

# Sächsische Zeitung

## Landeszeitung für die Provinz Sachsen

Nr. 585. für Anhalt und Thüringen. Jahrgang 193.  
Zweite Ausgabe  
Freitag, 14. Dezember 1900.  
Geschäftsstelle in Halle a. S., Leipzigerstr. 97. Telefon Nr. 156.  
Geschäftsstelle in Berlin Bernburgerstr. 6. C.-Ephra Nr. 931.

### China.

**Deutschland und die Vereinigten Staaten.**  
Der deutsche Botschafter in Washington v. Holleben sagte am Mittwoch in einer Unterredung, die Hauptpunkte der chinesischen Frage könnten als folgt angesehen werden. Nachdem der Forderung, daß der Bestand Chinas aufrecht zu erhalten sei, zugestimmt sei, bleibe nichts übrig, als daß man die Rechte der einzelnen Parteien sorgfältig prüfe. Deutschland bestrafe offene Sitten. Der freie Zutritt zu dem südlichen Handel und die Freiheit des Handels auf den Philippinen, für welche die Vereinigten Staaten eintreten, bieten außerordentliche Garantien. Das von gewissen Interessenten gruppen genährte Gefühl, daß Deutschland den Fortschritten der amerikanischen Handelsflotte feindlich gegenüber sei, sei bedauerlich. Beide Länder hätten ähnliche politische Ziele: den Säug der heimischen Industrie. Diese Interessen mögen manchmal aufeinanderstoßen, aber die internationalen Sympathien zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland seien durch die Erkenntnis im festen Boden gefestigt worden. Wenn der tatsächliche Bestand Chinas schließlich geändert sein werde, so werde sich ergeben, daß Deutschland und die Vereinigten Staaten in gegenseitigem Interesse und durch gemeinsame Ziele eng verbunden gewesen seien.

### Deutschland und England.

Dem britischen Parlament sind gestern Schriftsätze über das zwischen Deutschland und England betreffs Chinas am 16. Oktober d. J. getroffene Abkommen zugegangen. In den ersten beiden Doppelten machen Graf Kayserling und Lord Salisbury Mitteilung von der Zustimmung ihrer Regierungen zu dem Abkommen. Die übrigen Doppelten enthalten die Antworten Australiens, Oesterreich-Ungarns, Japans, Frankreichs, Italiens und der Vereinigten Staaten auf die Mitteilung des Inhalts des Abkommens. Alle stimmen den in dem Abkommen zum Ausdruck gekommenen Grundsätzen zu. Japan und Italien sind demselben formal beigetreten. Die Vereinigten Staaten nahmen, wie bereits bekannt, die ersten beiden Staaten an, hielten sich jedoch über die übrigen nicht aus. Frankreich nimmt von dem Abkommen teil, stimmt den Prinzipien bei, die es selbst zur Grundlage seiner Politik gemacht habe, legt jedoch, daß Frankreich, wenn das Prinzip der Integrität Chinas durchbrechen wird, den Umständen gemäß handeln würde, um seine Interessen und Interessen der Welt zu schützen. England stimmt in seiner Antwort den ersten beiden Staaten zu, legt aber hinsichtlich der letzten Klausel, daß jede Verletzung der Integrität Chinas durch Zwang würde, seine Stellung zu modifizieren. Japan sagt in seiner Antwort, daß es nicht zögere, seinen formellen Beitritt zu erklären, nachdem es von den kontrahierenden Mächten die Zustimmung erhalten habe, daß Japan, wenn es Beitritt in derselben Angelegenheit erteilt.

### Die türkische Gesandtschaft nach China.

Der Sultan soll dem russischen Botschafter nach dessen Rückkehr von Moskau Mitteilung von der Absicht der Entsendung einer türkischen Mission nach China gemacht, der Botschafter soll die Ausführung des Planes widerathen haben. Auch in letzter Zeit soll der Sultan von seinen Vorhaben zu einem anderen Botschafter gesprochen haben. Die Mission würde sich um die Abwendung einer aus zwei hervorragenden Männern und zwei Gelehrten bestehenden Mission handeln, die auf die in China lebenden Mohammedaner im Sinne friedlicher Unterwerfung unter den Kaiser von China einzuwirken hätte.

