

Die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

Das „Archiv für Eisenbahnen“, das eine Zeitschrift für Eisenbahnen bildet, veröffentlicht einen längeren Artikel des Dr. v. d. Leyen, in welchem hochinteressante Aufschlüsse über die ersten Eisenbahnen Deutschlands überhaupt, insbesondere aber über die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, gegeben werden.

Ausgehend von der geschichtlichen Thatsache, daß in Deutschland später als in anderen Ländern, die auf gleicher Kulturstufe standen, die Eisenbahnfrage eine allgemeine Teilnahme und eine praktische Gestaltung gewonnen habe, zeigt der Verfasser im Eingange, daß bei den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts in Preußen maßgebende, um die Entwidlung der Verkehrswege, insbesondere den Bau von Eisenbahnen, insbesondere die wirtl. geh. Rath Kotzer, Chef des Departements für Handel, Fabrikation und Bauwesen, nicht ohne Berücksichtigung seiner Bedenken gegen umfangreiche Eisenbahnanlagen in Preußen gehat habe, zumal die Fracht pro Meile und Centner auf den englischen resp. amerikanischen Eisenbahnen um nur Weniges sich von der in Deutschland auf Eisenbahnen und Wasserstraßen üblichen Fracht unterscheiden habe.

Dr. Kotzer meint in einem Bericht v. 16. August 1835, „daß seines Dafürhaltens die Staatsverwaltung jetzt noch keine Veranlassung habe, Eisenbahnen, welche als Handelsstraßen dienen sollen, auf eigene Kosten anzulegen, durch Bewilligung mit verhältnismäßig ansehnlichen Summen zu unterstützen oder ihnen andere namhafte Opfer zu bringen und Vorrechte einzuräumen.“

Der Bericht Kotzer's vom 16. August 1835 steht in so fern nicht ganz auf der Höhe der Zeit, als er den Umstichung in den Anschauungen über die Eisenbahnen nicht gehörig würdigt, welcher wenige Monate vorher schon eingetreten war.

Die Verhältnisse, wie er sie schildert, hatten genau so gelegen bis zum 14. Mai 1835. In diesem Tage aber ereignis vollendet, welches mit einem Male ein ganz neues Licht auf die Eisenbahnen warf und immer größere Kreise der deutschen Bevölkerung darüber aufklärte, daß sie nicht nur die Bedeutung der Eisenbahnen, sondern auch die Mittel Deutschlands zur Anlage von Eisenbahnen ganz erheblich unterschätzt hatten. Am 14. Mai 1835 fanden die Zeichnungen auf die Aktien der ersten größeren deutschen Eisenbahn, der Eisenbahn von Leipzig nach Dresden statt. Sie ist das Werk des Mannes, welchem einer der ersten Plätze in der Eisenbahngeschichte Deutschlands, ja Europas gebührt, das Werk des großen schwebischen Volkshelden Friedrich List. Durch ihn und die Leipziger-Dresdener Bahn ist auch die Bahn von Magdeburg nach Leipzig unmittelbar und mittelbar beeinflusst.

Hochinteressant sind in der weiteren Folge die Ausführungen des Dr. v. d. Leyen besonders für unsere engere Handelskreise, für die Bewohner der Provinz Sachsen, hauptsächlich aber für die Einwohner Magdeburgs.

Wir halten uns für verpflichtet, aus dem trefflichen Artikel, dessen Material nach den Ministerialakten und den Akten der königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg gesammelt ist, folgenden, auf einen früheren Bürgermeister Magdeburgs bezüglichen Passus in seinem Wortlaut wiederzugeben zu müssen. Es heißt dort:

„Am 14. Mai 1835 der Geburtsstag der deutschen Eisenbahnen, so ist er ganz besonders auch der Geburtsstag der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Dieser Tag ist es, an welchem das erste, auf die Anlage einer Bahn von Magdeburg nach Leipzig hingelagte Gesuch an die königliche Staatsregierung gerichtet wurde. Der Vorkämpfer ist der Oberbürgermeister Franz von Magdeburg; seine Eingabe nennt sich an den wirtl. geh. Rath Kotzer in Berlin. Mit diesem Gesuch ergreift Franz, in einem ihm selbst nicht vollkommen klaren Umfange die Initiative zu einer Bewegung, deren Endziel ihm damals, wenn überhaupt, jedenfalls noch dunkel vorlag. Franz ist, anfänglich ungenügend, mit dem wachsenden Erfolge seiner Bestrebungen aber immer lieber, an der Spitze der Bewegung geblieben. Zuerst handelt er ganz allein, bald setzt er sich in Verbindung mit der Kaufmannschaft, leitet unter Zuzugung ihres Vorstehers die Verhandlungen mit der Staatsregierung bis zur Bildung des Comités: er will dann vom Schampale abtreten, kann sich aber dem Wunsch des Comités, ihn als seinen Vorkämpfer zu behalten, nicht entziehen. Als das Comité sich auflöst und die Aktiengesellschaft mit ihren Vorstandsorganen sich bildet, wird Franz zum ersten Vorsitzenden des Directoriums ernannt und bleibt nun auch in dieser Stellung, jedoch nur, bis das große Werk, sein Werk, vollendet, die fertige Bahn von Magdeburg nach Leipzig dem Betriebe übergeben ist.“

