

Erscheint jeden
Samstag.

Kostet für 1 Jahr fl. 4
" " 1/2 " fl. 2

Mit Zusendung in loco
halbjährig 20 fr. mehr.

Mit Postversendung:

für 1 Jahr fl. 4. 60
" 1/2 " fl. 2. 30

Siebenbürgische Zeitschrift

für

Handel, Gewerbe und Landwirthschaft.

(Organ des siebenb.-sächsischen Landwirthschaftsvereines.)

Inserate aller Art werden in der Buchdruckerei des Josef Drotfleck (Fleischergasse Nr. 6), dann in Wien, Hamburg und Frankfurt a. M. von Haasenstein & Vogler, in Leipzig im Annoncenbureau von Eugen Fort aufgenommen.

Verantwortlicher Redacteur:
Peter Josef Frank.

Alle in dieser Zeitschrift besprochenen Maschinen und Geräthe sind durch die Redaction zu Fabriksoriginalpreisen zu beziehen, und wird für deren Solidität garantirt.

Inserats-Preise:

für den Raum einer 3mal gespaltenen Garmondzeile bei einmaliger Einschaltung 5 fr., bei 2maliger 4 fr., bei 3maliger 3 fr., außerdem 30 fr. Stempelgebühr für jede Einschaltung. Größere Inserate nach Tarif billiger.

Man pränumerirt: In **Mediasch** Buchhandlung **Joh. Hedrich**; in **Schäßburg** bei Herrn **C. J. Habersang**, Buchhändler; in **Szafwegen** bei Herrn **Johann G. Kinn**, Kaufmann; in **Mühlbach** bei Herrn **Sam. Winkler**, Postkollektant; in **Klausenburg** bei Herrn **J. Stein**, Buchhändler; in **Bistritz** bei Herrn **C. Schell**, Lehrer; in **Kronstadt** bei Herrn **Haberl**.

Denkschrift der Hermannstädter Stadt- und Stuhls-Communität

über das vom königlichen ungarischen Handelsministerium veröffentlichte Eisenbahnetz für Ungarn und seine Nebenländer vom 20. August 1867, Z. 1091.

Eure Excellenz!

Bevor die gehorsamst gefertigte Stadt- und Stuhls-Communität in die Formulirung und Begründung ihrer durch den fraglichen Eisenbahnetz-Entwurf neu erwachten Wünsche und Befürchtungen eingibt, hält sie es für nothwendig, den Standpunkt zu kennzeichnen, den sie bei Beurtheilung des Gegenstandes einnimmt und in der siebenbürgischen Eisenbahnfrage überhaupt von jeher eingenommen hat.

Zwei Eisenbahnprojecte hielten seit Jahren die Gemüther der Bewohner Siebenbürgens in steter Spannung, in abwechselnder Furcht und Hoffnung, nämlich das Project bezüglich der Linie **Arad-Albion-Hermannstadt-Rothenthurm**, und jenes bezüglich der Linie **Großwardein-Klausenburg-Rodelthal-Kronstadt-Bodzau**.

Zu wiederholten Malen dem Stadium der endgültigen Entscheidung durch Ertheilung der diesbezüglich nachgesuchten Conzession ganz nahe gerückt, blieb sie immer wieder ungelöst, weil die divergirenden Wünsche des Landes ungeachtet dessen, daß beide Linien von Allerhöchst Seiner Majestät im Prinzipie gebilligt worden waren, eine Einigung bezüglich der Priorität der einen oder der andern Linie nicht zu Stande kommen ließen.

Die gehorsamst gefertigte Stadt- und Stuhlscommunität ist sich bewußt, diesem für die Interessen des Landes nur schädlich gewesenen Streite nie Nahrung gegeben zu haben, denn, wenn sie auch für die Realisirung ihrer Eisenbahnwünsche bezüglich der Linie **Arad-Albion-Hermannstadt-Rothenthurm** pflichtgemäß thätig war, so hat sie doch nie einen Schritt gethan, um den Ausbau der andern Linie **Großwardein-Klausenburg-Kronstadt-Bodzau** zu vereiteln.

Der über die Priorität der beiden Linien geführte Streit hat allgemein die Ueberzeugung zur Reife gebracht, daß eine einzige Hauptlinie nicht im Stande sei, die berechtigten Wünsche des ganzen Landes zu befriedigen, und wenn die Stadt- und Stuhlscommunität es auch tief beklagt, daß Siebenbürgen bis noch immer der Wohlthaten einer Eisenbahnverbindung entbehrt, so gibt sie doch auch ihrer Freude darüber Ausdruck, daß durch die im Bau begriffene Strecke **Arad-Albion** einerseits, so wie durch die in sichere Aussicht genommene Strecke **Großwardein-Klausenburg** andererseits, wenigstens bezüglich der beiden west-

lichen Einbruchstationen die Jahre lang unentschieden gebliebene Frage nun zur allgemeinen Zufriedenheit ihre Lösung findet. Wir schöpfen hieraus die Hoffnung, daß auch die Fortsetzung dieser beiden Bahnen nun derart werde fürgewählt werden, daß alle berechtigten Wünsche des ganzen Landes ihre gänzliche Befriedigung finden werden.

Da aber die Bodenbeschaffenheit Siebenbürgens eine solche eigenthümliche ist, daß eine einzige Hauptlinie, mag sie welche Richtung immer einschlagen, bei dem Abgange eines geographischen Centralpunktes, nach welchem alle Landesintressen gravitiren, nicht im Stande ist, alle berechtigten Wünsche des Landes zu befriedigen, alle Naturschätze desselben zu erschließen, sondern nur der Ausbau eines möglichst vollständigen Eisenbahnetzes mit den beiden bisher concurrirenden Hauptlinien sammt den erforderlichen Zweigbahnen dieß erreichen kann; da ferner Siebenbürgen notorisch nicht in der Lage ist, sich dieses Eisenbahnetz aus eigenen Mitteln auszubauen, so betrachtet es die gehorsamst gefertigte Stadt- und Stuhlscommunität als ihre patriotische Aufgabe, jede Bahnstrecke, mag sie in welchem Theile des Landes immer durch fremdes Capital zur Ausführung gelangen mit ihren besten Wünschen zu begleiten, und gibt sich der Zuversicht hin, daß auch ihre speciellen, im Intresse der Stadt Hermannstadt sammt Umgebung gelegenen Wünsche würdige Berücksichtigung und gleichmäßige Beachtung finden werden.

Der Standpunkt, den die Stadt und Stuhlscommunität auch heute noch bezüglich des siebenbürgischen Eisenbahnbaues einnimmt, ist demnach kein exclusiver, sie will nicht auf Kosten anderer Städte und Landestheile eine Bevorzugung ansprechen, dagegen macht Hermannstadt als die zweite Landeshauptstadt, wie sie in dem bezüglichen Rundschreiben **Euer Excellenz** genannt wird, sein Recht auf gleichmäßige Berücksichtigung geltend.

Diese Berücksichtigung finden wir aber in dem Entwurfe eines ungarischen Eisenbahnetzes nicht nur nicht, sondern gerade zu eine Gefährdung der vitalsten Intressen sowohl der Stadt Hermannstadt, als auch eines großen Theiles von Siebenbürgen.

Nach diesem Entwurfe ist nur eine einzige Linie als Hauptlinie projectirt, und Hermannstadt erscheint ungeachtet seines hervorragenden Ranges als der zweiten Landeshauptstadt nicht in diese Hauptlinie aufgenommen, sondern nur durch eine Nebenlinie gleich andern viel unbedeutenderen Orten des Landes mit derselben verbunden. Allerdings würde auf diese Weise Hermannstadt mit dem Westen verbunden, aber bei dem projectirten sechs Meilen langen Umwege über **Karus-Tövis-Karlsburg** erscheint es als unzweifelhaft, daß für unseren Waarenverkehr in westlicher Richtung hiedurch kein Vortheil erwache, weil ein solcher Umweg auf der verhältnißmäßig nur

kurzen Strecke von Hermannstadt nach Alvincz (9 Meilen) schwer in die Waagschale fällt.

Gleichwohl glaubt die gehorsamst gefertigte Stadt- und Stuhlscommunität; so sehr sie eine directe Verbindung mit Arad-Alvincz im Interesse Hermannstadts sammt Umgebung und im Interesse der Rentabilität der Bahn wünschen muß, hierauf nicht das Hauptgewicht legen zu sollen.

Um so mehr muß aber die Stadt- und Stuhlscommunität betonen, daß die Frage des Ausgangspunktes ihr so wichtig erscheint; um ein hohes Ministerium zu beschwören, hochdaselbe möge durch die Aufnahme der Rothenthurmer Linie als zweiten Ausgangspunktes an der Südgrenze Siebenbürgens nicht nur die künftige Existenz und Entfaltung Hermannstadts sichern, sondern auch die Interessen des größten Theiles Siebenbürgens auf diese Art wahren.

Hermannstadt und Kronstadt sind die ersten Städte nicht nur an der Südgrenze des Landes, sondern sie überragen durch ihre Handels- und Gewerbethätigkeit alle übrigen Städte Siebenbürgens. Ihre bisherige Entwicklung und Ausdehnung war nicht ein Spiel des Zufalles, sondern ist begründet durch deren geographische Lage an der Grenze der Walachei, wodurch ihr vorwiegender Charakter als Handels- und Gewerbestädte gekennzeichnet ist.

