

Leipziger Techniker-Verein.

Am letzten Vereinsabend bot Herr G. Freyse durch Fortsetzung seines Vortrages über „Sicherheitsvorrichtungen im Eisenbahnbetrieb“ der zahlreichen Büdererfahrt abermals mancherlei Interessantes. Redner bemerkte Anfangs, daß diese Sicherheit nicht nur in Anlage einer genügenden Anzahl von Signalen bestehe, sondern namentlich in der Verbesserung des Materials für den Bauwerbau, und kam zurück auf die erste Probefahrt am 28. März 1887 auf der Leipzig-Dresden Eisenbahn, welche bei der damaligen Station Borsigau stattfand und von hier aus später bis Magdeburg fortgesetzt wurde. Diese Anlage wurde ausgeführt, um der Ungebühr des Publicums und der Actionäre zu lehren; deshalb wendete man hierbei den sogenannten amerikanischen Überbau ab den billigeren an, obwohl man bereits der Überzeugung war, später den massiven Bau ausführen zu müssen. Das amerikanische System bestand darin, daß 2" breite und $\frac{1}{2}$ " starke flache Eisenbahnen auf starke Langschwellen, welche in weiterliegendem Querschwellen eingefüllt waren, festgehalten wurden. Von einer Riedbettung war damals keine Rede. Da sich jedoch dieses System schon beim Bau als zu schwach erwies, bestellte man in England Schienen von 2 $\frac{1}{2}$ " Breite und 1 $\frac{1}{2}$ " Starke, welche ohne Latschenverbindung festgehalten wurden. Diese Bestellung wurde auch auf die Strecke Leipzig-Magdeburg übertragen, und erst vom 3. 1888 an verwendete man die vom Ingenieur Charles Bionoles empfohlene Form, welche auf 6" Höhe und 8" Breite Langschwellen genutzt wurde und Querschwellen beanspruchte, welche Bauart später darin abgedeutet wurde, daß man vom Langschwellensystem ganz abhielt, die Schienen durch Latschen mit einander verband und die Querschwellen in eine genügende Riedbettung legte, welches System im Grunde genommen auch bis heute beibehalten wurde, nur daß man den schweren Transportmitteln Rechnung trug, die Schienen immer stärker konstruierte.

Der Forttragende entwickelte nun die verschiedenen entstandenen Schienen-Profilen nach Dimensionen und Gewicht per laufenden Meter und bemerkte noch, daß zum Bau von Weichen Bessener Stahlblechen in Längen von 4,67 bis 6,4 Meter gewählt verwendet wurden, bei denen der Schienentopf stärker gehalten war.

Anfang 1870 wurden nun von Seiten des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen bestimmte technische Normen aufgestellt, darin lautend, daß die Schienen eine Länge von 6 Meter, eine Kopfbreite von 57 mm. mit einem Radius der Oberfläche von 200 mm. haben müßten, und verlangte von jeder Schiene, daß sie 140 Ctn. mit Sicherheit pro Rad tragen sollte; das Bettungsmaterial wurde auf mindestens 200 mm. festgelegt.

Hierauf ging der Redner zu einer der wichtigsten Anlagen im Betriebe, den Weichen über, welche aus sogenannten Schienen hergestellt werden und bei welchen in neuerer Zeit zwei bewegliche Rungen an zwei festgehaltene Facetten anschlagen, während bei früheren sogenannten Stumpfweichen zwei getrennte anlaufende Gleisstücke durch hin- und herschieben einer beweglichen Gleisstücke fahrbar gemacht wurden, und erwähnte als Verbesserung das sogenannte Gestüt, welches an den Stellen eingelegt wird, wo die beiden inneren Gleiseite freier freudender Gleise sich schneiden.