### Vom Kriegsschauplatz.

Ein in New-York eingetroffenes Telegramm vom Mittwoch aus Peking besagt:  
Vor einigen Tagen wurde den Engländern mitgeteilt, daß sich ein großer Schaß zwanzig Meilen nördlich von Peking befände. Heute gingen ein Oberst und hundert Mann ab, später wurden noch fünfzig Mann nachgeschickt. Man glaubt, daß eine große Menge Goldschätze an einem bei der Wunde des todes bestimmten Orte vergraben worden sind. Die Mitteilung stammt von einem früheren Offizier.

### Hongkong, 13. Dez.

In der Stadt sind viele Plakate angebracht, die die Bevölkerung aufzureizen und erklären, die geheimen Gesellschaften würden sich im Januar zusammenschließen und die Fremden verjagen.

### Deutsches Reich

Halle a. S., 14. Dezember.

\* In der gestrigen Sitzung des Bundesrats wurde die Mitteilung des Reichstages betreffend die Denkschrift über die Ausführung der Antikriegsgeetze dem zuständigen Ausschusse überreicht. Die Zustimmung wurde allerdings der Verhandlungsverfahren, sowie über die Vorlagen betreffend die Ausdrückung von Reichsübernehmungen und von Denkmätern. Schließlich wurde auch dem Entwurfe des Besoldungs- und Pensions-Stats der Reichsbeamten mit Zustimmung der Mitglieder des Reichsbeamten-Direktoriums für 1901 zugestimmt.

\* Die jüngste Note des Grafen Bülows wird natürlich auch in der ausländischen Presse lebhaft besprochen. Selbstverständlich sind die in den Londoner Blättern angebrachten Bemerkungen über die Vorlage betreffend die Zollfrage zu bemerken, daß es das Amt des deutschen Staatskanzlers ist, politische Fragen vom lediglichen deutschen Standpunkte zu betrachten. Neutralität ist nicht, was wir von über Nacht

fordern. England und Deutschland sind wohl im Stande, für sich selbst zu sorgen. Wir können dem Gedanken Bülows vollkommen zu, daß keine Gelegenheit gegeben ist, Grundbegründungen zu erweisen oder anzunehmen. Grundsätzlich ist durchaus vereinbar mit beiderseitiger künftiger Dinge an die nationalen Interessen. — „Daily Telegraph“ schreibt: Die von Bismarck hinterlassene Politik ist die, daß Deutschland nichts mit einem Jodel zu thun hat, das nicht durch reelle politische Requisitionen unterliegt wird. Deutschland versucht kein günstige Gelegenheit. — Der nichts auf der Erde wird es kommen, auch nur einen Finger zu rühren, wenn es nicht ein Weg steht, seine Interessen zu fördern. Die deutsch-englischen Beziehungen untergehen abfolgt der Sentimentalität. Die stark Sicherheit des gegenwärtigen Friedens, geschäftsmäßigen Verkehrs zwischen Deutschland und England liegt darin, daß derselbe von ihren wirtschaftlichen Interessen diktiert wird. — „Wall Mail Gazette“ sagt: Der pommerische Grenadier muß vor Vergnügen mit den Snoden geklopert haben bei den geliebten Ausflügen des deutschen Reichstages über die Politik. Die Politik der Deutschen ist, was die Grafen v. Bülows längere für unsere Empfehlung außerordentlich brutal, sie ist aber natürliche Wahrheit und gesunder Verstand. Graf Bülows hat es mit dem offenen Wort. Das sollte auch für uns gelten. Wir müssen für die formalistische Beschränkung dankbar sein, daß die deutsche Politik sich von seinen anderen Engländern unterscheiden läßt, als die in Bismarcks egoistischem und hinterhältigen „Do it des“ so häufig verlorpfand sind. — Geht abweichend ist sich hingegen die russische Presse aus. Der „Gepel“ vermisst in der Antwort des Grafen Bülows auch die Intention. Der Sattler Rufstuf über die allgemeine Politik des Reichstages, welcher gerade auf die wichtige Frage nicht kontrolliert habe. Mit der Paragrafen über die Entlungnahme Deutschlands in der Transatlantische und der Nicht-Einigung Japans ist das Blatt nicht einverstanden. Das Leitmotiv in beiden Fällen ist die Aufnahmehaltung an England. Die „Wirtschaftliche Wiedemokratie“ meinen, die Rede des Reichstages werde das moralische Kräfte Deutschlands nicht leben. — Die „Nordwest“ führen aus, daß die Neutralität Deutschlands nicht verlegt werden würde, wenn der Kaiser Kräfte empfangen hätte, dagegen habe Deutschland durch die Forderung, Kräfte solle nicht nach dem Willen der „Wiedemokratie“ meinen, die Rede des Reichstages werde das moralische Kräfte Deutschlands nicht leben. — Die „Nordwest“ findet, die Rede des Grafen Bülows sei eine von den Reden, die gehalten werden, um zu rechtfertigen, was unmöglich zu rechtfertigen ist.

