Verkehrswesen.

Schifffahrts-Canäle.

Die Entscheidung der Frage, ob und wo Wasserstraßen anzulegen sind, läßt sich nicht allgemein fassen, sondern dieselbe muß für jedes Land gemäß seiner geographischen und wirthschaftlichen Beschaffenheit, sowie nach den daselbst maßgebenden Handels- und politischen Grundsätzen beantwortet werden. In England z. B., welches auf allen Seiten vom Meer umgeben ist, werden ganz andere Gesichtspunkte bei der Anlage von Canälen in Frage kommen als in Frankreich etwa, ja sogar bei zwei aneinander grenzenden Ländern sind oft die Grundbedingungen so verschieden, daß eingehende Erörterung dieser Frage zu ganz verschiedenen Resultaten führt. Nehmen wir beispielshalber Oesterreich-Ungarn und das Deutsche Reich! Ersteres besitzt in der Donau, welche das Land von Westen nach Osten durchfließt, mit ihren zahlreichen Nebenflüssen ein von der Natur geschaffenes System von Wasserstraßen, welches alle Haupttheile des großen Reiches mit einander in Verbindung setzt und nur der Vervollkommnung und des Ausbaues bedarf, um die Möglichkeit des bequemen Verkehrs im Innern sowohl als mit den Nachbarländern bis zur See hin zu gewähren. Anders liegt es dagegen im Deutschen Reiche. Dasselbe hat gleichfalls seine Hauptausdehnung von Westen nach Osten, aber alle bedeutenden Flüsse nehmen ihren Lauf von Süden nach Norden. Die hier fehlende Längsverbindung des Landes durch Wasserstraßen muß also durch Canäle hergestellt werden. Der Große Kurfürst und Friedrich der Große haben, soweit ihre Macht reichte, diese Verbindung bewirkt und Wasserstraßen von der Weichsel bis zur Elbe angelegt; die Fortsetzung dieser Verbindung zwischen Elbe, Weser und Rhein ist heute wohl als gesichert zu betrachten, die Verbindung zwischen Nord- und Ostsee ist in der Ausführung begriffen. Was im Süden von der Natur als fertiges Geschenk gegeben ist, muß im Norden mit vieler Mühe künstlich angelegt werden. Der Nutzen dieser Wasserstraßen hat sich in Norddeutschland auch augenscheinlichste erwiesen! Nicht nur, daß die von den Canälen durchschnittenen Ländereien mit entfernter liegenden Absatzgebieten in Verbindung gebracht werden, ohne daß die Güter umgeladen zu werden brauchen, sondern auch directe Vortheile erwachsen der Landwirthschaft durch Trockenlegung sumpfiger und mooriger Landstriche, Regelung der Entwässerungs-Verhältnisse &c.

Die oft behauptete Ansicht, daß mit Einführung der Eisenbahnen unsere gesammten Handels- und Verkehrsverhältnisse von Grund auf umgestaltet worden seien, ist nur in Bezug auf den Landverkehr als zutreffend zu bezeichnen. Dem Güter- und Personenverkehr, wie er durch die Fracht- und Personenwagen zur Zeit unserer Väter vermittelt wurde, ist durch die Eisenbahnen ein Ende bereitet worden, sehr zum Leidwesen vieler mehr oder weniger poetisch veranlagter Gemüther, welche in lyrischen Schmerzensergüssen die Verödung der früher belebten Landstraßen beklagen. Den Wasserstraßen aber ihren Verkehr zu entziehen, ist den Eisenbahnen bisher nicht gelungen! Im Gegentheil, die gesteigerten Handels- und Verkehrsverhältnisse, die daraus herfließenden reicheren Mittel und die ungeahnte Vervollkommnung technischer Hülfsmittel unserer Zeit haben Veranlassung gegeben, neue Wasserstraßen zur Verbindung und Vervollkommnung schon seit Alters her bekannter und benutzter Wasserwege anzulegen. Die natürlichen Wasserstraßen, die Flüsse, Seen und Meere sind seit grauer Vorzeit die Verbindungsstraßen für den Handel und Verkehr der Völker gewesen, als an Landstraßen noch kaum zu denken war. Sie gaben das Hauptmittel zum Austausch von Handels- und Kunstproducten, förderten die Bekanntschaft der verschiedenen Völker untereinander und damit Bildung, Wissenschaft und Gesittung. In richtiger Erkenntniß dieser wichtigen Rolle der Wasserstraßen für das allgemeine Wohl haben einsichtsvolle Fürsten zu allen Zeiten der Erhaltung und Verbesserung vorhandener, sowie dem Bau neuer Wasserverbindungen ihre Aufmerksamkeit zugewendet und manche Anlage bereits vor Jahrtausenden geplant und in Angriff genommen, deren Vollendung unserem Jahrhundert vorbehalten blieb.

Wie richtig sie schon damals gerathen haben, wird am besten dadurch bewiesen, daß unser Jahrhundert gerade dieselben Unternehmungen wieder aufgenommen hat, welche früher geplant, aber nur unvollkommen durchgeführt oder unvollendet gelassen wurden, damit zugleich den besten Beweis erbringend, daß trotz der neuen durch die Eisenbahnen geschaffenen Verkehrswege und Mittel die Wasserstraßen nach wie vor ihre Bedeutung behalten haben und voraussichtlich auch behalten werden!