Das fernere Aufblühen dieser beiden Städte und ihrer Umgebung hängt aber zunächst von einem sich steigenden Wechselverkehre mit der Walachei ab, denn nur in dieser Richtung kann der Export des südlichen Siebenbürgens einer großen Entfaltung entgegensehen, nur in dieser Richtung kann er wirklich activ werden.

So sehr auch eine Verbindung Hermannstadts mit dem Westen durch das projectirte Eisenbahnetz über Arad und Klausenburg-Großwardein in vielfacher Beziehung wünschenswerth ist, so wenig kann uns diese Verbindung allein vor den Gefahren der westländischen Concurrenz sichern, so lange uns nicht der naturgemäße Weg nach der Walachei offen steht.

Siebenbürgens hervorragende natürliche Bestimmung ist die eines Industrielandes, weil hier alle Momente zur Entwicklung einer großartigen Industrie in eben dem Maaße gegeben sind, als sich in seinen Nachbarländern die Bedingungen einer vorwiegend landwirthschaftlichen Entfaltung vorfinden.

Die Erkenntniß dieser Wahrheit führt aber zu dem nothwendigen Schlusse, daß alles aufgeboten werden müsse, um nicht nur überhaupt allenthalben die Industriethätigkeit zu befördern, sondern besonders dort ihr die sorgsamste Pflege durch Erweiterung ihres Absatzmarktes angedeihen zu lassen, wo sie durch ihren Jahrhunderte alten Bestand nicht nur ihre Kraft sondern auch ihre Berechtigung dargethan hat.

Dies ist aber der Fall bei Hermannstadt und Kronstadt. Je mehr Berührungspunkte mit der für die siebenbürgische Industrie so wichtigen Walachei geboten werden, um so nachhaltiger wird der industrielle Aufschwung dieser beiden Städte sein.

Durch den Ausgangspunkt bei Bodzau werden nun allerdings Kronstadts Interessen gefördert, aber als alleiniger Ausgangspunkt nach der Walachei kann dieser Paß weder die Interessen des Landes, am wenigsten aber jene von Hermannstadt befriedigen. Die Großwardein-Kronstädter Bahn soll ihren eventuellen Abschluß in ihrer Verlängerung bis Galatz finden.

So wünschenswerth dieses Ziel an und für sich sein mag, so ist doch nicht abzusehen, warum der ganze Verkehr Siebenbürgens in südöstlicher Richtung auf einen einzigen Punkt concentrirt werden solle, und wenn man sich keiner Täuschung hingeben will, so muß man eingestehen, daß der siebenbürgische Verkehr mit Galatz von jeher ein unbedeutender war im Verhältniß zu dem Binnenverkehre nach der großen und kleinen Walachei so wie nach Bulgarien. Es beweisen dieses die Zolltabellen so wie die Verhandlungen der Kronstädter Handels-

und Gewerbekammer (Siehe deren Bericht vom Jahre 1859 an das hohe österr. Handelsministerium pag. 264.)

So sehr durch die Erreichung des Hafensplatzes Galatz der Verkehr mit dieser wichtigen Stadt einer bedeutenden Steigerung entgegengeführt werden wird, so ist doch auch nicht zu läugnen, daß hiedurch der Concurrenz der seefahrenden Nationen auch von Osten her gewissermaßen die Thore Siebenbürgens geöffnet werden, und wenn von der Belegung des persischen und süd-russischen Handels für Siebenbürgen Großes erwartet wird, so sind das doch nur weiter abtretende Vortheile, die jedenfalls durch den sichern Ausbau der Linien Esernowitz-Jassi-Galatz, und der Linie Esernowitz-Balta-Obeffa einerseits, so wie durch die schon bestehenden und noch zu erbauenden türkischen Eisenbahnen andererseits zum guten Theile absorbiert werden.

Es muß aber im wohlverstandenen Interesse ganz Siebenbürgens liegen, nicht nur neue Absatzplätze für unsere Industrieartikel zu erobern, wie dieß durch die Erreichung des Galazer Hafens in Aussicht steht, sondern die schon bestehenden sich für alle Zukunft sicher zu stellen. Dieses Absatzgebiet liegt aber weit ab von Galatz, es ist wie schon erwähnt, die kleine und die große Walachei, so wie Bulgarien.

Es sind dieß weit ausgedehnte, sehr fruchtbare, an Producten der Landwirthschaft und Viehzucht sehr reiche Binnenländer, fast jeder Industrie aber ledig, die gerade für unsere siebenbürgischen Gewerbszeugnisse einerseits der natürlichste, weil nächste Absatzmarkt sind, andererseits aber auch unserer Industrie viele unentbehrliche Rohstoffe liefern. Nur allein der Schifffahrtsverkehr zur See und hauptsächlich auf der Donau — hat in jenen Ländern eine fremde Concurrenz ermöglicht, die unserm früher so blühenden Handel, unserer so ausgezeichneten Industrie die Pulsadern unterband.

Soll wieder der frühere Wohlstand in Siebenbürgens Gauen zurückkehren, so muß auch dieser tödlich wirkenden Concurrenz das entsprechende Gegengewicht entgegengesetzt werden, und das ist, da an der Landes-Grenze zwischen Kronstadt und Hermannstadt nur ein einziger offener Paß vorhanden ist, nur allein durch die Miteinbeziehung auch der Rothenthurmer Linie mit ihrer naturgemäßen Verlängerung über Bukarest zum Anschluß an die im Baue begriffene Bukarest-Rustschuker und die im Betrieb befindliche Rustschuk-Barnaer Eisenbahn möglich.

Wenn schon die ungeheuren Kosten nicht gescheut werden wollen, um das freundschaftliche Entgegenkommen der rumänischen Regierung zum Anschluß an Bodzau vorausgesetzt, von Großwardein aus den Hafen von Galatz durch eine bis an den BodzauPaß allein $7\frac{1}{2}$ Meilen lange Eisenbahn zu erreichen, und Hermannstadt durch einen bei Rapus ablenkenden Zweig mit dieser Hauptbahn zu verbinden, so erscheinen im Hinblick auf die zu erwartenden Vortheile jene Kosten kaum nennenswerth, um gleichzeitig eine zweite Hauptbahn durch den Ausbau der $4\frac{7}{8}$ Meilen langen Strecke von Hermannstadt bis zur Rothenthurmer Grenze am Altfluß entlang — zu erhalten.

Wir legen ein besonderes Gewicht darauf, daß hier an der ganzen südlichen Grenze Siebenbürgens vom Osten bis nach Westen der einzige Punkt in der steilen Karpathenkette gegeben ist, wo man dem Altfluß entlang ohne Uebersteigung einer Wasserscheide die Ebene der Walachei erreichen kann. Die fertige diesseitige Kunststraße gibt aber auch den unwiderleglichen Beweis, daß die Kosten einer Bahnführung hier geringer seien als an irgend einem andern Ausgangspunkte.

Daß die Walachei endlich auch dazu schreiten werde, ihr Land mit Eisenbahnen zu versehen, ist unzweifelhaft, eben so unzweifelhaft ist es, daß sie neben der schon in Ausführung begriffenen Verbindung ihrer Hauptstadt mit Rustschuk diese auch mit Pitest und Rimnik verbinden werde. Ist dieß aber einmal geschehen, so ist es eine unausweichliche Nothwendigkeit, das kleine Zwischenstück bis Hermannstadt auch auszubauen.

Im Interesse Hermannstadts, ja des ganzen Siebenbürgens kann es aber unmöglich liegen, daß die Bahnen theilweise das Land ganz umgehen, theilweise von Südosten her sich unsern Grenzen nähern, weil dadurch die fremde Concurrenz nur noch mehr auf unsere Kosten in den südlichen Donauländern erstarken würde. Es muß im Gegentheil Alles daran gelegen sein, daß Siebenbürgen sich den Vorsprung vor der Walachei wahre, was möglich ist, wenn gleichzeitig auch die Verlängerung der projectirten Hermannstädter Bahn bis zur Landesgrenze bei Rothenthurm in das Eisenbahnetz aufgenommen wird.

Wenn auf die Erreichung des einzigen Galager Hafens, welcher bei all seinen Vorzügen doch auch viele Schattenseiten hat, so viel Werth gelegt wird, welchen Werth muß dann die Rothenthurmer Linie haben, welche uns nicht nur einen einzigen, den wirklichen Meereshafen bei Varna eröffnet, sondern, da doch auch die Türkei ihr Eisenbahnetz ausbauen wird, uns mit Constantinopel, Adrianopel und den wichtigen Häfen des Archipelagus Enos, Saloniki u. s. w. in directe Verbindung setzen würde.

