

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 Drotleff (Fleischerstraße Nr. 6), dann in Wien, Hamburg und Frankfurt a. M. von Haasen-stein & Vogler, in Leipzig im Annoncenbureau von Eugen Fort aufgenommen.

Verantwortlicher Redacteur:
Peter Josef Frank.

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

Inserats-Preise:

für den Raum einer 3mal gepalteten 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 **Szass-Regen** bei Herrn **Johann G. Kinn**, Kaufmann; in **Mühlbach** bei Herrn **Sam. Winkler**, Lottosollicitant; in **Klausenburg** bei Herrn **J. Stein**, Buchhändler; in **Bistritz** bei Herrn **C. Schell**, Lehrer; in **Kronstadt** bei Herrn **Haberl**.

Com.-B. 1061/1867.

A m t l i c h e s.

Anlässlich einer Beschwerde, welche von einigen Kronstädter Grundbesitzern gegen die Einführung der von der Stadt-Communität beschlossenen und von dem hochl. k. Landes-Gubernium unterm 26. September 1866 Z. 17409/1866 bestätigten Hattertordnung hauptsächlich wegen des mit dieser Hattertordnung engverbundenen Flurzwanges eingebracht worden ist, hat das hohe k. ungarische Ministerium des Innern mit h. Erlasse vom 9. September 1867 Z. 13,222 als das geeignetste Mittel zur freien und unbehinderten Benützung des Grundeigenthums die Commassation oder die Zusammenlegung der Grundstücke mit dem Bemerkten zu bezeichnen befunden, daß die Beschaffenheit des eine Ebene bildenden Kronstädter Hattertgebietes die Durchführung der Commassation ohne die geringste Gefährdung der Interessen der einzelnen Grundbesitzer möglich erscheinen lasse. Es hat daher das hohe k. ungarische Ministerium des Innern im Wege des hochl. k. Landes-Guberniums an mich die Aufforderung ergehen lassen, mich persönlich nach Kronstadt zu begeben und durch Einvernehmen der beteiligten Grundbesitzer die Anbahnung der Commassation, als des unbezweifelten größten Fortschrittes auf dem Gebiete der Landwirthschaft zu vermitteln.

Demgemäß lade ich sämmtliche Grundbesitzer der Kronstädter Gemarkung ein, sich zur Besprechung der Frage: ob und in welcher Weise die Commassation oder die Zusammenlegung der Grundstücke auf dem Kronstädter Hattertgebiete durchgeführt werden solle und könne, Dienstag den 29. October 1867 um 9 Uhr Vormittags auf dem städtischen Rathhause im Sitzungssaale der Stadt-Communität einzufinden zu wollen, wobei ich der zuversichtlichen Hoffnung Raum gebe, daß die beteiligten Grundbesitzer in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse möglichst zahlreich erscheinen werden.

Kronstadt, den 28. October 1867.

Der Comes der sächsischen Nation
Conrad Schmidt m. p.

Zahl 447. 1867.

Löblicher Stadt- und Stuhls-Magistrat! Löbliche Communität!

Nur zu lange sind die beiden Schwesterstädte Hermannstadt und Kronstadt in einer der wichtigsten Landesangelegenheit durch ungleiche Beurtheilung derselben getrennter Ansicht gewesen und haben, statt gemeinsam ein und dasselbe Ziel anzustreben, durch gegenseitige Bekämpfung die schnelle Er-

reichung desselben verhindert. Die ergebenst gefertigte Handels- und Gewerbekammer versteht unter dieser Hinweisung die siebenbürgische Eisenbahnfrage, deren Erlebigungsart und Weise beiderseits so große Anstrengungen hervorgerufen, soviel Erregung und gegenseitige Bitterkeit verursacht hat.

Doch möge der Kampf hüten und drüben, wie und mit welchen Mitteln immer geführt worden sein, die Kammer sieht davon ab, sie wünscht den Schleier der Vergessenheit darüber gebreitet und alle gegenseitige bisherige Erbitterung mit der Wurzel ausgetilgt zu sehen.

Sie hat fortan nur den einen Wunsch, daß diese wichtige Landesangelegenheit, deren gemeinsame Förderung im gleichen wohlverstandenen Interesse beider Städte ist, nicht durch Fortdauer des bisherigen Zwistes in ihrer raschen und günstigen Erlebigung noch länger behindert, sondern durch vereinte Kraft und Anstrengung baldigt zu Gunsten beider Städte, sowie des Landes selbst geordnet und ausgetragen werde.

Die ergebenst gefertigte Handels- und Gewerbekammer erlaubt sich, diesen Wunsch mit folgenden Motiven zu begründen.

Sie hält die Frage der Führung der Eisenbahn im Inneren des Landes und die der Anknüpfungspunkte an die fürstlich-romänische dereinstige Eisenbahn im Wesen für entschieden und alle Momente für beseitigt, welche zur Fortsetzung der Discussion dieser Fragen etwa noch benützt werden könnten.

Entsprechend dem gleichlautenden Verlangen der beiden Handels- und Gewerbekammern des Landes, der überwiegend größeren Majorität seiner Bevölkerung und des Landtages zu Hermannstadt im Jahre 1864 hat die hohe k. ungar. Regierung in der dem hohen Reichstage kürzlich unterbreiteten Denkschrift sich für die Führung der siebenbürgischen Eisenbahnlinie von Großwardein über Klausenburg, Kronstadt bis zur Bodzauer Grenze mit der Flügelbahn aus dem Kolkthal nach Hermannstadt ausgesprochen, und dürfte die Genehmigung dieser Linie durch die hohe Reichsvertretung der sichersten Vermuthung nach nicht verweigert werden. Aber selbst abgesehen hievon ist der Gewährung der von der Schwesterstadt bisher verfolgten Führung der ersten siebenbürgischen Eisenbahn über Hermannstadt nach dem rothen Thurmpasse ein nach der unmaßgeblichen Ansicht der Handels- und Gewerbekammer unübersteigliches Hinderniß von dem vorigen k. k. österr. Ministerium entgegen gestellt worden. Und dieses besteht in der vollendeten Thatsache der allerhöchsten Concessionirung und Genehmigung der Staatszinsengarantie für die Flügelbahn von Piski nach Petroseny. Denn dort, nur 1/2 Meile von der Landesgrenze am Vulkanpasse entfernt, kann dieser Eisenbahnflügel doch nicht stehen bleiben, und wird um so sicherer dereinst bis zur Grenze weitergeführt

und mit der walachischen über Krajova nach dem Vulkanpasse zu führenden Eisenbahn verbunden werden, als die moldau-walachische Kammer schon 1864 ihre Absicht die ganze kleine Walachei in das Eisenbahnnetz einzubeziehen und ihren Widerwillen gegen eine Anknüpfung bei dem rothen Thurmpasse sehr deutlich durch den Kammerbeschluß zu erkennen gab, mit dem Bau der damalen beabsichtigten Linie durch die kleine Walachei nicht von der Hauptstadt aus zu beginnen, sondern als Demonstration gegen den Zwang Oesterreichs die Bahnbauten bei Wereserova anzufangen. Die ergebenst gefertigte Handels- und Gewerbekammer erlaubt sich bei dieser Gelegenheit zu erklären, daß die in der ersten Eisenbahndenschrift der Regierung an den österreichischen Reichsrath vom Dezember 1863, Seite 12 enthaltene Behauptung, daß der „Anschluß an die Walachei am Vulkanpaß (von der hohen Regierung) versagt worden sei,“ eine Unwahrheit und tendenciöse Entstellung einiger damals am Ruder gewesenen Regierungsorgane ist, indem die hohe Regierung nur die Ausführung dieser Linie vor der eigentlich siebenbürgischen Bahn, nicht aber die Vulkanbahn überhaupt zu gestatten sich weigerte.

Nun werden aber hin und wieder die Gemüther durch die Befürchtung beunruhigt, daß die Gefahr der Anknüpfung der siebenbürgischen und walachischen Bahnen am Vulkanpasse durch die Führung der Flügelbahn bis nach Petroseny sich bedeutend vergrößert habe und noch ernstere Befürchtungen hegt die Kammer selbst von den Gefahren, welche einer Siebenbürger Bahn aus den Bestrebungen der galizischen Eisenbahngesellschaft erwachsen, welche gleich der siebenbürgischen ebenfalls Galatz als Endziel ihrer Linie erreichen will.

Diesen Gefahren kann nur durch eine schnelle Ausführung der ganzen Linie Großwardein bis Kronstadt vorgebeugt werden, und das Anstreben und Durchführen dieses Mittels liegt eben so sehr im Interesse Kronstadts und des ganzen Landes, wie in dem der Stadt Hermannstadt, welche durch die Eisenbahn über Kronstadt nichts verliert, mittelbar aber bedeutend gewinnt.