Wir wollen jetzt einige der bekanntesten dieser in neuester Zeit vollendeten und in Angriff genommenen Wasserstraßen auf ihre Bedeutung hin näher betrachten; beginnen wir mit dem Canal von Suez. Ueber Suez ging seit alten Zeiten eine der großen Verkehrsstraßen, auf denen die Producte des fernen Ostens den um das Mittelländische Meer herumliegenden Ländern zugeführt wurden, daher schon früh das Bestreben, an dieser Stelle eine durchgehende Wasserverbindung zu schaffen und lang dauernde Kämpfe der verschiedenen Völker um den Besitz dieser Straße. Auch in den Kreuzzügen, diesen anscheinend nur aus religiösen Beweggründen hervorgegangenen Kriegsfahrten, finden wir bei den großen italienischen Handels-Republiken wenigstens das deutliche Bestreben, sich die Handelswege nach dem Osten und damit die daraus entspringenden Vortheile zu sichern; mit welchem Erfolge, lehrt die Geschichte. Als sie auf dem Höhepuncte ihres Glanzes standen, traten Ereignisse ein, welche mehr als irgend etwas anderes geeignet sind, die Wichtigkeit ununterbrochener Wasserverbindungen zu beweisen; der Seeweg nach Ostindien, Amerika, und der Weg nach dem Osten durch den Stillen Ocean wurden entdeckt! Die Folgen dieser Entdeckungen machten sich bald bemerkbar! Die Kaufleute zogen die neuen Wege vor, welche, obwohl länger, doch sicherer waren und vor allen Dingen den Transport der Waaren ohne Umladen und Landtransport gestatteten. Der Handel der italienischen Meeres-Republiken ging zurück und mit ihm der Reichthum und die Macht derselben!

Die Entdecker Amerikas und der neuen Seewege, die Spanier und Portugiesen, traten nun an die Stelle der Italiener, mußten aber später den Holländern und Engländern den Vorrang einräumen; letztere sind ja bekanntlich noch heute eines der bedeutendsten Seeverkehrs.

Auch in Europa sind Canalbauten in Ausführung begriffen, die zwar nicht die großartigen Abmessungen der amerikanischen Unternehmungen erreichen, aber immerhin als nicht unbedeutende Leistungen der Ingenieurkunst anzusehen sind.

Wir nennen hier zuerst den Durchstich der Landenge von Korinth! Die Gestaltung der griechischen Halbinsel gerade an dieser Stelle fordert gewissermaßen zur Ausführung eines Canales heraus, die ebenfalls begonnen worden ist, aber leider das Schicksal des Panamacanals theilt, wegen mangelnder Geldmittel einstweilen wenigstens unvollendet zu bleiben.

Günstiger liegen die Verhältnisse beim Nord-Ostseecanal. Der Gedanke einer Verbindung beider Meere ist kein neuer! In den Jahren 1391—1398 wurde bereits der Steckenitzcanal, welcher die Stecknitz und Delvenau, Nebenflüsse der Elbe und Trave, verbindet, ausgeführt; derselbe ist noch heute für flachgehende Kähne passirbar! Im Jahre 1525 wurde eine bereits 1448 geplante Verbindung zwischen Alster und Trave bewirkt, aber schon 1550 gelegentlich einer Fehde wieder verschüttet. Den dritten, nicht vollendeten Versuch machte Wallenstein im Jahre 1628. Nach Cromwell beschäftigte sich mit dem Projecte eines Canales zwischen Nord und Ostsee! Die vierte und bedeutendste aller ausgeführten Verbindungen ist der Eidercanal, der selbst kleineren Seeschiffen den Uebergang zwischen beiden Meeren vermittelt. Herzog Adolph von Schleswig-Holstein plante ihn bereits 1571; zur Ausführung gelangte er 1777 bis 1785. Außerdem kennen wir eine große Zahl von Projecten für einen Seecanal in großen Abmessungen, dessen Linie, je nachdem er von dänischer oder deutscher Seite geplant wurde, mehr nördlich oder südlich gedacht war. Es traten hier neben den Handelsinteressen auch politische Beweggründe auf! Deutschland hatte ein Interesse daran, sich für den Fall eines Krieges entsprechend der von Dänemark beherrschten Verbindungen zwischen der Nord- und Ostsee, eine solche zu schaffen, welche den Verkehr für Handels- und Kriegsschiffe unabhängig von feindlichen Angriffen machte und außerdem wesentlich abkürzte. Diese vielfachen, nicht ausgeführten Projecte hatten wenigstens das Gute, daß die Frage nach allen Richtungen hin genügend untersucht und klargestellt war, als endlich Deutschland zur Ausführung schritt und die jetzige Linie feststellte. Dieselbe geht bekanntlich von Brunsbüttel an der Elbmündung über Rendsburg, nachdem sie den alten Eidercanal, welcher ausgebaut und für größere Schiffe brauchbar gemacht wird, aufgenommen, nach Kiel. Der Canal wird nicht als Schleusencanal wie der Eidercanal ausgeführt, sondern als offener Durchstich und erhält nur an beiden Enden Schleusen zum Ausgleich der durch Ebbe und Fluth bedingten Wasserstandsunterschiede. Er erhält eine Tiefe von 8,5 m, eine Sohlenbreite von 26 m und im Wasserspiegel eine Breite von 60 Meter, so daß er von den größten Handels-Dampfern nach beiden Richtungen zugleich befahren werden kann. Für Kriegsschiffe größter Dimensionen sind Ausweichestellen vorgesehen; für etwaige spätere Verbreiterung des Canals ist an seinem Südufer ein 10 m breiter Landstreifen vorbehalten. An beiden Enden, sowie an passenden sonstigen Stellen des Canals werden Häfen mit Ladevorrichtungen u. s. w. angelegt. Die strategische Wichtigkeit des Canals liegt auf der Hand; für einen von Norden kommenden Feind bietet er ein Hinderniß, welches von der See- und Landmacht gleichzeitig vertheidigt werden kann! Den bisher getrennten Nord- und Ostsee-Geschwadern der Handelsvölker.