Aber auch abgesehen von diesen entferntern Gesichtspunkten würden durch den Abschluß der noch offenen Kette zwischen Alvincz resp. Hermannstadt und Kustschuk, wo der einzige practicable Donau-Übergangspunkt aus der langgestreckten Tiefebene der Walachei auf das jenfeitige Hochplateau Bulgariens zu finden ist — für Siebenbürgens Industrie — so hervorragende Vortheile erwachsen, wie sie die Galager Linie allein nie darbieten kann; denn die Rothenthurmer Linie würde in dem Thalbecken der Aluta die Karpathen auf bequeme Art durchbrechend in ihrer Verlängerung quer über die Ebene Rumaniens sich erstreckend, gerade an der Grenze zwischen der großen und kleinen Walachei sich hinziehen, und uns den ganzen innern Markt der Walachei und Bulgariens erschließen, insbesondere aber die überaus wichtige und fruchtbare kleine Walachei uns so nahe rücken, daß die siebenbürgischen Industriezeugnisse hier mit Erfolg gegen die Concurrenz des Donauverkehrs auftreten könnten.

Alle die Vortheile, die aber aus dieser Linie für Hermannstadt erwachsen würden, kämen auch dem übrigen Siebenbürgen zu Gute, denn auf diese Art würden alle Städte Siebenbürgens insbesondere aber Bistritz, Szamos-Ujvar, Dees, Klausenburg, Maros-Básárhely, Karlsburg, Mühlbach, Mediasch, Schäßburg und Fogarasch am directesten nicht nur mit der Walachei und deren Hauptstadt Bukarest, sondern auch mit Bulgarien verbunden, das Land erhielte anstatt einer gleich zwei Weltbahnen, die in Kapus oder Alvincz ihren Knotenpunkt fänden. So wie die beiden Einbruchspunkte im Westen des Landes durch das Maros- und Körösthäl das ganze Land befriedigen, so würde es auch mit den beiden Ausgangspunkten bei Bodzau und Rothenthurm der Fall sein. Da diese beiden Linien von einander sehr entfernte Endziele anstreben, nämlich Galag und Varna, eventuell Constantinopel und die Häfen des ägäischen Meeres, so sind sie nichts weniger als Concurrenzlinien, was wir mit allem Nachdruck betonen müssen, und wenn so hohe Zwecke ohne andere diesseitige Opfer, als die seinerzeitige 4 $\frac{1}{2}$ % Meilen lange Verlängerung der Eisenbahn über Hermannstadt hinaus bis an die Landesgrenze unterhalb des Rothenthurmes erreicht werden können, so gibt sich die gehorfsamst gefertigte Stadt- und Stuhlsgemeinschaft der tröstlichen Hoffnung hin, daß auch diese Linie in dem ungarischen Eisenbahnetz ihren gebührenden Platz erhalten, und falls sich Bauunternehmer für dieselbe finden, denselben die Concession nicht verweigert werde.

Um aber die hohe Wichtigkeit Hermannstadts, und, wenn ihm die Bedingungen seiner fernern Entwicklung nicht vorenthalten werden, auch dessen vielversprechende Zukunft darzuthun, genüge es, von allen andern nicht minder wichtigen Gesichtspunkten absehend, dessen schon dormalige industrielle und comerzielle Bedeutsamkeit zu fezziren.

Hermannstadt und Kronstadt sind unstreitig die ersten Handels- und Gewerbestädte des Landes. Das Gewerbe

Hermannstadts steht ebenbürtig neben jenem von Kronstadt, sein Handel wird zwar von jenem Kronstadts überragt, aber nur aus dem Grunde, weil hier durch die größere Anzahl kleinerer dichter an einander gedrängter Städte der Handel weniger centralisirt ist, und weil Hermannstadt bis auf den heutigen Tag einer bequemen und gesicherten Communication mit der Walachei über den Rothenthurm hinaus entbehrt.

Bezüglich der Fabriksindustrie überragt aber Hermannstadt alle andern Städte des Landes, und Hermannstadt war es, welches überhaupt der Fabrikthätigkeit in Siebenbürgen die Bahn gebrochen hat.

Hier wurde zuerst die Maschinenpapierfabrication, die fabriksmäßige Baum- und Schafwollspinnerei und die Delfabrication in Angriff genommen; die Zuckercabrication fand hier wenn nicht die erste, so doch die dauerndste Vertretung, heute bestehen noch neben zahlreichen Spiritusbrennereien, zwei großartig eingerichtete Bierbrauereien, eine Stearinkerzen- und Glainseisenfabrik, die zweitgrößte in der Monarchie, drei Schafwollspinnereien, eine Schwefelsäure- und Sodafabrik, ausgedehnte Ziegeleien, eine Paraffin-Kerzen- und Petroleum-Gasfabrik, ein Kupferhammer, zwei Pulverfabriken, zahlreiche Mahlmühlen. Die Feintuchfabrication, die Gerberei und Fettwaaren-Erzeugung finden in Hermannstadt würdige Vertreter, so wie die Halinatuchfabrication sowohl in Hermannstadt als auch in dem benachbarten Heltau in ausgedehntestem Maße repräsentirt ist; eine Leinwandfabrik und Kunstwollfabrik sind in der Ausführung begriffen, die Errichtung einer Kunstmühle wird angestrebt, und auf Kohlen wird mit voraussichtlich gutem Erfolg so eben geschürft. Alles dieses ist ein sprechender Beweis dafür, daß Hermannstadt ein würdiger Repräsentant siebenbürgischer Industrie thätigkeit sei; es läßt seine künftige Entwicklung ahnen, wenn ihm nur der Weg nach der Walachei und Bulgarien geöffnet wird, den es in früheren Jahren jedoch ohne Erfolg durch die Grüneung einer Aischiffahrtsunternehmung versuchte; es gibt aber auch ein Zeugniß dafür, daß Hermannstadt die hervorragende Bestimmung Siebenbürgens zum Industrieland richtig aufgefaßt, und zur Lösung und Förderung dieser wichtigen Lebensfrage das Seinige redlich beigetragen habe.

Und für dieses Alles sollte nun Hermannstadt aus dem Hauptverkehre ausgeschlossen werden, indem man es nur mit einer Zweigbahn in das siebenbürgische Eisenbahnetz einbezieht, und ihm die naturgemäße so unbedingt notwendige Verbindung mit der Walachei und dem Orient vorenthält!

Es ist einem h. Ministerium wohl bekannt, wie es gekommen ist, daß die von der Stadt Hermannstadt im eigenen so wie im Interesse des ganzen Landes so sehnlich angestrebte Arab-Rothenthurmer Linie bis noch weder concessionirt, geschweige denn ausgebaut wurde, ungeachtet dessen, daß fremdes so wie inländisches Capital sich mit einer solchen Ausdauer für dieselbe interessirt hat, wie es bei keiner zweiten Linie der Monarchie der Fall war, und ungeachtet dessen, daß die bezüglichlichen Vorarbeiten von zwei concurrirenden Bahnbaugesellschaften bis ins Detail ausgearbeitet wurden.

Diese für ganz Siebenbürgen so höchst bedauerliche Erscheinung findet ihre Erklärung nur in dem beharrlichen Widerstande der gegen diese Linie gerichteten Bestrebungen, welche von der irrigen Ansicht ausgingen, daß durch den Bau der Rothenthurmer Linie der fernere Bau der das ganze Siebenbürgen in seiner längsten Ausdehnung durchziehenden Großwardein-Klausenburg-Bodzauer Linie unmöglich gemacht würde, weil von den Trägern dieser Ansicht der Ernst der kaiserlichen Regierung, beide concurrirende Hauptlinien nach Maßgabe der aufzubringenden Geldmittel in Ausführung zu bringen, bezweifelt wurde.

Wenn aber ein solcher Zweifel im Hinblick auf die Allerhöchste Resolution an den damaligen österreichischen Handelsminister Grafen Wickenburg Erzellenz, vom 14. Juli 1862 dahinlautend:

„Indem ich im Grundsätze die Fortsetzung der Theiseseisenbahnen von Großwardein und von Arad durch Siebenbürgen an die walachische Grenze über Kronstadt als auch über Hermannstadt gestatte, ermächtige ich Sie zum Behufe der Sicherstellung dieser Fortsetzungsbahnen mit tauglichen Unternehmern in Verhandlung zu treten, und hiebei nach den gestellten Anträgen vorzugehen.“

„In Betreff der Unterhandlung mit der fürstlich walachischen Regierung wegen Gestattung des Anschlusses der siebenbürgischen Bahnen an jene in der Walachei haben Sie sich mit meinem Ministerium des Aeußern in das Einvernehmen zu setzen“

nicht gerechtfertigt war, so kann gegenwärtig in der Rothenthurmer Linie eine Gefährdung des Großwardein-Bodzauer Eisenbahnbauwes wohl nicht gefunden werden, weil ja heute das h. ungarische Ministerium gerade diese Linie in den Vordergrund stellt, und unter den dormaligen politischen Verhältnissen, der Eisenbahnbau in Siebenbürgen nur von dem h. ungarischen Ministerium im Einvernehmen mit der Krone abhängig ist.