Die ergebenst gefertigte Kammer glaubt hiemit den Standpunkt genau bezeichnet zu haben, auf welchem sich diese Frage eben befindet, und eben so unwiderlegbar dargethan zu haben, daß es im wohlverstandenen Interesse Hermannstadts liegt, Kronstadt nicht länger zu bekämpfen, sondern vereint mit ihm auswärtigen drohenden und großen Gefahren kräftigen Widerstand zu leisten.

Diesen Widerstand zu organisiren, die gehörigen Mittel zum Kampfe zu verwenden und keinen einzigen Moment unbenützt entschlipfen zu lassen, in welchem zur Erreichung des angestrebten großen Etwas gethan werden kann, hat sich die ergebenst gefertigte Handels- und Gewerbekammer, die schon so lange an der Spitze dieser Bewegungen steht, abermals zur Aufgabe gemacht. Dieselbe soll erreicht oder wenigstens bedeutend gefördert werden durch die von ihr veranstaltete am 22. d. Mts. stattfindende Versammlung, zu welcher sie mittelst beiliegender Einladung den Besuch und die Antheilnahme von Vertretern auch Ihrer Stadt sich ergebenst erbittet.

Möge dieses aufrichtige, persönliche und rüchhaltslose Entgegenkommen eine freundliche Würdigung und ebenso persönliche Aufnahme finden.

Kronstadt, am 15. October 1867.

Aus der Sitzung der Kronstädter Handels- und Gewerbekammer

Johann Gött m. p.

Maager m. p.

Peter Josef Frank's

Bericht über die Eisenbahnverhandlungen in der Sitzung der Kronstädter Handels- und Gewerbekammer vom 22. October 1867.

Nachdem die Kronstädter Handels- und Gewerbekammer in ihrem Einladungsschreiben an den Magistrat und die Commune

von Hermannstadt wegen Entsendung von Deputirten zur Sitzung vom 22. d. M. den Wunsch ausgesprochen hatte, es möge dem nur zu lange dauernden Streite zwischen Hermannstadt und Kronstadt ein Ende gemacht werden, zu welchem Zwecke die Kammer zuerst die Hand bieten wolle, erschien es mir als eine sehr dankbare Aufgabe durch Annahme der auf mich gefallenen Mission auch von Seiten Hermannstadts zu diesem hochwichtigen Zwecke beizutragen. Durch ruhige Behandlung der Eisenbahnfrage von einem rein objectiven und nicht partikularistischen Standpunkte aus hoffte ich die Handels- und Gewerbekammer überzeugen zu können, daß nur ein gegenseitiges Nachgeben im Stande sei, die bisher divergirenden Bestrebungen Kronstadts und Hermannstadts zu vereinigen, und daß nur durch einmütiges freundschaftliches Vorgehen, die Eisenbahnwünsche beider Städte am ehesten realisirt werden könnten. Das Resultat der Verhandlungen hat es leider gezeigt, daß die Kronstädter Handels- und Gewerbekammer, indem sie sich den Anschein gab, die Hand zum Frieden bieten zu wollen, darunter nichts anderes als eine vollständige Unterwerfung, ein vollständiges Preisgeben der Interessen Hermannstadts verstand. Der Gang der gepflogenen Verhandlungen wird dieses beweisen.

Der Vorsitzende Kammerpräsident Joh. Gött eröffnete die Sitzung, indem er seiner Freude darüber Ausdruck gab, daß die Versammlung so zahlreich besucht war. Es waren außer den Kammermitgliedern und zahlreichen Kronstädter Bürgern noch das Szeklerland, der Oberalbenser Comitath, der Ausschuß der Hermannstädter Communität und Reps durch Abgeordnete vertreten.

Während die Namen der anwesenden verschiedenen Vertreter zu Protocoll genommen wurden, gab ich die Erklärung ab, daß ich nur als Abgesandter des Hermannstädter Communitäts-Ausschusses mit beschränkter Vollmacht in der Versammlung anwesend sei, indem wegen Mangel an Zeit es unmöglich gewesen sei, die Communität und Stuhlsversammlung noch vor meiner Abreise zusammen zu berufen; mein Erscheinen möge aber als Beweis angesehen werden, daß man in Hermannstadt die dargebotene Hand zur Verständigung mit Kronstadt gerne entgegengenommen habe.

Sodann machte der Kammersecretär Carl Maager in längerem Vortrage einen Rückblick auf die bisherigen Verhandlungen und Phasen der siebenbürgischen Eisenbahnfrage, und forderte von dem Standpunkte ausgehend, daß die Principienfrage über die Trasse der siebenbürger Eisenbahn nun als gelöst seiner weiteren Discussion mehr unterliege, die Versammlung zur Berathung weiterer diesbezüglicher Schritte auf, weil die doppelte Gefahr vorhanden sei, daß einerseits Siebenbürgen durch die beabsichtigte Czernowitz-Galazer-Bahn umgangen, andererseits aber die siebenbürgische Eisenbahn möglicherweise in Klausenburg stecken bleiben könnte.

Ich ergriff das Wort um in ebenfalls ausführlichem Vortrage jenen einseitigen Standpunkt zu bekämpfen, indem ich darauf hinwies, daß Seine Majestät mit allerhöchster Resolution vom 14. April 1862 beide Linien, sowohl die Arab-Rothenthurmer als auch die Großwardein-Bodzauer im Principe gebilligt, und daß auch der siebenbürgische Landtag im Jahre 1864 die eminente Wichtigkeit beider Linien anerkannt habe, ferner darauf, daß Seine Majestät der Hermannstädter Deputation im Jahre 1864 zu sagen geruhen: „so oft meine Regierung in Siebenbürgen eine Eisenbahn bauen will, so hindern sie die Siebenbürger daran, trachten sie im Lande die Einigkeit herzustellen, und Siebenbürgen wird seine Eisenbahnen erhalten.“

Wollten wir nun diese Einigkeit erzielen, so dürften wir die Eisenbahnfrage weder von specifisch Hermannstädter noch Kronstädter und Klausenburger Standpunkte auffassen, sondern objectiv vom Standpunkte Siebenbürgens.

Hermannstadt sowohl, als auch ich persönlich nähmen diesen Standpunkt ein, indem wir weit entfernt die Großwardeiner-

Bodzauer Linie bekämpfen zu wollen, pflichtgemäß auch die Interessen Hermannstadts wahren müßten.

Da aber die Gefahr der Umgehung Siebenbürgens einerseits durch die Czernowitz-Galager andererseits durch die eventuelle Verlängerung der Temesvar-Drsovaer so wie der Belgraber Linie auch in Hermannstadt erkannt werde, so seien wir bereit auch Concessionen zu machen, damit nur durch eine so wünschenswerthe Verständigung der Ausbau des ganzen Netzes mit Inbegriff des Bodzauer und Rothenthurmer Ausgangspunktes gefördert werde.

Als erste Concession bezeichnete ich ein Aufgeben der directen Verbindung Hermannstadts über Großpold mit Alvinz zu Gunsten eines Umweges über Tbvvis, Kopis; es sei dieß eine Concession, weil Hermannstadt von dieser Linie keinen Nutzen ziehen werde, indem der directe Weg nach Alvinz mittelst gewöhnlicher Landfracht unserem Verkehre billiger zu stehen kommen werde.

Als zweite Concession bezeichnete ich: Hermannstadt würde sogar die Weiterführung der Eisenbahn im Kockelthale über Bodzau hinaus unterstützen, weil der Bodzau-Uebergang im Interesse Kronstadts gelegen sei.

Dagegen stelle ich die Gegenforderung, auch Kronstadt solle die Weiterführung der Eisenbahn von Hermannstadt bis zur Landesgrenze bei Rothenthurm unterstützen.

Ich wies darauf hin, daß diese so kurze Strecke geringe Kosten und geringe technische Schwierigkeiten darbiete, weil sie eine ebene Thalbahn sei; und wenn Hermannstadt die Kockelthal-Bodzauer-Linie unterstützen wolle, so sei dieß abermals als eine wichtige Concession anzusehen, weil ungeachtet der einmüthigen Unterstützung die vielen technischen Schwierigkeiten, und die außerordentliche Kostspieligkeit des Baues noch Hindernisse genug bieten würden, die man, wenn überhaupt möglich, nur vereint am schnellsten überwinden könne. Man habe bisher diese Schwierigkeiten der Bodzauer und die Leichtigkeit der Bahnführung bei Rothenthurm vielfach bezweifelt, ich warnte vor einer schädlichen Selbsttäuschung. Die mitgebrachten Nivellements der concurrirenden beiden Linien würden den Techniker auf den ersten Anblick von der Wahrheit des Gesagten überzeugen; aber auch der Laie müsse in dem Umstande, daß in- und ausländisches Capital sich so ausdauernd, wie bei keiner zweiten Oesterreichischen Eisenbahn, für die Linie Arad-Rothenthurm interessirt habe, denn doch finden, daß dieser Linie eine ganz besondere Wichtigkeit und leichteste Durchführbarkeit zukomme.