Wie Herr Freyse darauf bedacht war, seinen Vortrag durch die nächsten Unterlagen, als Skizzen und Zeichnungen, zu veranschaulichen, legte er auch ein nettes Modell eines Halbturns-Drehstuhls aus der Fabrik von Gruson in Bautzen-Magdeburg vor und sprach dann Vorrichtungen, durch welche die Weichen mit Signalen in Verbindung gebracht werden als sichere Kontrolle des richtigen Standes des Drehstuhles über; indem es führt dies alles nur aus einer einzigen Quelle her, und widerstrebt so ganz den natürlichen Bedingungen des allgemeinen ökonomischen Werks, daß es seiner Zeit ebenso als solche gelöst werden wird, wie vieles Anderes. Dann hören wir auch ganz anders lautende Minnertreden.

Das „Deutsche Handelsblatt“ schließt eine Besprechung der dem Reichstag vorgelegten Uebersicht der Betriebsergebnisse der deutschen Bahnen im Jahre 1877 mit folgender Bemerkung: Die oben gegebenen Daten reichen hin, um die Bedeutung und zugleich die Schwierigkeiten des Übergangs der Privatbahnen in das Eigentum des Reichs ins Licht zu stellen. Der Abschluß führt uns Bahnenarbeiten vor, die den Umfang der Interessen zur Anschauung bringen, welche mit den Eisenbahnunternehmungen verknüpft sind und die Wahrnehmung aufdringen, daß das Privatkapital und die von ihm geschaffenen Privatbahnen Bedeutendes geleistet, daß ferner das Privatkapital durchschnittlich nur eine mäßige Rente bezogen hat, welche aber auch in Folge angestrebter Arbeit der Bahnen in den kriiftesten Jahren nur um Wettiges gesunken ist.

Der „Berliner Aktionair“ schreibt zur Situation: In heimischen Bahnen-Aktien war viel Bewegung, was nicht in den rheinisch-westfälischen Sättigungen, wohl aber in den Verlafsbahnen. Die Angriffe der Börsen-Tagesblätter gegen den Übergang zu Magdeburg-Halberstädter Bahnen an den Staat wurden daher geäußert, daß die hohe Finanz nunmehr offen gegen den Übergang der Bahnen an den Staat frontiere, was auch durch eine gestern Abend erlassene Erklärung der Disconto-Gesellschaft und des Hauses S. Bleichröder, die sich in der Börse-Berichtung findet, weitere Unterstützung erhält. Gerade in diesen Berichten haben wir es schon wiederholt angekündigt, daß wir nicht mehr annehmen vermöchten, die General-Barmarken würden die ihnen vorzulegenden Blätter quittieren; seit einigen Tagen ist die Ansicht der Börse geradezu bestreitbar. Magdeburg-Halberstädter sind jetzt drei Tage um 3 Proc. gefallen, man nennt als Veräußerer die ersten Firmen des Platzes, und für Berlin-Stettiner war gestern nach Schluß des Börsen ein ganz verdächtiges Angebot. Wenn wir unsere Ansicht offen sagen sollen, so meinen wir, daß es gewissen Deutern niemals ernst um den Verlust der Bahnen zu thun gewesen ist; sie haben die Unterhandlungen begünftigt, um etwas Abiuste zu treiben, und nun, da sie ihren Gewinn eingestrichen, fehlt sie den Spuren um und decken sie als Gegner der Veräußerung der Bahnen, damit ihre Bankverbindungen mit den Bahnen erhalten bleiben.