Der Oberbürgermeister und Landrath August Wilhelm Franz hatte seit dem 1. Juli 1817 an der Spitze der Verwaltung der Stadt Magdeburg gestanden. Er hatte seit Antritt seines Amtes außerordentlich viel für die geistige und materielle Wohlfahrt der Stadt geleistet. Geboren am 14. März 1785 in dem Dorfe Carow bei Genthin am Sohne eines Spinnmeisters, hatte er nach Vollendung seiner rechtswissenschaftlichen Studien in den Jahren 1807 bis 1817 an verschiedenen Orten der damals Preussischen französische Verwaltung stehenden jetzigen Provinz Sachsen als junger Beamter eine hervorragende Thätigkeit gezeigt und sich in hohem Grade das Vertrauen seiner Vorgesetzten, außer den Franzosen, bei welchen er durch seine haterialistische Gesinnung Ansehen erregt, zu erwerben und zu erhalten gewußt. Es war gewiß eine ehrenvolle Auszeichnung, daß er im Jahre 1817, kaum 32 Jahre alt, an die Spitze einer Stadt von der Bedeutung Magdeburgs berufen wurde, in welcher es zudem galt, die tiefen und schmerzlichen Spuren der kriegerischen Zeitalter, der französischen Herrschaft auszuwischen. Durch seine fast dreißigjährige thätigste ununterbrochene Verwaltung der Stadt Magdeburg hat Franz bewiesen, wie sehr er diese Auszeichnung verdiente. Wenn

sein Biograph sagt, es gebe kaum ein Gebiet der städtischen Verwaltung, auf dem seine Thätigkeit nicht segensreiche Spuren hinterlassen hätte, so ist damit noch nicht der volle Umfang seiner Verdienste gewürdigt. Die Reorganisation der Schulverwaltung, die Verbesserung der städtischen Kranken- und Armenpflege, die Anlage einer mit Dampf betriebenen, der ersten in Deutschland dergestaltigen, Wasserleitung, die Neuordnung des städtischen Sparkassenwesens, des Feuerlöschwesens, die Anlage zweier öffentlichen Parks, die Schließung der Kirchhöfe im Innern der Stadt und die Verlegung derselben vor die Thore, das Alles sind schon großartige Leistungen eines kurzen Menschenlebens. Franz aber hatte sich seine Ziele noch höher gesetzt. Er wollte die Wohlfahrt der seiner Obhut anvertrauten Mitbürger, jedes Einzelnen derselben fördern, und ließ sich daher auch ganz besonders die Pflege von Handel und Verkehr angelegen sein. Hier war es vor Allem seine Thätigkeit für den Bau der ersten Eisenbahnen, der Magdeburg-Leipziger, später der Magdeburg-Halle'schen und Magdeburg-Bitterfelder Bahn, durch welche er erreicht, daß Magdeburg gleich beim Beginn des Zeitalters des Dampfes und der Schienenstraßen nicht nur an seiner früheren, durch mancherlei Vorrechte und Privilegien künstlich geschützten Stellung nichts einbüßte, sondern einer der ersten Plätze war, deren Wohlstand unter den veränderten Verhältnissen neu aufblühte und sich frischer und schneller entwickelte als je zuvor.

Der Oberbürgermeister Franz war zudem ein streng konsequenter Mann, ein Beamter, tief durchdrungen von den hohen Pflichten, die sein Beruf ihm auferlegte, und dem entsprechend auch hochgeschätzt in den Kreisen der Staatsregierung. Mit einzelnen Mitgliedern derselben stand er persönlich in freundschaftlichen Beziehungen, was ihm bei amtlichen Verkehre wesentlich erleichterte. Eine wie hohe Meinung er von der Stellung eines preussischen Staatsbeamten hatte, ergiebt sich daraus, daß er im Jahre 1831, als in Folge des Entlasses der neuen Städteordnung die Oberbürgermeister ausübten unmittelbare Staatsbeamte zu sein, vielmehr durch die Magistratswahl gewählt werden mußten, sofort auf Entlassung aus seinem Amte und eine Wiederanstellung als unmittelbarer Staatsbeamter bat. Nur die bringenden Vorstellungen seiner Mitbürger, welche sich, sobald von seinem Vergeben etwas nachher wurde, mit einer Petition an den König wandten, und dann hatten, ihn ohne Präsentation auf Lebenszeit als Bürgermeister anzustellen, vermochten ihn dazu, sein Gesuch zurückzunehmen.