Sodann ging ich über, um die Wichtigkeit der Rothenthurmer Linie für Kronstadt selbst, und für das übrige Siebenbürgen zu kennzeichnen, darauf hinweisend, daß die angestrebte Erreichung des Galager Hafens, welcher lange Zeit des Jahres hindurch unpracticabel sei, für Kronstadts und Siebenbürgens Interessen nicht genüge. Auf diesem Wege würden der Concurrenz der seefahrenden Nationen auch von Osten her die Thore Siebenbürgens geöffnet, und da Kronstadts Verkehr sich hauptsächlich auf die Walachei und nicht auf die Moldau erstreckte; Siebenbürgens hervorragende Bestimmung als Industrieland aber gerade vorwiegend auf den Export nach der kleinen und großen Walachei angewiesen sei, so läge es nur im wohlverstandenen Interesse Kronstadts und des übrigen ganzen Siebenbürgens neben dem Ausgangspunkt bei Bodzau, welcher nach der Moldau führe, auch einen Ausgangspunkt durch den Rothenthurm anzustreben, indem diese Linie auf kürzestem Wege Siebenbürgen nicht nur mit der ganzen Walachei verbinde, sondern unsern Verkehre nach dem Oriente eine ungeahnte Perspective eröffne.

Zum Schluß erörterte ich noch die Frage, ob, falls Kronstadt auch fernhin seine abgesonderten Wege in der Bekämpfung der Rothenthurmer Linie fortwandelte wolle, also die dargebotene Bruderhand zurückweise, Hermannstadt etwas verlieren. Ich verneinte es, weil wir auf die weittragende Wichtigkeit der Rothenthurmer Linie, für welche die natürlichen Verhältnisse

ein so laut sprechendes Zeugniß gäben — vertrauen, dessen sicher seien, daß diese Linie doch endlich zum Anschluß an die walachischen Bahnen gelangen müsse. Ein Nachtheil in dem fortgesetzten Antagonismus Kronstadts falle nur auf dieses selber zurück, und indem ich zum Schluß die Berechtigung Kronstadts zur weitem Existenz und kräftigen Fortentwicklung anerkannte, appellirte ich an das brüderliche Gefühl dieser Sachsenstadt, welche unmöglich Hermannstadt die gleiche Berechtigung absprechen und uns zumuthen könne, wir sollten uns wissend selber unser Grab graben.

Hierauf sprach Herr v. Tzuri aus Haromszet zu Gunsten der Bodzauer Linie, indem er der Rothenthurmer Linie die Priorität nicht einräumen könne. Ich erwiderte, daß ich von keiner Priorität gesprochen habe, und der Ansicht sei, wir sollten im Interesse des siebenbürgischen Eisenbahnbaues überhaupt jeden Bahnbau fördern, zu welchem sich das Capital finde, und ohne der Bodzauer Linie die stricte Priorität einzuräumen, nehme ich dieselbe auch zu Gunsten der Rothenthurmer Linie nicht in Anspruch, weil ich dessen sicher sei, daß für diese Linie sich jederzeit das Capital willig werde finden lassen. Herr v. Maurer sprach sich im Namen des Oberalbenseer Comitates auch für Bodzau aus. Ein zweiter ungarischer Sprecher erklärte sich gegen den Rothenthurm, denn wenn Capitalisten diese Linie bevorzugten, so hätten sie nur ihre egoistischen Interessen im Auge, indem dieselben sich bereichern wollten. Das dürfe man aber nicht zugeben, sondern sie zwingen dort zu bauen, wo es das Interesse des Landes fordere, und das sei in der Richtung nach Bodzau.

Kammerkanzelist Schwarz nahm sodann das Wort, und beantragte, man solle, nachdem sich die Majorität für Bodzau ausgesprochen habe, in der weiteren Berathung dessen eingehen, welche Schritte man nun thun müsse, um die Realisirung der Majoritätswünsche zu ermöglichen.

Gegen diese Auffassung legte ich Verwahrung ein. Ich sei nicht hierher gekommen, um mich majorisiren zu lassen, weil es natürlich sei, daß in dieser Versammlung mehr Anhänger der Bodzauer Linie seien, der Zweck meiner Anwesenheit sei nur, wenn möglich durch einen gegenseitigen ruhigen Gedankenaustausch über die siebenbürgische Eisenbahnfrage uns zu einigen.

Endlich recapitulirte der Vorsitzende die Verhandlungen, enuncirte, daß die Versammlung sich einstimmig mit Inbegriff des Hermannstädter Abgesandten für die Großwardein-Bodzauer Linie ausgesprochen habe.

Während dieses geschah, traten auch die beiden Abgeordneten von Schäßburg in den Saal, und gaben auch die Zustimmung Schäßburgs nur allein für den Bodzauer Uebergang bekannt.

Ich ergriff abermals das Wort, darauf hindeutend, die Enunciation des Präsidiums sei unrichtig, indem ich die Unterstützung jener Linie Seitens Hermannstadts nur unter der Bedingung in Aussicht gestellt habe, wenn Kronstadt sich anheischig mache, gleichzeitig auch die Rothenthurmer Linie zu unterstützen.

Es entspann sich nun eine neuerliche Debatte, an welcher sich Senator Panczel aber ausdrücklich nur in privater Eigenschaft, der Kammersecretär Maager, die Deputirten von Rézdi-Básárhely und andere betheiligten.

Ohne im Entferntesten auf das meritorische der in meinem ersten Vortrage entwickelten Ideen einzugehen, griff Kammersecretär Maager nur den einzigen Gedanken auf, wo ich hinwies, daß die Rothenthurmer Bahn auch für Kronstadt wichtig sei, indem er mich mit der hingeworfenen Phrase, Kronstadt wisse besser zu beurtheilen, was ihm fromme, zu widerlegen meinte. Derselbe, resumirte auch seinerseits die Verhandlungen, und wollte mich wieder dahin verstanden haben, daß auch ich bedingungslos die Bodzauer Linie mit Ausschluß der Rothenthurmer besüßwortet habe, und da ich nun deutlich ein sah, daß in dieser hartnäckigen falschen Auffassung meiner, wie ich glaube, ganz verständlich gesprochenen Worte System liege, so ersuchte ich den Herrn Kammersecretären, meine Worte nicht zu **verdrehen**, indem ich zum drittenmale mich dahin aussprach, Hermannstadt

sei nur dann zu Concessionen bereit, wenn auch Kronstadt seinerseits die Gegenconcession bezüglich des Rothenthurmerpaffes mache. Bei dieser Gelegenheit hob ich nochmals hervor, daß ich hier nur als Vertrauensmann erschienen sei, und da ich bis zur Stunde keine weitergehende Vollmacht der Hermannstädter Commune erhalten habe, so sei diese Commune durchaus an keine der von mir in Aussicht gestellten Concessionen gebunden.

Hierauf antwortete mir der Kammersecretär, wenn die Klausenburg-Bodzauer Linie fertig ausgebaut sei, dann wollte er auch gegen die Rothenthurmer Linie nichts mehr einwenden. Für diese gnädige Behandlung Hermannstadts mich bedankend, gab ich meiner Ueberzeugung Ausdruck, daß der Stand der Rothenthurmer Eisenbahnlinie nicht darnach angethan sei, um auf diese Gnade angewiesen zu sein.

Nachdem Niemand in der Versammlung sich erhob, um diese übermüthigen verletzenden Worte des Kammersecretären Carl Maager zu desavouiren, so betrachtete ich meine Mission in Kronstadt für beendet, und total gescheitert. Ich hätte die Versammlung nun eigentlich verlassen sollen, blieb aber gegenwärtig, weil ein solches auffälliges Entfernen mit meinem aufrichtigen Bestreben, eine Einigung zwischen Kronstadt und Hermannstadt, wenn nur möglich, anzubahnen im Widerspruch gestanden wäre, nahm aber an der weiteren Verhandlung nur einen passiven Antheil.

Ueber Aufforderung des Präsidiums las nun der Kammersecretär einen bereits fertigen Entwurf zu einer Petition an den ungarischen Reichstag, welcher dahin ging, es solle die Linie Großwardein-Bodzau in zwei Sectionen, nemlich in die Section Großwardein-Karlsburg und in die Section Karlsburg-Bodzau getheilt, und die Regierung beauftragt werden, daß beide Sectionen gleichzeitig in Angriff genommen werden mögen.

Gegen den Ausgang bei Bodzau machten sodann die Deputirten von Kezdi-Básárhely im Namen ihrer Auftraggeber ziemlich heftigen Widerstand, indem sie den Ausgang bei Ojtoz oder im Ujder-Thal nach der Moldau verlangten, ließen sich aber mit der vom Kammerpräsidium und Kammersecretariat in Aussicht gestellten Weiterführung der Eisenbahn von Kronstadt in das Szeklerland beschwichtigen.