Es ist aber dennoch nötig, daß die Aktionäre der beiden in Angriff genommenen Bahnen dadurch nicht sich einschläfern lassen, sondern ihre Maßnahmen treffen, eben so wenig wie sie sich durch Aufzehrung der gegen die Eisenbahnen gerichteten Manipulationen des preußischen Ministeriums und der dadurch bewirkten augenblicklichen Verkehrsabschaffungen seitens der Veräußerung freilich gefährdeten Blätter schreden lassen dürfen. Gelingt die Veräußerung bei dem einen Unternehmen, so folgt bald das andere nach, die Zwangslage der übrigen Privatbahnen wird immer ärger und die Entwertung des darin angelegten Vermögens wächst bestet, daß die Aktionäre genötigt sind, sich auf Gnade und Ungnade der Regierung zu überlassen. Hier besteht es principiell obata oder alle Consequenzen zu dulden. Wir haben eben in Deutschland die Gewalt und die Gewinnzettel der Geldhäuser ausüblich, gesprochen. Sie haben Mittel und Credit genug (namentlich bei einem nach oben hin so gestalteten Werke), um durch Aufkauf der Aktien eines jeden Eisenbahnunternehmens dasselbe in die Hände der Regierung liefern zu wollen. Nicht ist vor ihrer Angstotage sicher. Das Spiel, welches sie mit der Halberstädter und Stettiner Bahn trieben, können sie jederzeit weiter ausdehnen. Sie eröffnen sich dadurch eine unenorme Quelle des Gewinnes. Bei dem Kampfe um die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn handelt es sich daher auch um ethische Momente gegen das Ausbeutungsvolumen und die Altmacht der Börsengewaltigen und der Verwaltungen, abgesehen davon, daß die Staatsbahnverwaltung durch den Erwerb der Bahn andere Bahnenlinien in ihrer Rentabilität schwer schädigen könnte. Die Berlin-Stettiner ist die wichtige

beißt dessen durch elektrische Leitung mit den vier nächsten Stationen in Verbindung steht.

Nach eingehender Besprechung der Wagen, Puffer, Bremse u. s. wie der bestehenden Controle auf der Strecke schloß Herr Freyse seinen allseitig interessanten Vortrag unter allgemeinem Beifall.

Hierauf erläuterte Herr Haußild unter Vorführung einer Skizze die sogenannte Lustbremse, welche Prüfung ebenfalls beißig aufgenommen wurde.

Kommenden Samstag folgt der Verein der Einladung des Herrn Freyse zur Besichtigung des neu gebauten Centralbahnhofes, bei welcher Excurtion Gäste willkommen sind. Versammlungsort Thiemische Brauerei, Lauchaer Straße. Auftritt 2 $\frac{1}{2}$ Uhr.

(Gingesandt.)

Im Tageblatt 1. Teil, zu Nr. 67 findet sich ein Artikel über Armeenpflege, der im Interesse dieser wichtigen Angelegenheit eine kurze Entgegnung nötig macht.

Wir hatten fürlich zu berichten, daß nach dem Vorigen Leipzig bereits an vielen anderen Orten Vereine gegen die Hausbettelei gegründet worden sind und daß sonst königl. preußische Ministerium des Innern in diesen Tagen sämtliche Landratsämter, Landdrosteien u. angewiesen hat, die Gründung solcher Vereine zu fördern und zu begünstigen. Der Herr Verfasser findet denn auch den Gedanken, auf diesem Wege gegen die „Bettelplage“ vorzugehen, „nicht unbed.“ und nur dessen Ausführung außerordentlich schwierig. In letzterem müßten wir dem Verfasser aus eigener Erfahrung beipflichten, nur daß die Haupthäufigkeit anderwo niedrig, als wo er sie sieht oder sucht.

Doch unter Verein nicht die Bagabinden herauft, davon könnte sich der Herr Verfasser leicht überzeugen, wenn er auf unserem Vereinsbüro Akt davon nehmen wollte, daß solche überhaupt nichts bekommen. Nur wohl legitimte Arbeiter werden