Die Stadt Magdeburg hatte im Anfang der 30er Jahre unseres Jahrhunderts eine hervorragende Bedeutung als einer der ersten preussischen Handelsplätze. Seit dem 9. April 1825 fand die Entwidlung des Handels unter Fürsorge einer Korporation der Aeltesten der Kaufmannschaft. Handel und Verkehr bewegten sich vor allen Dingen auf der Elbe und den nachbarlichen Saale und Havel. Hierzu kam aber ein für jene Zeit recht entwickeltes, nach Weitzingenden sich erstreckendes Netz von Straßen. Eine der ältesten derselben ist die schon in den Jahren 1804 und 1805 erbaute Straße von Magdeburg nach Leipzig. Die Berliner Straße wurde 1819—1821, die Magdeburger-Geländische Straße 1826 und 1827, die Magdeburg-Gieselerstraße 1830 und 1831 angelegt.

Auf der Elbe fandte Hamburg einen erheblichen Theil seiner überseeischen Einfuhr für den Bedarf von Mittel- und Süddeutschland nach Magdeburg. Mit den großen benachbarten Städten Halle, Leipzig, Halberstadt, Braunschweig, Berlin wurden rege Verkehrsbeziehungen unterhalten. Ausfuhrartikel Magdeburgs waren die zahlreichen landwirtschaftlichen Produkte aller Art, außerdem Leinwand, Seide, Lederwaren, Porzellan; eingeführt wurden vornehmlich alle Kolonialwaren auf der Elbe, außerdem Heringe, andere Seefische, Käse, Weine, darunter französische über Hamburg, Baumwolle und Baumwollensamen, Eisen, Steinholzen aus England über Hamburg; Glas und Glaswaren, Kristalle, Holz, Brauntopfen aus Böhmen; Seide und Seidenstoffe aus Italien über Triest; seidene und halbsidene Mode- und Putzwaren aus Berlin, Leipzig, Frankreich; feine wollenen, Stoffe- und Eisenwaren aus der Rheinprovinz; Leinwand aus Schlesien und Westfalen; Butter aus Posen und Thüringen. Die meisten Einfuhrartikel waren gleichzeitig für die Durchfuhr bestimmt, auch Getreide, Del und Hülsenfrüchte aus Sachsen wurden von der oberen Saale die Elbe abwärts nach Hamburg durchgeführt.

Schon im Oktober 1829 hatte man einmal in Leipzig an den Bau einer Eisenbahn von dort nach Magdeburg gedacht. Man hatte zunächst bei den Aeltesten der Magdeburger Kaufmannschaft vertraulich angefragt, was man dort zu einem solchen Plan meine. Der Vorsteher der Kaufmannschaft hielt die Sache zwar für wichtig genug, um sie in einer Versammlung der Aeltesten am 11. Dezember 1829 vorzutragen, bei dieser fand er aber, wie der folgende Auszug aus dem Protokoll darthut, wenig Entgegenkommen:

„Zu dieser Versammlung“, so lautet das Protokoll, „hatte sich der Herr geheime Rath und Provinzial-Steuerdirektor Sach einfinden die Güte gehabt und theilte seine Ansicht über die Folgen, welche eine solche Anlage für den Handel Magdeburgs haben könne, mit. Derselbe ging davon aus, zu bemerken, daß der Expeditionshandel von Magdeburg allerdings dadurch gewinnen, dagegen der eigene Handel verlieren und wieder in die Hände der Leipziger Handlungshändler fallen würde. Man war einstimmig der Meinung, daß der Eisenbahn mit Sachsen eine vorzügliche Rückfuhr verdiene und deshalb von der projektirten Eisenbahn für Magdeburg kein Vortheil, vielmehr Nachtheil zu erwarten sei. Ob übrigens diese Anlagen für die Unternehmung selbst Gewinn gewähren würden und ob sich die Frachten so wohlfeil würden stellen lassen, als von Seiten der Leipziger vorausgesetzt wird, dies läßt sich nach der übereinstimmenden Meinung aller Gegenwärtigen noch nicht übersehen.“

Der Vorsteher der Aeltesten, Kaufmann Karl Schulze, begründete in dem Antwortschreiben vom 15. Dezember

1829 an die Leipziger das ablehnende Verhalten des Collegiums weiterhin damit, daß man nach den Ansichten Mehrerer zunächst abwarten müsse, welche Folgen aus dem zwischen Preußen und den süddeutschen Staaten abgeschlossenen, demnächst in Wirksamkeit tretenden Handelsvertrage für den Magdeburger Verkehr entspringen dürften, um so mehr, wenn diesen Verträgen später noch andere Staaten beitreten sollten. Eine Hauptanfrage aber lag darin, ob es sein, daß das Unternehmen selbst zu groß sei, um 1) Gewinn zu versprechen, 2) eine so billige Fracht herzuhalten, daß sie gegen den gewöhnlichen Transport mit Vortheil benützt werden könne, ungerechnet der mancherlei Hindernisse, die außerdem eintreten und sich noch beim Beginn dieses Unternehmens finden würden.

