und Ständeversammlung a priori der Bewilligung der Chemnitz-Annaberger Staats-Eisenbahn mitgehabe Besürchtung nicht, daß die Rentabilität dieser nurgedachten Eisenbahn an sich die höchste nicht sein werde!

Wie der Grund davon nur in der Condition dieser Bahn als der einer Binnen- oder Seitenbahn zu finden ist, so ist auch nur von dem Aufhören dieser Beschränkung, von der Erschließung derselben im Osten und später vielleicht auch im Westen zu einer Durchgangsbahn die Vermehrung der Rentabilität und das Anblühen zu einer absoluten Lebensfähigkeit, zu einer größeren Möglichkeit zu erwarten.

Wo und wenn aber sollte eine Gelegenheit wieder geboten sein, die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn zu einer Durchgangsbahn zu erheben?

Würde derselben ein eigener angemessener Anschluß an die Fortsetzung der Eisenbahn von Freiberg nach Chemnitz jetzt nicht verliehen, diese letztere (neue) Bahn vielmehr seitabwärts erbaut oder überhaupt dergestalt erbaut werden, daß sie erst am nördlichen Ende der Annaberg-Chemnitzer Bahn in unmittelbarer Nähe von Chemnitz oder in Chemnitz selbst, oder gar nördlicher von Chemnitz, z. B. bei Oberlichtenau etc., zum Anschluß käme, dann würde es für immer bei einem bedeutungslosen Verufe „Binnenbahn“, „Seitenbahn“, „Sackbahn“ verbleiben, und mit ihm nur bei denjenigen Verkehre bewenden, der auf denselben von Annaberg bis Chemnitz und von Chemnitz bis Annaberg sein Wesen treibt.

Denn nach einmal geschehener Erbauung der von Freiberg nach Chemnitz fortzusetzenden Eisenbahn in einer der ebenbezeichneten von uns ehrebetig und dringend deprecirten Richtung — wird die Erbauung einer etwaigen anderweiten, südlicheren, rückwärts mit der Chemnitz-Annaberger Bahn zu vereinbarenden Eisenbahn ja nie mehr zu erwarten sein!

Der Verlust aber, den die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn und das südlichere Erzgebirge durch den Anschluß aller directen Durchgangsbeziehungen zunächst nach dem Osten erleiden würde, wäre eben so groß, als unerfesslich.

Denn mag's immer sein, daß für jetzt der Verkehr auf der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn hauptsächlich und nicht bedeutungslos nach und von Chemnitz, der Metropole der sächsischen Industrie, sich wenden wird, so ist doch nebst Annaberg und Umgegend ein großer Theil der Ortschaften und Bewohner des obern Zschopauthales bei Wolkstein, Zschopau, Waldkirchen, Hennerdsdorf, Kummerdsorf, Erdmannsdorf, Plau etc. in seinen Verkehrsbeziehungen auch nach der andern, der östlichen Richtung, der Freiberg-Dresdener Gegend gewiesen.

Die Weberwaaren, die gerade in dieser Zschopauthalgegend in Massen fabricirt werden, veranlassen eine gar nicht unbedeutende Communication mit den Weberdistricten der Lausitz; der Bergbau in Freiberg wird durch eine directe Verbindung mit der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn nur gefördert und die Freiburger und Tharandter Gegend überhaupt durch eine solche zu neuem Leben und Verkehre aufgeschlossen werden.

Wie die Zwickauer und Wärschener Kohlenbeden auf der andern Seite mittels ihrer Eisenbahn die Gewerbsunternehmungen erleichtern und heben, so bieten die Kohlenlager im Plauenischen Grunde bei Dresden beim Vorhandensein einer directen Bahn Hoffnungen auf eine erhöhte Ausbeutung und auf billigere Preise der Kohle, indem das östlichere Erzgebirge dann seinen Bedarf von dort mit beziehen wird. Nur dieser Bedarf ist nicht klein, er wird vielmehr immer größer!

Wie der Werth des Kapitals gestiegen, so wird nach größerer Fabrication immer mehr gestrebt und man greift schnell, da nicht immer und überall die Benutzung ausreichender Wasserkraft thunlich, zu dem Brennstoff, der allein die Kraft erzeugen kann, der je billiger er zu beziehen, die Industrie erweitert und das Brod auch für die Arbeiter reichlicher giebt.

Dies und Alles, was aus billigeren Frachten folgt, sind durchgreifende Veränderungen der Dinge, die nur mit und durch eine Eisenbahn kommen können, die die Resultate aller sonstigen Bemühungen des Staates für Nahrung und Erwerb der ärmeren Gegenden überbietet, die Suppenanstalten und Klöppelschulen übertragen, die radical helfen! Oder werden die jetzigen Verhältnisse immer dieselben bleiben?

Ist's nicht sogar wahrscheinlich, daß Dresden, die große reizende Elbe-Stadt, schon jetzt und seit den letzten Jahrzehnten mit neuen Fabrikunternehmungen versehen und zu einem Geldmarkte in aller Stille aufgestiegen, einmal ein großer Mittelpunkt in- und ausländischer Industrie sein wird?

Wer möchte es leugnen, daß die in gerader Richtung von unserem Gebirge liegenden im Boden so sehr gesegneten Gegenden vor und bei Dresden noch einen größeren Aufschwung in volkswirtschaftlicher und industrieller Beziehung nehmen und belebend für das Erzgebirge rückwirken werden?

Aber, auch abgesehen von der Zukunft, auch abgesehen von den schon erwähnten Beziehungen zu der Lausitz und dem Auslande überhaupt, ist dem oberen von uns mitbewohnten Erzgebirge eine directe Verbindung mit Dresden zu wünschen, ja, wir können sagen, unentbehrlich.

Wiederholt sind vom oberen Zschopantale aus Bitten um eine Postverbindung von Zschopau nach Dederan zum Anschluß an die nach Dresden gehenden Posten an die königliche Oberpostdirection gesendet worden.

So vielgestaltig das Leben ist, so vielgestaltig ist auch das Bedürfnis im Verkehr.

Aus tausenderlei Gründen werden Jahr aus Jahr ein die Bewohner des Gebirges nach der allen Sachsen lieb gewordenen Residenz gezogen; wie viel mehr wird dies der Fall sein, wenn mit der Ausdehnung der Bahn über Freiberg herauf neue Gewerbstätten in und bei Dresden, wenn aus den Dresdner Jahrmärkten Dresdner Messen erstanden sein werden?

Soll aber allen den Passanten, die eine einmal vorhandene Eisenbahn immer gern benutzen, auf der Richtung von Annaberg nach Dresden zugemuthet werden können, ihre Personen oder Güter auf noch weiteren Umwegen gehen zu lassen, als die an sich schon bedeutenden, aber des Zweckes wegen unvermeidlich gewordenen Krümmungen der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn betragen?

Welcher Zeit- und Geldverlust, wollte man den Annaberg-Chemnitzer Eisenbahnverkehr mit dem Ziele Freiberg oder Dresden anstatt des möglichst directen östlichen Fortsetzungsweges von Plau oder noch südlicheren — Anschlußpunkte ab — bis in die Nähe von Chemnitz, westlicher, also nach Umwegen, nach der entgegengesetzten Richtung, und dann wieder auf neue Umwege treiben?

Wir glauben, denken wir uns in diese Eventualität, in eine etwaige Eisenbahnanlage Freiberg-Chemnitz über Hainichen, Frankenberg mit der Mündung in oder nahe bei Chemnitz hinein, daß auf ein derartiges zeit- und geldraubendes Verkehrsmittel Niemand eingehen wird, der nur anders, und sei es mittels Achse, die Möglichkeit hat, das Ziel in directerem Wege zu erreichen.

Je bestimmter wir aber von der Unrathlichkeit einer solchen (4—5 Meilen Umweg bedingenden) Eisenbahnanlage überzeugt sind, desto berechtigter halten wir uns zu dem Worte, daß die Fortführung der Eisenbahn von Freiberg nach Chemnitz ohne möglichst directen Anschluß an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn fast der Todesstoß für diese Letztere ist.