Bei einer solchen hervorragenden Wichtigkeit für die Entwickelung ganzer Länder kann es daher nicht Wunder nehmen, daß man in unserem Jahrhundert, nachdem man gelernt hatte, durch Maschinen bis dahin ungeahnte Arbeitsleistungen zu vollbringen, das alte Unternehmen, die Landenge von Suez zu durchstechen, wieder aufnahm, und trotz aller Hindernisse und Bedenken wurde die Riesenarbeit durchgeführt. Der Erfolg ist allen dagegen sprechenden Unglückspropheten zum Trotz ein glänzender geworden. Die politische Wichtigkeit und Tragweite des Unternehmens wird wohl am besten dadurch erwiesen, daß die bedeutendsten Großmächte den Canal soweit als irgend möglich unter ihren Einfluß zu bringen suchen.

Dieser großartige Erfolg feuerte zu erneuten Unternehmungen in dieser Richtung an und das nächste Project, welches in Aussicht genommen wurde, war die Durchstechung der Landenge von Panama. Ein Blick auf die Karte genügt, um die Wichtigkeit dieser neuen Wasserstraße zu zeigen; sie verkürzt nicht nur die Wege zwischen Europa und Ostasien, sowie zwischen den Ost- und Westküsten Amerikas, sondern erspart den Schiffen besonders die Fahrt um das stets von Stürmen umtoste Cap Horn. Die Anlage einer Wasserstraße an dieser Stelle war daher auch schon von den ersten spanischen Eroberern geplant worden, aber Mangels genügender Hülfsmittel und Unternehmungsgeistes nicht zur Ausführung gelangt. Nunmehr nahmen nach dem Erfolge beim Suezcanal die Franzosen die Ausführung in die Hand, deren Leitung dem Erbauer des Suezcanals, Herrn de Lesseps, übertragen wurde. Das Unternehmen war aber ein weitaus schwierigeres! Es waren nicht nur größere Arbeitsmassen zu bewältigen, sondern vor allen Dingen befanden dieselben nicht aus leicht lösbarem und transportirbarem Sande und Erdreich in ebenem Terrain, sondern vielfach aus Felsen und ganzen Bergrücken. Dazu kamen Hindernisse, welche die vorhandenen Flußläufe bereiteten. Diese für gewöhnlich unbedeutenden Gewässer schwellen nach den heftigen tropischen Regengüssen zu reißenden Strömen an und zerstören in wenigen Stunden oftmals die Arbeit von Monaten. Schließlich war auch das äußerst ungünstige Klima ein wesentliches Hemmniß der Arbeiten. Die Folge war, daß die Kosten erheblich höher wurden, als veranschlagt, und demnächst, als es nicht gelang, die zur Weiterführung der Arbeiten nothwendigen Mittel zu beschaffen, der Zusammenbruch des ganzen Unternehmens; daß trotz dieses Mißerfolges an der Bedeutsamkeit und Tragweite des Unternehmens nicht zu zweifeln ist, geht wohl am deutlichsten daraus hervor, daß, noch bevor der Zusammenbruch des Panama-Unternehmens zur Thatsache geworden war, schon ein Concurrenzcanal von amerikanischen Unternehmern, der Nicaraguacanal, geplant wurde; mit der Ausführung desselben ist seitdem begonnen worden. Die Linie bietet für den Verkehr zwischen Europa und Asien dieselben Vortheile wie der Panamacanal, kürzt aber den Weg zwischen den Ost- und Westküsten der Vereinigten Staaten noch um ein Bedeutendes mehr ab als jener. An dieser Stelle haben die spanischen Eroberer eine brauchbare Wasserstraße nicht nur geplant, sondern auch ausgeführt, allerdings nur in bescheidenem Maße und ohne Möglichkeit eines durchgehenden deutschen Flotte gewährt er die Möglichkeit, sich schnell zu vereinigen und den Feind mit überlegenen Kräften anzugreifen! Für den Handelsverkehr bietet er den Vortheil einer kürzeren und gefahrloseren Fahrt als durch das Kattegatt und den Sund. Diese Zeitersparniß, sowie die Aussicht auf geringere Versicherungs-Prämien werden wohl die Mehrzahl der Schiffe veranlassen, den Canalweg zu wählen. Für die Landwirthschaft der von ihm berührten Theile wird der Canal insofern von großer Bedeutung sein, als er große Moore entwässern und der Cultur erschließen wird. Inwiefern der Canal den Handel und die Entwickelung der am Meere liegenden Provinzen beeinflussen wird, bleibt abzuwarten, ebenso wie sich die finanzielle Rentabilität stellen wird.