Seitdem und bis zum Jahre 1835 war von Eisenbahnen in Magdeburg nicht wieder die Rede. Auch im Uebrigen theilte Magdeburgs Handelsstand die volkswirtschaftlichen Anschauungen anderer Plätze. So war man darüber, ob der am 30. März 1833 erfolgte Beitritt Sachsens zum Zollverein für die Entwidlung des Magdeburger Handels vorteilhaft sein werde, sehr getheilter Meinung. Wie man in Magdeburg hierüber und über die Wirkungen der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821, durch welche die Stapel- und Umschlagrechte dieses Handelsplatzes beseitigt und der Verkehr auf der großen Wasserstraße der Elbe von vielen drückenden Belastigungen und Beschränkungen befreit wurde, an einflussreicher Stelle dachte, darüber liefert einen interessanten Beleg eine Eingabe des Oberbürgermeisters Franz vom 20. März 1836, in welcher u. A. ausgeführt wird:

„Es sind noch nicht 20 Jahre her, als Magdeburg seine Handelsverbindungen über ganz Sachsen, über die sächsischen Fürstenthümer sowie über einen großen Theil des ehemaligen Reiches, über die Lausitz und Böhmen, ja bis nach Wien und über Wien hinaus nach Innsbruck und Bogen verbreitete. Seit dem Eintritte der Elbschiffahrtsakte und dem Verlust seines Stapels ist ihm aber nichts geblieben, als eine Verbindung mit dem Königreich Sachsen, mit dem sibirischen Bairen und einem kleinen Theil des nördlichen Bayern. Ein Jurymann aus Wien ist hier seit langer Zeit nicht gesehen worden. Böhmen bezieht direkt von Hamburg oder aus Triest, das sonstige Reich ebenfalls direkt und wohlfeiler von Hamburg oder über die Weiser und den Rhein, und die Lausitz und die mit Preußen vereinigte ehemals sächsische Lemter Zisterboog, Dahme und Luckau, mit welchen Magdeburg früher in lebhaftem Verkehr stand, versorgen sich über Potsdam und Berlin.“

Neuerdings hat der hiesige Handel wiederum durch den Zollanschluß Sachsens bedeutend eingebüßt. Seit dieser Zeit hat der Grenzhandel mit Böhmen, der von Sachsen aus stark betrieben wurde, und wogu man sich größtentheils aus Magdeburgs hat so bedeutend an Geld und an Absatz überseeischer Produkte verloren, daß ernste Besorgnisse laut werden und mir völlig gerechtfertigt erscheinen.“

„Hätte der Verkehr mit ausländischen Produkten durch die neue Steuererhebung nicht gewonnen, und hätte Magdeburg nicht einen so stetigen und soliden Handelsstand — ein Ruf, den dieser Stand in der Handelswelt treu und rechtlich bezeugt — so würden die Nachteile des verminderten Verkehrs schon greller hervorgetreten sein.“

Uebrigens hat man in Magdeburg die jüngsten Vorgänge in der durch enge Handelsbeziehungen verbundenen Stadt Leipzig, die Einleitungen zur Anlage der Leipzig-Dresdener Bahn, mit Interesse begleitet. Oberbürgermeister Franz war eines der Ehrenmitglieder des dortigen Comités. In dessen vor dem hiesigen abwartenden Stellung betonen Grund, aus dem er einstweilen auch diese Bewegung zurücksetzte, um so weniger, als das Leipzig-Dresdener Comité selbst schon an eine Fortsetzung seiner Bahn nach Magdeburg gedacht hatte, also, wenn die dortigen Vermittlungen von Erfolg gekrönt waren, es eines Eintretens der Magdeburger Kaufmannschaft vorerst gar nicht bedürfte, die Wahrnehmung der Interessen durch die Leipziger Kaufmannschaft vollständig ausreichte; während umgekehrt, wenn aus der Leipzig-Dresdener Bahn nichts wurde, man sich eine völlig unzureichende Hilfe durch vorzeitiges Erwärmern für die Magdeburg-Leipziger Bahn gemacht hätte.

Da richteten sich im Beginn des Jahres 1835 an einer anderen Stelle Deutschlands Bestrebungen auf den Bau einer Bahn, deren Anlage für Magdeburgs Handel nicht gleichgültig gewesen wäre, diesmal jedoch nicht, weil man von derselben eine Förderung des Magdeburger Handels erhoffte, sondern weil man eine eventuelle Schädigung dieses Handels durch eine solche Bahn befürchten zu müssen glaubte. Es waren dies die Eisenbahnen von Hamburg oder Harburg nach Hannover und Braunschweig, und von Hamburg auf dem rechten Ufer der Elbe nach Berlin und Magdeburg.

