

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

Verantwortlicher Redacteur:
Peter Josef Frank.

Alle in dieser Zeitschrift besprochenen Maschinen und Geräthe find 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 Saff-Regen bei Herrn Johann G. Kinn, Kaufmann; in Mühlsbach bei Herrn Sam. Winkler, Lottocollectant; in Klausenburg bei Herrn J. Stein, Buchhändler; in Bistritz bei Herrn C. Schell, Lehrer; in Kronstadt bei Herrn Haberl.

Gutachten

über eine in Siebenbürgen zu bauende Eisenbahn.

Erstattet über Aufforderung des Verwaltungsrathes des Kronstadt-Banater Bergbau- und Hütten-Actien-Vereines. *)

Die siebenbürgische Eisenbahn.

Es gibt wenige Länder der Monarchie, welche zum Zwecke des Baues einer Eisenbahn so vielfach durchforscht worden sind, als Siebenbürgen.

Neben der allseitigen Anerkennung der Nothwendigkeit einer Bahn besteht eine eben so große Verschiedenheit der Ansichten über die Richtung derselben.

Ein Blick auf die Karte macht dies leicht erklärlich. Es fehlt Siebenbürgen an einem geographischen Centrum, welches zugleich auch der politische, administrative und commercielle Mittelpunkt des Landes ist und einer zu erbauenden Eisenbahn ihre Richtung vorzeichnen würde. Siebenbürgen hat gewissermaßen zwei Gravitationspunkte, zwei Landeshauptstädte; eine im Norden: Klausenburg, und eine im Süden: Hermannstadt, von Kronstadt nicht zu sprechen, welches in der Verlängerung der östlichen Linie von Hermannstadt liegt.

Das Bestreben beider Städte, der Mittel- und Durchzugspunkt einer Eisenbahn zu werden, ist ein natürliches, vom Standpunkte ihrer speziellen Interessen ein berechtigtes.

Ein anderer Grund der Verschiedenheit der Ansichten über die Richtung einer siebenbürgischen Eisenbahn liegt in dem Ueberflusse der Anknüpfungspunkte. In der Ausdehnung von nicht ganz einem Breitengrade strecken sich drei Eisenbahnarme von Ungarn aus, Siebenbürgen entgegen, deren jeder die Richtung nicht nur für die Fortsetzung der Bahn in Siebenbürgen, sondern auch über dessen östliche Grenzen hinaus nach der Walachei vorzeichnet: nördlich Großwardein, südlich Temesvar und zwischen Weiden Arad.

Sollen wir in die Erörterung der Frage eingehen, welcher von den projectirten Eisenbahnlinien der Vorzug zu geben sei, so muß man sich vor Allem über den Standpunkt einigen, von welchem aus man das Eisenbahnproject zu beurtheilen hat.

Der Nationalöconom wird einer Linie das Wort reden, die der Strategie vielleicht geradezu verwirft, und umgekehrt; — der Actionär, welcher das Baucapital beschaffen

soß, wird seinerseits einer solchen Linie Beifall schenken, welche ihm die beste Rente sichert und so wird eine Linie mitunter ganz widersprechende Beurtheilungen erfahren, wenn sie vom Standpunkte verschiedenartiger Interessen aufgefaßt wird.

Die siebenbürgische Eisenbahn soll durch eine Actien-Gesellschaft gebaut werden und hiemit scheint der praktische Standpunkt gegeben, von welchem aus das Project beurtheilt werden muß. Wenn schon überhaupt, so kann zumal unter den jetzigen ungünstigen Conjunctionen des Geldmarktes, die Aufbringung des erforderlichen Anlage-Capitals nur dann erwartet werden, wenn das Project unzweifelhafte Aussicht auf eine entsprechende Verzinsung des Bau-Capitals bietet. Der Standpunkt der Rentabilität ist daher derjenige, von welchem aus das siebenbürgische Bahnproject beurtheilt werden muß, — derjenige, dem alle übrigen Rücksichten untergeordnet werden müssen, er ist derjenige, von welchem ich mich bei der vorliegenden Erörterung habe leiten lassen.

Die Rentabilität einer Bahn ist von den wesentlichen Factoren bedingt: Die Kosten der Anlage, — die Betriebseinnahmen und Auslagen.

Die Frage, welche Betriebseinnahmen auf der siebenbürgischen Bahn zu erwarten sind, und ob dadurch die Rentabilität der letzteren als gesichert angesehen werden könne, wird sich aus folgender Betrachtung leicht beantworten lassen.

Siebenbürgen, reich an Naturschätzen jeder Art, hat eine zwar spärliche, aber fleißige, betriebsame und spekulative Bevölkerung.

Der Handel einiger seiner Städte ist nicht unansehnlich, und auch die Industrie hat schon eine ziemliche Bedeutung erlangt. Allein alle diese Elemente des Verkehrs sind erst in der Entwicklung begriffen und wenn auch nicht zu bezweifeln, daß diese Entwicklung durch den Bau einer Eisenbahn mächtig gefördert werden wird, so ist es doch ebenso gewiß, daß derzeit und noch für mehr als Decennien hinaus, der innere Verkehr nur spärliche, unzureichende Quellen für den lucrativen Betrieb einer Eisenbahn überhaupt zu liefern vermag.

Glücklicherweise ist die Zukunft einer Bahn in Siebenbürgen nicht an diese Quelle allein angewiesen. Es kommt ihr der mächtige Umstand zu Hilfe, daß die siebenbürgische Eisenbahn bestimmt ist, sich als ein Hauptbindeglied in die große Eisenbahnfette einzureihen, welche die schon oft projectirte und gewünschte Verbindung zwischen dem Morgen- und Abendlande herstellen soll. Kein Bindeglied ist geeignet, diesem Zwecke besser zu entsprechen und keines erzielt mit so geringen Mitteln, und so zu sagen nebenbei einen so großen Erfolg, als die Siebenbürger Bahn, welche nur einer kurzen Verlängerung bis

*) Obiges Gutachten wurde vom kaiserlichen Rath und Director der Lheisenbahn Herrn Schimke vor längerer Zeit erstattet. Wir veröffentlichen dasselbe als einen sach- und fachkundigen unparteiischen Beleg zur Orientirung in der siebenbürgischen Eisenbahnfrage, und überlassen es unsern Lesern, daran ihre eignen Bemerkungen zu knüpfen.

zur Donau (Esernavoda) bedarf, um hiermit zugleich auch die ostwestliche Eisenbahnkette bis an's Schwarze Meer vollständig zu schließen. Der Siebenbürgischen Bahn steht dadurch der Rang einer Weltbahn bevor.

Ich werde im weiteren Verfolge Gelegenheit haben, die große Bedeutung nachzuweisen, welche der Siebenbürgischen Bahn durch diesen Umstand erwächst und beschränke mich vorläufig bloß auf die Bemerkung, daß dieser Bahn ein Durchzugsverkehr von außerordentlicher Größe bevorsteht, gegen welchen der locale Verkehr ganz bedeutungslos genannt werden muß. Der locale Verkehr ist es also nicht, welcher der Bahn ausgiebige und hinreichende Einnahmen in Aussicht stellt, wohl aber ist es der externe oder Durchzugsverkehr, welcher als die vorzüglichste, ich möchte sagen, als die einzige reiche Quelle der künftigen Bahnerträge betrachtet werden muß. Soll die Siebenbürgische Eisenbahn dieser reichen Erträge nicht verlustig werden, so muß sie schon in ihrer Anlage auf den Durchgangsverkehr berechnet sein und es ergibt sich daraus für die Beurtheilung der verschiedenen Bahnprojecte vor Allem der leitende Grundsatz: daß derjenigen Eisenbahnlinie der Vorzug zu geben sei, welche dem Durchgangsverkehr am günstigsten ist, ihn am schnellsten und billigsten vermittelt und daher der kürzesten und ebensten Richtung folgt. Die localen Interessen müssen sich diesem Hauptzweck unterordnen; die Aufgabe, einzelne Städte oder Bezirke auf Umwegen und mit Bergübersteigungen zum Nachtheile des Hauptverkehrs aufzusuchen, muß dem siebenbürgischen Eisenbahnprojecte gänzlich fremd bleiben.