Daß die Ausführung dieses Canals vom Auslande in aufmerksamer und nicht immer ungetheilt freundlicher Weise verfolgt wird, ist erklärlich, und in Frankreich ist daraufhin ein Project aufgetaucht, welches, gleich wie der Nord-Ostseecanal, unseren Handel und Verkehr vor feindlichen Belästigungen im Sund und in den Belten sichern soll, für Frankreich ähnliche Vortheile in Aussicht stellt, durch Anlage eines Canals zwischen Bordeaux und Narbonne über Toulouse. Da der Canal, der allerdings die Fahrt durch den immer stürmischen Meerbusen von Biscaya, sowie um Gibraltar herum vermeiden würde, als Schleusencanal ausgeführt werden müßte, so würde die Fahrt durch denselben immer sehr zeitraubend sein; angesichts dieser und anderer schwerwiegender technischer Gründe, sowie nach den Panama-Erfahrungen hat sich daher das französische Capital und die Regierung der Republik noch nicht mit dem Gedanken der Ausführung befreunden können.

Wir erwähnen hier noch schließlich den in Ausführung begriffenen Canal, welcher Seeschiffen die Möglichkeit gewähren wird, direct bis Manchester zu fahren.

In neuester Zeit werden anstatt der Canäle vielfach Schiffseisenbahnen empfohlen, welche die Schiffe auf Wagengestellen über Land von einer Wasserstraße zur anderen führen sollen. Die Möglichkeit derartiger Beförderungen ganzer Fahrzeuge ist, in kleinerem Maßstabe wenigstens, praktisch erwiesen durch seit Jahren in Betrieb befindliche Anlagen in der Provinz Preußen, sowie auch im Osten der Vereinigten Staaten und an anderen Orten. Eine größere derartige Anlage für Seeschiffe ist jetzt in Canada in Ausführung begriffen und wird wohl Gelegenheit bieten, auf praktischem Erfahrungswege zu ermitteln, ob diese Beförderungsart wirklich alle die Vortheile gewährt, welche ihre Fürsprecher ihr nachrühmen und durch die sie den Canälen in jeder Weise überlegen sein soll.

W. Saegert.

Verantwortlicher Redacteur Heinrich Rühle in Leipzig.
Für den musikalischen Theil verantw. Dr. Oscar Paul in Leipzig.

Volkswirthschaftliches.

Verantwortlicher Redacteur C. G. Laue in Leipzig. — In Vertretung: Georg Hiller in Leipzig.

Neues in der dauernden Gewerbe-Ausstellung.

(Promenadenstraße 8.)

XIX.

Friedr. Niederstadt, Gravieranstalt und mechanische Werkstatt, Leipzig, Bayerische Straße 44/46.

In einem Glasschrank, welcher im Raume 2 aufgestellt ist, findet sich eine reichhaltige Sammlung der Erzeugnisse des genannten Ausstellers, dessen Specialität in der Anfertigung von Maschinen zur Zuckerwaarenfabrikation besteht, insbesondere fertigt genannte Firma gravirte Platten, Walzen, Stempel aller Art, sowie ähnliche Gegenstände. Die ausgestellten Sachen haben mehrfach das Interesse von Sachverständigen erregt und zu recht erfreulichen Aufträgen für den Aussteller, zum Theil auch nach dem Auslande hin, geführt. Jedenfalls kann letztgenannter Umstand als ein Zeichen dafür angesehen werden, daß Herr Niederstadt für sorgfältige und sachkundige Ausführung seiner Arbeiten Gewähr leistet.

Gustav Braune, Geldschrankfabrik, Leipzig, Sidonienstraße 37.

Von genanntem Aussteller findet sich im Raum 3 ein Panzergeldschrank und eine Cassette zur Schau gebracht. Beide Gegenstände legen Zeugniß ab von der Leistungsfähigkeit des Fabrikanten, denn die Ausführung des Schrankes sowie der Cassette ist in allen Theilen als sauber und accurat zu bezeichnen, wofür auch der Umstand sprechen dürfte, daß der Aussteller in seiner Fabrikation stark beschäftigt ist und in Folge dessen auch dafür Sorge tragen kann, mit Zuhilfenahme von zweckmäßigen Specialmaschinen auch preiswerthe und tadellose Erzeugnisse zu liefern.

Oscar Gerhardt, Droguist, Leipzig, Markthallenstr. 14.

Im Raum 2 der Ausstellung findet sich von Genanntem eine Sammlung verschiedener Erzeugnisse, z. B. Parfüm, Essenzen, Buntfeuer, welches letztere durch Anerkennungsschreiben des Fürsten Bismarck und Grafen Moltke ausgezeichnet worden ist. Ferner fertigt Aussteller als weitere Specialität Blumendünger. Die genannte Firma ist als leistungsfähig zu bezeichnen und hat für ihre verschiedenen Erzeugnisse ein weitreichendes Absatzgebiet erworben.