von unserem Verein unterstützt, und solche aus den Vorhaben regelmäßige abgewiesen. Wie die Leute desselben auf einem andern Wege besser erreicht werden könnte, ist aus der Hinwendung auf die Armenpflege in Elberfeld schlechterdings nicht zu erkennen. Denkt wie jenes denn „strebwillige Arme“ werden durch von auswärts kommende Bettelfüller stellen können? Dieselben können sie doch nicht den Schugmännern ähnlich, auf den einzelnen Straßen positioniert, um da die Hälfte bedürftigen ausfindig zu machen und zu unterstützen. Oder ist die Meinung, daß auswärtige Arme nicht kommen werden, wenn die Ortsgenossen unterstützen werden? Diese optimistische Annahme ist durch die Erfahrung zur Genüge widerlegt. Nur darin hat der Herr Verfasser keinen Fleiß gespart, wie wir auch jüngst selbst bemerkt haben, daß ein Verein gegen Hausbettelei, wie der unsrige, nur dann recht nützt, wenn „alle“ oder fast alle Häuser sich auf dieselbe Weise gegen die Bettelfüller abperren, und fügen wir hinzu, nicht die Mehrzahl die lästigen Bettler von der Thür ab und an den Verein weist, ohne sie an diesem mit irgend einem Beitrag zu beteiligen. Uebrigens dürfen wir nach unserer neuen Erfahrung mit Sicherheit darauf rechnen, daß die Einsicht, wie unzweck eine solche Versuchungsweise sei, sich in unserer Bürgerschaft immer mehr verbreiten wird.

Zum Schlus sei noch erwähnt, daß in der ersten Woche dieses Monats wiederum von zwei Nachbarstädten, Leipzig und Altenburg, die Statuten unseres Vereins eingefordert wurden, um den derselben zu gründenden „Vereinen gegen die Hausbettelei“ als Anleitung zu dienen.

Leipzig, den 8. März 1879.
Der Vorstand des Vereins gegen Hausbettelei.

Volkswirtschaftliches.

Finanzieller Wochenbericht.

Die wahre Freiheit herrscht nur an der Börse und in der Dichtkunst. Niemand vermag der Börse Gesetze vorzuschreiben, wie sie logisch denken, wie sie ihre Entwicklung und Willkür zulassen soll. Die Börse sieht sich über Alles hinaus und betrachtet die Welt nur in dem Spiegel, welcher ihr zusagt. Was sie heute in den Himmel erhebt, das tritt sie morgen in den Staub; wofür sie sich heute entzündete, das ignoriert sie morgen. Heute singt sie diesen Börsen, morgen jenen; heute steht sie überall Schreßgespenster, morgen bleibt sie den ungünstigen Thalassen gegenüber stotter. Es hängt ganz von ihrem Willen ab, ob sie etwas im rostigen Vieh erblicken oder ob sie eine Menge hässlicher Schäden daran wahrenehmen will. Nicht nur einzelne Unternehmungen, sondern den Kredit der Staaten unterwirft sie ihrer Taxation und legt ihn heraus oder herunter. Solche Urtheile haben oft genug die eingreifendsten Folgen gehabt und den Regierungen schlimme Hindernisse bereitet, indem sie sie zugleich zwangen, der Börse sich zu unterwerfen, und sich in die Hände ihrer Matadore zu überliefern. Wir haben Dies neuens an Ungarn, während das höher tarifte Russland noch immer läuft, unter das faulndische Zech einer neuen Anleihe sich zu begeben, obgleich seine neueste politische Haltung in dem Sinne geboten wurde, daß dadurch die Anleiheoperation gefährdet werden sollte. Zu Gunsten von Russlands Credit ist, wie der Coursettel zeigt, übrigens schon Vieles geschehen; auch der Ungarn, der sich mehrere Procent über die niedrigste Böfer gehoben, und es ist immerhin anzuerkennen, daß es gelingt, solche Massen ungarischer Goldrente zu platzieren, ohne daß der Courss daburch wesentlich beeinträchtigt wird, durchaus nicht Erbauliches zeigen und eine lange Fortdauer des hohen Binstusses, den das Land seinen Gläubigern zahlt, nicht zu erwarten steht. Allerdings weiß man auf Österreich hin, daß zuletzt Ungarn nicht in Stich lassen kann, und Das ist auch der wesentliche Grund, der dazu ermutigt, von der großen Differenz zwischen den Coursen der ungarischen und österreichischen Rente zu profitieren.