Wir fragen unwillkürlich: wo sind die Momente, die für eine solche dem ganzen oberen Erzgebirge so nachtheilige Bahnführung sprechen? und sind diese Momente so zwingend, daß sie die naturgemäße, baldige, directe Verbindung mit einer schon bestehenden Eisenbahn widerrathen, unmöglich machen; daß der ursprüngliche Zweck der Erbauung der nun bald beendigten Chemnitz-Annaberger Eisenbahn, „der der Unterstüttung des oberen Erzgebirges, und seiner Errettung von baldigem Ruine —“ nicht weiter verfolgt werden darf, vielmehr der Erweiterungsfähigkeit desselben ein definitives Ziel schnell zu setzen ist?

Die Hohe Ständeversammlung wolle uns erlauben, sagen zu dürfen,

„daß es solche Momente nicht geben kann.“

Die Hohen Ministerien und die Hohen Kammern haben immer, und wir erkennen die Güte, Umsicht, Fürsorge und Gerechtigkeit der königlichen Regierung und der Landesvertretung auf's Dankbarste an, den Grundsatz festgehalten, dort am Meisten zu helfen und zu leisten, wo die meisten und gütigsten Bedürfnisse und Interessen vorlagen.

Das Bedürfnis des Obererzgebirges für einen directen Anschluß der neuen Bahn Freiberg-Chemnitz an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn ist viel, viel größer,

als das Bedürfnis einer Eisenbahn für die Städte Hainichen und Frankenberg, so ungern wir auch diesen strebsamen Städten ein neues Hebungsmittel aberkennen.

Die Bedürftigkeit des Obererzgebirges hat, was notorisch und eben angedeutet worden ist, erst die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn hervorgerufen.

Dieselbe Bedürftigkeit fordert, daß man auch an die verlassene Eisenbahn nicht etwas heranbringe, was die bei der Verleihung beabsichtigte Unterstützung mindert; die Bedürftigkeit des Obererzgebirges fordert, daß dasselbe bei der einmal vorliegenden Frage einer neuen, unwillkürlich in Wechselwirkung tretenden Eisenbahn den bis jetzt zur leichten Communication ihm verschlossenen, reichen, östlichen Landestheil zu seiner allmählichen Erwerbserweiterung und Ausblüthe aufgeschlossen erhalte, daß, wenn überhaupt die Frage einer neuen Eisenbahnerbauung vorliegt, lieber keine erbaut werde, als eine solche, welche, wie es die über Hainichen und Frankenberg mit sich bringen würde, den Verkehr auf der bereits vorhandenen Gebirgseisenbahn reducirt, welche wegen der nicht durchaus möglichen weiteren Ausnutzung und der Beschwerdlichkeit einer umwegreichen ganz heterogenen Fortsetzung sogar von der eigentlichen Benutzung des vorhandenen Bahngleises abhält, dafür aber vielleicht neue Fahrstraßen und neue Vorspannpferde für die gerade Richtung von Annaberg, oder von Wolfenstein, oder von Zschopau nach Chemnitz, oder von jenen Orten nach Freiberg nothwendig macht, und dadurch den Hauptzweck der Verleihung, den der Emporbringung des armen Erzgebirges alterirt.

Die königliche Regierung und die Hohe Ständeversammlung, Hochwelse zu Gunsten zweier kleineren Mittelstädte ohne bemerkenswerthe Industrie der beiderseitigen Nachbarschaften eine Eisenbahn neu zu erbauen gewiß Bedenken tragen würden, werden auch nicht wollen, daß ein in jeder Beziehung hilfsbedürftiger, größerer und den ganzen Commerc von Hainichen und Frankenberg mehr als 10 Mal in sich schließender industrieller Landestheil unter den Special-Interessen dieser beiden Städte Hainichen und Frankenberg für immer leide.

Dieser Landestheil umfaßt die gebirgischen Städte und Gerichtsamtsbezirke Dederan (11,163 Einwohner), Augustsburg mit Schellenberg (22,781 E.), Zschopau (17,277 E.), Wolfenstein (13,627 E.), Marienberg (9827 E.), Zöblitz (13,379 E.), Penzfeld (11,757 E.), Ehrenfriedersdorf mit Thum (12,751 E.), Geyer (6489 E.), Annaberg mit Buchholz (27,389 E.), Zschicht (6527 E.), Oberwiesenthal (8046 E.), Scheibenberg mit Schlettau (9485 E.), in Summa mit 170,568 Einwohnern und 16,602 bewohnten Gebäuden, während nur zwei industrielle Städte von 6594 und beziehentlich 7943 Einwohnern ihm gegenüberstehen, mit einer meist nur ackerbaubeherrschenden ländlichen Bevölkerung von nur 18,027 Seelen.

Hochdieselben werden gewiß auch um so mehr Bedenken tragen, die Bahnlinie Freiberg-Chemnitz über Hainichen und Frankenberg zu genehmigen, als durch dieselbe nicht allein die gedachte, schwere, irreparable Beeinträchtigung des ganzen obererzgebirgischen Landestheiles, sondern auch die Benachtheiligung und der Rückgang einer Stadt bedingt sein würde, die an sich gewerthätig und bald gleichbedeutend mit einer der ebengenannten Städte ist, die, wenn die neue Bahn im Interesse des oberen Gebirges und nach unserer Ueberzeugung erbaut werden wird, ohne besondere Mühe und Vorrichtung ins Eisenbahnnetz gezogen und zu einer späteren Blüthe gebracht werden kann, die ohne diese Bahnführung ihr nimmer zu Theil werden wird.

Die Stadt Dederan ist der Eisenbahn bedürftiger als Hainichen und Frankenberg es sind. Dederan's Anspruch auf Hinlegung oder Nichtabseitsführung der Eisenbahn ist um so gerechter, je ausführbarer, je naturgemäßer sich dies bei der Bestimmung eines Schienenweges von Freiberg nach Chemnitz zeigt; je weniger er den Städten Hainichen und Frankenberg zu nahe tritt.

Diese Städte liegen nun einmal nicht in dieser naturgemäßen Richtung, auf dieser geraden, in der Jetztzeit allemal vorzuziehenden Linie zwischen Freiberg und Chemnitz; sie stehen an sich schon jetzt in manchen Beziehungen zu der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn, wodurch sie ihr gegenwärtiges Wachsthum erlangt haben und ferner behaupten und mehren können; sie werden auch die neue Bahnleitung über Dederan nicht fern haben, sie vielmehr nutzen können. Es giebt viele Städte, die zu blühen verstanden, wenn auch nicht bis ganz an die Stadtmauer hin das Bahngleis sich erstreckte.

Sollte eingehalten werden, daß technische Gründe für eine von Freiberg möglichst nordwestlich nach Chemnitz führende Linie sprechen, so können wir, außer Stande in technischer Beziehung Entscheidendes zu reden und nicht geneigt, minutiöse Ziffertabellen und oft sehr unzuverlässige Berechnungen oder Verrechnungen aufzustellen, nur sagen, daß selbst Hindernisse von der Macht des eben ausgeführten Bedürfnisses des Erzgebirges zu besiegen sein dürften, daß selbst, wenn eine mißliche Steigung bei Memmendorf unvermeidlich werden sollte, dieselbe überwunden oder mit ertragen werden muß, zumal auf der jüngst erbauten und gangbaren Strecke „Tharandt-Freiberg“ noch höhere Steigungsverhältnisse mit in den Bau genommen worden sind und den Betrieb wohl zu lassen, daß es den Organen oder Technikern, die schon schwierigere Bauten ausgeführt, gewiß gelingen wird, auch von Freiberg nach Chemnitz in der geraden Richtung der alten Heerstraße, die Fähigkeit einer Eisenbahn zu finden, die, wenn sie auch nicht früher als in Plau an die Chemnitz-Annaberger Eisenbahn anschließen sollte, wohlthunend für Alle zur Verkürzung des langen jetzigen Eisenbahnweges von Chemnitz nach Dresden um wenigstens 4 Meilen gereicht, die von dem Erzgebirge als die hoffnungsreiche Fortsetzung und einzig mögliche Vollendung jenes Liebeswerkes betrachtet werden würde, das mit seiner Entstehung Tausende von gebeugten Herzen erhoben hatte.