H. Volko, Bitterfeld, Thon- und Cementwaarenfabrik.

Diese Firma, welche in Leipzig durch Herrn Rud. Preußer, Blücherstraße, vertreten wird, hat ihre Erzeugnisse in Gestalt des Vorplatzes am Eingangsthor der Ausstellung sowie eines geschmackvollen Treppenpodestes an der Eingangstreppe zur Schau gebracht. Der Aussteller befaßt sich mit der Herstellung von Mosaikplatten und Fußboden sowie Wandverkleidungen in verschiedenster Form und Farbenzusammenstellung. Dieser Fabrikationszweig hat nicht nur eine bedeutende Ausdehnung erlangt, sondern die Firma ist auch vermöge zweckmäßiger Fabrikeinrichtungen in der Lage, alle Aufträge schnell ausführen zu können.

L. Knaths, Zimmermeister, Wettin a. S.

Im Raum 10 der Ausstellung findet sich ein Erzeugniß, welches genannter Aussteller als Specialität fertigt; es ist dies eine hölzerne 70 Ctr. Tragkraft. Diese Kopfschrauben finden für Bauzwecke zum Heben vielfach Verwendung und liegt das kennzeichnende Merkmal der ausgestellten Schraube in der besonderen Gestaltung des Muttergewindes, was durch ein zerschnittenes Schraubstück veranschaulicht ist.

Berichtigung. In dem letzten Bericht (Nr. 223 d. Bl.) befindet sich ein Druckfehler. Es muß in dem letzten Satze richtig heißen: „Firma Momma" und nicht Mommer, wie gedruckt steht.

Bärensprung & Starke in Frankenau b. Mittweida,

Thonwaaren-, Steinzeug- und Chamotte-Fabrik, mit Zweiggeschäft C. Starke & Co. in Naundorf bei Roßwein.

Separat-Abdruck aus dem Prachtwerke: „Die Groß-Industrie des Königreichs Sachsen in Wort und Bild".
Verlag von E. M. Engel in Leipzig.
(Nachdruck nur unter Quellenangabe gestattet.)

Die Thonwaaren-, Steinzeug- und Chamotte-Fabrik der Firma Bärensprung & Starke in Frankenau bei Mittweida wurde im Jahre 1860 von den Herren Ober-Bergrath Otto in Freiberg und Kaufmann Bärensprung in Döbeln behufs Ausbeutung des dortigen Braunkohlenlagers gegründet und im Jahre 1862 die Fabrikation von Drainröhren, als eine der ersten in Deutschland, eingerichtet. Nach dem Tode des Herrn Otto trat im Jahre 1870 der jetzige alleinige Inhaber, der Apotheker und Chemiker Herr Curt Starke, bis dahin Besitzer der Apotheke in Lindenau, als Theilhaber ein, welcher alsbald die Fabrikation von Steinzeugröhren, Chamottewaaren, Trottoirplatten, Viehtrögen und Gefäßen aller Art einführte und auf die gegenwärtige Bedeutung entwickelte. Im Jahre 1889 trennte derselbe die Fabrikation feuerfester Artikel (Chamottewaaren) von dem Hauptgeschäfte und errichtete nach Erwerbung eines bedeutenden Thonlagers in Naundorf bei Roßwein eine nach den neuesten Systemen arbeitende besondere Fabrik unter der Firma C. Starke & Co. Der daselbst verarbeitete Thon gehört nach einer neuesten Analyse der chemischen Versuchsstation der Berliner Porzellanfabrik zu den feuerfestesten Producten Deutschlands.

Beschäftigt werden in beiden Fabriken ca. 130 Arbeiter. In Thätigkeit sind 3 Dampfmaschinen und 1 Locomobile. Zum Brennen der Fabrikate sind 21 Oefen, Halbgasfeuerung eigenen Systems des Herrn Starke, im Betriebe. Das Hauptabsatzgebiet erstreckt sich auf Sachsen, Bayern, Thüringen und die preußischen Provinzen Sachsen und Brandenburg.

Die von den größten bautechnischen Autoritäten als vorzüglich anerkannten Roh-Fabrikate wurden auf 10 Ausstellungen mit 5 ersten, 5 zweiten und überdem mit einem prachtvollen antiken Pokale (Ehrenpreis des Landwirthschaftlichen Kreis-Vereins Leipzig), sowie neben dem 1. Ausstellungspreise der internationalen Keramischen Ausstellung — Berlin 1880, daselbst mit der großen silbernen Staatsmedaille ausgezeichnet.

Der jetzige Inhaber, Herr Curt Starke, erhielt im Jahre 1886 von Sr. Majestät dem König Albert, in Anerkennung seiner ersprießlichen gemeinnützigen Wirksamkeit, das Ritterkreuz 1. Classe vom Albrechtsorden und wurde im Jahre 1890 zum königlich sächs. Commerzienrath ernannt. Von den in der Fabrik beschäftigten Arbeitern empfingen bis jetzt 3, für über dreißigjährige Dienste, die große silberne Staatsmedaille für Treue in der Arbeit, während eine noch größere Zahl diese ehrende Auszeichnung demnächst zu erwarten hat.