Die Woche gehörte der Creditactie. Dagegen verschwand alles Andere. Bei diesem Papier kommt Alles auf die Position der Speculationsparteien und darauf an, ob zu Gunsten derselben eine Intervention stattfinde. Von einer regelmäßigen Wertberichtigung kann bei einem Effect, dem man eine ganz besondere hohe Stoffprämie anrechnet, nicht die Rede sein. Es ist die unbeschränkte, ausschließliche Domäne der Börse, worauf sie schaltet und walzt, wie es ihr beliebt. Wir haben den Courssgang der Aktie im Laufe der Woche besprochen. Am Sonnabend machte ich wieder eine Intervention zu Gunsten der Börse bestellt geltend. Die „Frankfurter Börs.“ sagt bei Besprechung der Bilanz der Anzahl und des hohen Effektabstandes derselben sehr richtig, daß es für den bleibenden Aktionair nicht zu beklagen ist, wenn die Effekte nicht zu hohen Coursen in die Bilanz eingestellt werden können; sein thatzfälsches Interesse geht dahin, daß sie zu hohen Coursen verlaufen werden, so lange dies aber nicht angeht, macht der niedrige Aufnahmecours die Bilanz jedenfalls solider, als der hohe. Dies ist auch bei anderen Creditbankinstituten zu beachten.

Die wichtigste Angelegenheit bleibt das Verstaatlichungsprojekt der preußischen Eisenbahnen und die Agitation, welche sich daran knüpft. Das Schreiben der beiden Berliner Bankhäuser an die „Börsenzeit.“ enthält eigentlich nur eine Bekräzung dessen, was man ja von selbst wußte, daß sie gern möglichst viel an ihren Aktienkäufen verdient hätten. Wir haben schon früher über den übeln Einfluß, den die Übarmacht und die Gewinnzettel der Geldhäuser ausübt, gesprochen. Sie haben Mittel und Credit genug (namentlich bei einem nach oben hin so gestalteten Werke), um durch Aufkauf der Aktien eines jeden Eisenbahnunternehmens daselbe in die Hände der Regierung liefern zu wollen. Nicht ist vor ihrer Angstotage sicher. Das Spiel, welches sie mit der Halberstädter und Stettiner Bahn trieben, können sie jederzeit weiter ausdehnen. Sie eröffnen sich dadurch eine unenorme Quelle des Gewinnes. Bei dem Kampfe um die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn handelt es sich daher auch um ethische Momente gegen das Ausbeutungsvolumen und die Altmacht der Börsengewaltigen und der Verwaltungen, abgesehen davon, daß die Staatsbahnverwaltung durch den Erwerb der Bahn andere Bahnenlinien in ihrer Rentabilität schwer schädigen könnte. Die Berlin-Stettiner ist die wichtige

Gesellschaft könnte nichts Wunderliches erregen, indem daß Gericht! — Soñt würde es natürlich Deute geben, die jeden solchen Gewaltkreis billigen, z. B. die Altenzonen, welche ihre Transporte auf die Tagesordnung gelegt worden, und daß aus der Rumpfsumme hervorgeschaffte System allgemeiner Gültigkeit muss noch weitere schädliche Wirkungen auf den Eisenbahnverkehr üben; indes es führt dies alles nur aus einer einzigen Quelle her, und widerstrebt so ganz den natürlichen Bedingungen des allgemeinen ökonomischen Werks, daß es seiner Zeit ebenso als solca gelöst werden wird, wie vieles Anderes. Dann hören wir auch ganz anders lautende Minnertreden.

Die „Deutsche Handelsblatt“ schließt eine Besprechung der dem Reichstag vorgelegten Uebersicht der Betriebsergebnisse der deutschen Bahnen im Jahre 1877 mit folgender Bemerkung: Die oben gegebenen Daten reichen hin, um die Bedeutung und zugleich die Schwierigkeiten des Übergangs der Privatbahnen in das Eigentum des Reichs ins Licht zu stellen. Der Abschluß führt uns Bahnenarbeiten vor, die den Umfang der Interessen zur Anschauung bringen, welche mit den Eisenbahnunternehmungen verknüpft sind und die Wahrnehmung aufdringen, daß das Privatkapital und die von ihm geschaffenen Privatbahnen Bedeutendes geleistet, daß ferner das Privatkapital durchschnittlich nur eine mäßige Rente bezogen hat, welche aber auch in Folge angestrebter Arbeit der Bahnen in den kriiftesten Jahren nur um Wettiges gesunken ist.