So sehr die gehorsamst gefertigte Stadt- und Stuhls-Commune den Ausbau der Rothenthurmer Linie als einer der vitalsten Existenzfrage anstrebt, eben so wenig sieht sie in dem Ausbau der Großwardein-Bodzauer Linie eine Gefährdung der ersteren; sie ist aber auch weit entfernt, die Bestrebungen eines hohen ungarischen Ministeriums bezüglich des siebenbürgischen Eisenbahnbauwes mit Mißtrauen zu begleiten, weil die wesentliche Uebereinstimmung des dormaligen Entwurfes zu einem siebenbürgischen Eisenbahnwege mit jenem, seiner Zeit vom h. österreichischen Ministerium dem h. österreichischen Reichsrathe gemachten Vortrage, eine Gewähr dafür ist, daß beide hohe Regierungen sich weniger von Sympathien als vielmehr von den thatsächlichen Bedürfnissen des Landes Siebenbürgen bestimmen ließen, und weil wir der unerwünschten Ueberzeugung sind, auch das h. ungarische Ministerium werde die Gründe würdigen, welche für die Rothenthurmer Linie so gebieterisch sprechen.

Wenn man das ganze südöstliche Eisenbahnnetz des in Frage stehenden Entwurfes betrachtet, so erscheint die Auslassung der Rothenthurmer Linie aber geradezu als eine Verkürzung Siebenbürgens gegenüber dem südlichen Theile Ungarns mit seinen Nebenländern.

Außer der schon im Betrieb befindlichen Temesvar-Baziaser und Steierdorf-Baziaser Bahn suchen alle neu entworfenen Linien ihre Ausgangspunkte an den Ufern der Donau, indem Szegedin und Arad-Temesvar in fast parallelen Richtungen mit nicht weniger als 6 Donaupläzen an der türkischen Grenze entlang, d. i. mit Essek, Zombor, Peterwardein, Pancsova-Belgrad, Bazias und Orjova in Verbindung gesetzt werden sollen, wodurch einem vervielfachten Verkehre mit den für den internationalen Handel Ungarns so wichtigen türkischen Grenzprovinzen — in jeder nur wünschenswerthen Weise Rechnung getragen wird.

Siebenbürgen dagegen, dessen Südgrenze nur um ein unbedeutendes kürzer ist, als die Strecke von Orjova bis Essek, sollte nur in dem einzigen Uebergangspunkte bei Bodzau die Aussicht finden, derwinst mit dem mächtigsten centraleuropäischen Binuenströme, mit der Donau in unmittelbare Berührung zu treten?

Es wäre dieses offenbar eine gefahrdrohende Vernachlässigung Siebenbürgens, die es als ein so in hohem Grade entwicklungsfähiges Industrieland nicht verdient, denn seine reichen Naturschätze als die Grundlagen einer künftigen großartigen Industriethätigkeit berechnen es zu der Forderung, daß es als ein kostbares Kleinod der ungarischen Krone keinem Theile des Reiches hintangesezt werde.

Sollte aber gegen alles Erwarten die Weiterführung der nur den kleinsten Theil des Landes berührenden Schyllthaler Kohlenbahn nach der kleinen Walachei stattfinden, ohne daß zuvor auch durch den Rothenthurm eine Verbindung beider

Länder gesichert würde, dann wären die Interessen der Großwardein-Klausenburg-Karlsburger Linie gefährdet, und Hermannstadt, welches eine ruhmreiche Vergangenheit aufzuweisen hat, dem sichersten Untergange geweiht.

Zum Schluß erlaubt sich die gehorsamst gefertigte Stadt- und Stuhls-Communität noch darauf hinzuweisen, daß ihre Bitte wegen Einbeziehung der Rothenthurmer Linie in das ungarische Eisenbahnnetz noch in wichtigen andern Momenten ihre nachdrückliche Begründung finde. Es stehen ihr nämlich neben hervorragenden technischen Gutachten auch die Aussprüche zweier militärischer Capacitäten zur Seite.

Feldmarschall. Baron Heß sagt am Schluß seiner bekannten Eisenbahndenschrift:

„Wenn aber auch späterhin dieser Linie (nämlich Arad-Rothenthurm) durch den Ausbau der Verbindungslinie Belgrad-Sofia-Constantinople der indische Postverkehr entzogen wird, so ist dennoch der Verlust für uns ein unbedeutender, weil diese neue Verbindung denn doch bis Semlin innerhalb des österreichischen Gebietes zieht; die siebenbürgische Rothenthurmer Bahn aber, welche im Ganzen nur 22 Millionen kostet, sich doch stets durch den Handel nach den Donaufürstenthümern und über Trapezunt nach Persien allein schon rentiren wird.“

Somit haben wir es gar nicht zu bedauern, wenn die walachischen Bahnen in der Folge wieder ganz außerhalb der Welthandelslinie fallen; aber das müssen wir mit allen Mitteln anstreben, daß die Haupthandels-Linie ganz Oesterreich bis Semlin oder den Rothenthurmer Paß durchziehe, und nicht von Frankreich oder Italien wenn auch nur auf wenige Jahre an sich gerissen wird.

Für unsere Regierung aber müßte in dem gegenwärtigen Augenblicke als Prinzip der Bau der beiden Eisenbahnen in Siebenbürgen angenommen, daher festgestellt werden, daß der Klausenburg-Kronstädter Bahn wohl allerdings eine Zinsen-garantie bis auf 5% bewilliget, ihr aber keine Concession in dieser Hinsicht gemacht werden solle, durch welche der Bau der Arad-Rothenthurmer Bahn, die uns den Welthandel zubringt, unmöglich wird.“

Auch der preussische Generalstabschef Freiherr v. Moltke, also in dieser Frage jedenfalls eine unparteiische Autorität, welcher im Auftrage der türkischen Regierung vor Jahren in der Walachei und Bulgarien Studien machte, spricht sich in seiner Beschreibung Bulgariens und der etwa möglichen Donauübergänge, für den Rothenthurmer Paß als Verbindung zwischen Siebenbürgen und Bulgarien, respective dem bedeutendsten europäischen Pontushafen Varna aus. Die vom Freiherrn von Moltke als wichtigst vorausgesehene bulgarische Eisenbahnlinie Varna-Rustschuk ist kein Project mehr, sondern reale Wirklichkeit. Derselbe sagt in dem Capitel „Verbindungen“: Außerdem weist eine Linie von Varna über den Passagepunkt Rustschuk mehr nach dem Thore Siebenbürgens, welches kein anderes, als das Thal der Aluta ist. Hermannstadt und Rustschuk sind die Endpunkte einer Bahn, welche Transsylvanien und die Donau am zweckmäßigsten in Verbindung setzen, und außerdem die wohlfeilste sein würde.

Eben so haben auch die im Jahre 1864 zu Hermannstadt versammelten Vertreter des Landes, obwohl unter ihnen zahlreiche Vertheidiger der Bodzauer Linie sich befanden, doch auch dem Rothenthurm seine eminente Wichtigkeit zuerkannt, und in der unterthänigsten Repräsentation an allerhöchst Se. Majestät vom 1. Juli 1864 von der Rothenthurmer Linie ausgesprochen, daß auf dieser Linie „im Anschluß an Bukarest, Varna und Constantinopel dem Handel nach Kleinasien der möglichst kürzeste Weg zu Lande eröffnet werde, und daß demgemäß auch diese Linie für den Weltverkehr und namentlich für die Handelsbeziehungen des österreichischen Kaiserstaates „von außerordentlicher Bedeutung sei.“

Die gehorsamst gefertigte Stadt- und Stuhls-Communität wiederholt daher zum Schluß noch einmal die Bitte: Ein

hohes königliches Ministerium geruhe auch die Fortsetzung der Hermannstädter Eisenbahn bis an die Landesgrenze am Rothenthurmerrpasse in das Eisenbahnetz aufzunehmen, und falls Unternehmer sich für diese Linie auch in der Folge finden sollten, denselben die anzufuchende allerhöchste Concession zu erwirken. Das hohe königl. ungarische Ministerium würde hiedurch nicht nur einen Akt der Gerechtigkeit gegen Hermannstadt und die beim Entfall der directen Verbindung Alvincz-Hermannstadt hart betroffenen Gegenden vollziehen, sondern auch in weiser Fürsorge die Steuerfähigkeit dieser Landestheile, welche sonst empfindlich geschwächt würde und noch unter die dermalige Leistungsfähigkeit herabsinken müßte — in einer den Staats- und Zeitbedürfnissen angemessenen Weise erhöhen, und hiedurch den reichlichen Ersatz der geringen Auslagen oder Garantieleistung, welche die kurze Strecke Hermannstadt-Rothenthurm (4⁷/₈ Meilen) vom Staate erfordert — sich sicherstellen.

Siebenbürgens hervorragende Bestimmung als Industrieland.

Von Peter Josef Frank.

(Fortsetzung.)

Industrie und Landwirthschaft.

Wenn der Verfasser in dem bisher gesagten bemüht gewesen war, den Titel dieser Schrift zu rechtfertigen, und die Möglichkeit ja Nothwendigkeit einer vorzugsweise industriellen Entwicklung Siebenbürgens darzuthun, so kann er sich keineswegs der Ueberzeugung verschließen, daß es selbst unter unsern denkenden Vaterlandsfreunden nicht wenige geben möge, die schon an dem Titel Anstoß nehmen werden, weil derselbe die Tendenz der Schrift entschieden genug ausdrückt, während ihre Ueberzeugung dahin geht, daß nur die vorwiegende Förderung der Landwirthschaft als der insbesondere auf die Erzeugung von Lebensmitteln huzielenden Thätigkeit — geeignet sei, unsere materiellen Zustände zu verbessern.