Und um ein solches Werk hinauszuführen, kann es technische und weglige Schwierigkeiten und ein Gewicht des Kostenpunktes nicht geben. Beides tritt zurück und soll, wie das eigene Beispiel der Chemnitz-Annaberger Eisenbahn lehrt, nach dem Willen der königl. Regierung und der Hohen Landesvertretung zurücktreten, wenn es gilt, einem ganzen großen emporbringewürdigen und hilfsbedürftigen Landestheile zu helfen und durch ihn dem Lande eine Melioration zu geben, die den anfänglichen Mehraufwand an Arbeit, Geld und Mühe seiner Zeit weit überbietet.

Da muß auch alle Befürchtung aus der etwaigen Concurrenz einer in solcher Weise wirkenden und helfenden neuen Bahn gegenüber einer schon bestehenden, in diesem Falle vielleicht, gegenüber der — ohnehin immer noch ihr gutes Theil behaltenden — Chemnitz-Niesauer Eisenbahn, zurücktreten, und der hochherzige Gedanke Platz greifen, daß ohne einen gewissen Nachtheil für's Alte etwas Neues überhaupt nicht geschaffen werden kann, und daß das, was auf der einen Seite ausfällt, auf der andern Seite wieder einfließt.

Wir, die wir den grundbesitzenden, den fabricirenden und industriellen Theil der Bevölkerung unsres Orts vertreten, und an allen Fragen des volkswirtschaftlichen und industriellen Lebens regen Antheil nehmen und Volkswirtschaft und Industrie nach unsern Kräften zu unterstützen und fördern suchen, und an der Frage der Führung der Eisenbahn von Freiberg nach Chemnitz so nahe betheilig sind, glauben nicht unbescheiden zu sein, wenn wir, obwohl schon der Stadtrath zu Zschopau, auch andre Corporationen, in richtigem Verständniß ihrer Pflichten, ein Gleiches erbeten haben — uns erlauben, auch unsrerseits dasjenige der hohen Ständeversammlung an's Herz zu legen, was zu einer Lebensfrage für unser Geschäftsleben, für unsre und unsrer Kinder Heimath geworden ist.

In solcher Weise haben wir bereits an die Hohen Ministerien des Innern und der Finanzen unsre dringenden Bitten abgeseudet.

Es wolle nun auch die Hohe Ständeversammlung vermöge Hochihrer Gerechtigkeit, Umsicht und Entscheidtheit bei den von Ihrer Entschliessung mit abhängenden wichtigsten Landesunternehmungen diese unsre ehrbietige Vorstellung eines geneigten Einsehens würdigen und in Ihre weise Erwägung ziehen, was an unserer Ueberzeugung sei, die wir respectvoll auszusprechen uns erlauben:

die Fortführung der Tharandt-Freiburger Eisenbahn bis Chemnitz ohne directesten Anschluß an die Chemnitz-Annaberger Bahn

ist der Todesstoß für Diese.

Wir verharren in tiefer Ehrerbietung

Zschopau zc., den 24. März 1864.

Schleswig-Holstein.

Während am 22. März eine furchtbare Kanonade gegen die Düppeler Schanzen stattfand, kamen der Kronprinz von Preußen nebst vielen anderen deutschen Fürsten und dem greisen Feldmarschall Wrangel nach Flensburg, „um des Königs Geburtstag zu feiern“, wie es officiell heißt. Die Bürger thaten ihr Bestes, um ihre Sympathien zu betheiligen, und als die Nacht einbrach, wurden ohne vorher getroffene Verabredung ein Fenster und ein Haus nach dem andern illuminirt. Als hätten die Schanzen am Wemmingbund geahnt, was in Flensburg vorging, verdoppelten sie plötzlich gegen 9 Uhr ihr Feuer und unterhielten bis zum nächsten Morgen um 6 Uhr eine außerordentlich lebhaft Kanonade. Von den Vorkehrungen zu berichten, welche von preussischer Seite getroffen werden, um die feindlichen Geschütze zum Schweigen zu bringen, ist untersagt. Am 25. März tobte die Kanonade von Neuem. Die preussischen Batterien feuerten auf das Heftigste, und die Dänen blieben die Antwort weniger schuldig als bisher. Die dänische Schanze Nr. 1, zwar noch armirt, hatte aufgehört zu feuern. Sie lag zu exponirt und Schuß auf Schuß ward hineingebracht. Am interessantesten entwickelte sich der Geschützkampf zwischen Schanze 2 und den preussischen Strandbatterien am Wemmingbund. Es ist ein braver Artillerieoffizier, der dort dänischerseits befehligt; er hat seine Geschütze maulwurfsartig eingegraben und schießt am besten von allen seinen Kameraden. Auch die sehr hochliegende Schanze 4 betheiligte sich lebhaft am Geschützkampfe. — In Düppel haben die Musketiere des 64. Infanterieregiments 38 dort als todt aufgefunden Dänen feierlich begraben. Die Musketiere haben ein Kreuz auf das Grab gesetzt und darauf geschrieben: „Hier ruhen 38 tapfere Dänen.“ Die bei den Todten gefundenen Helme, sowie Uhren, Ringe, Nothbücher etc. sind durch einen Parlamentär den Feinden übermittlelt worden.

Aus Gravenstein vom 28. März: Die Vorposten des feindlichen linken Flügels sind heute Morgen in die Schanzen zurückgeworfen worden, die Vor-

posten der Brigade Raven auf 4 bis 500 Schritt an die Schanzen vorgegangen und eingegraben. Das Gefecht war kurz aber heftig. Starke Kartätschen- und Granatenfeuer aus der verschanzten Stellung des Feindes. Circa 20 Verwundete, darunter die Lieutenants v. Eckardtstein und v. Jasmond vom Leibregiment, 30 Gefangene gemacht. Als Raven's Vorposten mit dem Eingraben beinahe fertig waren, fand noch ein schwankender Kampf mit Geschützfeuer aus den dänischen Schanzen und vom Rolf Krake's statt. Es kam zum Handgemenge, zu Bajonnet und Kolben. Das Resultat war, daß Raven den ausgefallenen Feind zurückwarf und die Morgens eingenommene Vorpostenstellung behauptete. Der Krake wurde durch vier Kugeln vertrieben. Osterdüppel brannte. Man machte 53 Gefangene. Der preussische Verlust ist: Leibregiment 14 Tode und 53 Verwundete, 18. Regiment unermittelt, 35. Regiment, das in der Kaserne war, keinen Verlust.

Eine weitere Mittheilung lautet: „In dem Treffen bei Düppel am 28. standen das 8. und 18. Regiment im Gefecht. Es war ein heftiges Handgemenge mit Kolben und Bajonnet. Der Verlust an Offizieren beträgt 8, darunter mehrere Schwerverwundete. Erst lieferten die Preußen ein glückliches Gefecht und suchten Position zu gewinnen. Darauf richteten sämtliche dänische Batterien ihr Feuer auf diesen Punkt. „Rolf Krake“ mißtheilt durch einen Schuß; aber dieser eine Schuß warf 21 Mann. Vier Schiffe erhielt das Panzerschiff darauf und zog sich zurück. Schließlich gegen 5 Uhr hatten sich die Preußen den Schanzen um 3—400 Schritt genähert. Die Dänen sollen sehr gelitten haben.“

Kirchliche Nachrichten.

Am Sonntage Quasimodogeniti.

Allgem. Beichte u. Communion früh 8 Uhr: Hr. Diac. Piffert.

Vormittagspredigt 9 Uhr: Hr. Past. Mosen über Joh. 14, 1—6.
Nachmittagspredigt 1 Uhr: Herr Diac. Piffert über Joh. 20, 19—23.
Dienstag, den 5. April 9 Uhr: Beicht- u. Abendmahlsgottesdienst: Hr. Past. Mosen.