Der Sitz dieser Bestrebungen war Hamburg, woselbst sich ein Hamburgisch-Altonaisches Eisenbahnamité gebildet hatte. Die Interessen der Hamburger richteten sich zunächst nach Hannover und Braunschweig. Man förderte eine Beinträchtigung des Hamburger Handels durch Antwerpen und die Rheinländer, deren Verbindung mit dem Innern des Landes durch eine Schienenstraße um jene Zeit so gut als gesichert war. „Diese Furcht“, so sagt Dr. Hecker v. d. Vorlesende dieses Comités, in einem Briefe vom 11. Mai 1835 an den Kaufmann Schulze in Magdeburg, „erscheint gewiß als begründet, wenn man berücksichtigt, daß Antwerpen bei einem der Schiffahrt weniger ungünstigen Klima und bei seinem jetzt veränderten Zollgesetze dem Innern Deutschlands die Vorteile einer schnellen und billigen Kommunikation wird bieten können, und daß daher manche Theile Deutschlands, die bisher ausschließlich von ihren vaterländischen Nordseehäfen mit ihren Bedürfnissen versorgt wurden, künftig vorzugsweise dieselben aus den belgischen Häfen zu beziehen geneigt sein werden. Das dadurch



nicht allein die Nordprovinzen Deutschlands, sondern auch die den Handel derselben nach dem südlichen Deutschland vermittelnden Handels- und Spektationsplätze leiden müssen, liegt am Tage." Zu dieser Bahn bedurfte es der Zustimmung des damals noch von London aus regierten englischen Königreichs Hannover. Dieser Staat war von je her voll Eifersucht gegen die beiden Hansestädte Hamburg und Bremen. Er bestand also darauf, daß die geplante Bahn nicht in Hamburg, sondern in Harburg ausmünden solle. Das Interesse der Harburger und ihres Comité's erlaubte darauf sofort. Man glaubte indessen Hannover noch umstimmen zu können, und nahm, um zu zeigen, daß Hamburg nötigenfalls auch ohne den guten Willen des Nachbarstaates eine Eisenbahnverbindung nach dem Süden und Südwesten zu Stande bringen könne, den Bau einer solchen auf dem rechten Ufer der Elbe bis Senz und von da einerseits nach Sien auf Berlin, andererseits nach Süden auf Magdeburg und Leipzig zu in Aussicht.

### Allgemeinnütziges aus dem Gebiete des Patentwesens. \*)

\*) Von Otto Sad, Civil-Ingenieur und Patentanwalt. Plagwitz-Leipzig.

#### Verwerfung von Patenten.

Sobald eine Erfindung lebensfähig und das Patent darauf gefaßt ist, daß eine Aufhebung desselben von anderer Seite als aus geschlossenen Betrachtungen werden kann, so wird der Patentinhaber bei richtiger Durchführung der Verwertung seines Patentes jederzeit zu einem erfreulichen Resultate gelangen. Zur Verwertung von Patenten giebt es für den Erfinder bzw. Patentinhaber verschiedene Mittel und Wege. Ist der Patentinhaber demittel und selbst Fabrikant, so hat er nur dafür zu sorgen, daß die Patentobjekte tadelfrei und möglichst vollkommen auf den Markt gebracht werden. Entweder benutzt er hierzu seine gewöhnlichen geschäftlichen Verbindungen oder er sucht durch entsprechende, nicht marktgerichtete Bekanntheit durch die Presse etc. die Aufmerksamkeit des Publikums auf seine Objekte zu lenken. Die Verkaufbarkeit einer Sache, verbunden mit möglichem Verkaufspreis, wird die Einführung desselben wesentlich erleichtern und den Konsumtionskreis rasch erweitern. Der Patentinhaber darf sich aber ja nicht etwa verleiten lassen, für seine Objekte ein übermäßig hohes Äquivalent zu verlangen, da hierdurch die Tendenz geschaffen würde, den Zweck, dem seine Objekte dienen, auf minder kostspielige Weise mit andern Mitteln zu erreichen, wodurch event. zweckmäßiger Erfindungen entstehen, die ihm Konkurrenz bereiten könnten. Für den weniger demittelten Erfinder bieten sich ebenfalls verschiedene Wege zur Verwertung seiner Geistesprodukte. Entweder gewinnt er bereits vor der Patentierung durch geeigneten Vertragsabschluss einen Kapitalisten, welcher ihm bei der Ausbeutung der Erfindung zur Seite steht, oder er läßt sich zunächst sein Objekt patentieren und legt alsdann das Patent dem betr. Kaufmann zur Prüfung vor. In letzterem Falle ist es für den Erfinder stets vorteilhaft, wenn er sein Patentobjekt in ausgeführtem Zustande vorlegen kann und zwar müssen die diesbezüglichen Vorarbeiten nach jeder Richtung hin möglichst vollständig sein, resp. gut funktionieren, damit dem Interessenten, der sich oft nicht gern der Mühe unterziehen will, Zeichnungen und lange Beschreibungen zu studieren, weil er dann ja immer noch nicht ganz im klaren ist, ob das Geschriebene und Gezeichnete in Wirklichkeit auch so funktioniert, wie es der Erfinder darstellt, ein faßes Bild gegeben werde.