Nach en bloc Annahme des Petitionsentwurfes wurde die Sitzung aufgehoben. Nach Schluß der Sitzung stellte der Kammeranzlist Schwarz die Anfrage, in was für einem Wege die Petition nach Pest an ihre Adresse gelangen solle, worauf das Präsidium für nach Mittag 5 Uhr eine zweite Sitzung zur weiteren Verathung anberaumte.

In dieser Sitzung erschien ich nicht, weil ich mich als Hermannstädter Vertrauensmann unmöglich an einer Versammlung weiter betheiligen konnte, die Hermannstadts Interessen so gänzlich ignorirt.

Eine Repräsentation an das hohe ungarische Abgeordnetenhaus.

In Sachen der Großwardein-Bodzauer Eisenbahn wurde von Kronstadt aus folgende Repräsentation an das hohe ungarische Abgeordnetenhaus gerichtet.

Hohes ungarisches Repräsentantenhaus!

Die gehorsamst Gefertigten als Bevollmächtigte und Vertreter ihrer Kreise bei einer Verathung über die Eisenbahnangelegenheit in Kronstadt haben die Ehre, dem hohen Repräsentanten-Hause folgende ehrerbietige Vorstellung zu unterbreiten:

Die Eisenbahnfrage ist für Siebenbürgen eine Frage des Seins oder Nichtseins des Landes. Davon, daß die siebenbürgische Eisenbahn bald und in einer für das Land vorteilhaften Richtung oder daß sie erst in späterer Zeit und vielleicht gar in einer für das Land ungünstigen und schädlichen Richtung gebaut wird, hängt es ab, ob Siebenbürgen bald in die Reihe der vorgeschrittenen Länder wird eintreten können und ob es durch eine glückliche Benützung und Verwerthung der ihm von

der Vorsehung verliehenen Naturschätze zu Wohlstand kommen und materiell wie geistig jenen vorgeschrittenen Ländern ebenbürtig werden soll, oder ob es, verhindert diese Gaben der Vorsehung gehörig zu benützen, trotz des Besizes großartiger Naturschätze dennoch verarmen, und materiell wie geistig verkümmern soll.

Die Eisenbahn ist, wenn auch nicht das einzige, so doch das vorzüglichste Mittel zur Hebung und Vervollkommnung der volkswirtschaftlichen Zustände des Landes. Schon seit zwei Decennien strebt das Land, dieses Mittel zu seiner Entwicklung theilhaftig zu werden: Ungunst der Verhältnisse haben es bisher immer daran verhindert, obwohl die große volkswirtschaftliche und handelspolitische, wie nicht minder die politische und strategische Wichtigkeit der Führung einer Eisenbahn durch die Mitte Siebenbürgens und deren Verlängerung durch die Moldau-Walachei bis nach Galaz von allen Partheien stets und einstimmig anerkannt worden ist. (?)

Ungunst der Verhältnisse bezeichnen wir dieses am Lande bezangene Unrecht, denn, während wir hier im Süd-Osten des Reiches, von allen bisherigen Ministerien in dieser Beziehung stiefmütterlich behandelt, um Hilfe und Unterstützung bettelten und aus Mangel jeglicher Unterstützung beinahe verschmachteten, wurden nicht nur mehre Zweigbahnen und Nebenlinien in den mit Eisenbahn-Hauptlinien schon versehenen westlichen Provinzen des Reiches erbaut, sondern Siebenbürgen mußte sogar mitsteuern, daß einigen solcher Bahnen die vom Staate garantirten Zinsen gezahlt werden konnten. Während Siebenbürgen sogar das Brod zur Nahrung vorenthalten wurde, hätte der Staat für andere Provinzen Geld für Kurusbauten. Während die Regierung bei dem Bau von Eisenbahnen in andern Provinzen sich von national-öconomischen oder militärischen Grundfäden leiten ließ, betrachtete sie die Siebenbürger Eisenbahnfrage stets als ein Mittel zur Erreichung politischer Zwecke, als Köder, den Eigennutz, Particularismus und die Selbstsucht ihren nicht immer besten Absichten dienstbar zu machen.

So sind zwei Jahrzehnte verstrichen, daß Land hat gehofft und geharrt, ist oft der Erfüllung seiner Wünsche nahe gestanden und immer bitter getäuscht worden. Das Bedürfnis nach einer Eisenbahn ist aber immer größer, fühlbarer geworden, die Befriedigung desselben darf nicht länger aufgeschoben werden, wenn nicht dem Lande unheilbare Wunden geschlagen werden sollen.

Diese Befriedigung erwartete Siebenbürgen nach so vielen bitteren Enttäuschungen um so sicherer von der hohen k. ungar. Regierung, als dasselbe größere Sympathien für dieses so lange vernachlässigte Land und ein richtigeres Verständniß der volkswirtschaftlichen Fragen der Gegenwart von Hochherren voraussetzte, und auf die Bethätigung desselben mit Sicherheit rechnete. Siebenbürgen erwartete ein thatfächliches Nachholen des in der Eisenbahnangelegenheit so lange Veräumten um so mehr, als die Vortheile einer Verbindung mit dem Oriente durch diese Eisenbahn nicht nur Siebenbürgen sondern auch dem Gesammtreiche Ungarn werden zu Theil werden, und der Ausbau dieser Bahn und die Herstellung der directen Verbindung mit dem schwarzen Meere im ureigensten Interesse Ungarns selbst ist.

Alle diese Hoffnungen und berechtigtesten Erwartungen aber scheinen nach den neuesten Kundgebungen der hohen Regierung doch wieder unbefriedigt zu bleiben und deren Erfüllung in ganz unsichere Ferne hinausgeschoben zu werden.

Mit Ernst scheint nur die Erbauung der Strecke Großwardein-Klausenburg in Angriff genommen worden zu sein. Bezüglich des Ausbaues der ganzen Linie jedoch soll sich das Land damit begnügen, daß diese in der Denkschrift Sr. Exc. des Herrn Communicationsministers unter die wichtigern und zwar dem Range nach als die zweite eingereiht worden ist. Die gehorsamst Gefertigten hatten sich dem unerschütterlichen Glauben hingegeben, die Regierung werde, sowie sie einmal die Grundfäden für den Eisenbahnbau und die Rangordnung für die zu erbauenden Linien festgestellt hatte, mit Entschiedenheit an

diesen Grundsätzen festhalten. Die bezüglich des Baues der viel untergeordneteren Debreczin-Szathmar-Szigeter Eisenbahn in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses am 16. d. M. gefaßten Beschlüsse jedoch haben die Zuversicht arg erschüttert und es den gehorsamst Gefertigten klar gemacht, daß auch andere, ihnen unbekannt und daher gefährlichere Einflüsse sich geltend machen und daß daher das Land andere Garantien für die Erfüllung seiner Wünsche bedürfe, als ihm bisher zu Theil geworden sind.

So wird das endliche Zustandekommen einer siebenbürgischen Bahn nicht nur durch jene Verhältnisse und Umstände, welche bisher obgewaltet haben, verzögert, sondern es werden auch neue Hindernisse willkürlich geschaffen, welche die Realisirung der heißesten Wünsche des Landes in eine ungewisse Zukunft hinauschieben.

Diese unsichere Aussicht der Erbauung der Eisenbahn erfüllt aber die Bewohner dieses Landes mit ernstest Befürchtungen, da zwei große Gefahren in der Verspätung der Erledigung dieser Frage liegen. Die eine Gefahr ist die der Umgehung Siebenbürgens durch die Verbindung des bis nach Petroseny geführten Arader Eisenbahnflügels mit der walachischen über Craiova nach dem Vulkanpasse zu führenden Eisenbahn.

Noch größer aber ist die andere Gefahr der Umgehung Siebenbürgens, wenn es der galizischen Eisenbahngesellschaft gelingt, in der Verlängerung ihrer Bahn von Czernowitz nach Bassy das Ziel ihres ernstest Strebens den moldauischen Hafen Galatz früher zu erreichen, ehe der Bau der Kockelthal-Kronstädter Bahn von einer Gesellschaft übernommen und deren Ausführung unantastbar sicher gestellt worden ist, wodurch dann der Ausbau der Siebenbürger Bahn ganz in Frage gestellt werden könnte.

Die ernstest Befürchtungen des Landes der hohen Reichsvertretung recht ernst vor die Augen zu führen, und daran eindringliche Bitten für gewogene Berücksichtigung des Landes zu knüpfen, ist die patriotische Aufgabe, welche die gehorsamst Gefertigten in dieser Vorstellung sich gesetzt haben.

Hohes Repräsentanten-Haus!