Getaufte: Billy, Hrn. F. A. Albert's, anf. B. u. Druckfabr., S. — Arno Robert, Mstr. Chr. F. Stöckel's, anf. B. u. Web., S. — Albin Bruno, J. G. Fischer's, E. u. Handarb., S. — Gust. Adolph, K. L. Keller's, Schachtinstr. u. E., S. — Auguste Marie, Chr. E. Hempel's, E. u. Strpfw., T. — Bruno Oscar, Mstr. K. G. Hochmuth's, B. u. Web., S. — Gustav Adolph, K. A. Lange's, Werkf. u. E., S. — Johann Oscar, J. D. Bauer's, Handarb. u. E., S. — Marie Linda, Mstr. Chr. F. Preißler's, B. u. Web., T. — Minna Franziska, Mstr. F. H. Lautenhahn's, B. u. Web., T. — Robert Maximilian, J. H. Dietrich's, E. u. Web., S. — Auguste Emma, H. E. Findeisen's, Häusl. u. Kistenn. in Gornau, T. — Wilhelmine Marie, Mstr. K. H. Vogel's, Strpfw. u. E. in Gornau, T. — Marie Anna, K. F. Viertel's, Handarb. in Gornau, T. — Anna Thecla, Mstr. K. F. Richter's, Strpfw. u. E. in Gornau, T. — Max Anton, Mstr. F. F. Biererbe's, Strpfw., Maur. u. E. in Schl. Porschenb., S. — Marie Eugenie, Mstr. K. H. Haafes, Strpfw. u. Hausbes. in Schl. Porschenb., T. — Agnes Blaudine, der M. Würzner hier, mehrl. T.

Beerdigte: A. H. Sättlers', E. u. Web., einz. T., 8 W. — Frau Chr. W. Göthel, Mstr. Chr. H. Göthel's, anf. B. u. Web., Eheg., 53 J.; Figur. — K. G. M. Nestler's, E. u. Web., j. S., 1 1/4 J. — Chr. Richter, E. u. Handarb., ein Wittw., 62 J. 10 M.; Figur. — K. W. Franke's, anf. B. u. Lohuf., j. S., 4 M. 3 1/2 W.; Chor. — K. H. Beyrich's, anf. B. u. Tischl., todtgeb. S.; Chor. — Mstr. K. A. Görner's E. u. Schuhm. in Gornau, j. S., 3 M. 5 T.; Chor.

Bekanntmachung.

Die Herren Unternehmer und Mauermeister bei der Staatseisenbahn im Steuerbezirke Augustsburg erhalten hierdurch die Aufforderung: die zum 1. April d. J. allhier erforderlichen Listen über die bei denselben zu dieser Zeit beschäftigten Arbeiter und Offizianten sofort in der vorgeschriebenen Weise und Vollziehung anzufertigen und allhier zur Festsetzung der terminlichen Personalsteuerbeiträge einzureichen.

Zugleich wird für die Localsteuereinnahmer bekannt gemacht, daß von nun an sämtliche Bahnarbeiter bei ihren Unternehmern und Meistern zu steuern haben.

Ausnahmen dürfen nicht weiter stattfinden.

Augustsburg, den 18. März 1864.

Königliche Bezirkssteuereinnahme.
Wilmersdorff.

Baumaterialien

hält bei Beginn der Bauaison bestens empfohlen, als:

- besten Portland-Cement, die Tonne von 4 Thlr. an,
- Chamottesteine, Backofenplatten, mit und ohne Glasur,
- Steinzeugrohre zu Wasserleitungen,
- desgleichen zu Abtrittschloten,
- desgleichen zu Canalleitungen, bis zu 30" lichte Weite,
- desgleichen zu Drainirung,
- außeiserne Röhren zu Wasserleitungen,
- Feuerungs-Röhre von Sandsteinmasse, 180° Hitze aushaltend,
- Küchenausgüsse, Wasserreservoirs, Rinnen,
- Englische Fußbodenplatten in allen Farben.
- gewöhnliche Fliese und Mosaiikfliese zum Legen schöner und dauerhafter Fußboden,
- Asphalt-Steinpappe, Asphalt- und Cementfirnis,
- Asphalt-Lack, tief schwarz und rasch trocknend, pr. Ctr. 12 Thlr.,
- Hohlziegel, schwach- und starkwändig,
- desgleichen zum Wölben,
- Dachziegel, Dachplatten, Kellerdecken,
- Essenköpfe, mit und ohne Windfängen,
- Gartenstecker in verschiedenen Facons, zum Einfassen der Beete,

H. Bender,

Chemnitz, neue Dresdnerstraße Nr. 23.
vis-à-vis der Kgl. Gewerbschule.

Rechte frische Gemüsesämerei, Blumenamen, sowie auch für Deconomien Runkelrübensamen, großes starkes Strunkkraut, Kopfkraut, Kohlrüben werden verkauft und alle Windereien, als: Guirlanden, Kränze, Bouquets u. dgl. gefertigt in der Gärtnerei von
Karl Magnus Bohr sen., bei Lehmann's Restauration.

Eine Parthie gute alte Dachziegel liegen zum Verkauf in der Lehmühle zu Zschopau.

Hausverkauf.

In Folge Veränderung beabsichtige ich mein in der Langgasse gelegenes Wohnhaus, in welchem seit circa 40 Jahren Schnittwaarenhandel betrieben wurde, zu verkaufen.

Geehrte Reflectanten erfahren das Nähere bei

Wwe. Neuter in Zschopau.

Zu verkaufen

ist ein schönes Landgut mit 80 Scheffel Land, guten Gebäuden und vorzüglichem Inventar, eine Bäckerei in guter Geschäftslage, sowie ein vorzüglich gelegenes und gut eingerichtetes Material-Waaren-Geschäft, letzteres mit 2000 Thlr. Anzahlung, durch das concessionirte Vermittelungs-Bureau von **Wilhelm Kirchis** in Brand bei Freiberg.

Schon seit längerer Zeit treiben sich in hiesiger Gegend fünf Personen Namens Franz Strojniczky, Joseph Strojil, Anton Mirster, Johann Halmalcik und Franz Malec umher und betreiben unbefugter Weise den Viehschnitt, mißbrauchen unsere Namen und geben sich für uns, die Unterzeichneten, aus, oder wollen sogar Auftrag von uns dazu erhalten haben. Alle Land- und Gastwirth er suchen wir daher, sich gefälligst von ihren Legitimationen zu überzeugen, da dieselben weder Gewerbesteuerheine noch sonst richtige Papiere besitzen. Auch bitten wir die Herren Gensdarmen und die übrigen Polizeiorgane höflichst, ihr Augenmerk auf diese fünf Personen mit zu richten.

Gebrüder **Swarowsky** und **Fr. Halmalcik**.

Billig zu verkaufen ist: Pierer's Universallexicon mit Supplementen, 21 Doppelbände, und mit Atlas, durabel eingebunden, auch sehr gut gehalten, durch die Buchhandlung von

Schmidt in Zschopau.

Neue Weißhefen verkauft von nächster Mittwoch an
Moritz Schöne, Langgasse Nr. 66.

Rochröhren von Blech und Gußeisen, Ofenrohre und Kniee in allen Weiten, Ofenkästen und Defen, Roste, Platten, Auspüher und alle in-dieses Fach einschlagende Gegenstände empfiehlt zu den billigsten Preisen, sowie alle Reparaturen und Veränderungen in Schwarzblech-Arbeiten schnellstens besorgt werden bei

Carl Weigel.

Photographisches Atelier von Robert Oehme, Langgasse 130.

Empfehlung. Mit Loosen 5. Classe 65. Königl. Sächf. Landes-Lotterie, welche 28,000 Gewinne enthält und den 11. April d. J. ihren Anfang nimmt, empfiehlt sich bestens die Collection von Carl Rechenberger in Zschopau.

Empfehlung.

Ich erlaube mir hiermit anzuzeigen, daß ich bei Hrn. Bäckerstr. August Frischke am Markte hier ein

Barbier- und Haarschneide-Geschäft

errichtet habe und empfehle solches einer gütigen Beachtung. Das Schleifergeschäft jedoch ist und bleibt in meiner bisherigen Wohnung.

Achtungsvoll
Elias Schregott Endler, Barbier.

Arbeiterinnen

finden in unserer Crinolinenfabrik bei gutem Verdienst dauernde Beschäftigung.

Buchholz, den 10. März 1864.

Winkler & Co.

Auszuleihen

sind 10,000 Thlr., 8000 Thlr. und 1200 Thlr., im Ganzen oder Einzelnen, gegen gute Hypotheken und billige Zinsen durch das concessionirte Vermittelungs-Bureau von

Wilhelm Kircheis in Brand bei Freiberg.