Particular- und Localinteressen werden hieburch theilweise mitberücksichtigt werden. Bei der absoluten Unmöglichkeit, alle diese Einzelinteressen in ein Netz einzubeziehen, wird es späteren Unternehmungen überlassen bleiben, wichtigere, außerhalb der Hauptbahn fallende Punkte mit dieser durch Flügelbahnen zu verbinden.

Durch die angedeutete Bestimmung der siebenbürgischen Hauptbahn, als Mittelglied der großen, den Westen mit dem Osten verbindenden Weltbahn ist für die Entwicklung der Trace ein sicherer Leitfaden gegeben. Sie muß nothwendig eine solche sein, daß sie von der erwähnten Weltbahn gar nie umgangen werden kann, und insbesondere darf als Endpunkt in Siebenbürgen nur ein solcher gewählt werden, welchem eine Bahn im benachbarten Auslande sich in eigenem Interesse nothwendigerweise wird anschließen müssen.

Die Siebenbürgische Eisenbahn wird sich selbstverständlich an eine der bestehenden ungarischen Bahnen, welche in der Richtung der von Ost nach West anzustrebenden Weltbahn liegt, anschließen müssen. Von der Wahl dieses Anschlußpunktes wird natürlich die weitere Richtung der Bahntrace abhängen und der Entscheidung über die Letztere muß also die Feststellung des Ersteren vorausgehen.

Als Anschlußpunkte sind der siebenbürgischen Bahn dargeboten:

1. Im Norden die Station Großwardein, der gegenwärtige Endpunkt der Wien-Pest-Szolnok-Großwardeiner Bahn;
2. Im Süden die Station Temesvar, ein Zwischenpunkt der Wien-Pest-Szegedin-Bastascher Eisenbahnroute; und
3. Zwischen beiden die Station Arad, Endpunkt der Wien-Pest-Szolnok-Arader Bahn.

Jeder dieser verschiedenen Anschlußpunkte bedingt einen andern Eintritt nach Siebenbürgen.

Von Großwardein gelangt man im Körös-Thale, — von Arad im Maros-Thale, — von Temesvar endlich gelangt man entweder am Vega-Canal und dem über die Wasserscheide bei Koffess oder aber an der Temes und Viztra und dann über den Eisernenthorpaß nach Siebenbürgen.

Den natürlichen und unmittelbaren bis in das Herz des Landes führenden Eingang bildet nur das Maros-Thal, indem dieses Thal beinahe von dem äußersten Osten, wo der Maros-Fluß entspringt, bis an den äußersten Westen (Grenze nach

Ungarn und das Banat) das Land durchzieht und hier einen offenen Thalweg bildet. Alle andern Thalrichtungen leiten dagegen nur mittelbar und über Wasserscheiden nach Siebenbürgen; die ihrer Richtung folgenden Tracen können jedoch in ihrer Fortsetzung das Hauptthal des Landes — das Maros-Thal — nicht umgehen und müssen auf indirektem Wege doch dahin gelangen, wohin von Arad aus der Maros-Fluß unmittelbar führt. Alle Eingänge nach Siebenbürgen weisen der Eisenbahntrace sonach das Maros-Thal als das nächste Ziel an und in der That muß man Karlsburg (oder einen unweit davon gelegenen Punkt) an der Maros als diejenige Stelle bezeichnen, wohin jede Bahntrace, sie mag von Großwardein, Arad oder von Temesvar kommen, gelangen muß, bevor sie ihrem weiteren Ziele zugeführt werden kann.

Die Aufgabe über den besten Anschlußpunkt der Siebenbürgischen Bahn wird daher in der Untersuchung: auf welcher Route Karlsburg am Vortheilhaftesten zu erreichen sei, ihre Lösung finden.

Der vorhin erwähnte Umstand, daß man diesen Zielpunkt direkt und ohne Ueberschreitung von Wasserscheiden nur von Arad aus, längs dem Maros-Fluß erreichen kann, sticht in technischer Beziehung schon im Vorhinein der, diesem Thalwege folgenden Trace den Vorzug vor jeder andern Linie. Wenn ich gleich wohl auch auf die nähere Erörterung anderer Linien eingehe, so geschieht es nicht nur deshalb, um den Werth zu bemessen, welchen die verschiedenen Linien vom technischen Standpunkte aus einnehmen, sondern auch um, abgesehen von den technischen Schwierigkeiten, den sonstigen Momenten gerecht zu werden, welche jeder dieser verschiedenen Linien eigenthümlich sind und zur Unterstützung dienen mögen.

So mag für die Großwardeiner Linie der Umstand sprechen, daß sie den größten Theil von Siebenbürgen durchzieht, daß sie die Hauptstädte Klausenburg, Karlsburg, Hermannstadt und Kronstadt mit einander vortheilhaft verbindet und daß diese Linie sonach eine vorwiegend locale Bedeutung besitzt.

Die Linie von Arad durchzieht den am meisten bevölkerten und in Hinsicht auf Gewerbe und Handel den bedeutendsten Theil von Siebenbürgen und sie entspricht daher besonders den national-ökonomischen und handelspolitischen Rücksichten.

Für die Trace von Temesvar spricht nur in dem Falle ein spezielles, auch von der Handelskammer in Kronstadt besonders betontes Motiv, in dem Falle nämlich: wenn sie den Weg nach Siebenbürgen über den Eisernenthorpaß nimmt, weil sie dann das an Mineralreichen reiche Hazeger Thal durchzieht und dabei der dortigen Industrie wesentlich unter die Arme greifen kann.

Die Linie von Temesvar am Vega-Canal und über die Wasserscheide bei Koffess dagegen mündet schon bei ihrem Eintritt nach Siebenbürgen in das Maros-Thal, ist sonach eine Maros-Linie von Temesvar aus, welche keine andere Interessen als die der Arader-Linie berührt und sich von der Letzteren nur durch das Mißverhältniß unterscheidet, daß sie, um zu demselben Punkte beim Eintritte in's Land zu gelangen, vorerst eine Bergwasserscheide übersteigen muß und dem Durchzugsverkehr ungünstige Bahngelände und eine größere Transportdistanz biethet.

Nachdem dieser letzteren Linie (Temesvar-Vega-Koffess), jeder spezielle Moment fehlt, wodurch sie mit der Linie von Arad concurriren könnte, so glaube ich ohne Nachtheil für die erschöpfende Erörterung der eventuellen siebenbürgischen Bahntracen von der Besprechung dieser Linie ganz absehen zu müssen.

Für den Eisenbahnweg nach Karlsburg wird daher die Wahl zwischen der Trace:

1. von Großwardein durch das Körös-Thal,
2. von Temesvar über den Eisernenthorpaß, und
3. von Arad durch das Maros-Thal zu treffen sein.

Ich werde nun diese drei Tracen detaillirter verfolgen und mit der Linie im Körös-Thale beginnen.

Der Lauf der Körös-Linie von Großwardein aus bis Töttös, auf circa $5\frac{1}{2}$ Meilen Länge, ist ziemlich günstig.

Das Terrain bietet hier wenig Schwierigkeiten dar und die Steigung des Thales, der auch die Steigung der Tracé folgen könnte, beträgt 1:600 bis 1:250.

Hinter Töttös jedoch bis nach Bucsa, also auf mehr als drei Meilen Länge beherrscht das wilde Gebirge Király-Hágo den Lauf der Körös und stellt ihm mächtige Hindernisse in den Weg.

Der Fluß scheint sich gewaltsam durch das Gebirge durchgearbeitet zu haben; er schlängelt sich in scharfen Windungen und Serpentinien zwischen fast senkrechten Felswänden, die mitunter auf lange Strecken unmittelbar aus dem Flußbette emporsteigen und eine Communication längs den Ufern bald auf der rechten, bald auf der linken Seite ganz unmöglich machen.

Die Führung der Bahn durch dieses wilde und felsige Thal ist nur mit außerordentlich großen Kosten möglich, da schon in der kurzen Strecke von Kév bis oberhalb Bratko (circa $1\frac{3}{4}$ Meilen Länge) der Fluß mindestens 5- bis 6mal überschritten, die vortretenden Felsen und Berge mittelst 4 bis 5 Tunnels (zusammen 700° bis 1000° Länge) durchbrochen und außerdem umfangreiche und schwierige Felsprengarbeiten, Stütz- und Wandmauern, Fluß-Correctionen und andere Kunstbauten ausgeführt werden müßten.