Gewiß, es ist kein unbilliges, kein ungerechtes Verlangen, welches die gehorsamst Gefertigten auszusprechen sich erlauben, es mögen endlich von der Gleichheit und Brüderlichkeit auch diesem Lande tatsächliche Beweise und damit zugleich die Mittel gegeben werden, deren es zur Hebung der materiellen Wohlfahrt unumgänglich bedarf. Es ist ein Gebot der unabweisbarsten Nothwendigkeit, daß Siebenbürgen je eher durch die Eisenbahn mit dem Westen, Norden und Osten Europas verbunden und daß ihm damit die Bedingungen seines gesicherten Fortbestandes geboten werden, wenn es nicht verarmen, zu Grunde gehen und dem Reiche zur Last fallen soll. Es hat das Land ein heiliges Recht zu verlangen, daß es den andern Ländern auch in Bezug auf die Befähigung zum Erwerbe gleich gestellt werde, wenn es an der Tragung der Lasten gleich den Andern mithelfen soll. Es ist eine heilige Verpflichtung des Reiches, an dessen Schicksal nun das Schicksal Siebenbürgens geknüpft ist, dem Schwesterlande empor zu helfen aus seiner langen Vernachlässigung und es der Wohlthaten der Vereinigung mit dem Mutterlande theilhaftig zu machen. Die Union Siebenbürgens mit Ungarn wird erst dann ihre Weihe erhalten, wenn Siebenbürgen es sieht und erfährt, daß es Ungarns ebenbürtige Schwester, nicht aber dessen nur Lasten tragendes Stiefkind ist.

Geruhe der hohe ungarische Reichstag die dringenden Bitten und Flehen der gehorsamst Gefertigten zu erhören und zu beschließen:

1. Die hohe Regierung habe unverzüglich mit der fürstlich-romänischen Regierung sich über die Anschlußpunkte der siebenbürgischen an die romänischen Eisenbahnen zu verständigen und das Resultat dieser Vereinbarungen dem hohen Reichstage vorzulegen.

2. Die siebenbürgische im Punkt 2. der ministeriellen Denkschrift bezeichnete Eisenbahnlinie von Großwardein bis Kronstadt werde bezüglich ihrer Wichtigkeit und Dringlichkeit für die Erstzuerbauende erklärt und der Regierung der Auftrag ertheilt, zur schleunigsten Ausführung derselben die nöthigen Vorarbeiten allsogleich vorzunehmen und die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, und zwar in der Weise, daß der Bau der Bahn in zwei Sectionen getheilt werde, in die von Großwardein bis Karlsburg und die von Karlsburg bis Kronstadt, sowie, daß der Bau beider Sectionen gleichzeitig begonnen und mit gleicher Kraft zu Ende geführt werde. In finanzieller Beziehung erwächst kein Nachtheil, indem auf dem Karlsburger-Kronstädter Flügel, ebenso wie auf dem Großwardeiner jede fertige Strecke sogleich im Anschluß an die bis Großwardein wie bis Karlsburg schon fertigen Strecken dem Verkehre übergeben werden könnten ohne den Ausbau der ganzen Linie erst abwarten zu müssen.

Die wir die Ehre haben zu verharren
Kronstadt, am 22 October 1867.

Eines hohen ungar. Repräsentanten-Hauses
gehorsame Diener

Gregor v. Tbury und **Johann v. Tuzson**, als Bevollmächtigte in dieser Angelegenheit von Seiten der vereinigten Hárómszékler und Miklósvárer Stühle. — **Thomas v. Vajna**, Präsident des Hárómszékler Stuhlgerichtes. — **Carl v. Vajna**, Gerichts-Präsident. — **Albert v. Béldi**, Abgeordneter des Ober-Weißburger Comitats. — **Ludwig v. Bartha**, B.-Gespan des Ober-Weißburger Comitats. — **Victor v. Maurer**, Abgeordneter des Ober-Weißburger Comitats. — **Georg Binder** und **Johann Orendi**, Abgeordnete von Schäßburg. — **Paul v. Benkó**, Ober-Richter von K.-Vásárhely. — **Daniel Szász**, Communitäts-Actuar. — **Samuel Toth**. — **Ezechiel Nagy**, Senator. — **Lucas v. Fejér**, Handelsmann und Abgeordneter von K.-Vásárhely. — **Carl Frühbeck**, Ingenieur. — **Rudolf Rüdiger**, Mitglied der Gemeinde-Vertretung in K.-Vásárhely. — **August v. Nagelschmidt**, Königsrichter. — **G. Connert**, Notár. — **Michael Kaspar**, Bevollmächtigte des Keszter Stuhles. — **Gustav v. Galgozi**, Senator. — **Samuel v. Molnár**, Seitens der Stadt S.-Szt.-György. — Kronstädter Handels- und Gewerbekammer: **Johann Gött**, Präsident. — **J. Ludwig Hesshaimer**, Vice-Präsident. — **Carl Maager**.

Siebenbürger Eisenbahn.

Klausenburg, 25. October. In der am 22. d. M. stattgefundenen Sitzung der hiesigen Handels- und Gewerbekammer wurde beschlossen, an das k. ungarische Ministerium eine Adresse zu richten und darin den Ausbau der siebenbürgischen Eisenbahn bis Kronstadt beziehungsweise bis an die Grenze als dringend darzustellen, ferner zu bitten, daß die Linie von Klausenburg aus direkt in das Alt-Thal geführt werde und nicht vorerst nach Karlsburg einbiege, durch welchen Umstand diese Linie um vieles kürzer wäre. Schließlich wurde die an das Abgeordnetenhaus gerichtete Bitte der Stadt Thorba um die Aufnahme in das siebenbürgische Eisenbahnnetz in einigen Theilen derselben unterstützt. Da gegen die auf einigen der siebenbürgischen Landstraßen bestehenden Mauthschranken täglich Beschwerden laut werden, wurde auch beschlossen, mit Bezug auf die Seitens der Handels- und Gewerbekammer noch im Jahre 1861 gemachten Eingabe wegen Aufhebung der Straßenmauth, eine wiederholte Eingabe in dieser Richtung an das Ministerium einzufenden.

(S. Vote.)

Auch eine volkswirthschaftliche Betrachtung.

Die Mittheilungen des Vereins für volkswirthschaftlichen Fortschritt in Wien veröffentlichten nachfolgenden Artikel, den man mit entsprechender Nuzanwendung auch hier beherzigen könnte. Er lautet:

Im Norden und im mittleren Deutschland namentlich in Sachsen, längst dem Rhein, in Württemberg und Baden, blühen Handel und Gewerbe, erfreuen sich die Bevölkerungen des

Wohlstandes und des Wohlseins — nur bei uns, im schönen, im „reichen“ Oesterreich, so sehr geeignet zur Wohnstätte eines glücklichen Volkes, will es nimmermehr vorwärts gehen, ja Manche, und nicht gerade Mißgünstige und Uebelwollende, behaupten sogar, es gehe entschieden rückwärts. Die verschiedenen Ursachen dafür: Mangel an gutem Unterricht, an genügendem Capital, an Impulsen von Oben, die den Einzelnen und die Gesamtheit ruinirende Militärwirtschaft, die häufigen unverständigen Kriege, hervorgerufen durch eben jene Wirtschaft, und vieles Andere wurden bereits genügend erörtert und in ihren verderblichen Wirkungen gewürdigt.

Sollten diese Uebelstände aber wirklich Alles erschöpfen? Sollten Concordat und Militärwirtschaft, die man gegenwärtig als die einzigen Sündenböcke zu zeichnen beliebt, wirklich die alleinige Ursache unseres Elendes und des Verfalls Oesterreichs bilden? Sollte alles Uebrige unanfechtbar und an dem allgemeinen Unglücke unschuldig sein?

Ich will mich nicht auf den bekannten Satz steifen, daß für alle Sünden der Regierungen, für alle Mängel der öffentlichen Zustände die Völker selbst verantwortlich sind — weshalb dulden sie Priester- und Soldatenherrschaft? — Ich will heute nur von einem anderen Uebelstande und Mangel sprechen, der zwar auch schon anderweitig berührt, doch in übel angebrachter „Gemüthlichkeit“, richtiger „gemüthlicher Parteilichkeit“ selten scharf genug hervorgehoben wurde, ich meine nämlich den allgemein herrschenden Mangel an der Fähigkeit zu sparen, und dem gegenüber den Ueberfluß an Genußsucht und Leichtfertigkeit Seitens eines großen Theiles der Bevölkerung und gerade des intelligentesten Theiles derselben, der arbeitsamsten, tüchtigsten Bewohner der Monarchie, unserer guten Deutschen. Sollte dieser Mangel an Sparjam und Genügsamkeit, dieser Mangel an Einfachheit und Energie des bürgerlichen Charakters nicht auch einen großen Theil der Verschuldung an denjenigen Uebeln tragen die wir alle gemeinsam beklagen?