Herr Curt Starke war einer der ersten Arbeitgeber Sachsens, welcher es durch zahlreiche Wohlfahrtseinrichtungen verstanden hat, sich allen socialistischen Umtrieben zum Trotz, die ungetheilteste Liebe und Anhänglichkeit seiner Arbeiterschaft zu erwerben und zu erhalten. So errichtete er einen mit allen Hilfsmitteln ausgestatteten Arbeitersaal, in welchem die Arbeiter die Stunden ihrer Erholung zubringen; eine nach Art der Consumvereine eingerichtete Wirthschaft, welche die Leute mit billigen und gesunden Nahrungsmitteln (Schnaps wird seit Jahren von keinem der dortigen Arbeiter mehr genossen) versorgt; ferner besteht eine Arbeiter-Sparcasse, eine Hilfscasse für Unglücksfälle in den Familien der Arbeiter, eine Bibliothek, sowie eine Stiftung für invalide Arbeiter. Alle diese Einrichtungen, nicht minder die Aufrechterhaltung der Ordnung in der Fabrik, stehen unter Aufsicht eines von den Arbeitern selbst gewählten Fabrikausschusses, welcher auch über die der Fabrikkrankencasse zufließenden Ordnungsstrafen entscheidet. — Seit einigen Jahren hat Herr Starke mit der Errichtung von Arbeiter-Wohnhäusern, nur für je 2 Familien bestimmt, begonnen, in welchen die Arbeiter, welche auch einen ¼ Acker großen Gemüsegarten dazu erhalten, ein höchst behagliches Heim finden.

Die weit über Sachsens Grenzen hinaus bekannt gewordenen Einrichtungen veranlassen einen sehr häufigen Besuch der Fabrik durch Vereine und Mitglieder höchster Behörden, so in neuester Zeit durch einen Reichscommissar, welcher von den Einrichtungen eingehende Kenntniß nahm, worüber in einer neuerdings erschienenen Broschüre „Patriarchalische Beziehungen in der Groß-Industrie" von Dr. Jul. Post, Berlin 1889, eingehend berichtet worden ist.

Vermischtes.

Leipzig, 17. August.

*— Silbercours. Der Cours, zu welchem die in Silber zahlbaren Coupons der österreichischen resp. ungarischen Werthpapiere, sowie die ausgeloosten Stücke an den deutschen Zahlstellen eingelöst werden, ist von 88½ Proc. auf 89½ Proc. erhöht worden. Es werden demnach bis auf Weiteres für 100 fl. 178 ℳ 25 ₰ gezahlt.

*— Von der Berliner Börse schreibt der „Berl. Actionair": Die Berliner Börse ist in voller Hausse. Seit Monaten hat sie unverkennbar darnach gestrebt, zu festerer Haltung zu gelangen. Die ersten Versuche fielen recht unbeholfen aus. Sie bauten auf der Hoffnung einer kommenden guten Ernte, und der schüchternen Berechnung, es möchten die Dinge am Markte für Kohlen und Eisen am Ende doch wenigstens nicht ganz so schlecht liegen, als man bis dahin angenommen hatte. So poussirte die Speculation an dem einen Tage Russische Noten, am anderen die heimischen und fremden Bahnen, welche am Getreide-Export Theil zu nehmen pflegen, und an der dritten Börse gar die Actien der Montanindustrie, aber die Bemühungen hatten zunächst einen dauernden Erfolg nur insofern, als sie doch in ihrer Reihenfolge, und in den durch sie selbst hervorgerufenen ebenso erfolglosen Gegenbemühungen der Contremine allmälig klar legten, es habe der Baissegedanke keinerlei Chancen mehr, denn das leicht zu erschreckende Hausse-Engagement in schwachen Händen habe aufgehört zu bestehen, und es lasse sich auch die große Menge bei dem einmal erreichten niederen Coursniveau nicht weiter zu überstürzten Blancoverkäufen verleiten. Darüber hinaus gingen die ersten Erfolge freilich nicht. Die Käufe des einen oder anderen Tages mußten sehr bald realisirt werden; dem mäßigen Steigen folgte somit gar bald ein, gleich hoher Rückgang, dem lebhafteren Verkehr einiger Tage wieder eine vollständige Stagnation der Geschäfte. Die Ursache dafür lagen zweifellos mit in dem, der Saison entsprechenden, schwachen Besuch der Börse, welcher deren eigne Kräfte nicht zur vollen Entfaltung kommen ließ; sie fanden sich aber auch in den bestehenden Zweifeln und dem anfänglich doch nur schwachen Vertrauen in der Berechtigung der neuen Richtung. Vor Allem aber blieb die Börse allein; das große Publicum — eingedenk der Schläge, die es so eben empfangen — blieb ihr fern. Und ohne Theilnahme des Publicums giebt es nun einmal kein lebhaftes Geschäft an der Börse; die Gelegenheitsmacherein muß Leute finden, welche die Gelegenheit aufsuchen wollen. In dieser Situation hat sich neuerdings eine Wandlung vollzogen. Die Börse selbst ist thatkräftiger geworden; die aus den Bädern und Sommerfrischen heimkehrenden Besucher nehmen an den Geschäften wieder Theil, und sie engagirten sich sammt und sonders — mit wenigen Ausnahmen, deren Vorkommen nicht geleugnet werden kann — in der neuen Richtung, nach oben. Das in der Kohlenindustrie neuerdings aufgetauchte Bestreben nach Selbsthilfe, die Bildung der Verkaufs-Bureaux, hat nicht minder dazu beigetragen, die Börsenspeculation aufzurütteln. So sind aus den anfänglich stets nur wenige Tage umfassenden Courssteigerungen allmälig doch längere Perioden geworden, in denen die Haussetrömung siegreich aufrecht gehalten werden konnte, bald für Renten, bald für Bahnen, Banken oder Montanactien. Dem Erfolgreichen aber läuft die Welt nach, und so ist denn auch in neuester Zeit, nachdem sich gezeigt hatte, daß die Speculation wohl im Stande sei, Course und eigenen Kräften auch längere Zeit zu halten, das Privatpublicum an der Börse wieder thatkräftig erschienen. Während nun aber neuerdings doch stets nur einzelne Gebiete der Börse von günstiger Meinung getragen wurden, fand sich am Freitag zum ersten Mal die Erscheinung einer allgemeinen günstigen Tendenz. Wir nehmen das für ein gutes Zeichen. In der That liegen die Verhältnisse ganz außerordentlich günstig. Eine gute Ernte ist erzielt, Geld ist billig und die Politik still, die Kaiser-Begegnungen der nächsten Tage dürften in dieser Beziehung neue, weitgehende Beruhigung schaffen. Dabei ist mit der Thatsache zu rechnen, daß auch in diesem Jahr, in das sie ja ohnehin mit großen Gewinn-Reserven getreten sind, unsere leitenden Banken viel Gelegenheit zu neuen Geschäften gefunden haben, und daß alle Vermuthung besteht, es werde die Industrie, soweit sie durch übertriebene Beängstigungen ins Stocken gerathen, sich bald wieder selbst auf die Beine helfen. Und dann ist auch noch immer eine gewisse überzeugungstreue Contremine vorhanden, meist aus früheren Zeiten stammend, theilweis aber doch auch in den letzten Tagen entstanden, die vor der Hand noch an dem Grundsatz festhält: „Alles was besteht, ist werth, daß es zu Grunde geht", und die vor Allem leugnet, daß die Börse der Industrie die Wege weisen könne. Als ob wir es Alle gerade in den letzten Jahren nicht ein, sondern zwei und drei Mal erlebt hätten, wie entschieden die Börse der Industrie vorangegangen, wie die Eine der Andern gefolgt ist.