Der „Berliner Aktionair“ schreibt zur Situation: In heimischen Bahnen-Aktien war viel Bewegung, was nicht in den rheinisch-westfälischen Sättigungen, wohl aber in den Verlafsbahnen. Die Angriffe der Börsen-Tagesblätter gegen den Übergang zu Magdeburg-Halberstädter Bahnen an den Staat wurden daher geäußert, daß die hohe Finanz nunmehr offen gegen den Übergang der Bahnen an den Staat frontiere, was auch durch eine gestern Abend erlassene Erklärung der Disconto-Gesellschaft und des Hauses S. Bleichröder, die sich in der Börse-Berichtung findet, weitere Unterstützung erhält. Gerade in diesen Berichten haben wir es schon wiederholt angekündigt, daß wir nicht mehr annehmen vermöchten, die General-Barmarken würden die ihnen vorzulegenden Blätter quittieren; seit einigen Tagen ist die Ansicht der Börse geradezu bestreitbar. Magdeburg-Halberstädter sind jetzt drei Tage um 3 Proc. gefallen, man nennt als Veräußerer die ersten Firmen des Platzes, und für Berlin-Stettiner war gestern nach Schluß des Börsen ein ganz verdächtiges Angebot. Wenn wir unsere Ansicht offen sagen sollen, so meinen wir, daß es gewissen Deutern niemals ernst um den Verlust der Bahnen zu thun gewesen ist; sie haben die Unterhandlungen begünftigt, um etwas Abiuste zu treiben, und nun, da sie ihren Gewinn eingestrichen, fehlt sie den Spuren um und decken sie als Gegner der Veräußerung der Bahnen, damit ihre Bankverbindungen mit den Bahnen erhalten bleiben.

Es ist aber dennoch nötig, daß die Aktionäre der beiden in Angriff genommenen Bahnen dadurch nicht sich einschläfern lassen, sondern ihre Maßnahmen treffen, eben so wenig wie sie sich durch Aufzehrung der gegen die Eisenbahnen gerichteten Manipulationen des preußischen Ministeriums und der dadurch bewirkten augenblicklichen Verkehrsabschaffungen seitens der Veräußerung freilich gefährdeten Blätter schreden lassen dürfen. Gelingt die Veräußerung bei dem einen Unternehmen, so folgt bald das andere nach, die Zwangslage der übrigen Privatbahnen wird immer ärger und die Entwertung des darin angelegten Vermögens wächst bestet, daß die Aktionäre genötigt sind, sich auf Gnade und Ungnade der Regierung zu überlassen. Hier besteht es principiell obata oder alle Consequenzen zu dulden. Wir haben eben in Deutschland die Gewalt und die Gewinnzettel der Geldhäuser ausüblich, gesprochen. Sie haben Mittel und Credit genug (namentlich bei einem nach oben hin so gestalteten Werke), um durch Aufkauf der Aktien eines jeden Eisenbahnunternehmens daselbe in die Hände der Regierung liefern zu wollen. Nicht ist vor ihrer Angstotage sicher. Das Spiel, welches sie mit der Halberstädter und Stettiner Bahn trieben, können sie jederzeit weiter ausdehnen. Sie eröffnen sich dadurch eine unenorme Quelle des Gewinnes. Bei dem Kampfe um die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn handelt es sich daher auch um ethische Momente gegen das Ausbeutungsvolumen und die Altmacht der Börsengewaltigen und der Verwaltungen, abgesehen davon, daß die Staatsbahnverwaltung durch den Erwerb der Bahn andere Bahnenlinien in ihrer Rentabilität schwer schädigen könnte. Die Berlin-Stettiner ist die wichtige