\* Der Kaiser erließ am Mittwoch nach der Frühmüßigkeit mit der Kaiserin Schloß Regensburg anlegen, fuhr darauf mit der Kaiserin nach dem Potsdamer Bahnhof, hörte dort den Vortrag des Chefs des Marinekabinetts v. Sebender-Bibron und begab sich mit dem jahresmäßigen Zuge 3 Uhr 5 Min. nach dem Neuen Palais zurück. Hier arbeitete der Kaiser bis zur Abendzeit allein. Einladungen zu späteren nicht ergehen. Gestern Morgen erfolgte um 9 Uhr 15 Minuten die Abreise des Kaisers von Station Friedrichpark mittels Sonderzuges nach Hannover. Unterwegs nahm der Kaiser den Vortrag des Chefs des Militärkabinetts v. Dahnke entgegen. Aus Hannover meldet ein Telegramm: Der Kaiser traf Nachmittags 1 Uhr 50 Minuten hier ein und fuhr mit seinem Jagelabstulanten im offenen Zweipänner zum Heideschloß, wo er mit seinem Gefolge zu Pferde fuhr und zum Waterloopark ritt. Hier fand eine Parade statt. Es erfolgte ein prägnanter Vorbereitungsbesuch in Hannover in Gruppen lebender Gruppen. Am Mittags 5 Uhr fand ein Galabier im Heideschloß statt, an welchem auch Prinz Rupprecht von Bayern teilnahm. Abends wohnte der Monarch mit dem Prinzen Rupprecht und dem Gefolge im königlichen Theater der Aufführung von Shakespeares „König Heinrich IV.“ bei. Bildhauer Dr. Rulche-Berlin begleitet den Kaiser heute zur Jagd nach Springe.

\* Die jüngst in Wiesbaden folgende Konferenz von Ministerialbeamten der verschiedenen deutschen Bundesstaaten befaßt sich nicht, wie zuerst angegeben war, der Schulreformfrage, sondern, wie die „Angb. Abendst.“ erfährt, mit der Frage des Doktorzensens für die Chemiker.

\* Nach einer neueren Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts entspricht die von einer Reihe schleswig-holsteinischer Städte (Adersdorf, Warmstedt, Elmshorn, Glindfeld, Heide, Klingenberg, Kiel, Krempe, Neumünster, Norderup, Seeberg, Wandsbeck, Wulff) zur Verhinderung des Eindringens sozialdemokratischer Gemeindevorsteher in die Stadtkollegien beschlossene Erhebung des Wahlgeldes nach dem 1. April 1892 dem Gesetz und ist rechtmäßig. Ein früheres Urteil dieses Gerichts hatte die Ungültigkeit ausgesprochen.

\* Aus dem Großherzogthum Hessen. In der gestrigen Sitzung der Provinzial-Kammer legte der Finanzminister des Großherzogthums den Jahresbericht für 1901/1902 vor. Nach demselben betragen die Ausgaben 1979 114 Mark mehr als die Einnahmen; das Defizit soll, wie der Minister hervorhob, aus den Ueberschüssen der früheren Jahre gedeckt werden; eine Steuererhöhung ist in dem Budget nicht vorgesehen.

\* Die in Brüssel tagende internationale Konferenz zum Schutze des industriellen Geistesrechts hat nach langen Erörterungen folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Die früher auf sechs Monate für Patente und auf drei Monate für industrielle Pläne und Modelle sowie für Patente und Modelle im Handel (Paris 1883) mit auf 12 Monate für Patente und auf vier Monate für Pläne und Modelle verlängert. 2. Die Angehörigen der Länder, die den Übereinkommen beitreten, sollen die Rechte der Patente derselben Schutz, wie er auch den Staatsangehörigen gegen

unlauteren Wettbewerb zu Theil wird. 3. Wegen Nichtausbreitung kann das Patentrecht in jedem Lande erst nach Ablauf von mindestens drei Jahren, vom dem Zeitpunkt der Patentanmeldung in dem betreffenden Lande an gerechnet, verfallen, wenn das Patent die Ursache seiner Nichtausbreitung nicht rechtfertigen sollte.

