Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder deren Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 3.—, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 3.75. Durch die Post bezogen für Deutschland u. Oesterreich vierteljährlich ℳ 4.50, für die übrigen Länder laut Zeitungspreisliste.

Redaktion und Expedition:
Johannisgasse 8.
Fernsprecher 153 und 222.
Filialexpeditionen:
Alfred Hahn, Buchhandlg., Universitätsstr. 3, L. Lösche, Katharinenstr. 14, u. Königspl. 7.

Haupt-Filiale Dresden:
Marienstraße 34.
Fernsprecher Amt I Nr. 1713.

Haupt-Filiale Berlin:
Carl Duncker, Herzgl. Bayr. Hofbuchhandlg.,
Lützowstraße 10.
Fernsprecher Amt VI Nr. 4603.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und des Königlichen Amtsgerichtes Leipzig, des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 25 ₰.
Reklamen unter dem Redaktionsstrich (4gespalten) 75 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 50 ₰.
Tabellarischer und Ziffernsatz entsprechend höher. — Gebühren für Nachweisungen und Offertenannahme 25 ₰ (excl. Porto).

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.
Die Expedition ist wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis abends 7 Uhr.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

Nr. 421. **Donnerstag** den 20. August 1903. **97. Jahrgang.**

Betriebssicherheit und Personalausbildung bei den sächsischen Eisenbahnen.

Die Welt weiß, welche bedeutenden Summen aus den Staatskassen fortlaufend für Sicherheitseinrichtungen auf den Eisenbahnen aufgewendet werden. Niemand nimmt daran Anstoß, gern und willig werden die Regierungen darin von der Volksvertretung unterstützt, gilt es doch für den Eisenbahnbetrieb die größtmögliche Sicherheit zu erreichen. Aber alle die vielen Millionen, die für diesen Zweck bisher ausgegeben worden sind, haben nicht vermocht, die grausigsten Eisenbahnunfälle zu verhindern, unausgesetzt reiht sich Unglück an Unglück, immer von neuem wieder hauchen unter Trümmern eines Eisenbahnzuges Menschen ihr Leben aus oder werden zu Krüppeln. Gleich einem Schrecken ohne Ende jagt eine Unglücksbotschaft die andere, die Menschheit in Unruhe und die Betroffenen in verzweiflungsvollen Jammer versetzend. Das Unglück bei Altenbeken hat sich ereignet trotz der neuesten und kostspieligsten Sicherheitseinrichtungen und der Buchholzer Unfall hat sich auf einer Station zugetragen, die erst neuangelegt ist und von der man deshalb billigerweise annehmen darf, daß sie mit den vollkommensten Sicherheitseinrichtungen der neuesten Zeit versehen sei, anderer Unfälle, die unter gleichen oder ähnlichen Verhältnissen vorgekommen sind, nicht zu gedenken.