Ein Portemonnais mit Inhalt ist gefunden worden. Der sich legitimirende Verlierer erhält dasselbe gegen Erstattung der Insertionskosten zurück von

Adv. Richter.

Eine Oberstube, welche sogleich bezogen werden kann, steht zu vermieten in Nr. 35, Steingasse.

Eine Oberstube nebst Küche, Kammern und Vorfaal ist an kinderlose stille Leute oder auch an einen einzelnen Herrn zu vermieten. Auskunft in der Exped. d. Bl.

Concert auf dem Schießhause

nächsten Sonntag, den 3. April, vom hiesigen Stadtmusikchor. Anfang Nachmittag punkt 1/4 Uhr. Entree 2 1/2 Ngr. Programme an der Cassé. Nach dem Concert folgt BALL.

Es ladet hierzu ergebenst ein

Groschupf, Musikdirector.

Auf obige Annonce bezugnehmend, werde ich nicht ermangeln, zu diesem meinem Einzugsconcert und Ball dem mich hoffentlich recht zahlreich beehrenden Publikum mit kalten und warmen Speisen, sowie mit einem feinen Töpfchen Lagerbier aufzuwarten.

Hochachtungsvoll

Ernst Klemm.

Dramatischer Verein.

Heute Sonnabend, den 2. April, Hauptversammlung. Da Beamtenwahl stattfindet, ist das Erscheinen aller Mitglieder dringend notwendig.

Der Vorstand.

TURNVEREIN.

Heute, den 2. April, Hauptversammlung, von Abends 8 Uhr an. Die Beschlusfassung über die neuen Vereinsgesetze macht das Erscheinen aller Mitglieder nothwendig.

Der Vorstand.

Frauenverein.

Dienstag, den 5. April, Abends, bei Herrn Restaurateur Clausniger. Um recht zahlreiches Erscheinen bittet

Der Vorstand.

Heute Abend 8 Uhr in Herzog's Restauration Einzahlung zum Creditverein.

Sonntag, den 3. April, Einweihung meiner neu vorgerichteten Regelpahn, von welcher Zeit ab ich auch einem geehrten hiesigen und auswärtigen Publikum meinen neu decorirten Salon zur Beachtung empfehle. Mit gutem Triller- und einfachem Bier werde ich stets aufzuwarten die Ehre haben.

Frau. Lehmann.

Eichhörnehen.

Zum Tanzvergnügen, morgen Sonntag, ladet ergebenst ein

Rob. Stülpner.

Bergschlösschen.

Morgen, Sonntag, ladet zum Tanzvergnügen ergebenst ein

Carl Uhlmann.

Gartenhaus.

Zum Tanzvergnügen, morgen Sonntag, ladet freundlichst ein

Ferd. Ehrlich.

Der lieben Stadt Zschopau sage ich für die mir gewordene unverhoffte reichliche Unterstützung und für ihr freundliches Gedenken auch in der Ferne hiermit meinen besten Dank.

Himme im Holsteinischen, den 2. April 1864.

Oskar Pfotenbauer,

Jäger des 1. Jägerbataillons der 3. Compagnie.

Todesanzeige und Dank.

Schwer ruhte die Hand des Herrn auf uns. Am 20. v. M. Nachmittags 5 Uhr entriß uns der unerbittliche Tod, nach fünfwöchentlichem unsäglichem schweren Leiden, unsern einzigen geliebten Sohn, Ernst Heinrich Felber, in einem Alter von 22 Jahren 3 Monaten.

Er trug sein von Gott ihm auferlegtes Leiden mit wahrhaft christlicher Ergebung. Ja, Du hast einen schweren Kampf gekämpft, Dir wird nun dafür die Krone des ewigen Lebens gereicht werden. Du bist nun eingegangen in das Land der Ruhe und des Friedens. Ach, Dein frühes Scheiden schmerzt uns tief, denn unsere einzige Stütze haben wir verloren und nur der hohe Christenglaube des Wiedersehens vermag uns in unserm großen Schmerz aufrecht zu erhalten. Ruhe sanft, wir seh'n uns wieder.

So schlumm're sanft, geliebter, theurer Sohn,

Du weilst in jenen selgen Himmelshöhn.

Ein süßer Trost ist uns ja noch geblieben,

Es ist das heil'ge frohe Wiederseh'n!

Zugleich fühlen wir uns verpflichtet, unsern beiden hochwürdigen Herren Geistlichen für die uns gebrachten Trostworte unsern herzlichsten Dank darzubringen; nicht minder aber auch dem Hrn. Dr. Buch für die unermüdete Thätigkeit, unsern geliebten Sohn uns am Leben erhalten zu wollen, sowie dem geehrten geselligen Verein für das freiwillige Tragen und Schmücken des Sarges und endlich allen Denen, welche den Theuern so zahlreich zu seiner letzten Ruhestätte geleiteten, unsern aufrichtigen, tiefgefühltesten Dank.

Möge der Ewige Sie Alle für ähnliche Trauerfälle in Gnaden bewahren.

Zschopau, den 2. April 1864.

Die tiefbetrübten Eltern.

(Verspätet).

Für die ehrenvolle Theilnahme am Begräbnisse der verwitweten Frau Eleonore Hessler, sowie für die schöne Schmückung des Sarges und die tröstenden Worte am Grabe sagen hierdurch ihren herzlichsten und ergebensten Dank

Die Hinterlassenen in Marienberg.

Extra-Beilage

zum Wochenblatt für Bschopan und Umgegend.

Nr. 14.

Sonnabend, den 2. April

1864.

Nacht und Nebel.

Aus dem Leben eines Schiffs-Capitäns.

Von Heinrich v. Littrow.

Die See gling hohl. Die Brigg „Arctusa“, ein starker Kauffahrer unter österreichischer Flagge, kämpfte in einer Decembernacht mit wenigen Segeln gegen die Wuth der erzürnten Elemente.

Der Wachhabende stand auf der Commando-Treppe an Hintertheile in seinen Mantel gehüllt und stierte luwwärts*) in die dunkle Nacht, deren tiefe Finsterniß nur zuweilen von einem Blitze der phosphorescirenden Wellen erleuchtet war.

Ein feuchter, kalter Wind aus Südost, der schon zwei Tage gewüthet hatte, heulte in ungleichen Stößen an das Takelwerk und peitschte den Schaum der am Schiffe zerschellenden Wogen hoch über Deck. Todtenstille herrschte am Bord, und nur das Getöse der Masten und des Steuerruders unterbrach zuweilen das eintönige Gemurmel des tobenden Meeres. — Ein dichter Nebel hatte seinen Schleier über die Masten gesenkt, so daß man kaum das Licht wahrnehmen konnte, das die Laterne am Bugspriet spärlich verbreitete. — Der Steuermann in seiner Jacke mit Kapuze lehnte an den Spaken des Steuerrades; sein Auge blickt unverrückt auf die Compaßscheibe im Wachthause, dessen Fenster, von der inneren Wärme angelassen, er zuweilen mit dem Aermel seiner Jacke wieder klar zu machen suchte.

„Wie viel Uhr ist es?“ fragte endlich der Wachhabende auf der Treppe, ohne sein Antlitz auch nur für einen Moment einwärts zu kehren.

„Fünf Minuten fehlen auf vier Uhr, Herr Wälli,“ antwortete der Steuermann, nachdem er sich gebückt und auf die Sanduhr gesehen hatte, die unter der Welle des Rades vor Wind und Regen gesichert stand.

„Noch drei Stunden Nacht,“ senfte der Offizier, „und gar kein Anschein, daß sich das Wetter ändern wolle, bevor es Tag wird. — Wenn wir nur schon aus diesen langweiligen Gewässern wären; im Kanale von Rhodus finden wir sicher guten Wind.“

„Ich habe es gestern dem Herrn Capitän prophezeit,“ meinte der Steuermann, „als wir an der Klyde von Kos so gleichgiltig vorübersegelten, und er zuversichtlich auf guten Wind hoffte. Wären wir dort nicht besser und ruhiger vor Anker, als hier unter Segel, ohne einen Faden zu gewinnen? und noch dazu mit der Angst, auf so einen griechischen „Kammerdiener“ zu stoßen, der uns vom Kopf bis zu den Füßen entkleidet.“ Mich wundert es, daß wir noch keinen zu Gesicht bekommen haben, sonst sind sie hier zu Hause — aber wahrscheinlich war das Wetter auch ihnen zu scharf, um aus ihren Höhlen zu kriechen. — Zu meiner Zeit —“

„Ist Jedermann wach am Vorderdeck?“ rief jetzt der Wachhabende, ohne weiter dem Gepolter des Steuermanns Aufmerksamkeit zu schenken.

