

dienstliche Röhre ist in Pirna wegen dringenden Bedarfs, an dem Kaufmorde beteiligt zu sein, verhaftet worden.

— Reulich sing, wie aus Berlin gemeldet wird, zur Nachtzeit das dreijährige Söhnchen des Kaufmanns W. in der Stralauer Straße plötzlich so laut an zu schreien, daß die Eltern desselben aus dem Schlafe erwachten und dem im Nebenzimmer schlafenden Kinde zu Hilfe eilten. Auf ihre Frage, was ihm sei, erwiderte das Kind, daß es gebissen worden, und zeigte auf seine blutenden Lippen. Als bald bemerkten die Eltern ein Flattern im Zimmer und sahen eine Fledermaus sich ängstlich hin und her bewegen. Dieselbe wurde ergriffen und in Freiheit gesetzt. Die Lippe des Kindes schwoll so dick auf, daß ärztliche Hilfe alsbald in Anspruch genommen werden mußte.

Telegraphische Depeschen.

Berlin, 22. August. Sr. M. S. „Fregata“ 9 Geschütze, Commandant Corbottencapitain v. Hippel, ist am 21. d. M. in Hongkong eingetroffen.

München, 22. August. Sr. R. H. Heit der Kronprinz ist mit der Frau Erprinzessin von Meiningen gestern Abend 7 1/2 Uhr in Oberammergau eingetroffen und von der zahlreich herbeigeströmten Menschenmenge mit enthusiastischen Rundgebeten empfangen worden.

Riffingen, 12. August. Der Cultusminister von Luz und der Minister des Auswärtigen, Baron von Trauttschke, trafen heute Nachmittag 2 Uhr 10 Min. mittelst Extrazugs hier ein und begaben sich nach der oberen Saline zum Besuche des Fürsten Bismarck.

Paris, 22. August. Dem Vernehmen nach würde der König von Griechenland vor seiner Rückkehr nach Athen eine Zusammenkunft mit dem Könige von Italien haben.

London, 22. August. Nach einem Telegramm aus Simla war in Luetta das Gerücht verbreitet, die Garnison von Kandahar habe einen Ausfall gemacht und dabei dem Feinde starke Verluste zugefügt. Ferner verlautete von einer Ansammlung afghanischer Stämme im Norden von Khojaf, von deren ein Angriff auf die Verbindungslinie mit Pichin beabsichtigt werde.

London, 23. August. Forster ist wieder zurückgekehrt. Die gestrigen Landmeetings in verschiedenen Theilen Irlands sind ruhig verlaufen.

London, 23. August. Der „Times“ wird aus Stutari vom 20. d. gemeldet: Niza Pascha rückte heute Abend hier mit 2000 Mann Truppen ein und wurde von dem Ausschuss der Liga empfangen. Alle Chefs der Albanesen und die Mitglieder der Liga sind zu einer Versammlung für künftigen Montag eingeladen. Andere 2000 Mann unter Niza blieben in Dulcigno und bezogen ein Lager gemeinsam mit den Albanesen auf den die Stadt beherrschenden Anhöhen.

Petersburg, 21. August. Die Herzogin von Coburg und der Großfürst Sergius Alexandrowitsch sind heute nach dem Auslande abgereist.

Konstantinopel, 22. August. Der amerikanische Geschäftsträger hat am Freitag der Pforte eine Note überreicht, in welcher Klage über die Verzögerung der Aburtheilung der Mörder des amerikanischen Missionärs geführt und dringend verlangt wird, die Pforte möge die Mörder nach Konstantinopel bringen lassen, um zu deren Verurtheilung zu schreiten.

New-York, 22. August. Nach hier eingegangenen Nachrichten wurde durch den Orkan, der am 12. und 13. d. M. Texas verheerte, die Stadt Brownsville fast vollständig zerstört, in Matamoros wurden gegen 300 Häuser der Erde gleich gemacht, die benachbarten Städte erlitten ebenfalls großen Schaden. Mehrere Dampfschiffe sind in Folge des Orkans gescheitert.

Nach Schluß der Redaktion eingegangen.