Unsere lieben Wiener insbesondere, die in Bezug auf industrielle und gewerbliche Thätigkeit durch ernstes und rastloses Streben nach Vervollkommnung ihrer Leistungen in allen Zweigen den andern Bewohnern der Monarchie voranleuchten sollten, lassen es daran erheblich fehlen, arbeiten zu wenig und — genießen zu viel. Sehr saurer Schweiß fließt in Wien sparsam, desto mehr wird kostbare Zeit in unverantwortlicher Weise vergeudet. Da machen unsere Herren Gewerbetreibenden und Arbeiter wenigstens vier halbe, manchmal darunter aber auch noch ganze Tage zu Festtagen der Woche, an denen sie viele Stunden in den Wirthshäusern zubringen und während dem nicht nur Nichts verdienen, sondern durchschnittlich auch noch zu viel ausgeben. Hat Einer von unseren großen Gemeindefinanzmännern schon ausgerechnet, wieviel die Krügel Bier ausmachen, die in Wien überflüssig getrunken werden, und mit wieviel dadurch das allgemeine Privat-Wirtschafts-Budget belastet wird? Und zwar direct und indirect. Denn in diesen diversen Krügeln Bier stecken auch noch so und so viele verlorne Stunden, so und so viele Tausende, welche auf immer glänzendere Ausstattung der Wirthshauslocalitäten, so und so viele verbummelte Gast- und Kellner-Existenzen, und so vieles Andere, was drum und dran hängt. Ich habe gar nichts gegen das Bier an sich, und trinke selbst mein Krügel, und will es wahrhaftig Keinem mißgönnen, aber Mäßigkeit sollte man, wie in Allem Andern, auch im Biertrinken beobachten können und aus dem fortwährenden Herumlungern in den Kneipen, aus dem stundenlangen Sigen in dinst- und tabakerfüllten Wirthshauslocalitäten, oft sogar leider Gottes mit Weib und Kind, kommt wahrhaftig nichts Gescheidtes heraus.

Ich will keine Kapuzinerpredigt halten. Raun und will aber Jemand bestreiten, daß diese unmäßige und unnütze Geld-, Zeit- und Kraftvergeudung mit eine der Hauptursachen ist, weshalb unsere Gewerbetreibenden mehr und mehr zurückkommen, daß diese bedauerliche Schwäche, Alles mitmachen zu müssen, immer „a Heß“ aufzusuchen, große Schulden daran trägt, daß

unser ehrenfester Bürgerstand immer mehr und mehr verfällt, daß die Vernachlässigung der wirthschaftlichen Grundzüge, die Mißachtung des Hauptfactors alles wirthschaftlichen Gedeihens, des Segens der Arbeit, die Ursache so vieler Fallimente, so vielen gestörten Familienglückes ist?

So spricht man ganz unverhohlen in öffentlichen Blättern von der „allmählichen Verarmung“ Wiens, des großen, reichen Wiens. Sie wird also bereits offen anerkannt die Abnahme des einst so blühenden Wohlstandes der Residenz, der Ruin, dem eine große Zahl seiner angesehenen Bürger entgegengehen. Diese Erkenntniß, so traurig sie ist, berechtigt wenigstens zu der Hoffnung, daß der so fröhliche und liebenswürdige, aber für unsere gegenwärtigen Zeiten, in denen wir schwer kämpfen müssen um Alles was wir brauchen, viel zu leichtfertige Bürger unserer Stadt endlich zur Besinnung komme, sich aufraffe und ermanne, um den erbleichenden Stern der Reichshauptstadt mit neuem Glanze zu erfüllen, und damit nicht nur sich selbst zu nützen, sondern auch die Andern in Oesterreich anzuspornen, in gleicher Weise vorzugehen. Dazu aber sind Fleiß, Sparsamkeit und Energie in der Arbeit unerlässlich, ohne sie gibt es keine Frucht der Arbeit und auch keinen reellen, keinen ehrlich verdienten Genuß.

„Nach geth'ner Arbeit ist gut ruhen,“ ist sehr wahr. Wenn man aber so viel ruht, als es hier unter uns Sitte ist, dann kommt man weder zum Genuß der Ruhe, noch viel weniger aber zu dem der Arbeit, der doch eigentlich der höchste ist. Nach zu viel Ruhe ist die Arbeit anstrengend, unbequem, nach so wenig Arbeit die Ruhe kein Bedürfniß, daher auch ohne Genuß; Eins kann ohne das Andere nicht bestehen. Möchten alle unsere Mitbürger diese Gedanken beherzigen und des Wortes unseres großen Dichters stets gedenken:

„Arbeit ist des Bürgers Biede,
Segen ist der Mühe Preis.“

Ueber die Erhaltung des Weines

wurden neuerdings eingehende Untersuchungen angestellt, und diese haben nach der Meinung von Praktikern sowohl als von Theoretikern sehr beachtenswerthe Resultate geliefert.

Nach dem Berichte einer Commission der landwirthschaftlichen Centralstelle von Sologne ist es Pasteur gelungen, die folgenden Thatsachen festzustellen: 1. Die Ursachen der mit dem Wein vorgehenden schädlichen Veränderungen stehen mit denjenigen in Verbindung, welche, wie man annimmt, auch bei der Gährung thätig sind. 2. Es genügt, gewöhnlichen Wein bis auf 50° C. zu erhizen, um alle mikroskopischen Pflanzengebilde oder die Fermente, durch welche dieselben erzeugt werden, darin zu zerstören; man kann daher die Nachgährung, sowie alle anderen hiervon herrührenden Zufälle auf diese Weise beseitigen oder verhindern. 3. Das Erhizen des Weines bis zu dem genannten Grade thut seiner Farbe oder seinem Geschmacke nicht den geringsten Eintrag und erzeugt vollkommene Klarheit. 4. Weine, welche einer solchen höhern Temperatur unterworfen sind, scheinen sich in geschlossenen Gefäßen für immer unverändert zu erhalten. 5. Werden solche Weine der Luft ausgesetzt, so mögen sie allerdings nach einer Zeit wieder einen Rückfall erleiden; aber dies rührt eben daher, daß die hinzutretende Luft ihnen die lebenden bei der Gährung thätigen Keime, von denen man sie kurz zuvor durch den Erhizungsproceß befreit hatte, wieder zuführt.

Der Bericht führt dann ferner die Resultate der von Pasteur an den verschiedenen Krankheiten der Weine gemachten Studien an:

1. Sauer gewordener Wein. Die Säure entsteht durch das Vorhandensein des Essig-Pilzes (*Mycoderma aceti*), der jedoch nicht mit dem *Mycoderma vini* verwechselt werden darf, einem Pilze, der bei der normalen Weingährung immer vorhanden ist und der im vergohrenen Weine durchaus keine Veränderung verursacht, während der erstere mit Hilfe der Luft die

Effigbildung einleitet und so den Wein früher oder später sauer macht.

2. Abgestandener Wein. Der Pilz, welcher diese Umwandlung hervorbringt, besteht aus äußerst zarten Faserchen, ähnlich den bei der Milchsäuregährung entstehenden Gebilden, mit welchen sie bisweilen identisch zu sein scheinen. Pasteur sowohl als Balard haben auch Weine gefunden, die in Folge vorhandener Milchsäure eine Veränderung erlitten hatten, aber dieß ist ein Fall, der nur selten vorkommt. Mit Hilfe des Mikroskops kann man im Weine die Spuren von mehreren ganz verschiedenen Krankheiten entdecken, die bis jetzt unter einem und demselben Namen mit einander verwechselt wurden, die aber nichts miteinander gemein haben, als das, daß sie alle von ähnlichen mikroskopischen Pflanzen erzeugt werden.

3. Delig oder zähe gewordener Wein. Diese Veränderung rührt von ähnlichen Körpern her, die jedoch in diesem Falle aus Körnchen und nicht aus Ringen oder Röhren zusammengelekt sind.

4. Zitterer Wein, Wein, der zu frühzeitig alt geworden. Bei dieser Krankheit treten Körperchen auf, die den unter 2 beschriebenen genau gleichen, jedoch theils feiner, theils weniger fein sind.

Uebrigens kann ein und derselbe Wein nicht die sämtlichen beschriebenen Veränderungen erleiden.

Alle die erwähnten Schmarogerpflänzchen, sowie auch andere, deren Vorhandensein zwar beobachtet wurde, die aber noch nicht wissenschaftlich untersucht worden sind, werden nach Pasteur durch eine Temperatur von 65° C. ja sogar schon von 50° C. zerstört. Es steht also fest, daß wenn man den Wein auf 50 bis 65° C. erhitzt, jede weitere durch die Entwicklung dieser lebenden vegetabilischen Stoffe verursachte Umwandlung desselben unmöglich wird, vorausgesetzt, daß demselben nicht — sei es durch Zutritt der Luft oder durch Beimischung von anderem Wein, welcher nicht ebenfalls auf ähnliche Weise behandelt worden war — neue verartige Keime zugeführt werden.