Die Schwierigkeiten dieses Thales wurden auch nie erkannt und eben ist in deren Folge ein Projekt (durch einen englischen Ingenieur) entstanden, nach welchem die Tracé die schwierigste Stelle des Király-Hágo-Thales umgehen und das Gebirge selbst übersteigen soll. Diese Tracé würde den Király-Hágo über Topa, Barod, Besnye ersteigen und sich von da bis Bucsa in's Thal wieder senken.

Es bleibt sehr zweifelhaft, ob diese Alternative einen Vorzug vor dem Thalprojecte verdient, denn das Letztere verschafft der Tracé wenigstens günstige Niveau-Verhältnisse, nämlich das Gefälle des Thales; dagegen muß die Gebirgslinie den ganzen Bergrücken ersteigen und von demselben wieder zurückkehren, und dabei Steigungen und Gefälle bis 1:85 anwenden; überdies dürfte sie aber nicht eben bedeutende Ersparnisse an Baukosten gewähren, da sie zu ihrer Ausführung außer andern kostspieligen Unterbauarbeiten 3 Tunnels zusammen von 1250 Klafter Länge bedarf.

Von Bucsa aus wird das Thal auf eine kurze Strecke wieder offen und günstiger; allein schon hinter Feketető verengt es sich und wird dem Baue ungünstig. Die Eisenbahn müßte dieses Thal bis nahe an den Ursprung der Körös, oberhalb Bánffy-Hunyad verfolgen und würde von Feketető an, schon den vollständigen Charakter einer Gebirgsbahn annehmen und behalten. Oberhalb Bánffy-Hunyad zwischen Köröső und Nádas steht ihr die Uebersezung der Wasserscheide bevor, indem sie aus dem Flußgebiete der Körös in jenes der Szamos zu übergehen hat.

Diese Uebersezung kann nur durch Gewinnung des Nádas-Thales, welche bei Klausenburg in das Szamos-Thal einmündet und mit Bekämpfung sehr großer Schwierigkeiten geschehen. Für die unmittelbare Uebersezung der Wasserscheide selbst, hat man die Wahl zwischen einem 900 bis 1000 Klafter langen Tunnel und einem zwar kürzeren Tunnel, aber dafür um so längeren und höheren Viadukten. Um nur halbwegs praktikable Steigungen und Gefälle zu erhalten (etwa 1:100 bis 1:80) müßte der Linie eine Entwicklung über ungünstige und zeriffene Lehnen mit außerordentlich kostspieligen Bauten gegeben werden, so daß die Bahn von der Wasserscheide bis nahe an Klausenburg, auf mehr als 5 Meilen Länge zu den schwierigsten und kostspieligsten zu rechnen wäre, die je gebaut worden sind.

Raum daß das Szamos-Thal bei Klausenburg erreicht wird, muß dasselbe alsbald wieder verlassen werden, um mittelst der Uebersezung einer zweiten Wasserscheide das Gebiet der Maros zu gewinnen. Der einzige praktikable Weg dahin führt über den Bergrücken bei Boosch.

Die Bahn müßte nämlich schon bei Apahida unterhalb Klausenburg aus dem Szamos-Thale in das Seitenthal (Booscher Bach) gegen Kolos einlenken und weiter bis Boos gehen, hier wäre die Durchstechung des Bergrückens mit einem mindestens 1200° langen Tunnel unvermeidlich, wornach die Bahn dann durch das Aranyos-Thal über Egerbegh bis in das Maros-Thal gelangen würde.

Wie schon aus der Länge des Tunnels, welche die Längen der bis jetzt in Oesterreich ausgeführten Tunnels weit übertrifft, geschlossen werden kann, ist diese zweite Wasserscheide nicht weniger schwierig, als die erste bei Köröső und es muß hier auch noch der Umstand als eine bedeutende Schwierigkeit hervorgehoben werden, daß von Klausenburg an durch die ganze Mezöseg bis an die Maros kein Baustein, kein Kalk und kein Holz zu haben ist.

Im Maros-Thale angelangt unterliegt die Weiterführung der Tracé thalabwärts bis Karlsburg keinem Anstande mehr.

Die ganze Länge der Linie von Großwardein bis Karlsburg beträgt 35 Meilen, und ihr Ausbau würde ein Capital von 32 Millionen erfordern.

Die Länge des Weges von Karlsburg auf dieser Linie über Großwardein bis Czegléd, als dem Vereinigungspunkte aller Eisenbahnen des rechten Donau-Ufers beträgt 58 Meilen.

Was die Cultur- und commerciellen Verhältnisse der durch die eben besprochene Linie durchzogenen Gegend betrifft, so ist zu erwähnen, daß die Tracé von Großwardein bis zur siebenbürgischen Grenze gar keinen Ort von einiger Bedeutung trifft, daß sie ferner auch in Siebenbürgen bis Klausenburg ($20\frac{1}{2}$ Meilen von Großwardein) keine bedeutenden Ortschaften berührt, weil selbst die größten Orte dieser Strecke: Bánffy-Hunyad und Gyalu in commercieller Hinsicht ganz bedeutungslos sind. Nur von Klausenburg bis Karlsburg stellen sich diese Verhältnisse günstiger. Klausenburg selbst ist eine Handelsstadt und als eine der Hauptstädte des Landes wichtig; das Gebiet der Aranyos bei Thorda ist reich an Salzlagern und die dortigen Salzbergwerke würden der Bahn einen nicht beachtungslosen Güterverkehr bringen.

Die Bevölkerung dieser ganzen Strecke ist im Allgemeinen spärlich und wird erst an der untern Aranyos und im Maros-Thale etwas dichter.

Eine Resummirung der aus dem Vorstehenden sich herausstellenden Hauptfactoren eines Eisenbahnbaues ergibt das Resultat, daß eine Bahn im Körös-Thale über Klausenburg bis Karlsburg im Ausbaue zu den schwierigsten und kostspieligsten gehört, daß sie zwei, und wenn die Thalstrecke im Király-Hágo umgangen werden sollte, 3 sehr hohe Wasserscheiden zu übersteigen hat, und daß die von ihr durchzogene Gegend, mit Ausnahme von Klausenburg und Thorda, für den Verkehr ganz ohne Bedeutung ist. (Fortsetzung folgt.)

Verschiedenes.

* (Die Herabsetzung des Postporto) für das ganze deutsch-österreichische Postgebiet auf 5 fr. für den einfachen Brief, und die Erhöhung des einfachen Porto's nur bis zum dreifachen Gewicht in der Weise, das Briefe von 3 bis 15 Loth mit dem gleichen Portosatz von 15 fr. tarificirt werden, diese von der deutschen Postconferenz bekanntlich angenommene Ermäßigung, der auch die Ratification Seitens der österreichischen Regierung gesichert sein soll, ist eine im Interesse des Verkehrs dankbar anzuerkennende Maßregel. Die für die erste Zeit unvermeidliche Verringerung der Einnahmen wird über und über durch den wohlthätigen Einfluß vermehrter Geschäftsthätigkeit aufgewogen und in nicht langer Zeit werden auch die Einnahmen erheblich steigen.

* (Export croatischer Weine.) Wie man aus Agram schreibt, beabsichtigen einige größere Grundbesitzer einen Export

für croatische Weine anzubauen und wollen zu diesem Zwecke sowohl in Fiume als auch auf einigen französischen und englischen Plätzen Lager errichten. Zur rationellen Behandlung des Weines werden eigens Kellermeister aus Frankreich und dem Rheintal berufen. Croatien fecht jährlich gegen 2 Millionen Eimer, und es steht daher zu erwarten, daß mit der Zeit dessen Weineport einen bedeutenden Factor seines wirthschaftlichen Lebens abgeben wird, vorausgesetzt, daß man mit einer richtigen Behandlung der Weine wirklich Ernst macht.

* (Ländliche Winterabend-Schulen.) In Langenbals in Preussisch-Schlesien ist die erste schlesische Winterabend-Schule für der Elementarschule entwachsene Söhne kleiner Grundbesitzer mit 23 Schülern eröffnet. Die Schüler stehen in einem Alter von 15 bis 24 Jahren. An der Anstalt unterrichten 7 Personen.

Sine Abendunterhaltung in der Gemeinde A.

(Fortsetzung.)

Am folgenden Abend finden sich, wie gewöhnlich, Thomas und Andreas bei dem Gevatter Michael ein und finden diesen in einem Zeitungsblatte lesen.