Was soll man unter solchen Umständen zu den vielgepriesenen Fortschritten der Eisenbahntechnik sagen, wenn eine sogenannte mechanische Sicherheitseinrichtung es nicht vermag, einen Fehlgriff, einen augenblicklichen Irrtum oder einen zu unrechter Zeit getanen Handgriff eines Bediensteten gefahrlos zu machen, wie es in den beiden hier angedeuteten Vorkommnissen der Fall war? Nicht, daß wir diese Frage in dem Sinne aufwerfen wollten, als ob wir die Zweckmäßigkeit des Blocksystems und Stellwerksbetriebes bezweifeln möchten, im Gegenteil, wir sind von deren guten Eigenschaften vollkommen überzeugt — aber wissen möchten wir, ob Mängel wie die obenbezeichneten, wenn sie von der Technik selbst noch nicht überwunden werden konnten, auch immer durch zweckmäßige Einrichtungen, insbesondere aber dadurch, daß mit dem Personal nicht gespart wird, nach Möglichkeit ausgeglichen werden. In dieser Beziehung meinen wir, daß es vor allem notwendig sei, derartige wichtige Apparate nicht im Nebenamte bedienen zu lassen, sondern unter allen Umständen besondere Bedienstete für sie vorzusehen, und wo dies der Fall ist, letztere nicht in einer Weise nebenher zu beschäftigen, daß sie ihrer eigentlichen Funktion nicht die nötige Zeit und Sorgfalt zuwenden können. Der Buchholzer Fall läßt eine Vermutung in dieser Richtung allerdings aufkommen, und wir möchten danach kaum bezweifeln, daß auch anderwärts ähnliche Zustände bestehen. Ist auch zuzugeben, daß an vielen Stellen die Bedienung eines Sicherheitsapparates keine volle Arbeitskraft erfordert und dem Bediensteten noch Zeit zu anderer Beschäftigung übrig läßt, so ist doch zu bedenken, daß eine Ablenkung des Bediensteten von seiner eigentlichen Aufgabe, namentlich wenn sie über ein den örtlichen Verhältnissen angepaßtes Maß hinausgeht — mit anderen Worten: wenn ein Blockwärter zugleich Bahnwärterdienst, ein Stellwerkswärter zugleich den Dienst eines Rangierers, Packers, Streckenarbeiters usw. zu versehen hat — Betriebsgefahren in sich birgt und sich früher oder später einmal bitter rächen kann. Wenigstens hat der Buchholzer Unfall ein solches Beispiel gezeigt, und auch beim Altenbekener Unglück hat die Untersuchung ergeben, daß der Blockwärter mehr als gut vom Blockdienst abgelenkt war. Wenn auf kleinen Stationen der Innen- und der Außendienst auf die Person des Vorstandes vereinigt und dieser durch alle möglichen Verrichtungen bei der Abfertigung von Zügen so in Anspruch genommen ist, daß die Aufmerksamkeit für die wichtigsten Dienstgeschäfte sehr geteilt sein muß, so liegt die Vermutung nahe, daß ein solcher Mann von Glücksumständen begünstigt sein muß, wenn ihm nicht einmal ein folgenschweres Versehen in seinem Dienste unterlaufen soll. Geschieht aber ein Unglück, dann weist man ihm nach, daß er gegen bestimmte Vorschriften gefehlt hat und der Staatsanwalt nimmt ihn beim Kragen, ohne viel danach zu fragen, ob es auch menschlich möglich war, den Vorschriften allenthalben Genüge zu leisten.

Hierbei kommt weiter die Ausbildungsfrage in Betracht. Ohne Zweifel wird die Umsicht und Dispositionsfähigkeit durch eine ebenso zweckmäßige als gründliche Ausbildung geschärft. Es fragt sich nun, ob bei den Eisenbahnen die Personalausbildung so gehandhabt wird, daß auch jeder Angestellte für das ihm übertragene Amt gründlich vorbereitet ist. Werden für diesen Zweck Ausgaben gemacht? Besteht eine Methode der Ausbildung? Sind für die Anlernung besondere Bildner vorgesehen? Geht man in der Besetzung besonders verantwortlicher Stellungen nach bestimmten Grundsätzen vor, so zwar, daß immer der rechte Mann auf dem Posten steht? Ist dafür gesorgt, daß an den Stellen, von welchen aus die Personal-Dispositionen erfolgen, auch die so notwendige Personalkenntnis vorhanden ist? Sind diejenigen Organe, welche Dienstbefehle erteilen und Dienstvorschriften verfassen, im praktischen Dienste allenthalben so erfahren und ausgebildet, daß sie immer eine wirklich klare Vorstellung von dem Gegenstande haben, über welchen sie Vorschriften erteilen? Das sind Fragen, über welche angesichts der immer wiederkehrenden Unfälle einmal gründliche Aufklärung erfolgen möchte; sie erscheinen uns noch ungleich wichtiger als die Frage der Dienst- und Ruhezeiten des Personals, bei welcher die öffentliche Kritik gewöhnlich nach erheblicheren Eisenbahnunfällen einsetzt.

Wenn man erwägt, welche großen Summen für Bahnhofumbauten, für Sicherheitseinrichtungen, kurz auf technischem Gebiete aufgewendet worden sind, und dann sieht, wie für Personalausbildung kein Pfennig im Staatshaushalt vorgesehen, dagegen in dieser Beziehung alles beim Alten geblieben ist, so muß man sich fragen, ob denn gegenüber den technischen Vervollkommnungen die Personalausbildung im Punkte der Betriebssicherheit wirklich eine so nebensächliche Rolle spielt, daß sich für diesen Zweck jede Ausgabe, jedes Fortschreiten erübrigt.