*— Consulate. Der Kaiser hat im Namen des Reichs den bisherigen Vice-Consul in Rotterdam von Herff zum Consul für die südafrikanische Republik, mit dem Amtssitze in Pretoria, zu ernennen geruht.

*— Canalschifffahrt in Preußen. Im preußischen Etat für 1890/91 ist zu Versuchen über die Fortbewegung von Schiffen auf Canälen ein einmaliger Betrag von 120 000 ℳ ausgeworfen. Diese Versuche sollen hauptsächlich im Interesse des Dortmund-Ems-Canals unternommen werden. Auf dem im Betriebe befindlichen Theil des Oder-Spree-Canals zwischen dem Seddinsee und Fürstenwalde findet, wie die Zeitschrift „Schiff" mittheilt, bereits nach vorhergegangener Probe seit dem 1. Mai d. J. der Schiffszug mit einem Seil ohne Ende statt. Dasselbe wird an den Ufern des Canals durch Maschinenkraft in Bewegung gesetzt und soll den Schiffern Gelegenheit geben, ihre Fahrzeuge daran anzuhängen und hierdurch fortziehen zu lassen. Auch wird der Schiffszug mit kleinen Locomotiven, welche, auf Schienen an den Ufern entlang laufend, die Schiffe unmittelbar ziehen sollen, erprobt werden.

□ Provinzial-Städte-Feuer-Societät der Provinz Sachsen. Nach jetzt mehr als 50jährigem Bestehen dieses Provinzial-Instituts hat dasselbe 60 337 städtische Gebäude in Versicherung (etwa 4/5 der Gesammtzahl aller städtischen Gebäude der Provinz) mit einer Versicherungssumme von 609¼ Millionen Mark. Seit 12 Jahren versichert die Societät auch bewegliche Habe aller Art, Vieh, Feldfrüchte &c. gegen Feuerschaden. Die Versicherungssumme hierfür beträgt 105¼ Millionen. In Folge der fortschreitend günstigen Verwaltungsergebnisse haben die in den Vorjahren noch 1/10 des lagerbuchsmäßig festgestellten Beitragsverhältnisses erhobenen Beiträge im Allgemeinen auf 1/8 ermäßigt werden können. Für Feuerschäden hat die Societät bisher 22¼ Millionen Mark gezahlt. Sie verfügt über 1½ Millionen Mark Reservefonds und gehört außerdem dem Verbande öffentlicher Feuerversicherungsanstalten in Mitteldeutschland an, so daß Nachschüsse ausgeschlossen sind. Ansehnliche Summe verwendet die Societät zur Förderung des Feuerlöschwesens &c.

*— Actien-Malzfabrik Sangerhausen. Der Aufsichtsrath beschloß, für 1889/1890 nur 5 Proc. Dividende (1888/1889 12½ Proc.) vorzuschlagen.

*— Greppiner Werke. Wie die Direction mittheilt, stellt sich das geschäftliche Ergebniß in der ersten Hälfte dieses Jahres trotz höherer Arbeitslöhne erheblich günstiger als in den Vorjahren, namentlich in Folge der getroffenen neuen Betriebseinrichtungen. Bei gleichbleibenden Verhältnissen im laufenden Halbjahr wäre also auch auf ein günstiges Jahresergebniß zu hoffen.