„Was gibt es denn Neues zu lesen in den Zeitungen?“ fragt Thomas.

Michael. „Hier ist etwas vorzügliches enthalten; dieses wäre recht gut, wenn so Etwas bei uns zu Stande käme.“

Andreas. (neugierig), „Was denn?! oder hat sich Dir in der Zeitung eine Braut angekündigt!“

Michael übergibt ihm die Zeitung; „da kannst Du selbst schwarz auf weiß lesen, daß der Zeitpunkt immer näher herangerückt kommt, wornach Du Dich sehnest.“

„Die Kronstädter führen die Sechselferwirthschaft, verbunden mit der Stallfütterung ein.“ *)

Andreas nimmt die Zeitung und liest laut die diesfällige vom hohen Gubernium genehmigte Verordnung. Zum Schlusse angelangt;

„Die Kronstädter Herren sind halt brave Leute, während unsere Herren um die Landwirthschaft sich gar nicht bekümmern. Andere schreiten mit dem Zeitgeiste vorwärts, — daß man hier auch nur nachzuahmen versuchen sollte, was Andere der Güte und Nützlichkeit halber bereits in lebendigen Strom gebracht, — nein! wir müssen beim alten Schlenbrian verbleiben! Unsere Herrn müssen gar keinen Dunst von Landwirthschaft haben, ebenso scheint es bei unsern Pfarrherrn der Fall zu sein, — obwohl man gerade von den Letztern erwarten sollte, daß sie über landwirthschaftliche Angelegenheiten bewandert sein sollten als wir, weil sie auf auswärtigen Universitäten studirt und durch ihre vielfachen Bereisungen solcher cultivirter Länder von jener Art und Weise der Bewirthschaftung der Felder eine Einsicht zu nehmen die beste Gelegenheit hatten. Mit jeder Pfarre ist auch ein ansehnlicher Grundbesitz verbunden. Dieses weiß jeder angehende Candidat, und so wäre man zu der Annahme berechtigt, daß jeder Pfarrer auch landwirthschaftliche Kenntnisse aus der Fremde mitbrächte, schon aus dem Grunde, weil sein eigener Vortheil durch rationelle Bewirthschaftung seiner Pfarrrersgründe auch gefördert wird. Doch leider selbstgeschossen! Sie predigen uns immer von der ewigen Glückseligkeit, wie diese zu erlangen ist, — und wir bedürfen so sehr des Rathes, der Anleitung und Aufklärung, wie wir unser zeitliches irdisches Leben hier auf eine sichere Art fortfristen könnten, ohne fortwährend hintergangen, übervortheilt, betrogen zu werden und in Nachtheil zu gerathen.“

Thomas. „Was verlangt Ihr denn von den „Herren“ und unsern Geistlichen?“

Andreas. „Wie kann man noch so thöricht fragen! Ist es nicht eine Schande für uns, daß wir in landwirthschaftlichen

Sachen noch immer in demselben Urzustande und auf derselben Stufe uns befinden, als unsere Vorfahren zur Zeit ihrer Einwanderung in Siebenbürgen waren?“

„Das kommt doch nur daher, weil wir Landleute keine Gelegenheit haben in der Welt umzusehen, wie Landwirthschaft anderwärts betrieben wird, während unsere „Herren“ vielfache Gelegenheit dazu haben, aber diesem Zweige auch die geringste Aufmerksamkeit zu zollen, wie es scheint, absichtlich unterlassen, weil sie dieses unter ihrer Würde halten.“

„Woher denn sonst jener abgegrenzte Kastengeist?! Jeder ist ängstlich besorgt, seinem Stande nicht einen Abbruch zu thun und hütet sich wohlweislich, außer der salbungsvollen Sonntagspredigt und des Dienstes überhaupt, mit dem ihm anvertrauten Laien in Berührung zu kommen, — man will sich und seine Sekte nicht in die Kleien mischen. So hält man sich das dumme Volk entfernt vom Leibe, weil es kommoder und herrlicher so zu leben ist, und doch wissen die Herren recht gut, daß das Volk weit zurück ist und daß man sich mit demselben viel abgeben müßte, um dessen eingewurzelte Vorurtheile zu bekämpfen und dasselbe aufzuklären.“

Michael. „Es ist halt an diesem allen Schuld die Aufhebung des Zehnten, sonst würden sich die Pfarrherrn auch der Sache mehr annehmen. Dieses ist jetzt mehr eine politische Angelegenheit, und die Geistlichkeit hat nicht die Bestimmung, sich in solche Sachen einzumischen. Aber die übrigen Behörden in den Städten und Märkten, die sächsische Nationsuniversität und vornehmlich die Landesstelle sollte die nöthigen Verbesserungen anbahnen, und zwar bevor noch die Eisenbahn in's Land kommt, damit man sodann auch etwas zum Verkaufe habe und nicht durch den größern Verkehr erdrückt werde.“

Andreas. „Leider fürchte ich, daß die Eisenbahn uns zu frühe, weil unvorbereitet, — überraschen wird. Das Volk hängt zu sehr an dem alten Zopfe, dasselbe besitzt nicht das Verständniß und die Kraft sich von selbst ohne höhern Einfluß vorzubereiten, damit gleichsam die Verhältnisse der gesteigerten Production des Landes und die Bedürfnisse der Bewohner — die Eisenbahn erforderlich machen. Kommt die Eisenbahn einmal und findet uns unvorbereitet, dann wehe uns, wehe allen Gewerben.“

Thomas. „Ich weiß nicht, was Ihr wieder soviel schwäzlet, lasset die Zeitung zum Teufel, die macht Euch ganz verrückt!“

Andreas. „Ja lieber Gevatter, wärest Du mit mir in der ganzen Monarchie durch 10 Jahre herumgewandert, so würdest Du auch Gelegenheit gehabt haben, vieles einzusehen, was wir hier besser und ganz anderes machen könnten. Du bist aber mit den vielen Andern in deinem Nest zu Hause geblieben, hast nichts gesehen, keine Erfahrungen dir sammeln können, als was in Deiner unmittelbaren Nähe seit Alters her unter den sich gleich gebliebenen Umständen und Verhältnissen bei der Landwirthschaft sich wiederholend zugetragen. Aus diesem Grunde thut es mir durchaus nicht leid, daß ich 10 Jahre von meinem Leben verloren, denn ich habe sie nicht verloren, im Gegentheil, ich habe mehr profitirt als der Älteste in der Gemeinde, welcher während seiner 80jährigen Lebensdauer kaum je über die Gemarkung seines Hatteris gekommen ist.“

„Es ist ein bloßes und zwar recht schädliches Vorurtheil, daß man diejenigen, welche nach der Ansicht vieler das Unglück haben, zum Militär abgestellt zu werden, — als beinahe verloren und dem Unglücke verfallen betrachtet, sie deshalb beklagt und beweint, als wenn man sie lebendig begraben, während man ihnen Muth und Trost einflößen, sie anweisen und aneifern sollte, die Gelegenheit zu benützen, aufmerksam zu sein und gründlich alles zu erforschen, sich so viel als nur möglich, eigen zu machen und als ein durch vielfache Erfahrungen gebildeter Mensch nach Hanse zu kommen, besonders aber sich in der Landwirthschaft die möglichen Verbesserungen wohl zu merken, um dieselben in der Heimat selbst vorzunehmen zu können. Das Volk wird aber auch hierüber nicht aufgeklärt und deshalb spielt

*) Man ist jetzt in Kronstadt sogar schon thätig, die Commassation durchzuführen.

mancher Rekrut bis zur Zeit des Abschiedes eine miserable Rolle. Er hat kein Auge, kein Ohr, keinen Muth, kein Leben, keinen Sinn und ist und bleibt ein Stümper."

Thomas. „Genug, genug! Du hältst mir wieder eine zu lange Rede, Du wärest gut in den Landtag; ich habe genug dir zugehört und geschwiegen und würde dir noch länger zuhören und schweigen, wenn ich aus deinen zu allgemein gehaltenen Redensarten etwas Praktisches für mich ableiten könnte. Der Gebatter Michael hat ja von der Stallfütterung gesprochen, warum holst Du so weit aus und sprichst nicht zur Sache speziell, klar und verständlich, wie Du sie in jenen Ländern angetroffen, wo du herum Lumpirt hast?!"