Berlin, 23. August. In einem Leitartikel der „N. A.“ bezüglich der Auslassungen Gambetta's in Cherbourg heißt es: Die Äußerungen Grevy's und Freycinet's in Dijon und Montauban geben zu lebhafter Befriedigung die Gewißheit, daß in der auffälligen Rede des Kammerpräsidenten nicht Frankreich, sondern Gambetta persönlich gesprochen hat. Der Artikel behandelt den Begriff von Gambetta's angeregter Gerechtigkeit, welche sich auf die Kaufkriege Ludwig's XIV., auf die Schwäche der inneren Herrschaft Deutschlands gründet, und erinnert an die seit 200 Jahren von Frankreich in Deutschland gemachten Einfälle. Bisher schienen die Staatsmänner der französischen Republik, in richtiger Würdigung der Thatfache, daß die Mehrheit der französischen Nation sich kaum je für den Krieg erwidert, wenn sie nicht durch einen Angriff dazu gezwungen ward, und ihrerseits friedlichere Wege gehen würde als die Bourbonen und die bonapartistischen Kaiser. Ramentlich hatte Gambetta sich den Ruf eines Freundes, man kann fast sagen der Bürgerschaft, des Friedens erworben. Wenn nun die Rede vom 9. August zeige, daß er diesem Verufe entsagt, so habe dieß in Deutschland zwar keine „Sant“, aber doch Bewunderung und aufrichtiges Bedauern erregt. Deutschlands Politik wird deshalb genau so friedliebend bleiben wie bisher, aber das Vertrauen auf die Dauer des Friedens hat durch die Kundgebung Gambetta's einen harten Stoß erlitten. Wir setzen in Folge derselben nicht etwa Verwidelungen voraus, aber die Kundgebung beweist doch, daß die Kriegspartei auch unter den Republikanern bedeutende Anhänger hat. Wollte das republikanische Frankreich unter Gambetta's Führung die Traditionen Ludwig's XIV. und der Kaiser Napoleon des Ersten und Dritten uns gegenüber fortsetzen, so müssen wir uns leider

mit dem Gedanken vertraut machen, daß der Friede auf der Westgrenze unsicher bleibt; nur muß die friedliebende Mehrheit beider Nationen wissen, wer den Frieden heute bedroht. Deutschland wird nicht müde werden, in der nationalen Politik den Beweis zu liefern, daß es Frieden halten will und den Krieg verabscheut. Wir bedauern, daß der kriegerische Geist, welcher unsern Nachbar heute wie seit 300 Jahren befeuert, uns zwingt, die Sicherheit in einem starren und schlagfertigen Geze zu suchen. Mehr als die Sicherheit suchen wir nicht, aber wir haben den Willen und das Vertrauen, sie zu finden.

Wetterbericht

Meteorologischen Institut zu Leipzig nach Angabe der Seewarte und eigenen Depeschen vom 23. August, 8 resp. 6 Uhr Morgens.

Table with columns: Stationen, Wind, Wetter, Temperatur in Celsius, and other meteorological data for various locations like Mullaghmore, Aberdeen, Christianstadt, etc.

Übersicht der Witterung. Bei zunehmendem Luftdruck und fast wolkenlosem Wetter dauert über Nord- und Mittelddeutschland die

leichte nördliche bis östliche Luftströmung fort, während am Fasse der Alpen bei schwachen südwestlichen Winden veränderliches, theilweise nebeliges Wetter herrscht. Die Temperatur ist im Allgemeinen nicht wesentlich verändert, im Nordosten Deutschlands liegt sie etwas über der normalen, im übrigen Deutschland nahe derselben. Gestern fanden in Sachsen wiederum vielfach Gewitter statt.

Änderungen in der Witterung seit dem Morgen bis 2 Uhr Nachmittags.

Das Wetter ist wasser in Südwestdeutschland, wo Regen eingetreten ist, allgemein heiter und warm. Aus Sachsen meldet Plauen heute Mittag Gewitter.

Witterungs-Ansicht auf Dienstag, 24. August.

Warmes, zunächst nach heiterem Wetter, später Aussicht auf Zunahme der Bewölkung und auf Gewitterregen. Winde schwach nördlich oder östlich.

Meteorologische Beobachtungen auf der Universitäts-Sternwarte zu Leipzig vom 15. August bis 21. August 1880.

Table with columns: Tag u. Nacht, Barometer in Millimeter, Temperatur in Celsius, Relative Feuchte, Windrichtung und Stärke, and Beschaffenheit des Himmels.