Es scheint, als ginge durch die ganze Eisenbahnorganisation ein Zug, der besagt, es habe nur noch die rein wissenschaftliche Bildung Anspruch auf Beachtung. Und doch nimmt die praktische Tätigkeit im Eisenbahnkörper, die man bei der heutigen großartigen Gestaltung des Verkehrswesens mit Fug und Recht als eine praktische Verkehrswissenschaft bezeichnen darf, den breitesten Raum ein. Dieser Zug erklärt es, warum für eine sach- und sachgemäße Ausbildung des im praktischen Dienste beschäftigten Personals von Amtswegen nichts getan wird, warum letzteres genau noch wie in den Kinderjahren der Eisenbahnen sich in der Erwerbung der für seinen Beruf nötigen Fachkenntnisse selbst überlassen, bezw. was den Neuling betrifft, darin auf den guten Willen derjenigen älteren Berufsgenossen angewiesen ist, mit denen er zusammen zu arbeiten hat. Es dürfte daher höchste Zeit sein, daß im Punkte der Personalausbildung Wandel geschaffen wird und die Landstände sich bei Beratung des Eisenbahnetats auch einmal eingehend mit der Ausbildungsfrage beschäftigen. Es scheint nötig, daß eine Institution ins Leben gerufen wird, die eine methodisch geordnete, gründliche Ausbildung des Eisenbahnpersonals für seinen schweren und verantwortungsvollen Beruf gewährleistet. Die Oeffentlichkeit hat daran ein viel größeres Interesse, als die meisten in dieser hochwichtigen Frage vermuten mögen; sie hat in Rücksicht darauf, daß Gut und Leben der reisenden und handeltreibenden Menschheit in die Hände dieser Bediensteten gelegt ist, auch ein Interesse daran, daß den in der Praxis erfahrenen Leuten im Verwaltungskörper Befugnisse eingeräumt werden, die ihnen die Möglichkeit bieten, die Erfahrungen zum Vorteil des Dienstes und der Allgemeinheit im Schoße des leitenden Verwaltungskörpers zu verwerten.

Es ist sehr die Frage, ob die Staatsregierungen darin, daß sie bei ihren Neuorganisationen nach dem Grundsatze verfahren, die Eisenbahnpraktiker ihres Einflusses auf die Geschäftsleitung völlig zu entkleiden und Betrieb und Verkehr mit der bautechnischen Bahnunterhaltung zusammen zu legen, auf dem richtigen Wege sind. Es scheint vielmehr, daß mit dieser Maßnahme dem Wohle des Eisenbahnorganismus nicht sonderlich gedient ist. Das Gegenteil könnte doch wohl nur dann der Fall sein, wenn der Bautechniker von früh auf Zeit und Gelegenheit fände, sich so gründlich in das gesamte Wesen des Verkehrsdienstes einzuarbeiten und zu vertiefen, daß ihm die Praxis dieses Dienstes allenthalben geläufig würde. Weil das aber nicht der Fall ist und nicht der Fall sein kann, da der Bautechniker vermöge seines sich immer umfänglicher gestaltenden wissenschaftlichen Studiums, wie auch infolge der weitgehenden Anforderungen, die sein technischer Beruf an ihn stellt, eben gar nicht die Zeit und schließlich bei den vorgeschrittenen Jahren, in welchen er in den Dienst eintritt, auch gar nicht mehr die rechte Ruhe dazu findet, so meinen wir, daß das alte Prinzip nach dem Sprichwort „Jedem das Seine", nach dem in früherer Zeit organisiert wurde, das richtigere war. Wir glauben auch, daß gerade in der heutigen Zeit der riesig arbeitenden Technik der Bautechniker sattsam in Anspruch genommen ist, wenn er auf seinem Gebiete bleibt und den eigentlichen Betrieb und Verkehr, das ist das Speditionsfach, denen überläßt, die dazu berufen sind, ihn zu leiten. Es ist ja ohnehin kein Wohlbefinden darin für ihn, da er sich dort immer als ein Fremder fühlen muß.

Statt dessen wäre unseres Erachtens ein harmonisches Zusammengehen von Technik und Betriebspraxis nach dem schon erwähnten Grundsatze „Jedem das Seine" doch viel richtiger und für einen glatten Geschäftsgang vorteilhafter. Im geschäftlichen Leben ist es ja auch so, und wer wollte behaupten, daß die Eisenbahnen nicht auch zu den Geschäften zählen?