Michael. „Er hat dir ja die Verordnung des Kronstädter Magistrates aus der Zeitung ganz vorgelesen, auf welche Art dort die Sechsfelderwirthschaft und Stallfütterung eingeführt werden soll, was soll er dir noch weiter sagen.“

Thomas. „Na, — das geht hier nicht so, — vielleicht ist es dort möglich, aber hier ist es nicht möglich. Von wo sollte man hier bei jedem größeren Grundstücke das Material hernehmen, dasselbe zu umfrieren? Und dann mit dem Vieh ist es halt doch besser, bequemer und leichter, wenn dasselbe in die Heerde getrieben wird, daß man ungestört seiner Arbeit nachgehen kann und nicht auch auf dasselbe immer sorgen muß.“

„Ebenso wäre es hier gar nicht möglich, die Sechsfelderwirthschaft einzuführen, weil ja bloß die ärmsten, welche wenig Grundstücke haben, alle ihre Grübe bearbeiten könnten, während die meisten nicht im Stande sein werden, ihre Grundstücke alle zu bebauen.“

Andreas. „So und nicht anders sprechen alle, die nichts besseres können gelernt haben, und das ist leider noch die Mehrzahl auf dem Lande. Man ist sich selber, indem man dieses thut, sein eigener Feind. Gerade umgekehrt, die hiesigen Landwirthe sind ja ihrer größern Anzahl nach kleine Grundbesitzer, welche der Grund nach der jetzigen Bewirthschaftung nicht mehr ernährt, und welche eben nur dadurch gerettet werden können, daß sie Herren ihres ganzen Grundes werden. Dieses geschieht durch die Commassirung. So lange man dem verrosteten mit allerlei schlechten Gewohnheiten und Vorurtheilen behafteten Bauern seinen Willen läßt, so lange ist nichts besseres anzuhoffen, weil auch hier, und vornehmlich hier der Spruch sich bewahrheitet: „Wenn der Bauer nicht muß, so rührt er weder Hand noch Fuß.“ Es würde einer eingehenden Aufklärung des Volkes bedürfen, um sich einen größern Theil für die Sache zu sichern und sodann von oben aus die Zusammenlegung des Grundbesitzes executiv mit Erfolg durchzuführen. Aber wer klärt das Volk auf? und welche Behörde nimmt sich der Sache an? Wenn es doch nur Jemand verstände, unsere Leute aus dem Schlafe aufzurütteln und dieselben zu thatkräftigen Patrioten anzufeuern.“

„Wir sind Sklaven unseres Grundes, während wir die Herren desselben sein könnten und sollten.“

Thomas. „Weil Du beim Militär gewesen bist, so willst Du alles verstehen, und zwar alles noch besser als die studirten Herren. Man läßt es gehen, wie es bisher gegangen, wie unsere Vorfahren gelebt haben, so werden wir auch leben, besser kann man es nicht machen, als es ist, wenigstens können wir es nicht. Wenn die hohen Herren im Landtage nichts in der Sache thun, so kann es doch bei uns nicht schlecht sein. Wir haben ja eine National-Vertretung, die sächsische National-Universität, warum trifft denn diese keine Verfügung, wenn es gerade so nothwendig ist, wie Du meinst, die Grundstücke zusammen zu legen?! Ich glaube immer, diese Herren müssen auch meine Ansicht haben, daß es nicht gut sei, alles Alte über den Haufen zu werfen; selbst die früheren fremden k. k. Beamten haben es nicht für nothwendig befunden, uns zu zwingen, die Grundstücke zusammen zu legen, denen wir doch allein unsere guten Straßen zu verdanken haben, — welche leider seit der Zeit, als sie fort sind, nicht mehr so gut besorgt werden.“

Michael. „Man kann es eben nicht wissen, ob die fremden Beamten, wenn sie länger unter uns geblieben wären,

uns nicht auch zur Zusammenlegung der Grundstücke gezwungen hätten, ähnlich wie sie uns zum Schotterföhren auf die Straßen gezwungen, was uns auch nicht gefallen wollte, — wornach wir aber gute Straßen erhielten. Auch diese Zusammenlegung würde vielleicht den meisten nicht gefallen haben, aber ich glaube in der Folge würde man die Vortheile erkennend, den Herren ebenso sehr, wenn nicht noch mehr, gedankt haben, wie für die guten Straßen.“

„Es war doch bereits die Verordnung, daß kein Grund ohne behördliche Bewilligung getheilt werden konnte. Die k. k. Behörden hielten den Grundsatz fest, daß bei Aeckern und Wiesen die Zerstücklung nur dann Platz greifen konnte, wenn sie ein Ausmaß von einem Joche besaßen, und selbst diese konnten nur in zwei gleiche Hälften getheilt werden, damit jede Parzelle mindestens ein Ausmaß von 800 Quadrat-Klafter haben sollte. Weingärten, Krautgärten und Hanstheilungen dürfen nicht unter das Minimalmaß von 200 Quadrat-Klafter herabgemindert werden. Bauernhöfe durften gar nicht und nur ausnahmsweise getheilt werden, wenn die Größe und Lage des Hofplatzes, nach vorausgegangenem Augenscheine als zulässig es erscheinen ließ, daß die Gebäude darauf errichtet werden konnten, ohne die sonst allgemein bestehende Feuergefährlichkeit für sich und die Nachbarn zu vergrößern.“

„Dieses alles deutet klar auf die Zusammenlegung der Grundstücke hin und nur zu beklagen ist es, daß diese so treffliche Verordnung nunmehr ganz unbeachtet bleibt.“

Thomas. „Nun willst auch Du Gebatter Michael von Vortheil sprechen, Du wärest ja nicht beim Militär! Wer hat Dich verrückt? Es hat Dir wohl Jemand einen blauen Dunst vorgemalt, sonst wüßte ich nicht, wie Du zu dieser Ansicht kämest. Ich möchte mich gerne aufklären lassen, wie Du Dich über die Unmöglichkeit der Durchführung der Zusammenlegung des Grundes so leicht hinübersetzen kannst?!"

„Sag mir, wenn Du mich von Deiner Ansicht überzeugen willst, warum ist denn unsere bisherige Modalität der Bestellung des Feldes eine schlechte, — dann welche Vorzüge und bessere Erfolge soll man durch die Zusammenlegung der Grundstücke und Stallfütterung erreichen, — und endlich auf welche Art und Weise ist es möglich die Zusammenlegung der Grundstücke zur Zufriedenheit aller Grundbesitzer durchzuführen?!"

„Wenn Du mit Andreas zu meiner Zufriedenheit mir die gestellten Fragen beantwortet und mich auch von der Richtigkeit aller aufgeführten diesfälligen Behauptungen überzeugt haben werdet, dann, aber auch nur dann werde ich Eure Ansicht auch theilen, früher nicht, — und nun gute Nacht für heute, Morgen erwarte ich die Antwort, studiret sie gut, sonst fallet Ihr als Spreu unter das Reuter.“ (Fortsetzung folgt.)

Fragen.

1. Man hört und sieht hier und da vom Pfropfen im Winter und zwar, daß es nicht selten gute Erfolge habe und zu empfehlen sei. Vielleicht hat Jemand auch im Vaterland darin Erfahrungen gemacht. Es wäre aus mehreren Gründen wichtig, wenn dieselben auch zu weiterer Kunde kämen. Wir bitten deshalb, die in dieser Lage sind, mögen uns übrigen Lesern dieses geschätzten Blattes in demselben von ihren Erfahrungen in jener Art des Pfropfens bestimmte Kunde geben. Ist sie wirklich zu empfehlen, wie ist dabei zu verfahren, wie sicher ist sie (gegen Verebungen zu anderen Zeiten), welche Vortheile sind durch sie zu erreichen u. a.?

2. Auf der unteren Donau hört man oft davon erzählen, daß die von diesem Fluß getragenen Schiffe schon seit lange große Mengen feinerer Wägen in die Walachei bringen und der Reisende kann von denselben mehrere Hunderte in Bukarest, Galatz, Jassy und an anderen Orten sehen, ja verwundert sich über die netten Wägen, welche daselbst meist schon auch die gewöhnlichen Fiaker haben und benützen. Eben dahin

— wie sogar bis nach Konstantinopel u. s. w. — bringen aber auch die Schiffe nicht geringe Mengen schöner Möbeln und sogar Klaviere, und der Fremde erstaunt dieselben auch dort in solcher Menge und von so ächt abendländischem Geschmack zu finden.