„Jedermann wach!“ tönte es zurück von drei verschiedenen Stimmen der drei Posten, die an den beiden Bordseiten und am Bug des Schiffes aufgestellt waren, um alles zu beobachten und zu melden, was in der See bemerkt werden könnte.

Und tiefe Stille folgte wieder für geraume Zeit. — Der Wind ließ allmählig nach, die Nebelhülle lichtete sich, und eben war man im Begriff, die Messen loszubinden, die man am Abend vorher genommen hatte, und die Bramsegel aufzuhissen, als Wälli auf seiner Treppe sich plötzlich bewegte, stier sein geöffnetes Auge gegen den Vordertheil luwwärts richtete, endlich seinen Mantel abwarf und von der Treppe hinab gegen vorwärts im Schiffe eilte.

„Augen aufgemacht und nicht geschlafen,“ rief er dem wachhabenden Matrosen am Steuerbord zu, indem er ihn zugleich so derb auf die Schulter schlug, daß dieser unwillkürlich mit der Hand nach der unsanft berührten Stelle griff.

*) Luwseite ist diejenige, von woher der Wind bläst; die entgegengesetzte heißt Lee- oder Backseite.

„Ich schlafe nicht, Herr — aber luwwärts giebt's nichts Neues.“

„So?“ fragte Wälli ironisch, indem er ihn am Ohre nahm, „was ist denn das dort? vielleicht ein Wirthshaus, von dem Du träumst? Nun, kommt es Dir nicht vor wie ein Schiff?“ und indem er ihn wieder am Ohre zerrte, „siehst Du noch nicht klarer, blinde Rekrutenseele? — Und der andere Schurke am Vordertheil hat auch nichts gesehen? Ich muß für Euch ausgucken, nicht wahr? und Ihr steckt Eure Augen in die Tasche, damit sie Euch nicht vor Schlaf in's Wasser fallen?“ —

Bei den letzten Worten dieser Rede war er schon am Vorderkastell und gab nun seinen Worten noch mehr Nachdruck mit der Faust, die bald da, bald dort niedersiel, und die, wie er oft selbst in seiner Gemüthlichkeit zu sagen pflegte, die Unterscheidungszeichen seiner Rede schreibe, um dadurch den Matrosen den tiefen Sinn derselben klarer zu machen.

„Ich will Euch schon dem Capitän empfehlen,“ fuhr er fort, „wenn er auf Deck kommt — einstweilen marsch hinauf, beide in den Mastkorb, und wenn Ihr dort auch schlaft, so bleibt mir doch der Trost, daß Ihr über Bord stürzt und ich Euch auf eine gute Art los werde.“

Die Brigg „Arctusa“ war ein wohlbemanntes, auf dalmatinischer Werfte gebautes Schiff — aber immer ein Kauffahrer. Diese mögen noch so gut bemannt sein, so verläßt sie, wenn sie allein segeln, ohne daß ein Kriegsschiff sie begleitet, dennoch nie die Furcht vor Piraten. Die Mündung im Norden des Kanals von Rhodus, bekannt wegen seiner Ungewitter, war zugleich wegen Seeräuberei eine der gefährlichsten Stellen des infeltrichen Archipelagus und bildete vor wenig Jahren noch ganz die Scylla und Charybdis der armen Kauffahrer, die kaum der mühevollen Navigation zwischen den zahlreichen Inseln der Cycladen und Sporaden entgangen, hier wieder neuen Beweggrund fanden, besorgt zu sein und mit Sehnsucht nach der offenen See jenseits blickten, wo ihre Schifffahrt weniger gefährlich war und in jeder Beziehung sich ruhig bis an die Küste vor Alexandrien erstreckte. — In solchen Momenten der begründeten Angst vor den stark bemannten unternehmenden Piraten-Schiffen war für die Seeleute eine Inselgruppe und Windstille das, was zu Land in unsicheren Gegenden dem Reisenden ein Wald und eine sternlose finstere Nacht sind.

Die Windstille gab den Seeräubern die Sicherheit, daß ihre Beute nicht entfliehen könne.

Die Inselgruppen waren ihr Versteck, hinter dem sie, aller kleinen Buchten und Häfen kundig, lauerten, angriffen und verschwanden, ohne eine Spur der Richtung ihrer Flucht zurückzulassen. In den gefährlichsten Zeiten, die, dem Himmel sei es gedankt, nun längst vorüber, aber noch nicht vergessen sind, passirten also Kauffahrer beinahe nie jene Gegenden ohne Bedeckung eines Kriegsschiffes, und wenn dennoch irgend ein fühner Capitän es wagte, sie allein zu durchsegeln, so wählte er hierzu immer günstigen, frischen Wind, oder vertraute der Kraft seines Schiffes im Kampfe mit Wind und Meer, denen in die Länge zu widerstehen die leichten Räuberbarcken nicht geeignet waren.

Capitän S., der die „Arctusa“ commandirte, war keineswegs ein Mann ohne Muth und ohne Kenntnisse zur See. Er hatte erstere zu öfteren Malen schon lebendwerth bewiesen, letztere sich auf seinen häufigen Reisen in fast allen Theilen der Erde erworben — aber, wie denn der Matrose mit seiner reiften Erfahrung dennoch Lehrling bleibt bis an das Ende seines Lebens, so hatte auch er sich diesmal geirrt, und in der sichern Ueberzeugung eines Wetterwechsels eine Fahrt unternommen, die nur bei den günstigsten Umständen hätte gewagt werden sollen.

Nun war man aber in Mitte der Unternehmung — der Weg zurück so lang und so gefährlich, als jener vorwärts; das einzige Mittel war also das im Leben so oft wirksame Recept: perfer et obdura — der große Wahlspruch des Seefahrers, der ohne Vergleich

mehr, als jeder andere Erdenpilger Gelegenheit hat, die tiefe Wahrheit und die practische Bedeutsamkeit dieser sinnreichen Worte zu erproben, die auf eines jeden Schiffes Wimpel in goldenen Lettern als Wahlspruch des Handwerks glänzen sollten. Perfer et obdura — „Trage und harre aus.“

Capitän S. kannte diese Worte auch — tröstete sich aber immer bei deren Anwendung auf das Leben mit Wälli's guter Gesellschaft, der, seit Jahren sein guter Reisegefährte, ihn oft mit seiner Seelenruhe und seinen guten Einfällen an die Hand gegangen war, gutmüthig und anspruchlos sein Scherzlein beitrug und damit oft zu dem besten Ausgange führte.

Die Lage, in der man sich befand, war aber schon am Abend vorher nicht die angenehmste gewesen: der Betrug des Wetters, auf das man sich verlassen hatte, war deutlich ausgesprochen, die Unsicherheit der Gegend bekannt und große Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß mit diesem Südost-Winde die Piraten-Schiffe gegen Norden ziehen würden und so ein Begegnen fast unvermeidlich sein dürfte — aber nichts desto weniger ging der Capitän ruhig zu Bette — er wußte ja, daß Wälli die Nachtwache habe, und da war sein Schlummer ungestört. Wälli hatte Vollmacht zu thun, was er für gut hielt; Wälli wechselte Steuercurs so oft es ihm beliebte; Wälli setzte Segel aus, ließ Segel reefen oder bergen, ohne es zu melden; mit einem Worte: Wälli that was er wollte, weil Capitän S. die Erfahrung gemacht hatte, daß alles das, was jener wollte, zum gemeinschaftlichen Besten geschah.

Diese hohe begründete Meinung des Capitäns war natürlich bald auf die Mannschaft übergegangen. Das sämmtliche Schiffsvolk wußte bald, wen es an Wälli besaß. Der Name Wälli, sein abgekürzter Zuname, mit dem ihn der Capitän freundschaftlich zu betiteln pflegte, war bald vom Steuermann bis zum Schiffsjungen bekannt, und Alles hieß ihn Herrn Wälli.