Bei wässerigen Flüssigkeiten sind zur Zerstörung solcher Keime gegen 100° C. erforderlich und bisweilen ist selbst dies nicht genügend; bei den Weinen dagegen unterstützt der darin enthaltene Alkohol die Wirkung der Hitze, weshalb hier eine niedrigere Temperatur hinreicht.

Pasteur, welcher Anfangs glaubte, es sei hiezu eine Temperatur von 75° C. erforderlich, sah sich bald in den Stand gesetzt, dieselbe stufenweise herabzusetzen, zuerst auf 65° C. dann auf 50° C. und er glaubt, daß sie sich sogar bis auf 45° C. reduciren läßt. Dies ist nun ein sehr wichtiger Punkt, denn man könnte, besonders im südlichen Frankreich, den zuletzt erwähnten Grad von Hitze leicht vermittelt der Sonnenstrahlen

erlangen, die man in einem geschlossenen Raum fallen ließe, und würde auf diese Weise die Kosten und die Mühe, die eine künstliche Hitze verursacht, ersparen.

Pasteur spricht seine volle Ueberzeugung dahin aus, daß die Luft selbst an den Gährungsprocessen, welche Veränderungen im Weine verursachen, mit alleiniger Ausnahme der effigsauren Gährung, keinen Antheil habe; dagegen zeigen seine Versuche, daß die Luft auf solche Weine, welche von allen Gährungstoffen befreit sind, in der Weise einwirkt, daß sie ihnen mit Hilfe des Lichtes ihre Farbe entzieht und einen madeiraähnlichen Geschmack ertheilt.

Das Sonnenlicht allein übt auf Weine, welche vor Luftzutritt geschützt sind, keinerlei Einfluß aus.

Die Beurtheilungscommission hat die vom Pasteur eingereichten Resultate mit der gewissenhaftesten Aufmerksamkeit geprüft und mußte denselben ihre volle Zustimmung ausgedehnen lassen.

Mares, correspondirendes Mitglied der Akademie der Wissenschaften, hat das von Pasteur aufgestellte System an seinen im Departement Hérault gewachsenen Weinen, welche zu Veränderungen sehr geneigt sind, und nur durch wiederholte Zusätze von Alkohol erhalten werden können, erprobt und berichtet, daß sie durch Erhitzung bis auf 60° C. vollkommen haltbar geworden seien.

Das Pasteur'sche Verfahren wird nach der Annahme der Commission die Weinproducenten in den Stand setzen, alle ihre Weine haltbar zu machen, so daß sie fähig sind, ohne Gefahr einer Veränderung transportirt und ohne Gefahr einer Trübung oder sonstigen Beschädigung mehrere Tage offen gehalten zu werden. Das nördliche und nordwestliche Frankreich kann auf diese Weise wohlfeilere und dauerhaftere Weine erhalten, indem die südlichen Weine, welche bisher am Erzeugungsorte selbst consumirt werden mußten, nunmehr nach dem Norden ausgeführt werden können. England besonders wird, wenn es französische Weine bekommen kann, die keine besondere Sorgfalt erfordern, die nicht lange auf Lager gehalten werden müssen, und von denen eine Flasche, die man längere Zeit unverkorkt in einem gewöhnlichen Zimmer aufbewahrt, gut bleibt, ein immer besserer Markt dafür werden. Jedem, der schon in England gewesen ist, muß sich die Thatsache aufgedrängt haben, daß die Einrichtung der Häuser, wie überhaupt die ganze Lebensweise der Engländer geändert werden mußte, ehe die leichten französischen Weine, welche eine besondere Sorgfalt in der Behandlung erfordern, in allgemeinen Gebrauch kommen könnten; das Pasteur'sche Verfahren aber, welches eine solche Sorgfalt überflüssig macht, muß natürlich den wohlthätigsten Einfluß auf die Ausdehnung des Weinhandels mit England ausüben.

(Allg. land- u. forstw. Ztg.)

Effecten- und Wechselcourse.

Wiener Börsenbericht vom 26. Octob. bis 1. Nov. 1867.	Benennung der Effecten							Wiener Börsenbericht vom 29. October 1867.	Benennung der Effecten		Cm-gezählt	Dienst. 29
	Samstag 26	Montag 28	Dienstag 29	Mittw. 30	Donnerstag 31	Freitag 1	Effecten		Effecten			
	5% Metalliques	56.25	56.20	56.—	56.10	56.20	—	Pester Commercialbank	500	690		
	5% National-Anlehen	65.20	65.10	65.10	65.10	64.90	—	" Spartafsa	63	1300		
	Banckactien	676.—	676.—	679.—	679.—	679.—	—	Dfner "	—	425		
	Creditactien	174.20	176.80	176.20	176.70	176.70	—	Pester Walzmühle	500	1320		
	Staats-Anlehen 60er	81.20	81.60	81.60	81.70	81.80	—	Pannonia Dampfmühle	1000	2100		
	Siebenb. Grundentlast.-Obligat.	64.25	64.50	—	—	—	—	1. Dfner "	560	605		
	Silber	122.—	122.—	121.75	122.—	122.25	—	Ang. Affecuranz	315	630		
	London	124.55	124.30	124.40	124.40	124.40	—	Pau. Rückversicherung	210	260		
	Dufaten	5.96	5.99 1/2	5.94	5.94 1/2	5.94 1/2	—	5 1/2 % ung. Pfandbriefe	—	89.75		

Hermannstadt, 1. November. Im Laufe dieser Woche war die Zufuhr mit Cerealien, besonders Kukuruz, am Plage sehr stark, und ein plötzliches Herabgehen dieses Artikels eingetreten, heute jedoch gestatteten sich die Preise wieder höher. Schöner Weizen, sehr gesucht, im Steigen begriffen, zahlte heute von fl. 6.20—6.60 schönster, Mittelforte fl. 5.60—6, gute Halbfrente fl. 4.80; Korn fl. von 3.20—3.60 nach Qualität; Hafer fl. 1.70—2; Kukuruz wurde heute mit fl. 3.20—3.70 rasch vergriffen; Erdäpfel fl. 1—1.20 per Siebenb. Kübel. — Hülsenfrüchte, besonders Fisolten, stark gesucht; Erbsen fl. 5.60; Linsen fl. 6.40—8; Fisolten fl. 5.60 per Siebenb. Kübel. — Rindfleisch-Preise: I. Qualität 16 fr.,

II. Qualität 15 fr., Büffelsteisch 14 fr. das Pfund; Schweinefett 1 fl. per Maß; Speck 40—44 fr.; Schweinesteisch 18 fr., Schöpfensteisch 10 fr., Kalbfleisch junges 25—30 per Pfund. Weinpreise beim Thor gestiegen, man zahlte heute 80 fr. bis fl. 1 auch darüber den Siebenb. Eimer. Güte bloß mittelmäßig. Witterung: schön, nur zu trocken. * Mediach, 31. October. Weizen bester fl. 3.07—3.40; Halbfrente fl. 2.20—2.66; Korn fl. 1.73—2; Hafer fl. 1.10—1.14; Kukuruz fl. 1.70—1.80; Erbsen fl. 2.66—2.70, Fisolten fl. 3 bis fl. 3.07; Erdäpfel 64—70 fr. per n. ö. Mepen. — Kerzen gegossene



fl. 40, **Schweinefett** fl. 43—44, **Speck** fl. 39—40 per Centner. — **Rindfleisch** 14 fr. per Pfund. — **Hartes Brennholz** 30" fl. 6.60—7 die n. ö. Klafter. — **Spiritus** 11 fr. per Grad.

Kronstadt, 25. October. **Weizen** schönster fl. 4.28, mittlerer fl. 3.54, geringer fl. 3.20; **Halbfrucht** fl. 2.74; **Roggen** fl. 1.80—1.92; **Gerste** fl. 1.48—1.60; **Safer** 90—94 fr.; **Kufurris** fl. 2.14; **Erbfen** fl. 2.80, **Linfen** fl. 3.48, **Fisolen** fl. 3.20; **Erdäpfel** 48 fr.; **Leinsamen** fl. 5.80 per n. ö. Mähen. — **Rindfleisch** 13 fr.; **Schweinefleisch** 22 fr.; **Schöpfenfleisch** 8 fr. per Pfund. **Rindsunfchlitt** fl. 24, geschmolzenes fl. 34 per Centner.