Der Geschäftsmann nimmt alles Gute da, wo es sich ihm bietet. Warum sollte es bei der Eisenbahn nicht auch so sein? Der einzige Grund [illegible] ja doch nur in beamtenhierarchischen Verhältnissen gesucht und gefunden werden. Das aber wäre ein ganz widernatürlicher Grund, entgegen allem geschäftsmännischen Geist, der auch vom staatswirtschaftlichen Standpunkte aus nichts weniger als gutgeheißen werden könnte.

Man wird vielleicht einwenden, daß bei den heutigen Eisenbahnpraktikern im Durchschnitt nicht die Eigenschaften anzutreffen sind, die die zur Mitwirkung bei der Leitung berufenen Stellen erfordern. Dies aber scheint vielleicht nur so, weil etwa hier und dort einmal ein Fehlgriff in den Personen — vielleicht aus ungenügender Personalkenntnis — gemacht wurde. In Wirklichkeit aber mag heutzutage an den höheren Stellen der gute Wille fehlen, mit Leuten nicht schulmäßig wissenschaftlicher Bildung auf gleichem Fuße zusammen zu arbeiten. Wenn es aber in jenen Kreisen

Feuilleton.

Der größte internationale Markt der Welt.

Von Dr. J. Wiese.

Nachdruck verboten.

Von allen europäischen Märkten hat derjenige von Nischni-Nowgorod, der in den Tagen vom 5. August bis 15. September stattfindet, die größte Bedeutung sich erhalten; er beansprucht durch die Rolle, die er in der Industrie und dem Handel, sowie in dem ganzen wirtschaftlichen Leben Rußlands und der Nachbarländer spielt, mehr Interesse als alle andern ähnlichen Einrichtungen der ganzen Welt; der Markt zu Nischni-Nowgorod setzt sich zusammen aus einer großen Anzahl verschiedener Märkte, die sich gruppieren, um ein gewaltiges Emporium zu bilden, das einen bunten, verschiedenartigen Eindruck gewährt. Ausgenommen einige sehr kostbare Luxusgegenstände oder schwer zu transportierende Waren, gibt es kaum Naturalprodukte oder Fabrikate, die nicht auf dem Markte von Nischni-Nowgorod verkauft werden.

Bis weit ins graue Altertum läßt sich der Ursprung der Nischni-Nowgoroder Messe verfolgen. Im Laufe der Zeit an verschiedenen Orten abgehalten, und nach denselben ihre Benennung wechselnd, wurde sie erst im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts an den Platz verlegt, nach welchem sie ihren jetzigen weltberühmten Namen trägt, und welcher alle Bedingungen zu ihrer weiteren Entwickelung in sich vereinigt.

Die ersten Anfänge der Messe müssen in dem an der Wolga und Kama gelegenen Bolgaren-Reich gesucht werden, an dessen an der Wolga unterhalb der Kama gelegenem Hauptorte Bolgary oder Bachrimoff ein lebhafter Meßhandel stattfand, zu welchem die verschiedensten asiatischen Völker, namentlich Araber, Perser, Armenier, ja sogar Inder zusammenströmten. Der genannte Ort galt seit alters her, jedenfalls seit Mitte des 19. Jahrhunderts, als ein Hauptstapelplatz für europäische und asiatische Waren, wie auch das Bolgarenvolk allgemein, auch bei den russischen Chronisten, als handeltreibendes bezeichnet wird. Unter den Angriffen des allmählich sich ausbreitenden russischen Reiches und in der Folgezeit unter denen der Mongolen fällt das Bolgarenreich allmählich zusammen, und auf seinen Trümmern erhebt sich das Kasansche Zarenreich, in welchem die Mongolen am längsten ihre Herrschaft auf russischem Boden behaupteten. Die frühere kommerzielle Bedeutung Bolgarys geht am Ende des 14. Jahrhunderts auf Kasan über, welches der Vereinigungspunkt für die finnischen, tatarischen und mongolischen Völkerschaften des nordöstlichen Rußlands bildet, und wo nach beglaubigten historischen Zeugnissen während der Sommermonate ein wichtiger Meßhandel, zu welchem die Händler Asiens, Rußlands und, wie es scheint, sogar Westeuropas zusammenkamen, sich entwickelte. Diese Messe, welche auf dem heutigen Tags noch augenscheinlich unter demselben Namen existierenden „Arskoje-Pole" (Arisches Feld) abgehalten wurde, war, obgleich keine historischen Beweise dafür vorliegen, von Bolgary aus dorthin übergegangen, und erreichte im Verlaufe des 15., im Beginn und während des 16. Jahrhunderts ihre höchste Blüte. Seit dem Ende des 14. Jahrhunderts beginnen jedoch die Kämpfe des Moskauischen Reiches gegen Kasan, welche mit der definitiven Besiegung und Unterwerfung des Kasanschen Zaremreiches durch Iwan den Schrecklichen im Jahre 1552 ihr Ende finden.