\*) Früh regnerisch; Nachmittags und Abends zeitweilig regnerisch. \*) Von früh bis Vormittags 1/2, 9 Uhr Nebel und regnerisch; Nachmittags gegen 5 Uhr neuer Donner; Abends 1/2-10 Uhr starker Regen. \*) Früh Nebel. \*) Früh regnerisch, später Nebel. \*) Früh etwas Nebel; Abends nach 8 Uhr Weiterleuchten in SE. \*) Früh dunstig; Nachmittags nach 1/4 Uhr bis 6 Uhr Gewitter in SW und E, starker Regen, etwas Hagel; Abends 10 Uhr Weiterleuchten in NNE, dunstig.

Volkswirtschaftliches.

Ueber die Errichtung der Kettenschiffahrt auf dem Main, die Entstehung der Kettenschiffahrt im Allgemeinen und die Kettenschiffahrt auf der Elbe im Besonderen.

† Dresden, 22. August. Dem verdientvollen Director der Ketten-Schleppschiffahrt der Ober-Elbe, Herrn E. Bellingrat in Dresden, welcher in den weitesten Kreisen als eine hervorragende wissenschaftliche Autorität auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt geschätzt wird, war vor Kurzem von dem Comite für Errichtung der Kettenschiffahrt auf dem Main der schmeichelhafte Auftrag geworden, an dasselbe einen gutachtlichen Bericht über die „Reform der Mainschiffahrt“ zu erstatten.

Die hochinteressante, mit seltenem Scharfblick und großem Fleiße ausgeführte Arbeit des Genannten liegt uns gegenwärtig vor. Dieselbe umfaßt ein unschätzbares Material gediegenen nautischen Wissens, eine werthvolle Sammlung praktischer Erfahrungen, wie bezüglich der Binnenschiffahrt in solcher Fülle seitig bisher noch nicht zusammenggetragen worden.

Der Verfasser entwirft im Eingange seines umfangreichen Werkes, unter Benutzung zuverlässiger historischer Quellen, ein übersichtliches klares Bild über die Geschichte der Mainschiffahrt und beleuchtet dabei die hindernden Einflüsse, den politischen Verhältnisse und Hölle auf die Entwicklung der Mainschiffahrt vornehmlich ausgeübt haben. Die weiteren Abschnitte des Bellingrat'schen Werkes verbreiten sich über den früheren und jetzigen Verkehr und die Ursachen des Rückganges der Mainschiffahrt, ferner über die Schiffbarkeit des Mainstromes in seiner jetzigen Gestalt, über die einzuführende Reform des Schiffahrtsbetriebes und die localen Bedingungen für die Ausführung der Kettenschiffahrt auf dem Main, Anlage und Betriebskosten u. Die Rentabilität der Kettenschiffahrt des Mains wird des Weiteren gründlich nachgewiesen und mit Zahlen überzeugend belegt.

Ueber die Entstehung der Kettenschiffahrt entnehmen wir dem Bellingrat'schen Berichte Folgendes:

„Die Franzosen nennen die Kettenschiffahrt mit Vorliebe eine ausschließlich französische Erfindung. Es darf den französischen Ingenieuren das Verdienst, dieselbe zuerst zur umfangreichen praktischen Verwertung gebracht zu haben, nicht bestritten werden. In dem dieselben jedoch als den Urheber der Idee den Marschall Moris von Sachsen bezeichnen, welcher schon im Jahre 1739 bei Straßburg Versuche vornehmlich ließ, so führen sie unbedeutend, wie ich schon anderwärts dargelegt habe, die Erfindung auf die deutsche Urquelle zurück. Vor dem Eintritte des Herzogs Moris in französische Dienste lag derselbe beständig den Studien der Befestigungskunst und der mathematischen Wissenschaften ob und muß hierbei unzweifelhaft mit dem in Dresden lebenden Mathematiker Warperger in Verbindung gekommen sein. In diesen schon 1739 erschienenen Werke: „Wasserschiffahrt auf Flüssen und Canälen“ befindet sich nun folgende Stelle:

„Wir können nicht umhin, der von dem berühmten Mechanico und Math. Prof. Herrn Nicolaus Wolwig zu Magdeburg zwar angegebenen,

aber nicht zum Gebrauch gekommenen Maschine, vermittelst welcher die schwer beladene die Elbe hinauf kommende Schiffe durch etwa 5 bis 6 Mann, da dormalen wohl 60 nöthig sein, über den schnellen Wasserfall unter der Magdeburgischen Brücken hinauf gezogen werden sollen, noch einmal zu gedenken, es besteht aber solche Maschine in 2 liegenden Wellen, worauf die Tauen oder funes Tractorii gewickelt werden, und zwar vermittelst sechs auswechselbarer Vestium Homodororum, oder gleich auf laufender Hebel, wobei denn dieser Umstand, daß die Tauen, wie sie um die vordere Welle umgeschlagen werden, sich immer wieder von derselben ab und auf die hintere aufwickeln, die ganze Maschine aber auf einen Ponton oder Prähm gar füglich kann angebracht werden.“

Mit dieser Beschreibung ist das Princip der heutigen Kettenschiffahrt dargestellt, denn die Winden- und Vorrichtung der Kettenschiffe unterscheidet sich von den gewöhnlichen Schiffwinden nur dadurch, daß zwei Trommeln vorhanden sind, welche es ermöglichen, die gleiche Länge, welche auf der einen Seite aufgewickelt wird, auf der anderen Seite abzuwickeln und somit an einer Kette von unbegrenzter Länge einen continuirlichen Betrieb herzustellen.

Von einem inwischen verstorbenen Ingenieur wurde mir mitgeteilt, in der königl. Bibliothek in Dresden sei ein Bericht, der den Nachweis enthalte, daß die ersten praktischen Versuche mit der oben beschriebenen Maschine in Dresden stattgefunden hätten, doch ist es mir bis jetzt nicht gelungen, einen solchen Bericht ausfindig zu machen.

Die Straßburger Versuche des Marschalls von Sachsen fanden nachher in Frankreich Hiere Fortsetzung und in den Stromschnellen der Rhone leisteten von einem Söpelwerk getriebene Tauschiffe gute Dienste. Der erste Ingenieur, der in den zwanziger Jahren die Dampfkraft auf ein Kettenschiff zu übertragen suchte und die Grundzüge der heutigen Kettenschiffahrt entwarf, war Tourasse, doch fand das System damals wenig Anerkennung; 1839 wurde endlich der erste erfolgreiche Kettendampfer gebaut und im Innern von Paris bis zur Portenl'Anglais in Dienst gestellt.

In Bezug auf die Kettenschiffahrt der Elbe sagt der Bericht:

„In Deutschland wurde ein erstes Versuchschiff 1858 vom Director der Vereinigten Hamburg Magdeburger Dampfschiffahrtscompagnie Herrn Graff für den Localdienst durch die Magdeburger Brücken in Dienst gestellt. Die erste Ausdehnung auf eine größere Strecke des nicht canalisirten Elbstromes fand durch die Ketten-Schleppschiffahrt der Ober-Elbe statt: 1869—1871 von Magdeburg bis zur böhmischen Grenze auf 331 Kilom., dann 1872 von der böhmischen Grenze bis Kuffja durch die Prager Dampf- und Seilschiffahrts-Gesellschaft auf 39 Kilom., 1870—1874 von Magdeburg bis Hamburg durch die Vereinigte Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie auf 298 Kilom., so daß seit 1874 die Elbe mit 668 Kilom. Kette belegt ist, an welcher gegenwärtig 28 Dampfer laufen. Auf der unteren Saale schließt sich noch 29 Kilom. an. Der finanzielle Erfolg ist zufriedenstellend. Die

Ketten-Schleppschiffahrt der Ober-Elbe, welche bis vor 2 Jahren ausschließlich dem Kettenbetriebe oblag, jahle nach Ueberwindung großer technischer Schwierigkeiten folgende Dividenden: 1870 2 1/2 Proc., 1871 2 Proc., 1872 5 1/2 Proc., 1873 6 1/2 Proc., 1874 4 Proc., 1875 6 1/2 Proc., 1876 7 Proc., 1877 7 1/2 Proc., 1878 6 1/2 Proc., 1879 6 1/2 Proc., mit Ausschluß der Einrichtungsjahre also durchschnittlich 6 1/2 Proc. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Gesellschaft einer fruchtigen Alteren gut fundirten Raddampfer-Concurrenz gegenübersteht. Im wasserarmen Jahre 1874 war die Gesellschaft die einzige, welche aus dem Betriebsergebnisse eine Dividende überhaupt zahlen konnte. Das Unternehmen genießt allgemeines Vertrauen, wie schon daraus hervorgeht, daß der Cours der Actien zur Zeit der Krisis nicht unter 92 ging, während derselbe jetzt seit lange über 130 steht.