Wien, 26. October. [Bericht der ersten österr. Ex- und Importgesellschaft.] (**Zucker.**) Bei einer Geringsfügigkeit des Verkehrs in allen Zweigen des Zuckergeschäftes hat sich die Stimmung zuletzt abermals bedeutend gehoben, und die Preise weisen gegen die Vormoche eine nicht unbedeutende Erhöhung auf. In **weißen Zuckern** sind die alten Vorräthe nahezu geräumt, während die neue Waare bisher nur schwach an den Markt kam. Da der Consum über keine älteren Bestände verfügt, so ist die Kauflust nothwendig eine sehr rege und entschieden größer, als die dieser Kauflust zur Verfügung stehenden Quantitäten. Die neuen Ankünfte werden daher zu guten Preisen aus den Händen gerissen, und bezahlte man für Melisse fl. 31¼—32, für Raffinade fl. 32—32½. In **Robzucker** blieb das Platzgeschäft ganz still, was durch den Umstand sehr natürlich erklärt ist, daß die Raffinir-Fabriken bis Ende Dezember mit ihrem Bedarfe durch höhere Schlüsse gedeckt sind, während andererseits die Robzuckerfabriken keine Ueberschüsse der Erzeugung zu Markte bringen. Dagegen gestaltet sich der Einkauf für den Export sehr lebhaft, und kamen für diese Rechnung in Prag recht zahlreiche Abshlüsse zu Stande, die zu den erhöhten Preisen von fl. 20 ab Prag genommenen wurden. Nominell gelten hier erste Producte fl. 20 ab einer mährischen Bahnhstation

(**Leim.**) Während sich die Production von Abfällen für die Leimerzeugung in der letzten Zeit fühlbar mehrte und dadurch auf eine billigere und größere Erzeugung von Leim gerechnet werden konnte, hat der Umschlag der Witterung alle diese Ausichten zu nichte gemacht, indem die **Leimerzeugung** einer völligen Störung unterworfen war. Die Lager in diesem Artikel, die schon in allen vorhergegangenen Monaten nie auf Bedeutung Anspruch erheben konnten sind nun gänzlich ausgeräumt, und die Preise steigerten rapid bei einer vermehrten Nachfrage für inländischen Bedarf und Export. Für den letzteren wird jetzt von den Fabriken nichts mehr abgegeben, da dieselben mit der derzeitigen schwachen Erzeugung den inländischen Kunden gerecht zu werden versuchen. Die Käufer überbieten beinahe freiwillig die Forderungen der Cigner um nur Waare zu erhalten und somit notiren heute: Tischlerleime feinste fl. 27—28, mittelfeine fl. 26—27, ordinäre fl. 24—25 per Centner.

(**Rosshaare.**) Der Consum von Rosshaaren bei unseren inländischen Gewerben hat sich in letzter Zeit in recht erfreulicher Weise gehoben, und gibt Zeugniß davon, daß sich die Geschäftsverhältnisse im Allgemeinen in Oesterreich merklich gebessert haben. Während durch eine Reihe von Jahren die Surrogate für Rosshaare in stets zunehmender Consumption standen, und die Tapeziere überhaupt nur nothdürftig mit Aufträgen auf neue solide Meubles versehen waren, haben sich jetzt diese beiden Uebelstände zum Besseren gewendet, und dieß läßt auf ein anhaltend gutes Geschäft in Rosshaar hoffen. Derzeit sind die Fabriken in angestrengter Thätigkeit, und alle vorkommenden Waaren finden raschen Abzug. Die Preise stellten sich um vieles besser; wir notiren: offene Haare fl. 43—48; gesponnenes Haar fl. 170—350, gehebelte Schweishaare fl. 120—180, ganz langes Haar fl. 95—115, halblanges fl. 40—60.

(**Rüböl.**) Seit unserem letzten Berichte haben die Rübölpreise weitere Fortschritte gemacht, zumal die Abgeber nicht zahlreich sind, und die Kauflust noch immer größer ist als die disponiblen Quantitäten. Der Umstand, daß die Fabriken ihre Erzeugnisse zum größten Theile durch Contracte bereits begeben haben, macht es, daß fast keine Ausgebote von dieser Seite geschehen können, während die Kündigungen völlig leichtes Unterkommen finden. Am Mittwoch galt promptes Del in Partien fl. 26¼, Geld, fl. 26½, Waare franco Faß, an detail fl. 26¼—27 ohne Faß; pro November wurden für einen größeren Posten von erster Fabrik fl. 26 verlangt, aber nur 25½ bewilligt. **Neßs** befindet sich in sehr fester Haltung trotzdem die Bedarfsfrage eine kleine ist, und die Umsätze kaum nennenswerth sind. Man bedingt für Rohleps fl. 6¼, per Mähen ab hier.

Getreide-Durchschnittspreise in nachstehenden Kronländern der österr. Monarchie in der Woche vom 14. bis 20. October 1867:

	Weizen	Roggen	Gerste	Safer	Mais
Galizien	6.33	3.33	2.35	1.45	—
Ungarn	5.55	3.20	2.17	1.22	2.30
Woywodschast	5.23	3.50	2.38	1.68	2.80
Croatien und Slavonien	—	—	3.40	2.30	4.40
Mähren	6.67	4.76	3.52	1.94	3.69
Schlesien	7.02	4.87	3.70	2.03	—
Böhmen	6.90	5.36	3.84	2.06	—
Nieder-Oesterreich	6.64	4.62	3.36	2.10	3.43
Steiermark	6.04	3.93	3.36	1.74	3.09
Kärnten	5.98	3.66	3.17	1.77	3.—
Krain	6.75	3.95	3.—	1.85	4.—
Rüstenland	4.58	—	2.50	1.28	3.04
Ober-Oesterreich	7.02	5.17	3.65	2.13	—
per nied. österr. Mähen.					

IN S E R A T E.

Für Unterleibs-Bruchleidende.

Schon seit langen Jahren ist der Unterzeichnete im Besitze einer **Bruchsalbe**, die er in seiner Umgebung mit außerordentlichem Glück vielfach angewandt hat. Fortwährenden Aufmunterungen von Geheilten nachgebend, trete ich damit vor einen weiteren Wirkungskreis und empfehle dieses vorzügliche, durchaus keine schädlichen Stoffe enthaltende Mittel allen Bruchleidenden. Es ist einfach **Morgens** und **Abends** einzureiben, und ist man bei Anwendung desselben keinerlei Unannehmlichkeiten ausgesetzt. Einzig zu beziehen in Töpschen zu **3 fl. 20 fr.** nebst ausführlicher Gebrauchsanweisung und Zeugnissen in **Pest** durch Herrn **F. Formagyi**, Apotheker; in **Temesvar** durch Herrn **A. Quiriny**, Stadtapotheker; in **Lemberg** durch Herrn **S. Rucker**, Apotheker.

Zeugnisse:

Nachdem ich seit 26 Jahren an einem Bruche gelitten habe, wobei ich beständig ein Band tragen mußte, bezeuge ich es mit innigstem Danke gegen Gott, daß mich die Salbe des Herrn **S. Sturzenegger** in kurzer Zeit vollständig geheilt hat.

Schwellbrunn, Appenzoll, den 23. April 1865.

H. J. Z., 46 Jahre alt.

Dankbar bescheinige ich, daß die Salbe des Herrn **S. Sturzenegger** mich in meinem 51. Jahre von einem Wasser- und einem Leistenbruch gänzlich befreit hat.

Weinfelden, Thurgau, 24. Juni 1865.

J. G.

Em. Wohlgeboren

erfuche ich hiermit ergebenst, mir für Patienten wiederholt 7 Töpschen Ihrer höchst vorzüglichen Bruchsalbe zu senden, und zwar von der schwächern Sorte 2 Töpsche, von der stärkern 5 Töpsche. Die bis jetzt von Ihnen erhaltenen Portionen haben den nie geahnten günstigen Erfolg gehabt, und ist mithin durch Sie der leidenden Menschheit ein Mittel geworden, welches nicht nur allen Theorien spottend, sondern auch die bruchkranken Mitmenschen Ihnen mit nicht zu beschreibenden Worten dankend, segnend verpflichtet sind.

Staudnitz, Siegendorf, Kreis Baynau, Preussisch-Schlesien, den 31. Juli 1867.

Dr. Kraut.

Herren F. Wertheim & Co.,

k. k. priv. erste Fabrik

eiserner gegen Feuer und Einbruch
sicherer Cassen,

Wien.

Thyrnau, 19. October 1867.

Es diene Ihnen zur gefälligen Kenntniß, daß am 16. October a. e., Morgens 5 Uhr, in meinem Comptoir **Feuer ausgebrochen und sämtliche Waaren-Vorräthe sammt Einrichtung niederbrannten.**

Die von Ihnen angekaufte Cassa hat sich bei dieser Gelegenheit **glänzend bewährt und ihren Inhalt mir vollkommen gerettet.**

Mit aller Hochachtung

Robert Karner.

(1—1)