Gleichwohl hoffe ich diese Segner zu verfühnen, wenn wir das Verhältniß der Landwirthschaft und Industrie zu einander eines Nähern untersuchen.

Wenn wir der vorzugsweisen industriellen Entwicklung Siebenbürgens das Wort reden, so geschieht es nur, weil unsere speziellen Landesverhältnisse dazu drängen, weil der Fortschritt in der Industrie jenen in der Landwirthschaft nicht ausschließt, ja geradezu bedingt, weil beide Berufssthätigkeiten neben einander recht gut bestehen können und sollen, da sie sich ja gegenseitig unterstützen. Eine Abwägung, ob die Landwirthschaft oder die Industrie den Vorzug verdiene, gleicht einer Untersuchung, ob das rechte oder das linke Bein dem Menschen entbehrlicher sei. Wenn wir uns nur flüchtig ein wenig in der Welt umsehen, so begegnen wir überall der Thatsache, daß die Landwirthschaft nur dort in hohem Flore steht, wo ihr eine ausgedehnte und reiche Industrie zur Seite ist; nur da finden wir Wohlhabenheit ja Reichthum, wo Landwirthschaft und Industrie mit einander wetteifern, durch rationelle Betriebsweise ihrem Träger die höchste Rente abzuwerfen, wo ein gegenseitiger reger Bedarf und Austausch der gewonnenen Producte stattfindet.

Die Erfahrungen aller fortgeschrittenen Cultur-Länder bezeichnen die Behauptung als irrtümlich, daß zwischen der Landwirthschaft und Manufacturthätigkeit, d. i. zwischen der Erzeugung von Lebensmitteln und der Erzeugung von Waaren zu anderweitigem Gebrauche, aus Holz, Metall, Wolle, Leinen, Baumwolle, Seide u. s. w. in volkswirtschaftlicher Hinsicht eine grundsätzliche Verschiedenheit bestehe, und überhaupt zwischen beiden eine Linie gezogen und beide als etwas einander Entgegengesetztes sich gegenüber gestellt werden können. Die eine ist so gut ein Manufacturzweig, wie die Andere, die diesen Namen als Gesamtbezeichnung trägt; bei der Einen wie bei der Andern wird Capital angelegt, wird dahin getrachtet, in der

kürzesten Zeit und mit den wohlfeilsten Mitteln den Bedarf von verkaufbaren Gegenständen zum Verbräuche zu liefern, und dadurch möglichst große Gewinne zu erzielen. Freilich zeigt sich, je weiter man in der Geschichte beider Zweige der menschlichen Thätigkeit zurückgeht, eine um so bedeutendere Verschiedenheit zwischen dem Anbau des Bodens und jenen Künsten, die man gewöhnlich Manufacturen nennt; aber unter den Fortschritten, die leider nicht unter uns, wohl aber in andern Ländern gemacht worden sind, ist dieser Unterschied längst verschwunden, und jeden Tag werden beide große Zweige der Gewerthätigkeit einander ähnlicher, und fallen deren Kreise mehr ineinander.

Nicht länger baut der auf der Höhe der Zeit stehende Landmann seine Wohn- und Wirthschaftsgebäude, verfertigt sein Geschirr und die Werkzeuge selbst, die er zur Bearbeitung des Bodens braucht, er ruft den Maurer, den Wagner, den Mechaniker und Chemiker zur Hülfe, und nimmt nur den letzten Theil der Arbeit auf sich, wodurch der nützliche Artikel hergestellt wird. Unter diesem Gesichtspunkte unterscheidet sich die Landwirthschaft, als Industriezweig, in keiner Hinsicht von der Baumwollweberei oder einem andern Fabrikationszweige, sie ist ein Gewerbe, zu dessen Vollendung andere Gewerbe ihren Beitrag liefern müssen; sie nimmt der letzteren Hülfe in demselben Verhältnisse um so mehr in Anspruch, als der Bedarf ihrer Erzeugnisse sich mehret. Eine Vergleichung des Zustandes des Ackerbaues in Siebenbürgen und jenes in einem fortgeschrittenen Lande des Westens, ja die Vergleichung der einzelnen Gegenden Siebenbürgens untereinander, zeigt dieß sehr deutlich, und widerlegt die Behauptung derer, die die Interessen des Ackerbaues in die vorderste Linie stellen. Die Wohnung des Landmannes in einer solchen Gegend, wo wenig oder gar keine Gewerthätigkeit herrscht, ist eine elende Hütte, die von Bohlen oder Ruthenwerk, welches mit Lehm verschmiert wird — hergestellt wurde; sie ist klein, unbequem, armfellig, wird mit Stroh oder Schilf bedeckt, und bietet bei den so häufig stattfindenden Bränden keinen Schutz, ja befördert solche in besonderem Grade. Sie ist fast ausschließlich nur das Werk der eigenen Händarbeit des Ackerbauers, indem er der Mithilfe des Professionisten dabei entbehren kann. Die Viehställe sind dunkle, schmutzige Löcher, ebenfalls nur aus Ruthenwerk hergestellt, wo Vieh und Unrath enge neben einander geschichtet sind. Im Sommer gewähren sie dem Vieh keinen luftigen kühlen Aufenthalt, keinen Schutz gegen die Hitze und die Fliegen, im Winter dagegen wehren sie der Kälte nicht ab, und erfüllen somit ihren eigentlichen Zweck nach keiner Richtung vollkommen. Nicht besser verhält es sich mit den Scheunen, sie genügen zum geringsten Theile; daher nicht nur Futtermaterialien, sondern auch Halmfrüchte in freistehenden Schubern aufbewahrt werden, wo sie allen Unbilden der Witterung, somit dem Verderbniß in nicht geringem Grade ausgefegt sind.

Wie ganz anders ist es in den von Sachsen bewohnten Dörfern, und insbesondere in dem schönen Burzenlande, überhaupt in jenen Gegenden, wo seit Jahrhunderten auch die Gewerthätigkeit eingebürgert ist. Wenn man nur flüchtig auf der Reise vom Wagen herab sich diese Gehöfte ansieht, so merkt man es gleich, daß hier ein gewaltiger Unterschied obwalte; die Wohn- und Wirthschaftsgebäude sind schmutzige nette Häuser, deren Herstellung eine hübsche Summe Geldes kostete; sie sind geräumig, hell, den Bedürfnissen der Wirthschaft und des Familienlebens entsprechend, werden von Ziegel oder Bruchsteinen und Mörtel gebaut, mit Ziegel eingedeckt, gewähren also wirklichen Schutz und auch Dauer. Nicht die Hand des Eigenthümers allein hat sie geschaffen, sondern es hat ihm der Ziegel- und Kalkbrenner, der Maurer und Zimmermann, der Schloßer und Tischler und manch andere Gewerbsleute dabei Hülfe geleistet. Und doch ist auch unser sächsische Landmann mit seinen Wirthschaftseinrichtungen weit zurückgeblieben hinter jenen in der Ferne, die mit ihm gemeinschaftlicher Abstammung sind. Er finden wir wohlengerichtete Ackerbauwirthschaften, die den Bedürfnissen der Neuzeit entsprechen, dem Stande der heutigen Wissenschaft

und Erfahrung angepaßt sind, die mit allem jenem Zubehör — der uns noch mangelt — ausgerüstet sind, nämlich mit Wasserrohren, Trögen zur Aufbewahrung des flüssigen Düngers, den Koch- und Dampfvorrichtungen zur Herstellung eines kraftvollen Nährfutters für das Wirtschaftsvieh, mit Säe- Schneide- und Dreschmaschinen u. s. w.

Die Einrichtung solcher Wirtschaften fordert in jeder Rücksicht eine ebenso große Mannigfaltigkeit und Verschiedenheit der Arbeit, eine ebenso verschiedene mechanische Geschicklichkeit als die Herstellung und Betreibung einer Fabrik.

Richten wir einen Blick auf den Boden, sowohl was den Ertrag des Ackerbaues anbelangt, als in Bezug auf die Art der Bearbeitung selbst, so finden wir einen gleich auffallenden Unterschied zwischen den Gegenden des Landes, mit oder ohne Gewerbebetrieb, und jenen Ländern, wo letzterer in bedeutendem Flore steht.

Mit Ausnahme der eigentlichen Gebirgsgegenden und des stark beböferten Szecklerlandes, wo eben die Noth, der Mangel an urbarem Boden, die öconomische Ausnützung desselben gebietet, werden bei uns häufig nur die in der Nähe der Wohnungen des Landmannes befindlichen, oder überhaupt leichter zugänglichen Felder mit dem Pfluge bearbeitet, das übrige wird zur Hutweide benützt. An künstliche Bewässerung wie an Entwässerung denkt Niemand, nur die trocken und höher gelegenen Felder und Abhänge werden zu Pflugland verwendet; die Auen gebraucht man zur Heuernte. Quellen oder zu vieles Wasser auf geackertem Boden läßt man durch eine offene Furche in die niederer gelegenen Theile sich entleeren, und hier durch die Sonne allmählich verdunsten, an gemeinschaftliche Abzugsgräben, die einen ganzen Ried entwässern sollen, läßt der Unverstand oder Egoismus der Einzelnen nicht denken. Die Ernten, die durch einen solchen Anbau erzielt werden, fallen dann auch im Verhältniß zu demselben aus, und man hört demzufolge nur zu häufig Klagen des Unmuthes über abnehmendes Bodenfruchtbarkeitsvermögen.