Niemand beurtheilt den Seemann oder Marine-Offizier besser als der Matrose, der unter seinen Befehlen arbeiten muß. Wie die Pferde in der Ordnung gleich beim ersten Druck des Schenkels, bei der leisesten Bewegung des Zügels ihre Reiter kennen, sich fügen und gehorchen, oder eigenwillig und stübig werden, so kennt der gemeine Matrose in den ersten Wochen seinen Offizier und beurtheilt seinen Herrn am Nichtigsten aus der Art und Weise, mit der er von ihm geleitet wird. Zweckloses, ängstliches Manöviriren, das den armen Matrosen ermüdet, ohne irgend einen Vortheil zu gewähren, erzeugt Kleingeisterei, die endlich aus Mangel an Geistesgegenwart in entscheidenden Momenten doch wieder der Erfahrung der Mannschaft, ihrer Uebung vertraut, und so den Zügel schießen läßt, wo der Führer am muthbehaftesten, am nöthigsten wäre.

Die Stunden, in denen Wälli die Wache hatte, waren Stunden der Lust für die ganze Mannschaft, und oft schon hatte es sich ereignet, daß kleine Streitigkeiten zwischen den beiden Wachabteilungen entstanden waren, weil jede mit ihm die Stunden seiner Wache zubringen wollte.

Wälli war nachsichtig und mild dort, wo Nachsicht und Milde von den Umständen gestattet werden konnte, dafür verlangte er den strengsten Dienst, die größte Wachsamkeit in Augenblicken der Gefahr und ließ sich bei entdeckter Nachlässigkeit, wie eben in der heutigen Nacht, nicht selten verleiten, mit den Schuldigen derb, ja handgreiflich zu verfahren.

So unerlaubt auch diese Behandlung war, so wurde sie meistens nur den Anfängern im Dienst zu Theil, und die persönliche Kränkung, die das Individuum dadurch erlitt, war durch das Andenken an so manchen andern Beweis von Herzensgüte, die Wälli ihnen zukommen ließ, gemildert und vergessen. —

Eben war man im Begriffe, das große Segel beizusetzen und die Bramsegel aufzuhissen, als Wälli mit dem Fernrohr in der Hand die Richtung des entdeckten Schiffes zu ermitteln suchte, das noch ziemlich entfernt, seine unsicheren Conturen in Nebel hüllte und

die hohe See auf- und abbewegte, immer wieder aus dem Felde des Fernglases entschlüpfte. — Endlich konnte er es erhaschen, und sein geübtes Auge erkannte — den schwarzen Piraten, den berühmtesten aller Seeräuber jener Zeit und jenes Meeres.

„Die große Schebecke*) ist es“, sagte er endlich mit seiner gewöhnlichen Ruhe, „sie hat ihre Vresoden**) und steuert auf uns los.“

Diese Worte, so ruhig sie gesprochen waren, gossen Eis in die Adern der umstehenden Schiffsmannschaft.

Die sämtliche Besatzung der Brigg bestand, der Capitän mitgerechnet, in 21 Köpfen; die Schebecke hatte deren wenigstens hundert an Bord, somit war an einen siegreichen Widerstand von Seite der „Arcthusa“ nicht zu denken.

Wie ein Lauffeuer hatte sich die Schreckensnachricht vom Bord bis auf das Hintertheil des Schiffes verbreitet, und der Steuermann streckte den Hals, um luwärtwärts über Bord zu sehen und sich selbst von der Nähe des gefährlichen Unthiers zu überzeugen.

(Fortsetzung folgt.)

Der Wald und seine Bedeutung für das Volkswohl.

Es wird wenig Menschen geben, denen der Anblick eines schönen, gutbestandenen Waldes nicht Vergnügen gewährt. Ein Zauber eigenthümlicher Art umgibt ihn und jeder Freund der herrlichen Göttesnatur fühlt die Macht desselben, sobald die Schatten des Waldes ihn umfassen.

Es würde nicht schwer werden, jenen Zauber zu schildern, eines Theils aber würde dies den Raum für diese Abhandlung unnützlich erweitern, indem jeder gute, für die Schönheiten der Natur empfängliche Mensch denselben tiefer fühlt, als ihn je eine Feder zu beschreiben vermag, während andern Theils bei denen, an welchen das Gefühl für die Schönheiten der Natur abgestumpft ist, die beste Schilderung keine Wirkung erzielen würde.

Ohne Ausnahme ist der materielle Werth des Waldes bekannt, indem Jeder, selbst der Ungebildetste und Roheste, das Hauptproduct desselben (das Holz) nicht entbehren kann und die mehr oder weniger größere Schwierigkeit, sich dasselbe zu beschaffen, nachgerade derselben für alle gleich drückend wird.

Auch die Nebenproducte des Waldes, als Gras, Beeren, Früchte der Bäume (Bucheckern, Eichel u.), ferner Schwämme u., spielen in dem Haushalte der Menschen eine so bedeutende Rolle, daß auch um ihrer willen der Wald an Werth in der Allgemeinheit zunimmt.

Weniger ist dies mit der natürlichen Bedeutung des Waldes der Fall, nämlich mit seinem Einfluß auf das Klima, die Witterung, den Gesundheitszustand der Bevölkerung, den Wasserstand der Flüsse, Bäche u.

Obwohl hier und da, wo man unvorsichtiger Weise die Höhen entwaldete oder den Waldboden in ausgedehnter Weise bloßlegte, resp. verwüstete, sich Uebelstände gezeigt haben, auf die später zurückzukommen werden soll, so sind dieselben doch in Deutschland, namentlich aber in unserem Vaterlande Sachsen, dermaßen nur örtlicher Natur geblieben.

Immer aber rathen diese vereinzelt erschienenen zur Vorsicht und uns're hohe Landesregierung hat denselben längst die nöthige Beachtung geschenkt.

Die Vernichtung und Verwüstung eines großen Theiles der kleinen Privatwälder ist in der Jetztzeit in einer, den übrigen Kulturzustand des Landes gerade nicht angemessenen Weise vorgeschritten und, wie schon erwähnt, sind auch die Folgen nicht außen geblieben.

Die Schwierigkeit, diese fortschreitende Verwüstung der kleinern Privatwälder durch ein Gesetz zu hemmen, hat vor ein paar Jahren den Landesculturrath des Königreichs Sachsen bewogen, eine Preisaufgabe auszusprechen, wie der Zustand dieser kleinen Wälder zu heben sei.

Dr. Reusch, Oberlehrer an der Realschule zu Kienstadt-Dresden, hat diese Aufgabe zur Zufriedenheit des Landesculturrathes gelöst und ist die gekrönte Preis-

schrift dem Drucke übergeben worden. Es hat dieselbe in kurzer Zeit die 2. Auflage erlebt, was hinlänglich für ihren Werth sprechen dürfte.

Da es wünschenswerth ist, daß der Inhalt des genannten trefflichen Buches auch in weiteren Kreisen bekannt würde, leider aber anzunehmen ist, daß in der Allgemeinheit dasselbe nur Wenige lesen dürften, so hat der Verfasser dieses Aufsatzes in Betracht der Wichtigkeit des Gegenstandes es unternommen, in diesem Blatte den Lesern desselben einen verständlichen Auszug daraus zu liefern.

Dem Herrn Redacteur, der so freundlich war, die Spalten seines Blattes hierzu zu öffnen, meinen Dank; an die Leser aber, und zwar namentlich an die Sachkundigen und Gelehrten unter denselben die Bitte, bei der Beurtheilung vor allem den Zweck dieses Aufsatzes in Betracht zu ziehen und zu berücksichtigen, daß derselbe nicht für Sachverständige (da er für sie überflüssig wäre), sondern für die Allgemeinheit geschrieben ist und Fremdwörter, sowie technische Ausdrücke, die nicht Jedem verständlich sind, so weit als möglich vermieden werden mußten.

1. Zur Geschichte des Waldes.

Der Wald hat in den frühesten Zeiten bei den Deutschen in großer Achtung gestanden; die Wohnsitze der Götter, die sie verehrten, waren in den Wald verlegt, ihre Umgebung wurde für heilig gehalten und daher sorgsam geschont. Als später das Christenthum Eingang gefunden, war die Jagdlust der Deutschen Schützerin des Waldes. Damals meist ausschließliches Eigenthum der Fürsten und Edelleute, wurden, um dem zahlreichen Wilde einen gesicherten Aufenthalt zu erhalten, die Wälder mit Bann belegt und ihre Zerstörung nach Kräften verhütet.