Bereits früher hatte der Zar Wassily-Iwannowitsch, als während der Messe auf dem Arskoje-Pole russische Kaufleute auf Anstiften des Kasanschen Khanes Mahmet-Amin ermordet worden waren, den Moskauischen Kaufleuten den Handel in Kasan verboten und im Jahre 1524 eine Messe an dem äußersten östlichen Grenzpunkte seiner Reiche, in Wassil-Sursk an der Wolga, gegründet, in der Hoffnung, den Verkehr von dem Arskoje-Pole nach dorthin zu ziehen. Diese Absicht scheint ihm jedoch nicht gelungen zu sein, sondern der Meßverkehr in Kasan dauerte weiter fort und begann erst nach der Unterwerfung Kasans allmählich dasselbe zu verlassen und in die Umgebung des Makarjewschen Klosters überzusiedeln. Dieses Kloster des heiligen Makarius, welches 80 Werst unterhalb Nischni-Nowgorod am Ufer der Wolga gelegen ist, wurde, nachdem es früher von den Tataren zerstört worden war, im Jahre 1624 unter dem Zaren Michael wieder aufgebaut, und am 15. Juli, dem Todestage des genannten Heiligen, strömten zahllose Pilgerscharen daselbst zusammen. An demselben Tage begann auch eine Messe, welche seit dem oben erwähnten Jahre 1624 sich jährlich wiederholte und immer mehr und mehr ausdehnte. Der gesamte Meßverkehr des Arskoje-Pole bei Kasan ging auf die Makarjewsche Messe über, und es wurden die Städte Kasan und Moskau die eifrigsten Teilnehmer an derselben.

Seit der Eroberung Sibiriens an den dadurch mit dem chinesischen Reiche angebahnten Handelsverbindungen wurde die Makarjewsche Messe um zwei neue Elemente, den sibirischen und den chinesischen Handel, reicher. Alle Abgaben und aus der Messe resultierenden Einnahmen wurden von dem Zaren Michael dem Kloster überwiesen, die gesamte Administration und Polizei der Messe war in der Person des Archimandriten vereinigt. Erst unter der Regierung Peters des Großen wurden die Messe und die Einnahmen aus derselben dem Kloster entzogen und dieselben im Jahre 1718 dem Kommerzkollegium untergeordnet. Im Jahre 1735 wurden die ersten hölzernen Budenreihen auf Kosten des Staates erbaut, deren Mietsertrag dem Fiskus zu gute kam. Im Jahre 1809 wurde bereits ein steinerner Bazar von der Regierung eröffnet, mit dessen Bau im Jahre 1804 begonnen worden war. Jedoch hatte der Platz, auf welchem die Messe abgehalten wurde, manche Mängel. Am linken Ufer der Wolga gelegen, war er mit tiefem Sande bedeckt, der den Warentransport unendlich erschwerte, überdies den Ueberschwemmungen ungemein ausgesetzt, und da der größte Teil der zur Messe herangeführten Waren vom rechten Wolgaufer kam, trug man sich bereits längere Zeit mit dem Gedanken, die Messe in das am rechten Stromufer, dem Kloster gegenüberliegende Dorf Lyskowo überzuführen. Als endlich im Jahre 1816 eine Feuersbrunst den auf Regierungskosten erbauten Bazar vernichtete, wurde die Messe in Uebereinstimmung mit dem Gutachten des Grafen Rumjanzow nach Nischni-Nowgorod übergeführt, welches bereits seit der Mitte des 16. Jahrhunderts durch seinen Handel berühmt war und als Stapelplatz für die Wolga und den gesamten Osten diente, seit geraumer Zeit bereits durch Handelsverkehr und Schiffahrt in enger Verbindung mit der Moskauischen Messe stand und endlich näher nach Moskau zu gelegen war. Bald war auch hier ein enormer Bazar auf Regierungskosten hergestellt und, dank der ausgezeichnet günstigen Lage Nischni-Nowgorods, blühte auch hier der Meßverkehr bald auf und nahm immer größere Dimensionen an. An dem Zusammenflusse der Wolga und der Oka gelegen, vereinigt dieser Ort wie kaum ein anderer alle Bedingungen, die für die Entwickelung des Handels günstig und unentbehrlich sind. Durch den Lauf der Oka, welche die meisten inneren Gouvernements Rußlands berührt, steht Nischni-Nowgorod in Verbindung mit den Gouvernements Wladimir, Tambow, Rjäsan, Moskau, Tula und Kaluga und damit mit den Hauptzentren der russischen Industrie, während auf der anderen Seite die nicht weit davon in die Wolga ergießende Kama die Straße zu den entlegensten nördlichen und nordöstlichen Gegenden des russischen Reiches, zum Ural und Sibirien, bildet. Diese Wasserwege sind es, welche zum Teil das weite Absatzgebiet und die Wichtigkeit, sowie den noch immer steigenden enormen Absatz der Nischni-Nowgoroder Messe herbeigeführt haben.