*— Ueber die Kündigung der Speditionsverträge mit der Hessischen Ludwigsbahn schreibt die „B. B.-Ztg.": „Wenn aber in einer der „F. Z." zugehenden Darlegung (welche wir wiedergegeben haben) der ganze Vorgang als höchst bedeutungslos für die hessische Ludwigsbahn hinzustellen versucht und ferner die Behauptung aufgestellt wird, daß sich aus den bezüglichen Transportmengen der Ausfall ziemlich sicher ermitteln lasse, so fordert dies doch zum Widerspruch heraus. Zum Mindesten, schreibt uns unser Frankfurter Correspondent, geht der Verfasser jener Darlegung von einer irrigen Voraussetzung aus, wenn er lediglich die Sammelgüter, welche von den in Betracht kommenden Firmen in den hiesigen Bahnhöfen empfangen und versandt werden sind, in den Bereich seines Calculs zieht, denn er übersieht dabei ganz, daß auch alle sonstigen Güter und die über den Frankfurter Hafen zum Umschlag bestimmten Wagenladungen von jenen Firmen in Zukunft der Staatsbahn zugeführt werden. Der „F. Z." weiß sogar ferner zu berichten, daß fast sämmtliche von Berlin und anderen norddeutschen Productionsplätzen kommenden Sendungen „in Folge ausdrücklicher Vorschriften" in jüngster Zeit am hiesigen Staatsbahnhof eintreffen. Danach gewinnt es fast den Anschein, als sollte seitens der Staatsbahn ein neuer Kampf gegen die Hessische Ludwigsbahn unternommen werden und aus diesem Grunde sollte man sich davor hüten, die Tragweite des ganzen Vorganges zu unterschätzen. Wir verkennen keineswegs die günstige Entwickelung, welche die Bahn in den letzten Jahren genommen hat; seit 1886 sind die Dividenden continuirlich gestiegen von 3½, auf 4½ Proc., und dies war möglich, trotzdem die Ludwigsbahn mit der Staatsbahn in Fehde lag. Auch im ersten Semester dieses Jahres hat sie bereits wieder eine Mehreinnahme von über 700 000 ℳ erzielt, der Verkehr ist auch gegenwärtig sehr frequent, dabei steht durch den Bau einer Reihe von Localbahnen ein neuer Verkehrszuwachs in Aussicht, immerhin wäre es aber möglich, daß das Unternehmen in seiner aufsteigenden Entwickelung durch jene unliebsamen Vorgänge vorübergehend wieder gehemmt würde."

WTB. Köln, 16. August. Der geschäftsführende Ausschuß des Westdeutschen Feinblechverbandes hat, wie die „Kölnische Volkszeitung" meldet, in seiner Sitzung vom 14. d. beschlossen, weitere Preiserhöhungen nicht vorzunehmen. — Die Elberfelder Eisenbahndirection hat die ihr von einem belgischen Werke unter dem 24. Juli d. J. gemachte Offerte auf Lieferung von Weichenschwellen zum Preise von 132 ℳ per Tonne frei Herbesthal verzollt, angenommen; die billigste deutsche Offerte betrug 145 ℳ.

*— Die Actionaire der Viersener Actiengesellschaft für Spinnerei und Weberei werden auf den 10. September zu einer außerordentlichen General-Versammlung eingeladen, in welcher über eine Erhöhung des Grundcapitals bis auf 3 300 000 ℳ zum Zwecke der Errichtung einer Baumwollspinnerei und Aufnahme einer Anleihe durch Ausgabe von Schuldverschreibungen in Höhe von 1 000 000 ℳ zu demselben Zwecke, sowie über verschiedene Statutenänderungen Beschluß gefaßt werden soll.

*— Gelsenkirchener Bergwerks-Gesellschaft. Man schreibt der „Köln. Volksztg." Folgendes: „Die Zeche Zollern bei Marten (zur Gelsenkirchener Bergwerks-Actien-Gesellschaft gehörend) hat bereits über 100 Bergleute wegen Mangels an Arbeit entlassen."

*— Oberhauser Kohlenverkaufsverein. Auf den Antrag eines Mitgliedes ist eine Sitzung des Aufsichtsraths der Bergwerks-Actien-Gesellschaft Concordia bei Oberhausen auf den 22. d. Mts. berufen worden, um über den Beitritt der Zeche zu einem Verkaufsbureau zu beschließen. Damit ist auch das Oberhauser Revier in die Bewegung zu Gunsten der Bildung gemeinschaftlicher Kohlenverkaufsstellen für Kohlen eingetreten.

*— Während die Einfuhr von Westafrika in Hamburg eine geradezu überraschende Höhe erreicht hat, sie ist von 9,2 Millionen im Jahre 1886 auf 14,8 Millionen im Jahre 1888 und 19,7 Millionen im Jahre 1889 gestiegen, zeigen die jetzt veröffentlichten Zahlen über den Werth der Einfuhr aus Ostafrika, daß die letztere noch einer bedeutenden Steigerung fähig ist. Im Jahre 1889 betrug dieselbe 1,7 Millionen. Die Ausfuhr aus Zanzibar wird auf 36 Millionen geschätzt. Der Antheil Deutschlands an derselben ist demnach bisher noch ein geringer. Sie wird sich vermuthlich aber sicherlich bald heben und hoffentlich dieselben Zahlen wie die westafrikanische erreichen.