Doch schon im 16. Jahrhunderte erschienen in verschiedenen Staaten Verordnungen, die die Schonung des Waldes und den Anbau desselben anbefahlen, sowie man auch schwere Strafen auf Waldfrevel setzte.

Nachweislich wurden diese Verordnungen durch drohenden Holzmannel geboten, den eine gewaltsame Verwüstung der Wälder herbeizuführen schien. Die Industrie, namentlich die Eisenwerke und Gruben sängen an, große Ansprüche an den Wald zu machen, wobei man keineswegs öconomisch im Verbranche zu Werke ging. Hierzu kam, daß man nur abschlug, nicht aber anbaute, mithin bald bedeutende Flächen holzleer werden mußten.

In der Rheinpfalz war in der ersten Hälfte des genannten Jahrhunderts (16.) so große Holznoth eingetrisen, daß Berg- und Hammerwerke still stehen mußten und die Armen Noth an Feuerungsbedarf hatten.

Auch in Sachsen muß sich nun diese Holznoth fühlbar gemacht haben, da im Jahre 1560 der Churfürst August eine Forst- und Holzordnung erließ, welche Abschließen und Absperren der Schölze anbefahl, weil Holzmannel vorausichtlich und die Wildbahn gefährdet sei. Auch wurde in dieser Verordnung jedem Unterthanen nach Maßgabe seines Standes und des daraus hergeleiteten Bedarfes ein gewisses Quantum Bau- und Brennholz zugetheilt.

Der 30jährige Krieg verwüstete große Strecken Wälder, daher nach wiedergelertem Frieden fast in allen Ländern Deutschlands Verordnungen erschienen, die die Nutznießungen des Waldes beschränkten und den Anbau anbefahlen.

Doch haben sich diese niemals ausreichend bewiesen oder vielmehr beweisen können. Eines Theils wurden sie nicht gehalten, weil immer noch zu wenig Werth auf die Wälder gelegt wurde, da es deren noch viele gab; das Holz hatte verhältnißmäßig niedere Preise und ein reichlicher Wildstand, von der Jagdlust der Waldbesitzer gepflegt, bildete Jäger, aber keine Forstleute; andern Theils nahm die Bevölkerung nach dem 7jährigen Kriege in bedeutendem Maße zu und mit dieser natürlich die Ansprüche an den Wald und das um so mehr, als die steigende Industrie dieselben verdoppelte. Die später sich immer mehr entwickelnde Landwirthschaft raubte dem Walde viel Fläche und ruierte die stehen bleibenden Wälder durch übermäßige Streunutzung, Hutung u. Hierzu kam, daß durch den steigenden Werth des Holzes seine Ver Silberung lockender und leichter wurde und die Zinsen des damit gewonnenen Kapitals die des Bodens bedeutend übertrafen.

Es wurde nun zwar auch der Pflege des Waldes größte Aufmerksamkeit gewidmet, doch nur von Seiten

Derer, die die weiteren Folgen zu überschauen vermochten. Die fortschreitende Kenntniß der Naturwissenschaft hob die Bedeutung des Waldes immer mehr und mehr hervor, wie sie den Pflegern desselben Mittel an die Hand gab, der Verheerung vorzubeugen und das Gedeihen des Waldes zu befördern. Es bildete sich eine vernunftgemäße Bewirthschaftung des Waldes, die sich in der Hauptsache leider nur auf die Staatswälder und einen Theil der größeren Privatwälder erstreckt hat.

Die kleinen Privatwälder befinden sich meist in einem sehr traurigen Zustande und viele derselben verdienen den Namen „Wald“ gar nicht mehr, indem sie bloß noch durch übermäßige Streunutzung ausgemagerte Bodenflächen, mit elendem Holzgestrüppe bewachsen, mithin bloß Zerrbilder von Wald sind, die in keiner Hinsicht ihren Zweck erfüllen.

Daß diese Schilderung keineswegs übertrieben ist, möge beweisen, daß im Kreisdirectionsbezirk Zwickau circa ein Drittel, — 67,000 Acker, der kleinern Privatwälder als Blößen zu betrachten sind. Dabei kommen jene entwaldeten Bergkuppen, die, wie z. B. auf dem Kamme zwischen Gelenau, Burkhartsdorf und Remtau, die in untragbares elendes Feld verwandelt sind, noch nicht in Betracht.

Leider hat man sich zur Zeit von sachkundiger Seite noch wenig Mühe gegeben, in einer dem Volke allgemein zugänglichen und verständlichen Weise die Bedeutung des Waldes für das allgemeine Volkswohl hervorzuheben und die Mittel anzugeben, was das Volk selbst zu thun hat, um sich und seinen Nachkommen einen angemessenen und seinem Zweck entsprechenden Waldbestand zu erhalten.

In der Neuzeit haben Männer, wie Rossmäßler u., versucht, durch populäre Schriften jene Belehrung zu erzielen, doch sind alle diese Schriften viel zu theuer und viel zu wenig für das allgemeine Publikum verständlich geschrieben, als daß sich der von ihnen gehoffte Nutzen erreichen ließ. Ein weiterer Grund ist, daß in den Volksschulen die Naturwissenschaften viel zu wenig gepflegt werden. So lange die einfachen Geseze der Natur und der Wechsel ihrer Elemente nicht bekannt sind, werden weder land- und forstwirtschaftliche Vereine, noch Reiseprediger derselben aller Art etwas helfen. Wie soll z. B. Jemand die Einwirkung des Stickstoffs, Sauerstoffs u. begreifen, wenn er das Wesen derselben nicht kennt? Doch ab davon und gehen wir zum eigentlichen Zwecke dieses Aufsatzes über.

(Fortsetzung folgt.)

Mannichfaltiges.

Am 19. März sollte einer der Maschinenkessel auf dem dem Erzgebirgischen Steinkohlenactien-Vereine gehörigen Vertrauensschachte an der Schneeberger Chaussee bei Zwickau reparirt werden. Es mußte deshalb der Kessel bloß gelegt und sollte der dabei entstehende Schutt unmittelbar durch die Zuglöcher in den unter dem Kessel befindlichen Reinigungskanal geschüttet werden. Einer von den mit dieser Arbeit beauftragten Arbeitern war nun vor Beginn der Arbeit zunächst erst noch einmal mit der Bleibe in den ganz dunkeln Kanal hinab gegangen und hatte hier zu seinem nicht geringen Schrecken in einer Wandnische unter dem Kessel eine ganz mit Asche bedeckte menschliche Figur sitzen sehen, war deshalb sofort wieder umgekehrt und hatte seinen Vorgesetzten Anzeige gemacht, die sich hierauf auch ohne Weiteres wieder mit ihm an Ort und Stelle begeben, wo sie seine Wahrnehmungen bestätigt gefunden hatten: Ein Mann in Arbeiterkleidung, vollständig zur Mumie geworden, mit Asche dicht bestreut, saß in der Nische in der Stellung eines ruhig Schlafenden. Aus den im Laufe des Tags angestellten Erörterungen hat sich nun dem Vernehmen nach ergeben, daß der Todte der früher in Schebewitz wohnhaft gewesene Schmied Hofmann aus dem Fürstenthum Reuß ist, der seit etwa 6 Wochen vermisst worden und statt damals in seine Wohnung trunkenem Zustand durch die Eingangsöffnung des mehrgedachten Kanals an der Schneeberger Chaussee in den Kanal selbst begeben, dort sich unter den Kessel, wo es auf alle Fälle warm gewesen, niedergesezt hat und hier durch Einathmen von Kohlendampf erstickt ist.

*) Ein langes, schmales und sehr scharf gebautes Fahrzeug, welches von fast allen am mittelländischen Meere wohnenden Nationen vorzüglich zum leichten Kriegsdienst und zum Kreuzen gebraucht wird.

**) Vierckige Sege! statt der lateinischen (dreieckigen), die sonst gewöhnlich auf Schebeken gebräuchlich sind.