Wenn aber jener Fremde oder Reisende zufällig ein Siebenbürger ist und nach seiner Verwunderung über jene Dinge und deren Vorhandensein in jenen Gegenden nach deren Ursprung fragt, so nennt ihm kein Mensch — sein (siebenbürgisches) Vaterland als die Gegend, wo sie gemacht werden und woher sie dorthin gelangen. Höchstens sieht er, und zwar bis nach Konstantinopel und tief hinab auf das Mittelmeer manche tannene Truhen, welche augenscheinlich aus unserm Lande stammen, leider aber gegen jene Fuhrwerke, Klaviere und Sopha's sich nahezu urweltlich ausnehmen. Da ist es denn mindestens natürlich, daß er darüber seine Betrachtungen anstellt, die freilich — leider! — fast durchaus trüben Inhaltes sind. Er denkt z. B.: unser Siebenbürgen ist jenen Ländern doch weit näher als Wien, Prag und München (woher sie bekanntlich jene Dinge beziehen), es hat fast Alles, was zu deren Verfertigung gehört, in Menge und Güte und viel billiger, hat auch nicht wenige feine Köpfe und geschickte Hände. Warum aber will noch keiner von unsern Landsleuten dieselben auch für die Ausfuhr herstellen und in jene auch jetzt noch kaufslustigen und kaufsfähigen Länder schaffen? Es ist mehr als auffallend, es ist unverständlich, es ist — unverzeihlich im höchsten Grad! Unsere Leute haben, wie auch schon diese Blätter mit Nachdruck und wiederholt darauf hingewiesen haben, die großen Vortheile der Nähe jener waarenbedürftigen Länder und von gar manchem Andern, was vortheilhaften Tausch mit ihnen möglich macht, und benützen sie so fast — gar nicht, ja wollen sie nicht benützen. Ja sie thun, was früher in diesen Stücken üblich war, auch jenes Wenige in immer geringerem Maße. Da sind doch die in fast allen Stücken (was Erzeugung, Handel und Absatz betrifft) so viel ungünstiger gestellten Schweizer andere Leute. Die rühren sich, die arbeiten und — verkaufen, und zwar nicht nur nach Konstantinopel und Aegypten, sondern ganz bedeutend auch nach Südamerika, China und Japan und sonsthin. Dafür aber gibt es auch angesehene Schweizer Handelsleute weit und breit, gehörte noch vor kurzem das größte Schiff in einem der wichtigsten italienischen Häfen einem Schweizer, gibt es in dem Lande nicht ganz Wenige, welche zu wichtigen Zwecken zu Hunderttausenden schenken, und heißt daselbst eine Stadt, in der kein Ministerium Hof hält, mit ganzem Recht die „Stadt der Millionäre“ *). — Nun freilich, das sind Schweizer und die Siebenbürger wollen arm bleiben, ja noch ärmer werden.

Gegen das Aufblähen bei Wiederkäuern

in Folge des Genußes von Klee, Luzerne und anderem Grünfüttertheil Raymond Béjou (im Journ. d'agr. prat. 1867, Nr. 36), ein eben so einfaches, als kostenloses Verfahren mit, das er seit lange mit dem besten Erfolge anwendet, und dessen Wiedergabe vielleicht Sachverständige zu Meinungsäußerungen veranlaßt. Béjou sagt: Hat man ein aufgetriebenes Thier, so gebe man sich zunächst Rechenschaft über die Menge des in ihm entwickelten Gases, indem man mit der Hand auf die linke Seite des Thieres drückt. Scheint das Uebel nicht sehr schlimm, so verfolge man seinen Verlauf während mehrerer Minuten. Nimmt die Gasentwicklung ab, so läßt man das Thier in Ruhe und überwacht es, bis nichts mehr zu fürchten ist. Man enthalte sich jeder Behandlung, die das Uebel statt zu bekämpfen, nur vergrößern würde. Wenn etwas Erleichterung zu bemerken, wenn sich die aufgetriebene Stelle unter dem Drucke der Hand leichter senkt, wenn das Gas durch das Maul entweicht, so hat man nichts mehr zu fürchten und eben so nichts mehr zu thun. Im

entgegengesetzter Falle, wenn die aufgetriebene Stelle hart ist, wenn das Thier sich lebhaft bewegt und bemüht, durch den After die Gase, die es quälen, auszutreiben, so bedecke man es schleunigst mit dichten Tüchern, die mit kaltem Wasser getränkt sind. Man läßt dann ununterbrochen kaltes Wasser auf die linke Seite herabrieseln. Hat man ein Wasserreservoir oder einen Fluß in der Nähe, so könnte man das Thier gleich hineintauchen. Handelt es sich um eine Herde Ziegen oder Schafe, so ist dies das einzige Mittel, das überhaupt übrig bleibt. Durch das kalte Wasser werden die Gase erkältet und comprimirt. Indem sie nun einen kleineren Raum einnehmen, geben sie weniger Veranlassung zum Zerreißen der betreffenden Eingeweide. Nach dem Begießen mit kaltem Wasser gebe man Del ein. Ein Gehilfe öffne das Maul des Thieres, und es ist dann leicht mit Hilfe einer Flasche, deren enger Hals zwischen die Kinnbacken gesteckt wird, das Del einzugießen. Man nehme dazu das allerfeinste Del, für einen Döseln und eine Kuh $\frac{1}{2}$ Liter, für 10 Schafe 1 Liter (0.707 Br. Maß). Man kann ohne Gefahr auch etwas mehr geben; sobald die Aufblähung verschwunden, bekommt das Thier seinen alten Appetit wieder. Das Del erleichtert das Austrreten des Gases, das nach seinem Eingeben sofort aus dem Maule entweicht. Besonders wichtig ist, darauf zu sehen, daß sich das Thier so wenig als möglich bewegt. Der Gehilfe hält ihm den Kopf etwas hoch, und zwingt es, indem er zwischen die Kinnbacken einen Stab steckt, zum Wiederkäuen. Hiedurch wird die Gasentweichung begünstigt, die man dadurch noch mehr erleichtern kann, daß man in ununterbrochener und gleichförmiger Weise die linke Seite mit der Hand drückt. Nur bei der allergrößten Gefahr dürfte ein Einsperrgerathen sein. Das von der Aufblähung geheilte Thier bedarf mindestens zwei Tage lang noch gewisser Sorgfalt, indem man ihm nur gutes Heu zu fressen und nur Gersten- oder Roggenwasser zu saufen gibt. Trockenes Luzernegrummet würde in diesem Falle sehr gefährlich sein, ebenso Weizenkleie und rohe Wurzeln. Von Incarnatklee oder trockener oder grüner Sparsette ist dagegen nichts zu fürchten. Jedenfalls ist es räthlicher, das Uebel zu vermeiden, als in die Gefahr zu kommen, es bekämpfen zu müssen, und es kann deshalb allen Viehzüchtern nur empfohlen werden, zur Zeit der Grünfütterung oft, ja sehr oft ein Anzenmerk auf ihr Vieh zu haben. Kommt ein Fall von Aufblähung vor, so mögen sie keinen Anstand nehmen, Kälte statt der Wärme, Ruhe statt der Bewegung und Del statt Alkalien bei dem kranken Thiere anzuwenden. Die Erfahrung hat seit vielen Jahren die Richtigkeit und den ausgezeichneten Erfolg dieser mitgetheilten Behandlung bestätigt. (Allgm. land- u. forstw. Jtg.)

Schälen der Segreben.