\*) Als Fortsetzung zu beziehen durch Otto Wigand's Verlag in Leipzig. Preis 60 Pfg.

Die verhältnismäßig geringen Kosten, die durch Anfertigung von Modellen entstehen, werden reichlich aufgewogen durch die mittels derselben erzielte raschere Verkaufsbefähigung. Sind mit Hilfe von Modellen Interessenten gefunden, so darf sich auch hier der Patentinhaber nicht verleiten lassen, zu hohe Forderungen zu stellen, wie nur zu oft viele Erfinder zu ihrem eigenen Schaden zu thun pflegen. Durch zu hohe Anforderungen werden die Interessenten abgeschreckt und die Verhandlungen erschlagen sich, so daß der Patentinhaber von neuem wieder gezwungen ist, Käufer aufzusuchen, mit denen er bei Beharren auf seinen Forderungen nicht minder resultatslos verhandeln wird. Die einfache und zweckentsprechende Art der Verwertung eines Patentes, welche sowohl für die Käufer als für die Verkäufer die meisten Vorteile bietet, ist der Verkauf des Patentes gegen Zahlung von Stücklohn. Der Patentinhaber übernimmt die Herstellung und event. auch den Vertrieb der Objekte und verpflichtet sich, dem Erfinder per Stück fabriziertes oder verarbeitetes Objekt einen bestimmten Betrag zu entrichten, wofür er von letzterem Stüchlein erhält, die er an jedem Objekte bei Vermeidung einer durch Vertrag fixierten Konventionalstrafe sichtbar und dauerhaft befestigen muß. Die Stüchlein tragen die Nummer des Patentes, den Namen des Erfinders und sind außerdem mit laufenden Nummern versehen, welche eine Kontrolle des Absatzes ermöglichen.

Bei einem solchen Verwertungsverfahren hat der Patentinhaber keine großen Ausgaben und der Erfinder gewinnt eine beständige Einkommensquelle, die ihm im Laufe der Zeit unter Umständen mehr einbringt, als er beim Verkauf des Patentes gegen Kaufsumme hätte erzielen können.

Die Einführung von Patentobjekten in den betr. Konsumtionskreis kann mittels Anzeigen, Versand von Circulären und Muster oder durch Besprechung in den einschlägigen Fachschriften eingeleitet und in Fluß gebracht werden.

### Gewinne

#### 5. Klasse 99. Königl. sächs. Landes-Lotterie. (Dritte Gewinns.)

Gewinn zu 15000 M. auf Nr. 6205.	Leipzig, 3. Mai 1881.
Gewinne zu 5000 M. auf Nr. 18848 44226.	
Gewinne zu 3000 M. auf Nr. 3456 9686 9911	
15917 16468 22111 27876 33439 34028 35310 40574	
41269 41331 45556 49986 56194 64257 67483 71557	
71931 72726 75718 76848 80501 81451 83286 88927	
93365 98770.	
Gewinne zu 1000 M. auf Nr. 2381 4359 5022	
5814 6069 7054 8821 8893 9069 12606 16275 25582	
27280 31803 35139 38167 40184 42212 42486 45827	
47926 48977 53054 55175 56966 58361 59195 60760	
63024 74278 76763 77729 82844 84183 84918 87536	
88640 88910 96793 96825 98956.	
Gewinne zu 500 M. auf Nr. 1144 4290 5546	
6047 8436 20825 21556 21832 25407 25874 26343	
28271 33235 34669 35914 36226 41466 42916 46885	
51000 54915 63501 64220 64389 65378 65625 68017	
68143 68834 69394 76660 80252 82349 90426 91529	
93173 95170 96118 97863.	

### Todesfälle.

Am 29. April starb in Frankfurt Prof. Dr. Rudolf Böttger, geb. 1806 zu Wadersleben, welcher 1835 als Lehrer der Physik und Chemie an den frankfurter physikalischen Verein berufen wurde. Er hat der Technologie und technischen Chemie große Dienste geleistet. Am September 1841 stellte er auf galvanischem Wege die Kopie einer geschlossenen Kupferplatte her. 1841 erfand er den Glasdruck (Hyalographie). Am 8. August 1846 entdeckte er, unab-

hängig von Schönbein in Basel, die Schießbaumwolle. In die Jahre 1846 und 1848 fallen seine Verbesserungen der Zündhölzchen, 1852-56 seine Arbeiten über Verflüchtigung des Bleies, 1872-74 die über Verflüchtigung des Silbers und Verflüchtigung geschmolzener Kupferplatten. Das 1846 von ihm geprägte „Kochchemische Notizblatt“ ist ein Repertorium praktischer Erfahrungen, Entdeckungen und Beobachtungen aus dem Gesamtgebiete der Technologie und technischen Chemie.