Vom Bau der Futter- und Runkelrüben, von künstlichen Futterkräutern lassen sich die wenigsten träumen. In allen diesen Beziehungen steht es freilich auch in unserer Heimat entschieden besser dort, wo auch Gewerbe entsprechend vertreten sind, wo diese im Allgemeinen die bessere Einsicht auch des Landmannes wecken, weil der lebhaftere Zwischenverkehr mehrfache Verührungspunkte darbietet.

Am weitesten hat man in den Gewerbegegenden des Landes den Anfang zur bessern Ausnützung des Bodens gemacht. Wie ist aber das Sachverhältniß diesbezüglich in andern Ländern, deren Industrie die unserige so weit überragt? Jede Hufe des Landes, die Pflug oder Spaten erreichen kann, ist für den Anbau nützlicher Gewächse gewonnen. Zum Schutze derselben sind Einfriedigungen aller Art; lebendige Hecken, wohlverzierte Zäune aus Pfahlwerk oder sonstigem Materiale sind ganz gewöhnliche Dinge; nützliche Obstbaumgruppen und Alleen erblickt man allenthalben über das Land zerstreut. Ein vollkommenes Entwässerungssystem hat wundergleiche Siege über Boden und Himmelsstrich davongetragen; das Heidefeld, auf dem Ginster, Schilf und anderes Unkraut wucherte, ist zu Getreideboden, Sümpfe und Moräste zu fruchtbaren Feldern umgewandelt. Die reichlichsten Ernten, von denen die Vergangenheit sich nichts träumte, lohnen jetzt den Fleiß des rationalen Landwirthes, Futter- und Runkelrüben und künstliche Futterkräuter werden massenhaft angebaut, bilden die Grundlage des herrlichen Viehstandes, wogegen unsere Viehstücke nur Zwergge sind — und vermehren den Fleischverbrauch in stauender Menge. Durch diesen hohen Fortschritt hat sich die Bodenrente an vielen Orten mehr denn verdreifacht und folgerichtig auch der Bodenwerth erhöht. Was sagen unsere Landleute dazu, wenn sie erfahren, daß anderwärts ein Joch Ackererde mit 1000 Gulden und noch darüber bezahlt wird?

Die so hohe Stufe der Bodenvirtschaft ist jedoch nirgends zu erreichen ohne vollkommene Werkzeuge und Maschine, mit einem Wort ohne den Beistand der Industrie. Bei uns bilden

ein paar Grabscheite und Karste; ein paar roh gezimmerte hölzerne Pflüge und Eggen, ein schwerfälliger Leitewagen mit hölzernen Achsen, und oft unbeschlagenen Rädern, einige elende mit Stricken zusammengebundene Pferdegeschirre, einige Ochsenjochs, einige Dreschflegel und Fruchtstiehe, einige Aelte u. dgl. oft das ganze Werkzeug eines Landwirthes.

Wie ganz anders ist es anderwärts. Der Pflug ist von Eisen und nach wissenschaftlichen Grundsätzen in Hinsicht auf Abzug, Breite und Tiefe der Furchen gebaut, es gibt deren viele Arten und Formen, wovon jeder irgend einen Vortheil in Betreff der verschiedenen Zwecke des Pflügens in Anspruch nimmt.

Wie mit dem Pflug, so mit der Egge; das hölzerne rohe Werkzeug ist durch ein eisernes, so wie durch eine Menge anderer Instrumente derselben Gattung ersetzt worden. Die Vorrichtungen, mit denen wir noch die Schollen zerkleinern, haben anderen, viel geeigneteren Walzensystemen Platz gemacht, und die Hand, welche die Aussaat bewerkstelligt, hat anderwärts in vielen Fällen nur eine Maschine zu überwachen, welche die Arbeit mit einer Schnelligkeit, einer Genauigkeit und einer Sparsamkeit vollbringt, die der Arbeit der geschicktesten menschlichen Hand nur spotten. Wie viel Saamen wird hiedurch erspart, wie viel Boden der Cultur übergeben, denn die Säemaschine säet gleichmäßig und in gleichen Abständen den Saamen aus; ja sie säet nicht nur, sondern bestreut den Saamen noch mit Dünger und deckt beides mit Erde zu.

Wenn wir auf der andern Seite unsere hierlands üblichen Dreschflegel mit der verbesserten Dampfdreschmaschine der Neuzeit vergleichen, finden wir den Unterschied nicht weniger staunenswerth. Unser Ackermann nimmt zwei Stücke von gut getrocknetem hartem Holze, bohrt in jedes ein Loch, und verbindet sie mittelst einer losen Schlinge von Leder, und dieses Werkzeug ist der Dreschflegel, das einzige Dreschinstrument, das bis auf die neueste Zeit unter uns allgemein üblich ist. Welch schwere, ungelunde Arbeit das Dreschen sei, ist jedermann bekannt. Statt des Dreschflegels hat man anderwärts allgemein die Dreschmaschine eingeführt die zu einer solchen Vollkommenheit ausgebildet — nun mit Thieren oder Dampf in Bewegung gesetzt, nicht allein das Korn ausdrückt, sondern es gleichzeitig wofelt, reiniget, einfackt, und überhaupt für den Verkauf vollkommen bereit herstellt.

Auf diese Weise werden Zeit und Kosten erspart, und die Dreschmaschine ist in Wahrheit eine der in die Augen fallendsten Verwendungen mechanischer Geschicklichkeit bei Erzeugung menschlicher Nahrung, in ihren Leistungen aber so vollkommen, als in ihrem Bereiche die Spinnmaschine oder der Kraftwebstuhl.

Und doch sind die bisher angeführten Maschinen nur Einzelne von den hundert andern ähnlichen Erfindungen und Verbesserungen der Neuzeit, die alle darauf berechnet sind, die Handarbeit des Landwirthes zu verringern, statt dessen seine geistige Thätigkeit zu wecken, und für sonstige einträgliche Beschäftigungen Zeit zu gewinnen. Ohne den Beistand einer entwickelten Industrie sind aber alle diese Verbesserungen unserer Landwirthschaft nicht möglich, denn die mechanische Geschicklichkeit des einfachen Zimmermannes, Schmiedes, Wagners auf dem Lande reicht hiezu nicht hin, die Anfertigung landwirthschaftlicher Maschinen und anderer Ackerbauwerkzeuge ist ein eigenes ausgebildetes Gewerbe, das in Städten seinen Sitz hat, große Capitalien in Anspruch nimmt, und eine Menge der verschiedensten gewerblichen Arbeiter beschäftigt.

Aber nicht allein die Ersetzung einfacher und unvollkommener Werkzeuge durch sinnreiche Maschinen verbannt der Ackerbau einzig nur den Fortschritten in der Industrie, wodurch er sich immer mehr und mehr dem Wesen und Zustande des Manufacturwesens nähert, es sind auch ganz neue Erfindungen und Verfahrensarten eingebürgert worden, die die Bodenrente steigerten. Da ist zuerst die Entwässerung. Wie viele Strecken Landes gibt es, die wenn auch nicht gerade mit stehendem Wasser bedeckt, also gänzlich versumpft, doch in ihrem Untergrund noch so viel angesammeltes nie abfließendes Wasser

enthalten, daß darauf eine gedeihliche lohnende Cultur nicht möglich ist. Solche Gegenden zu entwässern, ist Aufgabe der Drainage, wozu aber viele und billige Thonröhren erforderlich sind. Diese können aber nicht langsam durch die Hand fertig gemacht werden, sondern man benöthigt zur fabrikmäßigen Erzeugung derselben der Maschinen, welche mit der wünschenswerthen Schnelligkeit und Genauigkeit pressen und formen, und somit den Landwirth in den Stand setzen, nicht nur kurze Strecken zu entwässern, sondern stundenlange Abzüge anzulegen.

(Schluß folgt.)

Das Räuchern.

a) Das Räuchern des Rindfleischs.

(Auf gewöhnliche Art.)

Zum Räuchern des Fleisches nehme man nur die Brust oder die fetten Rippenstücke, welche vorher acht bis vierzehn Tage im Pöckel gelegen haben und an Gewicht zehn Pfunde schwer sind. In Haushaltungen wo es an Räucherfammern fehlt, bediene man sich der Schornsteine zum Räuchern, wobei zu bemerken, daß Späne von Eichen- und Buchenholz, auch Hobelspäne das beste Räucherungsmaterial abgeben, und daß vorzüglich darauf zu achten ist, den Rauch niemals zu stark mit einem Male zu machen, sondern die Fleischstücke wo möglich immer einem gleichmäßigen und allmählichen Rauche auszusetzen.

Die aus dem Pöckel genommenen Fleischstücke werden, nachdem man sie einige Tage an einem trockenen Orte hat liegen lassen, an zwei Stellen mit starken Bindfäden zum Aufhängen durchgezogen und dann, damit das Fleisch vor Schwärze und Schmutz bewahrt werde, gut mit Kleie eingerieben, wenn man es nicht vorziehen sollte, es in Papier einzuschlagen, oder in Leinwand einzunähen.