Naville in Genf hat, wie Düntelberg im Nassauischen Wochenblatt für Landwirthschaft mittheilt, nachdem ihm über das Schälen der Segreben günstige Resultate bekannt geworden waren, einen vergleichenden Versuch angestellt. Während die geschälten Blindreben austreiben und sich in den ersten 14 Tagen entfalteteten, blieben die nicht geschälten sehr lange ohne Zeichen einer Vegetation und eine große Zahl der letzteren ging zu Grunde. Zu Ende des Sommers war der junge Weinberg so schön, daß Sachkenner es nicht glauben konnten, daß er erst seit wenigen Monaten gesetzt sei. Im zweiten Jahre mußte der Weinberg schon gepflückt werden, da das Holz zu stark geworden war, um sich selbst überlassen werden zu können; und hätte man eine Menge Trauben pflücken können, wenn man nicht geglaubt hätte, ausbrechen zu müssen, um eine vorzeitige Erschöpfung der Stöcke zu vermeiden. Das dritte Jahr versprach bei günstigem Wetter eine schöne Ernte, deren Gewinnung ohne Gefahr für die Kräftigung der Stöcke stattfinden würde. Da gewöhnlich junge Weinberge erst mit dem vierten oder fünften Jahre eine geringe Ernte geben, so würden also durch das Schälen des Blindholzes 1—2 Jahre

*) Die bedeutende Stadt Basel am Rheinfluß.

gewonnen werden. Jener Versuch war unter günstigen Bodenverhältnissen vorgenommen worden. Aber auch unter ungünstigeren Verhältnissen sah Naville befriedigende Erfolge, wenn auch die erste Entwicklung etwas geringer war. — Wir fügen dem an, daß auch Herr G. Freed in Worms mit geschälten Segreben sehr günstige Erfolge erzielt hat. Die Neben haben sich nicht allein frühzeitiger und kräftiger entwickelt als die ungeschälten, sondern haben auch frühzeitiger Ertrag geliefert. Ebenso günstige Berichte sind uns von verschiedenen andern Seiten zugegangen.

Topinambur

deutsch Erdbirnen heißt eine den Sonnenblumen nahe verwandte Pflanze, deren Stengel und Blüthen denen dieser auch sehr ähnlich sind. Die Wurzeln setzen aber in der Erde zahlreiche röthliche Knollen von schönem, weißem Fleische an. Sie finden sich schon da und dort in Siebenbürgen (auch in Graz im Versuchshof und sonst) und verdienen die Vermehrung und Zucht in hohem Maß. Sie werden von Schweinen und andern Thieren gern gegessen und sind auch für die Menschen, gebraten, gekocht u. s. w. eine recht gute Nahrung, ja, ich stehe nicht an sie in manchen Stücken den Kartoffeln noch voranzustellen. Und das zumal aus folgenden Gründen: Sie haben einen angenehmen süßen Geschmack, nicht wenigen Saft (all' das mehr als die Kartoffeln) und nehmen auch mit ziemlich schlechtem, ja sehr geringem Boden vorlieb, während von den Kartoffeln das gerade Gegentheil gilt. Ein weiterer Vorzug ist, daß diese Wurzelfrucht so zu sagen nur einmal angebaut werden muß, denn dann wächst sie ähnlich wie Spargel und Hopfen immer wieder: natürlich muß mindestens der vierte oder fünfte Theil der Knollen in der Erde gelassen werden; weiters aber auch, daß sie — bis noch wenigstens nirgends — krank sind, während wir noch immer gar manche ungesunde Kartoffeln erhalten. Sie haben dabei die wichtige Eigenthümlichkeit, daß sie in der Erde nicht gefrieren (und nach Bedürfniß mithin auch im Winter noch ausgegraben werden können). Gar nicht gering anzuschlagen sind auch die mächtig emporstehenden Stengel, welche getrocknet gutes Feuer geben. Die Pflanze wächst, einmal angebaut, von selbst und ohne Pflege fort; doch ist ihr einiges Düngen, oder wenigstens zwei- oder dreimaliges Behacken im Jahr natürlich sehr zuträglich und steigert den Ertrag in hohem Maß.

Kurz sie kann auch neben Kartoffeln (und Rüben) gar wohl angepflanzt werden und verdient alle Beachtung, mag es sich um Futter für Schweine und Rinder, mag es sich um eine wohlgeschmeckende Speise für Menschen handeln. Wir sind

nicht selten in Verlegenheit um jenes wie auch darum, wie wir schwachen Boden benützen und demselben einigen Ertrag abgewinnen sollen. In der genannten, ja mit Recht gerühmten Wurzelpflanze ist uns ein geeignetes Mittel für beide Zwecke geboten. Mögen wir es nur — benützen!

Ver eins - Nachricht.

Sonntag am 24. Nov. 1867 feierte der Hermannstädter Gewerbe-Verein ein Doppelfest, nämlich jenes des 25jährigen Bestandes und das der Einweihung des neuen Vereins-Gebäudes. Eine gediegene, vom Vereinsvorstande, dem kaiserl. Rath Dr. Gottfried Müller, vor zahlreicher Vereins-Versammlung in den schönen lichten Sälen des neuen Hauses gehaltene Festrede, — eine Festtafel, die mehr als zweihundert der Vereinsmitglieder versammelte mit ihren mehrfachen Toasten, von denen jener des Herrn G. W. Risch, seines markigen und wahren Inhaltes, der von Herrn Senator Seibert auf das Aufblühen der heimischen Industrie seiner schönen Form wegen besonders gefiel, — den Tag darauf Abends ein schöner Ball — das Alles bildete ein getreues Bild der wirklich festlichen und freudig erregten Stimmung der Vereinsmitglieder über die doppelte Fest-Veranlassung. Möge nur diese gehobene Stimmung, die dem Eindringen von Licht und Aufklärung in die Seele des Vereins so günstig ist, nie einer kleinlichen Engherzigkeit, dem Todfeinde jeden Fortschrittes weichen.

Allerlei für Werkstatt, Feld und Haus.

(Schutz der Frauenkleider gegen Verbrennung.) Die traurigen Vorfälle, welche in letzter Zeit die schon so oft beklagte Feuerempfindlichkeit der weiblichen Kleiderstoffe neuerdings wieder zum Gegenstande allgemeinen Nachdenkens gemacht haben, wurden begreiflicherweise Anlaß, daß in vielen chemischen Laboratorien Versuche zur Herstellung von „feuer sichereren“ Stoffen für die Frauenkleidung gemacht wurden. Es ist wohl an und für sich nicht so schwer, Gewebe durch Präparierung mit verschiedenen Stoffen minder entzündlich (um nicht zu sagen „unverbrennlich“) zu machen; aber um einer solchen Zubereitung (Appretur) allgemeine Verbreitung zu sichern, muß sie möglichst einfach, wohlfeil und Jedermann leicht zugänglich sein. Nun veröffentlicht der Hüttenhämmer Vergrüher Patara in der „Neuen freien Presse“ ein sehr einfaches Verfahren, durch einen mit Calmia und Gypsbrei verfesten Stärkekleister Unterrockstoffe, sowie leichtere Gewebe, z. B. Lülle, bei der gewöhnlichen Operation des Wäsche-Streifens so zu präpariren, daß sie von der Flamme eines Bündelholzes wohl entzündet, aber nicht in Flamme gefest werden können und ein Stück oder ein Streifen des Stoffes verglummt, ohne den Brand weiter zu verbreiten. Wir haben mehrere Stücke solcher nach Patara's Anleitung von einer gewöhnlichen Wäscherin präparirter Stoffe selbst angebrannt und das rasche Verlöschen eines glimmenden Stückchens mitten auf dem Stoffe oder vom Rande auswärts beobachtet. Es wäre immer schon viel werth, wenn das Unglück, welches ein Funke anrichten kann, solchergestalt auf einen höchstens handbreiten Brandfleck localisirt werden könnte.

Effecten- und Wechselcourse.