### Kirchliche Anzeige.

In der Kirche U. & Frauen wird vom nächsten Sonntag den 8. Mai an während der Sommermonate in den vergangenen Jahren ein Frühgottesdienst um 8 Uhr gehalten werden, wegen der Abendgottesdienste während dieser Zeit in Wegfall kommt.

Es wird die Ordnung hierdurch zur Kenntnis der Gemeinde gebracht.

Halle, den 1. Mai 1881.

Der Gemeinde-Kirchenrat.  
Förster.

### Vermischtes.

(König Friedrich Wilhelm IV. in Wien und Opatowitz.) Weitere Erinnerungen an den sozialen Prinzen und Monarchen. Als derselbe nach Kronprinz war, besand er sich einst in einer Gesellschaft, wo man sich gegenwärtig Mühe gab. Das folgende lautete: „Wer ist unter den jetzigen europäischen Monarchen der beste Baumeister?“ Da Niemand die Lösung beibringen konnte, so gab sie der Fragesteller selbst mit den Worten: „Kaiser Franz von Oesterreich,“ denn es ist ihm noch nie etwas eingefallen. Napoleon I. hat er das bekannte Wortwort in Umlauf gesetzt: „Er bürstete die Türkenkinder und bürstete die Türkenbinder.“ Als er einmal an Alexander v. Humboldt die Frage gerichtet hatte, welcher Genuß im Allgemeinen wohl der beste wäre, und der Besagte die Antwort gegeben: „Der von der Einnahme“ sagte der König die Bemerkung hinzu: „Aber, mein lieber Humboldt, der von der Landwehr ist doch wohl auch nicht schlecht.“ Nach einer anderen Version: „Der von unserer Seite ist auch nicht schlecht.“ Bei einem Wänderspiele hatte ein deutscher Prinz, welcher etwas simplen Geistes war, das Glück oder Unglück, neben dem Kronprinzen zu sitzen. Nachdem das Spiel eine Zeit lang gewährt hatte, wandte sich Jener an diesen mit der Bitte, ihm zu raten, wie er am besten sollte, auf gute Manier sich zu entfernen, da etwas Menschliches ihm dazu mehr und mehr dränge. „Ah, mein Herr,“ sagte Friedrich Wilhelm, „als ob Sie plötzlich hierher zu kommen beabsichtigt hätten, nehmen Sie Ihr Taschentuch, halten es an die nachbleibende Stelle Ihres Leibes und schreiben so schnell nach der Thür.“ Der gute Prinz erwiderte: „In dem er in peinlicher Vernebelung der Begriffe das Tuch vor die wirklich nachbleibende Stelle hielt.“ Lieutenant v. W. erzählte mir noch Meineren, er habe sich in einem Zimmer des Königs an einem sehr warmen Sommerabend mit dem Nischen an den Fenstern stellen wollen; da habe ihn der hohe Hof mit ängstlicher Miene plötzlich am Kragen gefaßt und gesagt: „Aber lieber W., um Gottes Willen, Sie verbrennen sich den schönen neuen Frack.“ W. sprang schnell zurück, um sich unter dem heilen Gelächter des Königs zu erlösen.

### Loose

der II. Sächsisch-Thür. Pferdes-Lotterie für 3. A. Expedition dieses Blattes. Ziehung 28. Mai 1881.

Theater in Leipzig, 5. Mai.

Neues: „Jopf und Schwert.“

Altes: „Cyprienne.“

Carola-Theater: „Die Vachtaube.“

### Handels-Register.

Königliches Amtsgericht, Abtheilung VII, zu Halle a/S., den 21. April 1881.

In unserem Gesellschafts-Register ist unter Nr. 492 folgende neue Handels-Gesellschaft:

**Firma der Gesellschaft:**  
Bielefelder Nähmaschinenfabrik Carl Schmidt & Hengstenberg.

**Sitz der Gesellschaft:**  
Bielefeld mit Zweigniederlassung in Halle a/S.

**Nachverhältnisse der Gesellschaft:**  
Die Gesellschafter sind:

1. der Nähmaschinenfabrikant Carl Schmidt in Bielefeld,
2. der Kaufmann Hugo Hengstenberg in Bielefeld.

eingetragen zufolge Verfügung vom 21. April 1881 an demselben Tage.

Königl. Amts-Gericht, Abtheil. VII.