Die Zeit, welche zum Durchräuchern erfordert wird, richtet sich lediglich nach der Beschaffenheit und Größe der Fleischstücke, sowie nach der größeren oder geringeren Menge des Rauches, dem dieselben ausgesetzt sind. Man nimmt gewöhnlich an, daß bei einer mittelmäßigen Feuerung und bei Fleischstücken von fünf bis acht Pfunden, fünf bis acht Tage, bei größeren Fleischstücken, namentlich bei Schinken und Speckseiten, vierzehn Tage bis drei Wochen erforderlich sind, um dieselben vollständig durchräuchern zu lassen.

Uebrigens muß die Beschaffenheit der Fleischstücke während des Räucherns öfters untersucht werden, namentlich ob es sich trocken und fest und nicht hart anföhle, in welsch letzterem Falle es jedenfalls abgenommen werden muß.

Nach dem Abnehmen aus dem Rauche hängt man das Fleisch einige Tage an einen luftigen und trockenen Ort, bevor man davon in Gebrauch nimmt und bewahre es dann in einer kühlen und trockenen Kammer, die täglich gelüftet werden muß, auf.

(Auf Hamburger Art.)

Die zum Räuchern bestimmten Fleischstücke werden, nachdem sie, wie oben beschrieben, auf Hamburger Art eingepöckelt worden, aus dem Pöckel genommen und in ein dazu geeignetes Geschirr mit Wasser ans Feuer gesetzt. Sobald das Fleisch einmal aufgekocht hat, schäumt man es sorgfältig ab, nimmt es vom Feuer und läßt es in einer Schüssel oder hölzernen Mulde etwas abkühlen. Alsdann reibt man es mit einer bereit gehaltenen Mischung von Salz, Pfeffer, Salpeter; nebst etwas fein gehackten Chalotten und Zwiebeln ein wenig ein, packt es fest zusammen und läßt es in der Mulde oder Schüssel mit einem starken Brette und Steinen beschwert, fünf bis sechs Tage, während welcher Zeit man es öfters begießt, liegen. Nach Ablauf dieser Zeit bringe man es auf oben beschriebene Art in Rauch, wo man es so lange hängen lasse, bis es sich fest und trocken, aber nicht hart anföhlt, worauf man es an einem trockenen und luftigen Orte zum Gebrauche aufbewahrt.

b) Räuchern der Rindszungen.

Das Räuchern der Rindszungen geschieht, indem man sie ein wenig mit Salz und Salpeter, welcher sehr fein gestoßen sein muß, einreibt und sie dann acht bis vierzehn Tage fest zusammen gepackt und etwas beschwert liegen läßt, worauf man sie in Papier einschlägt und in Rauch hängt. Nach 6 bis 8 Tagen sind sie zum Gebrauche geeignet.

c) Räuchern der Schinken.

(Auf gewöhnliche Art.)

Um Schinken auf gewöhnliche Art zu räuchern, verfähre man ganz wie bei dem obenbeschriebenen Räuchern des Rindfleischs. Nur muß man den Schinken, seines größeren Umfanges wegen, längere Zeit im Rauch hängen lassen.

(Auf westphälische Art.)

Der Schinken wird ein wenig mit Salz eingerieben, worauf man ihn drei bis vier Tage liegen läßt. Alsdann nehme man — auf einen Schinken von fünfzehn bis sechzehn Pfunden gerechnet — vier Loth gestoßenen Salpeter, ein und ein halbes Pfund Salz, ein halbes Pfund Kochzucker und zwei Loth Wachholderbeeren und lasse Alles zusammen in einer Mischung von einem Quart Bier und einem halben Quart Wasser eine halbe Stunde lang kochen. Dann lasse man es kalt werden, gieße die Brühe durch ein leinenes Tuch in eine Schüssel und presse die zurückbleibenden Ingredienzien gut aus. In diese Brühe lege man den Schinken, lasse ihn etwa vier Wochen darin liegen und wende ihn täglich einmal um. Hierauf wird der Schinken in Papier eingeschlagen oder, was besser ist, in Leinwand eingenäht und in den Rauch gehängt. Nach vierzehn Tagen bis drei Wochen kann er abgenommen und genossen werden.

(Auf Bayonner Art.)

Das Räuchern der Schinken auf Bayonner Art unterscheidet sich von dem auf westphälische Art nur durch die Verschiedenheit der Ingredienzien, welche man dazu verwendet.

Zur Bereitung des Bayonner Schinken im Gewicht von fünfzehn Pfunden nehme man ein Loth Ingwer, eben so viel Muskatennuß und Coriander; Nelken, Pfeffer und englisches Gewürz, von jedem ein Loth; vier Loth Salpeter, ein und ein halbes Pfund Salz; etwas Thymian, Basilikum und Salbei, sowie einige Lorbeerblätter, und thue Alles zusammen in ein und ein halbes Quart leichten Rothwein, welchen man bei mäßiger Wärme 24 Stunden stehen läßt. Alsdann filtrire man die Brühe, wie oben beschrieben, durch Leinwand, preßt die zurückbleibenden Ingredienzien gut aus, und verfährt dann weiter wie beim Räuchern der Schinken auf westphälische Art.

d) Räuchern der Gänsebrüste.

(Auf pommerische Art.)

Nachdem man die Gänsebrüste etwa vier bis sechs Tage hat im Pöckel liegen lassen, werden dieselben mit Weizenkleie eingerieben und vierundzwanzig Stunden an die Luft gehängt. Alsdann schlägt man die Brüste in Papier oder näht sie in dünne Leinwand ein und hängt sie in den Rauch. Nach sechs bis zehn Tagen sind sie zum Gebrauche geeignet.

(Auf gewöhnliche Art.)

Die Brüste werden auf die früher angegebene Art aufgeschnitten und vierundzwanzig Stunden lang in Salz gelegt. Dann werden sie eben so lange an die Luft gehängt, worauf man sie in Papier einschlägt und in den Rauch bringt, wo sie acht bis 14 Tage hängen bleiben, und abgenommen werden, sobald sie eine gelbe Farbe haben und trocken sind.

e) Räuchern des Speckes.

(Luftspeck.)

Auf zehn bis zwölf Pfund Speck nehme man ein Pfund Salz, mit welchem derselbe überall gut eingerieben wird. Hierauf

lege man die Speckseite derart zusammen, daß die beiden inneren Seiten aufeinander zu liegen kommen. Alsdann nehme man ein Brett, bestreue es mit Salz, lege die zusammengelegte Speckseite darauf, bestreue die obere Seite ebenfalls mit Salz und decke sie mit einem anderen Brette zu, welches man gut mit Steinen beschwert.

Den so eingepreßten Speck lasse man drei bis vier Wochen lang in etwas schräger Stellung liegen, damit die inzwischen sich bildende Rinde ablaufen kann, worauf man ihn aus den Brettern herbournimmt, wieder in seine gewöhnliche Lage bringt und in eine trockene Kammer hängt, welche, durch Oeffnen der Fenster und Thüren, stark vom Luftzuge durchstrichen wird. Sobald der auf diese Weise zubereitete Speck sich trocken und fest anfühlt, bringe man ihn achtundvierzig Stunden in Rauch und er ist zum Gebrauche geeignet.

(Auf gewöhnliche Art.)

Auf fünfzehn Pfund Speck nehme man ein Pfund Salz und reibe damit den Speck auf allen Seiten tüchtig ein, worauf man ihn in einer großen Mulde oder in einem gut ansgebrühten Waschuber fünf bis sechs Tage liegen läßt. Dann hänge man ihn in den Rauch und lasse ihn drei bis vier Wochen, und zwar so lange hängen, bis die Schwarte trocken und hellbraun ist, worauf er an einem kühlen, luftigen und trockenen Orte aufbewahrt wird.

Besonders zu beachten ist, daß der Speck durch zu langes Hängen im Rauche leicht ranzig wird und somit verdirbt.

f) Räuchern des Wildprets.

Vom Wildprete sind nur die Schinken und Brüste vom wilden Schweine, sowie die Bruststücke vom Damhirsche zum Räuchern geeignet, welche bei guter Zubereitung einen vorzüglichen Geschmack haben.

Das Räuchern der Schinken und Brüste des wilden Schweines geschieht ganz auf dieselbe Weise, wie solches oben für die Schinken des zahmen Schweines vorgeschrieben worden. Nur mit dem Unterschiede, daß man bei dem Räuchern vorhergehenden Einpökeln, etwas Wachholderbeeren und ein wenig Nelken hinzu thut.

Das Räuchern der Damhirschbrüste dagegen geschieht am Besten auf die für das Räuchern der Bayonner Schinken ange-

gebene Art, wobei jedoch wohl zu beachten ist, daß zerflossene oder blutrünstige Stücke nicht zum Räuchern geeignet sind.

g) Räuchern des Geflügels.

Vom wilden Geflügel ist nur die Ente sowohl zum Einpökeln, als zum Räuchern tauglich. Das Verfahren hiebei ist Folgendes:

Nachdem die Ente ausgenommen ist, wird sie ausgeknöchelt und tüchtig mit Salz und etwas Wachholderbeeren bestreut, worauf man sie etwa fünf Tage liegen läßt. Alsdann rollt man sie fest zusammen, bindet sie mit Bindfaden fest und hängt sie, gut in Papier eingeschlagen, in kalten Rauch, wo man sie so lange hängen läßt, bis sie trocken und schön gelb geräuchert ist.