Die Bedeutung für den Verkehr hat sich auf der Elbe in überraschender Weise dargeboten. Während der Zeit des commercellen Niederganges nahm doch die Schiffahrt einen enormen Aufschwung. In Hamburg entwickelte sich mit den Orten der Ober-Elbe folgender Schiffsahrtverkehr:

Table showing tonnage statistics for Hamburg and other ports, including columns for arrival and departure.

Diese Zahlen gewinnen an Werth, wenn man berücksichtigt, daß in demselben Zeitraum der Güterverkehr der Berlin-Hamburger Bahn bergwärts von 7,964,921 Ctr. im Jahre 1874 allmählich auf 7,252,480 Ctr., 6,701,600 Ctr., 6,160,890 Ctr., 5,787,680 Ctr. zurückging.

Noch bedeutender ist die Verkehrs Zunahme auf der Ober-Elbe selbst; so passirten

Table showing tonnage statistics for the Elbe, with columns for upstream and downstream tonnage.

Die Raddampfschiffahrt, welche vor den umfangreichen Regulierungsarbeiten mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, mit dem Fortschreiten derselben sich inwiefern ebenfalls sehr entwickeln konnte, hat an dieser Steigerung des Verkehrs einen ehrenvollen Antheil; doch hätte diese allein die mächtige

Entwicklung nicht zu Wege bringen können, weil ihr der Charakter der Gemeinnützigkeit fehlt. Die Raddampfschiffahrts-Gesellschaften waren auch vorher in Thätigkeit, ohne diese Wirkung hervorzubringen; dieselben schlepten zunächst ihre eigenen Fahrzeuge und andere nur nach Gelegenheit und zu hohen Preisen. Die ungebührliche Zahl der Einzel-Schiffer konnte von der seltenen, theureren und willkürlich gebotenen Schlepplage keinen Nutzen ziehen und der Sächsisch-Schiffer-Berein beflagte noch im Jahre 1869 den Niedergang der Schiffahrt und forderte zu eifriger Unterstützung des Kettenschiffahrts-Proiectes auf, „daß die einzige Möglichkeit beste, die Schiffahrt vor dem gänzlichen Ruin zu bewahren.“ Die damalige Situation auf der Elbe war der gegenwärtigen auf dem Main aus in dieser Hinsicht ziemlich ähnlich.

Die Kettenschiffahrt, ausgeübt mit einem Halbmonopol, das nur die Ausnutzung eines bestimmten Systems, nicht etwa die alleinige Bestellung der Schlepplage umschließt, genährte nun jedem Schiffer ein rasches Fortkommen zu einem nicht nur billigen, sondern auch festen Tarife und jeder Schiffer konnte in Folge dessen dazu übergehen, an Stelle der kleineren Segelboote von 2000 bis 4000 Ctr. große Schlepplage zu bauen von 7000 bis 9000 Ctr. Tragkraft.

Hauptächlich die Einführung der großen Rähne hat die Billigkeit des Transportes begründet und Rohproducte transportfähig gemacht, die ohne die erzielte Billigkeit ungehoben und unverkäuflich geblieben wären.

Noch ist die Elbschiffahrt weit von der Entwicklung entfernt, welche sie bei einer besseren von dem Staate und der Seehausung zu fördernden Organisation nehmen könnte, gleichwohl sind die Frachttarife, welche sie jetzt schon zu bieten vermag, wohl beachtenswerth.

Es betragen z. B. im verfloffenen Jahre die Vergfrachten pro Centnermeile

Table comparing freight rates for Hamburg to Dresden via Elbe and via other routes.

Table comparing freight rates for Kuffja to Hamburg via Magdeburg and via other routes.

Vor zehn Jahren waren die Frachttarife meistens zweimal höher.“