Handels-Register.  
Königliches Amtsgericht, Abtheilung VII, zu Halle a/S., den 23. April 1881.

In unser Firmen-Register ist unter Nr. 1263 folgende neue Firma:

**Bezeichnung des Firma-Inhabers:**  
Der Kaufmann Friedr. Wih. Fürstenberg zu Halle a/S.

**Ort der Niederlassung:**  
Halle a/S.

**Bezeichnung der Firma:**  
F. W. Fürstenberg

eingetragen;

dagegen folgende Firma:

Nr. 652. Firma: Otto Strömer (Halle a/S.) gelöscht zufolge Verfügung vom 23. April 1881 an demselben Tage.

Ein freudl. Hans, wo seit Jahren Material u. Witt-Geschäft mit Erfolg betr., mit 1000 % Anz. zu verk. zu erf. in d. Exp.

### Bekanntmachung.

Bei den von uns verwalteten Stiftungen liegen Kapitalien verschiedener Größe zur Ausleihung auf Grundstücke gegen pupillarische Sicherheit bereit. Meldungen sind schriftlich unter Beifügung der Werths- resp. Feuerversicherungssätzen an unsern Synchicus Stadtrat Jordan zu richten.

Halle a/S., am 29. April 1881.

Der Magistrat.

### Bekanntmachung.

Wegen Ausföhrung von Pfisterarbeiten wird der zwischen dem Leipzigerthorhürme und der Auguststraße belegene Theil der Martinstraße von Freitag den 6. Mai cr. ab bis zur Fertigstellung der bezüglichen Arbeiten für Fußratrete gesperrt.

Halle a/S., am 3. Mai 1881.

Die Polizei-Verwaltung.

### Bekanntmachung.

Wegen Ausföhrung von Pfisterarbeiten wird der zwischen dem Brunnenplatze und der Hedwigstraße belegene Theil der Sophienstraße von Freitag den 6. Mai cr. ab bis zur Fertigstellung der bezogen Arbeiten für Fußratrete gesperrt.

Halle a/S., den 3. Mai 1881.

Die Polizei-Verwaltung.

### P. P.

Hierdurch theile Ihnen ergeben mit, daß ich Herrn

**Herm. Graeger in Halle a. S.,**

**Geiststrasse 58,**

mit dem Verlaufe meiner vorzüglichen, früher durch Herrn Ad. Goebel, gr. Steinstraße, betriebenen Seifen betraut und dafür geehrt habe, daß mir gute getrocknete Waare ver-

absolgt wird.

Ich bitte Sie daher sich bei Bedarf münne an Herrn H. Graeger wenden zu wollen und empfehle mich Ihnen mit Hochachtung

Schreibst, im Mai 1881.

F. Etzold, Seifenfabrikant.

### Sparfamen Hausfrauen

empfehle ich speziell die **allgemein beliebte Wachsseife**, die sich schon bei Herrn Ad. Göbel eines ungetheilten Beifalles erfreute, nur in **Kernstädten.**

Bei Entnahme von 1/4 Ctr. aufwärts Fabrikpreise.

**Herm. Graeger,**  
Geiststraße 58, Seifenhandlung, vis-à-vis der Adler-Apothek.

### Handels-Register.

Königliches Amtsgericht, Abtheilung VII, zu Halle a/S., den 27. April 1881.

In unserm Firmenregister sind folgende Firmen:

Nr. 198. Firma: **J. G. Seiffert** (zu Halle a/S.).

Nr. 324. Firma: **F. Otto** (zu Halle a/S.) gelöscht zufolge Verfügung vom 27. April 1881 an demselben Tage.

### Der gerichtliche Ausverkauf

in wollenen Teppichen, Ankerstoffen, Tisch-, Weiß-, Schlaf- und Pferdedecken

wird Vormittags von 9-12 und Nachmittags von 3-6 Uhr Polstr. 8 fortgesetzt.

**Bernhard Schmidt,**  
Verwalter der Cour. Heyn'schen Concursmasse.

### Submission.

Die Pfister- und Erdarbeiten zum Bau eines befahrbaren Kanals in der Krausenstraße sollen an den Mindestfordernden vergeben werden. Wäpers ist bei uns einzu-

sehen, und erbiten wir Angebote bis zum 15. d. Mts.

**F. Zimmermann & Co.,** Halle a/S.

Von höchster Wichtigkeit für die **Augen Jedermanns.**

Das mir allein wirklich ächte Dr. Wihle's Augenwasser von Traugott Eberhard in Großbreitenbach in Thüringen ist seit 1822 Weltberühmt. Dasselbe ist in Flacon 1 M. zu haben in der Wöden-Apothek in Halle a/S. Man verlange aber ausdrücklich nur das wirklich ächte Dr. Wihle's Augenwasser von Traugott Eberhard. Kein Anderes.

**Hallescher Turn-Verein.**

Montags und Donnerstags Übung.