Verlosungen.

Bei der am 2. d. stattgefundenen Gewinn-Ziehung der 1860er Lose haben sich nachstehende Resultate ergeben, und zwar: Nummern der am 1. August 1867 verlosten 60 Serien: Nr. 150, 279, 1154, 1436, 1521, 1811, 1890, 2144, 2214, 2353, 3435, 3552, 3673, 4561, 5012, 5363, 5448, 6142, 6149, 6559, 7063, 7905, 8089, 8636, 8740, 8971, 9062, 10060, 10242, 10268, 10373, 10582, 10725, 10763, 11282, 12423, 12991, 13164, 13228, 13723, 13773, 13976, 14443, 15329, 15791, 16095, 16189, 17184, 17276, 17721, 17767, 18000, 18 57, 18868, 19022, 19405, 19446, 19517, 19839 und Nr. 19919. Aus obigen verlosten 60 Serien wurden nachstehende fünfzig größere Treffer gezogen, und zwar fiel der Haupttreffer von 300,000 fl. auf S. Nr. 3552, Gewinn-Nummer 6; der zweite Treffer von 50,000 fl. auf S. 6149, Gewinn-Nummer 17; der dritte Treffer von 25,000 fl. auf S. 1721, Gewinn-Nummer 11; S. 8089 Nr. 5 und S. 19022 Nr. 11. gewinnen je 10,000 fl.; S. 1436 Nr. 13, S. 2214 Nr. 3 und Nr. 14, S. 2323 Nr. 20, S. 4561 Nr. 10, S. 7063 Nr. 10, S. 8089 Nr. 19, S. 8971 Nr. 13, S. 9062 Nr. 17, S. 10332 Nr. 14, S. 10725 Nr. 16, S. 10763 Nr. 13, S. 15791 Nr. 8, S. 19446 Nr. 20 und Serie 19839 Nr. 5 gewinnen je 5000 fl.; endlich S. 150 Nr. 10 und Nr. 14, S. 1154 Nr. 19 und Nr. 20, S. 1436 Nr. 18, S. 1811 Nr. 12, S. 1890 Nr. 9, S. 2353 Nr. 4, S. 3673 Nr. 1, S. 4561 Nr. 6, S. 5012 Nr. 6, S. 8971 Nr. 16, S. 9062 Nr. 7, S. 10373 Nr. 19, S. 10763 Nr. 5, S. 11282 Nr. 16, S. 12991 Nr. 9, S. 13164 Nr. 5, S. 13228 Nr. 8, S. 13723 Nr. 1, S. 13773 Nr. 9, S. 15791 Nr. 9, S. 16189 Nr. 15, S. 18857 Nr. 6 und Nr. 9, S. 19405 Nr. 6, S. 19446 Nr. 16, S. 19517 Nr. 1 und Nr. 14 und S. 19839 Nr. 2 gewinnen je 1000 fl. ö. W. Auf alle übrigen in obigen 60 verlosten Serien enthaltenen Gewinn-Nummern entfällt der Gewinn von 600 fl.

Bei der ebenfalls am 2. d. vorgenommenen Verlosung der alten Staatsschuld wurde die S. Nr. 32 gezogen.

Geschäfts-Berichte.

Hermannstadt, 8. November. Bei starker Zufuhr und gutem Abfah behaupteten heute wieder sämtliche Cerealien mehr und weniger eine steigende Tendenz. **Schöner Weizen**, zahlte bei ungedecktem Bedarf fl. 6. bis 6.60 **Mittelwaare** fl. 5.60, geringere Qualität fl. 5.20; **Mittel- und schwache Früchte** variiren von fl. 4.—4.80; **Korn**, gute Sorte, im Durchschnitt fl. 3.40, **Hafer** hat etwas herabgestimmt, fl. 1.60—1.80 besser; **Kukuruz** steht dormalen von fl. 3.20—3.40; **Hülsenfrüchte** kommen noch immer wenig zu Markte, **Fisolen** werden mit fl. 5.60—6.40 per Siebenbürger Kübel reich vergriffen. **Kraut**, nach Qualität, 100 zu fl. 4 bis fl. 6. — **Neuer Wein** ist bei seiner geringen Qualität unbegreiflicher Weise gestiegen, zählt von 80 fr bis fl. 1 auch darüber.

Witterung: wieder sehr trocken, Mühlenwerke ganz im Stocken, ohne Wasser und der Winter vor der Thür.

* **Mediaisch, 7. November.** **Weizen** bester fl. 2.93—3.46; **Halbfrucht** fl. 2.22—2.70; **Korn** fl. 1.60—1.90; **Hafer** fl. 1.07—1.09; **Kukuruz** fl. 1.73—1.80; **Erbsen** fl. 2.66—2.70; **Fisolen** fl. 3.15 bis fl. 3.20; **Erbsen** 54—60 fr. per n. ö. Megen. — **Kerzen** gegossene fl. 33, **Schweinfett** fl. 43—44, **Speck** fl. 33—39 per Centner. — **Rindfleisch** 15 fr. per Pfund. — **Hartes Brennholz** 30" fl. 6.70—7 die n. ö. Klafter. — **Spiritus** 10 fr. per Grad.

Wien, 2. November. [Bericht der ersten österr. Ex- und Importgesellschaft.] **(Hopfen.)** Obwohl die Umsätze in Hopfen allerorten recht bedeutenden Umfang angenommen haben, so blieb das Geschäft bisher noch immer in geregelten Bahnen, und die Aufregung und Hast beim Einkaufe, welche die früheren Jahre so sehr auszeichnet, fehlt heuer gänzlich. In voriger Woche stellte sich etwas größere Kauflust für Rechnung des Exportes auf den Märkten ein und sofort steigerten sich die Forderungen der Eigner wegen die letzten Tage abermals einen Preisrückgang brachten. In unseren böhmischen Produktionsorten sind die Käufer in ziemlich großer Anzahl erschienen, und fremde Käufer nahmen bedeutende Quantitäten von Nachschauer Hopfen aus dem Markte, ohne hiedurch an den Preisen eine wesentliche Besserung herbeiführen zu können; in Saaz wurde für das Ausland fast gar nichts gekauft, dagegen verjoren unsere Brauereien fortwährend ihren Bedarf,

so daß der Verkehr sich in normalen Grenzen bewegt. Die Preise erlitten eine Einbuße und notiren: Saazer Stadtgut fl. 120—130 Bezirks-hopfen fl. 100—115, Kreis-hopfen fl. 80—95, Rothhausa fl. 80—95, Grün-hopfen fl. 52—65. Die Hopfen der Steiermark wurden bereits völlig ausverkauft und mit fl. 95—105 bezahlt. In Baiern gehen die auf den Markt kommenden Hopfen flott ab, doch müssen die Eigner in den Preisen erhebliche Zugeständnisse machen. Man bezahlte zuletzt in Nürnberg gute Marktwaare fl. 54—60.

(Klee samen.) Das Geschäft in den Saaten will noch nicht recht lebendig werden; es fehlt einerseits an genügenden Zufuhren, andererseits ist der Export hierin schleppend, so daß also die Preise bei kleinen Umsätzen ziemlich stationär blieben. Noch hat sich bei den Käufern keine Meinung über das Geschäft gebildet, wodurch man sich auch jetzt noch vor größeren Engagements zurückhält, und weitere Rückgänge abwartet. In Hamburg blieb die Frage für alle Farben in den letzten Wochen schwach, und konnten sich nur feinste Qualitäten zur Notiz behaupten, während mittel- und geringe Qualitäten entschieden maffer gingen. **Weisse Saaten** fanden erheblicheres Angebot, wodurch sich die Inhaber veranlaßt fanden, von ihren Forderungen circa 3 M. B. nachzulassen, worauf circa 500 Centner à 43—53 M. B. umgingen, während feinste Sorte bis 60 M. B. holten. **Roth Saaten** mehr angeboten; gute böhmische Sorten, nicht leicht unterzubringen, bezingen bei guter Auswahl 38—40 M. B. Die Notirungen des hiesigen Platzes sind für steirische rothe Saat fl. 25½—26, böhmische rothe fl. 27—29, weiße böhmische fl. 30 bis 42, ungarische Luzerne fl. 26½—27.

Notirungen der Wiener Handels- und Gewerbekammer über die in der Woche vom 26. October bis 1. November 1867 realisirten Preise von nachstehenden Waarengattungen:

Honig. Rohr ungarischer fl. 22—23, geläuterter ungarischer (gelb) fl. 22—23 per Ctr.

Hopfen. Saazer Stadtgut fl. 140—150, detto Landgut (Bezirt) fl. 130—140, detto (Kreis) fl. 120—130, Aufschauer beste Sorte fl. 110—120, detto geringere fl. 90—100 per Ctr.

Nübensamen. Burgunder Futterrüben fl. 14—17, Zuderrüben (inländ.) fl. 10.50—13, Zuderrüben (ausländ.) fl. 14.50—16 per Ctr.