In dieser Messe kommen Zufuhren aus Rußland, Deutschland und Schweden, die Getreide und Mehl, Oel, Weine und Liköre, Uhren und Instrumente aller Arten, Leinen und Baumwolle, Seidengarn und Gewebe bringen, der Kaukasus schickt Ebenholz, trockene Früchte, Weine und Seidenstoff; Persien getrocknete Rosinen, Reis, Lammfelle; China endlich seine Seidengewebe und seine Tees, die teils von Karawanen, teils von Kanton über die Landenge von Suez und Odessa gebracht werden.

Im Gegensatze zu anderen Märkten steigt die Gesamtzahl aller nach Nischni-Nowgorod gebrachten Waren von Jahr zu Jahr, waren es 1820 nur für 90 Millionen Mark, so stieg die Zufuhr 1860 auf 220 Millionen und 1880 auf 400 Millionen Mark. Auf dieser Höhe etwa hält sie sich noch heute. Bemerkenswert ist, daß kaum 10 Prozent der Waren unverkauft bleiben. Dieser kolossale Markt ist der jährliche Regulator für Angebot und Nachfrage, für Produktion und Konsum aller Waren Rußlands und der Nachbarländer. Er gibt den allgemeinen Gang des Handels auf genaue Weise für das verflossene Jahr und ziemlich annähernd den für das kommende Jahr an, und da der Verkauf hauptsächlich gegen Ziel von einem Markt zum andern geschieht, so spiegelt die Abwickelung der Geschäfte den Stand des Finanzkredits in Rußland und den benachbarten Staaten, Persien, Armenien, China usw. wider.

Die Stadt Nischni-Nowgorod zählt in gewöhnlichen Zeiten etwa 50 000 Seelen; aber die 6 Wochen hindurch, die der Markt währt, zählt sie täglich 180—190 000 Besucher, die mit Boot, Eisenbahn oder in Karawanen kommen. Diese Menge, die eine staunenswerte und pittoreske Mannigfaltigkeit von Rassen und Kostümen zur Schau stellt, bringt natürlich den Restaurants und Karawansereien jeder Ordnung und jeder Art viel Geld, und bewirkt ein außergewöhnliches Leben und Treiben in der Umgebung der 6000 Läden, die auf eine Länge von 15 bis 16 Kilometern an den Kais, die die Oka und die Wolga umsäumen, sich hinziehen.

Die Eröffnung der zahlreichen Eisenbahnlinien in Rußland hat für den Markt von Nischni-Nowgorod keine üblen Folgen gehabt, und es ist nach Ansicht von Kennern der Verhältnisse nicht wahrscheinlich, daß solche nach dem weiteren Eisenbahnbau gegen den Orient eintreten; Nowgorod wird noch auf lange Zeit seine vorherrschende Bedeutung als Marktplatz behalten; denn die asiatischen Völker, die sein Lebenselement bilden, haben, wie alle wenig zivilisierten Völker, einen sehr ausgesprochenen Geschmack für den Markthandel, da diese Art des Handelsverkehrs völlig ihrem Charakter und ihren Existenzbedingungen entspricht.

SLUB
Wir führen Wissen.