Gesellschaft könnte nichts Wunderliches erregen, indem daß Gericht! — Soñt würde es natürlich Deute geben, die jeden solchen Gewaltkreis billigen, z. B. die Altenzonen, welche ihre Transporte auf die Tagesordnung gelegt worden, und daß aus der Rumpfsumme hervorgeschaffte System allgemeiner Gültigkeit muss noch weitere schädliche Wirkungen auf den Eisenbahnverkehr üben; indes es führt dies alles nur aus einer einzigen Quelle her, und widerstrebt so ganz den natürlichen Bedingungen des allgemeinen ökonomischen Werks, daß es seiner Zeit ebenso als solca gelöst werden wird, wie vieles Anderes. Dann hören wir auch ganz anders lautende Minnertreden.

Die „Deutsche Handelsblatt“ schließt eine Besprechung der dem Reichstag vorgelegten Uebersicht der Betriebsergebnisse der deutschen Bahnen im Jahre 1877 mit folgender Bemerkung: Die oben gegebenen Daten reichen hin, um die Bedeutung und zugleich die Schwierigkeiten des Übergangs der Privatbahnen in das Eigentum des Reichs ins Licht zu stellen. Der Abschluß führt uns Bahnenarbeiten vor, die den Umfang der Interessen zur Anschauung bringen, welche mit den Eisenbahnunternehmungen verknüpft sind und die Wahrnehmung aufdringen, daß das Privatkapital und die von ihm geschaffenen Privatbahnen Bedeutendes geleistet, daß ferner das Privatkapital durchschnittlich nur eine mäßige Rente bezogen hat, welche aber auch in Folge angestrebter Arbeit der Bahnen in den kriiftesten Jahren nur um Wettiges gesunken ist.

Der „Berliner Aktionair“ schreibt zur Situation: In heimischen Bahnen-Aktien war viel Bewegung, was nicht in den rheinisch-westfälischen Sättigungen, wohl aber in den Verlafsbahnen. Die Angriffe der Börsen-Tagesblätter gegen den Übergang zu Magdeburg-Halberstädter Bahnen an den Staat wurden daher geäußert, daß die hohe Finanz nunmehr offen gegen den Übergang der Bahnen an den Staat frontiere, was auch durch eine gestern Abend erlassene Erklärung der Disconto-Gesellschaft und des Hauses S. Bleichröder, die sich in der Börse-Berichtung findet, weitere Unterstützung erhält. Gerade in diesen Berichten haben wir es schon wiederholt angekündigt, daß wir nicht mehr annehmen vermöchten, die General-Barmarken würden die ihnen vorzulegenden Blätter quittieren; seit einigen Tagen ist die Ansicht der Börse geradezu bestreitbar. Magdeburg-Halberstädter sind jetzt drei Tage um 3 Proc. gefallen, man nennt als Veräußerer die ersten Firmen des Platzes, und für Berlin-Stettiner war gestern nach Schluß des Börsen ein ganz verdächtiges Angebot. Wenn wir unsere Ansicht offen sagen sollen, so meinen wir, daß es gewissen Deutern niemals ernst um den Verlust der Bahnen zu thun gewesen ist; sie haben die Unterhandlungen begünftigt, um etwas Abiuste zu treiben, und nun, da sie ihren Gewinn eingestrichen, fehlt sie den Spuren um und decken sie als Gegner der Veräußerung der Bahnen, damit ihre Bankverbindungen mit den Bahnen erhalten bleiben.

Es ist aber dennoch nötig, daß die Aktionäre der beiden in Angriff genommenen Bahnen dadurch nicht sich einschläfern lassen, sondern ihre Maßnahmen treffen, eben so wenig wie sie sich durch Aufzehrung der gegen die Eisenbahnen gerichteten Manipulationen des preußischen Ministeriums und der dadurch bewirkten augenblicklichen Verkehrsabschaffungen seit