Benennung der Effecten	Samstag	Montag	Dienstag	Mittw.	Donnerstag	Freitag	Benennung der Effecten	Ein-gezahlt	Dienst.
	23	25	26	27	28	29			
5% Metalliques	56.85	56.75	57.90	56.75	57.25	—	Pester Commercialbank	500	700
5% National-Anlehen	66.60	66.50	66.39	66.60	66.50	—	„ Spartafassa	63	1320
Banctactien	685.—	684.—	683.—	680.—	678.—	—	Dfner	—	425
Creditaetien	181.30	182.70	184.—	182.70	184.70	—	Pester Walzmühle	500	1610
Staats-Anlehen 60er	83.40	83.40	83.60	83.50	83.96	—	Pannonia Dampfmühle	1000	2220
Siebenb. Grundentlast.-Obligat.	65.—	65.—	—	—	—	—	1. Dfner	500	835
Silber	120.25	120.—	118.75	119.50	118.25	—	Ung. Assurance	315	668
Bondon	122.25	121.90	121.15	121.30	120.10	—	Pan. Rückversicherung	210	265
Dufaten	5.81	5.80	5.75	5.77 1/2	5.71	—	5 1/2 % ung. Pfandbriefe	—	89.50

Hermannstadt, 29. November. Heute zahlte schöner Weizen, bei gänzlichem Mangel an Vorrath, und überhaupt schwacher Zufuhr an Cerealien, bereits fl. 6.80—7; Mittelforte fl. 6.40, geringere Qualität fl. 6, beinahe scheint es, als sei diese Fruchtgattung dieses Jahr gar nicht gerathen, so wenig kommt zum Markte, oder halten unsere Producenten damit stark zurück um hohe Preise zu erzielen? Mittelfrüchte variiren von fl. 4.40 bis 5.20; Korn steht bei fl. 3.40—3.60; Hafer fl. 1.60—2, auch Kufurung hat etwas angezogen geht nicht unter fl. 3.40—3.60 per Siebenbürger Kübel vom Plage; Producenten machen bei gutem Abfage mit ihrer Waare diesmal gute Geschäfte, nachdem ein successives Steigen sämmtlicher Früchte am Plage eintritt.

Rindfleischpreise vom 1. December 1867 angefangen: I. Qualität 17 fr., II. Qualität 16 fr., Büffel Fleisch 14 fr.; Kalbfleisch varirt, je nach Qualität von 15—25 fr., Schweinefleisch 18 fr., nur Schöpfenfleisch hat dieses Jahr viel nachgeholfen und blieb bei 10 fr. das Pfund.
* Mediasch, 28. November. Weizen bester fl. 3.15—3.60; Halbfucht fl. 2.42—2.84; Korn fl. 1.76—2.23; Hafer fl. 1.20—1.23; Kufurung fl. 1.86—1.90; Erbsen fl. 2.80—3, Fisolien fl. 3.20 bis fl. 3.30; Erdäpfel 64—70 fr. per n. ö. Mepen. — Kerzen gegoffene fl. 38, Schweinefett fl. 43—44, Speck fl. 36—38 per Centner. — Rindfleisch 15 fr. per Pfund. — Hartes Brennholz 30' fl. 9.60—10 die n. ö. Klafter. — Spiritus 10 fr. per Grad.

Notierungen der Wiener Handels- und Gewerbekammer
über die in der Woche vom 16. bis 22. November 1867 realisirten Preise von nachstehenden Waarengattungen:

Wollen. Saazer Stadigut fl. 115—130, detto Landgut (Bezirk) fl. 100—115, Aufschär beste Sorte fl. 85—100, detto geringere fl. 60—75 per Ctr.

Spiritus. 30—33° Transito 57 $\frac{3}{4}$ —58 fr., rectificirter 35° Trans. 61 $\frac{1}{2}$ —62 $\frac{1}{2}$ fr., Melassen Trans. 57 $\frac{1}{4}$ —57 $\frac{3}{4}$ fr. pr. Grad. Slibowiz 20—22° Trans. fl. 25—27 pr. Cimer.

Stärke. Weizenstärke feinste Mousel fl. 22—22.50, mittlere fl. 17.50 bis fl. 18, Kartoffelstärke feinste fl. 14.75—15.75, Kartoffelstärke mittlere fl. 13.50—14.50, Stärknappe in Bitteln fl. 19—20 per Centner.

Zucker. (Rohzucker). I. Product beste Sorte fl. 20.50—21 mittlere Sorte fl. 19.50—20, II. Product fl. 17.50—18.50, III. Product fl. 17 bis fl. 17.50 per Centner.

(Eingefendet.)

Im Interesse solcher Personen, die sich für eine anerkannt solide Geld-Verlosung interessieren, wird hierdurch auf die Annonce der Herren S. Stein-decker & Comp. in Hamburg aufmerksam gemacht. Dieses Haus ist stets vom Glück begünstigt, versendet fortwährend pünktlich die größten wie die kleinsten Gewinne nach den entferntesten Gegenden, und ist überhaupt bemüht, seine Interessenten prompt, reell und discret zu bedienen.

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 vorzüglich, 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 Töpfchen 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 G. Sturzenegger in kurzer Zeit vollständig geheilt hat.

Schwellbrunn, Appenzell, den 23. April 1865.

H. J. Z., 46 Jahre alt.

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

Weinfelden, Thurgau, 24. Juni 1866.

J. G.

Em. Wohlgeboren

erfuche ich hiermit ergebenst, mir für Patienten wiederholt 7 Töpfchen Ihrer höchst vorzüglichen Bruchsalbe zu senden, und zwar von der schwächern Sorte 2 Töpfe, von der stärkern 5 Töpfe. 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.

Staudnik, Siegendorf, Kreis Haynau, Preussisch-Schlesien, den 31. Juli 1867.
Dr. Kraut.

100,000 Thaler Silbergeld

als höchster Gewinn!

Nur 2 Gulden österreichische Bank-Noten kostet ein **Original-Staats-Loose** zu den schon am 12. und 13. December 1867 beginnenden Ziehungen der von der hohen Landes-Regierung genehmigten und garantirten

Neuesten großen Prämien-Verloosung.

Das ganze Grundcapital wird binnen 5 Monaten mittelst Gewinnziehungen zurückbezahlt.

Es werden hierbei nur Gewinne gezogen.

Unter 18,100 Gewinnen befinden sich Haupttreffer von **Thaler 100,000, 60,000, 40,000, 20,000, 10,000, 8000, 6000, 5000, 4000, 3000, 2500, 2000, 1500, 150mal 1000** etc.

Von der **Hohen Directions-Behörde** wurde uns ein **Haupt-Debit** dieser **Original-Staats-Loose** übertragen, daher erhält Jedermann von uns die **Original-Staats-Loose selbst** in Händen (**keine Promessen**.) Für Auszahlung der Gewinne leistet der Staat die beste **Garantie** und versenden wir solche **pünktlichst** nach allen Gegenden.

Wir führen alle Bestellungen, denen der Betrag in österr. Bank-Noten beigelegt ist, sofort mit der größten Aufmerksamkeit aus, legen die erforderlichen Pläne bei und ertheilen jegliche Auskunft gratis. — Nach stattgehabter Ziehung erhält jeder Teilnehmer von uns unaufgefordert die **amtliche Liste** und Gewinne werden pünktlichst überschickt. Man beliebe sich daher baldigst direct zu wenden an

S. Steindecker & Comp.
Bank- und Wechselgeschäft,
Hamburg.

(3—4)

Spielwerke

mit 4 bis 48 Stücken, worunter Prachtwerke mit Glockenspiel, Trommel und Glockenspiel, mit Himmelsstimmen, mit Mandolinen, mit Expression u. s. w.

Spieldosen

mit 2 bis 12 Stücken, ferner Necessaires, Cigarrenständer, Schweizerhäuschen, Photographie-Albums, Schreibzeuge, Cigarrenetuis, Tabaks- und Bündelboxen, tanzende Puppen, Arbeitstischchen, alles mit Musik, ferner Stühle, spielend, wenn man sich darauf setzt, empfiehlt **J. S. Saller in Bern, Franco.**

Diese Werke, mit ihren lieblichen Tönen jedes Gemüth erheitend, sollten in keinem Salon und an keinem Krankenbette fehlen; — großes Lager von fertigen Stücken. — Reparaturen werden besorgt. — Selbstspielende, elektrische Klaviere zu Frs. 10,000.

Taubheit ist heilbar.

Länger als 30 Jahre litt ich an zunehmender Taubheit, und consultirte während dieser Zeit zur Abhilfe dieses Leidens die berühmtesten Aerzte vergeblich. Endlich erlangte ich **durch ein Verfahren**, welches ich einem alten viel und weitgereisten Seekapitain verdanke, **mein volles Gehör wieder**, und habe jetzt, **nachdem ich vielen Leidenden dieses Verfahrens mitgetheilt**, die große Genugthuung, unzählige Dankschreiben von Solchen zu empfangen, denen es ebenfalls Hilfe gebracht hat.

Demzufolge bin ich auch ferner bereit, jedem Leidenden dieses so **vorzügliche Heilverfahren** gegen frankirte Einsendung von 5 fl. ö. W. mitzutheilen.

Louis Oelsner in Berlin,
Neue Schönhauser-Strasse 12, 1. Treppe.

(3—4)