### Deutscher Reichstag.

19. Sitzung am 13. Dezember 12 Uhr.

Am Tische des Bundesrats: Graf Bülows, Graf v. Posadowsky, v. Goltz, Freyer, v. Ziehlmann, v. Tirpitz, Prefeld, Frey, v. Hohenhausen. Die erste Verhandlung des Tages wird fortgesetzt.  
Abg. Aug (C): Das Verhältniß der Matrifularbeiträge zu den Ueberschüssen im vorliegenden Etat sind die eingehendste Berücksichtigung gegen die Jahre vorher. Aus dem Etat ergibt sich Einzel mit Cobenz, daß die Reichseinnahmen nicht mehr ausreichen, die Ausgaben zu decken. Da gibt es nur drei Wege zur Abhilfe: Sparmaßnahme, Erhöhung der Matrifularbeiträge und Erzielung neuer Einnahmequellen. Der erste Weg wird sich nur bei einmaligen Ausgaben, nicht bei den laufenden betreffen lassen, das zweite ist unangahbar, weil die Einzelstaaten in den letzten Jahren schon sehr stark herangezogen worden sind und weil seit 1897 die Ueberschüsse nach der Steuern und die Hälfte aufgeführt sind. Was den dritten Weg betrifft, so muß er sehr sorgfältig abgemessen werden. Die Schammünzen und Sachmünzen werden wir gewiss nicht rufen. Reichseinkommensteuer und Reichsbesitzsteuer sind nicht ernehmbar, da sie in die Jobschuld und Finanznöthe der Einzelstaaten eingreifen. Demgegenüber die Besteuerung des neuen Sollzins vorlegen, damit nur dessen Positionen eingekürzt werden können. Die Landwirthschaft hat hiezu ein großes Interesse, namentlich am Doppelzins. Unsere Finanzwirthschaft ist eine Agrarwirthschaft, und das Rechnungswesen wird nicht ändern. Wenn unsere Finanzlage sich verbessert, so ist sie doch nicht unheilbar. Herr Dr. Lieber hat den Vorschlag gemacht, die Ueberschüsse einzufrieren und man muß dies erwägen, auch Abg. Müller-Juda hat gute Vorschläge gemacht. Die Anfrage des Abg. Hebel auf das Centrum sind wünschenswert, denn das fahrlässige Volk steht fest hinter uns, auch die katholischen Arbeiter. Graf Posadowsky befragt eine außerordentliche Arbeitskraft, er hat sich schnell in alle Gänge hineingearbeitet, er ist ein unabhängiger und ehrenhafter Mann. Als Christ und als Mensch muß ich ihm gegen die Angriffe in Schutz stehen. So lange Männer wie er sich um das Wohl und die Interessen der Nation kümmern, ist es mit dem Deutschen Reich nicht schlecht bestellt. (Beifall.)  
Präsident Graf Bülows: Da habe Ihnen ein Schreiben des Herrn Reichsleiters des Herrn Reichsleiters mitgeteilt. (Hört!) Ich bitte den Schriftführer, das Schreiben zu verlesen.  
Schriftführer Abg. Krebs (Hr): Der Reichsleiter des Reichsleiters (Hr: Lauter) bitte ich, dem Reichstage mitzutheilen, was zum Etat als weiterer Konsum für 5 Bundesstaaten angeordnet ist der Geheimhalt. ... (Stimmliche Beifall, in der die weiteren Worte folgen sehen.)

Abg. Freyer, v. Hohenhausen (Hr): Die Sitzung des Abg. Müller-Juda, die Matrifularbeiträge zu erhöhen, ist ganz richtig und das einzige Mittel, die Bundesstaaten zur Sparsamkeit zu erziehen. Jedoch: Die Reichsleiter hat sich wohl, aber nicht, der Glaube, der Reichsleiter hat sich wohl, aber nicht, die junge Nation von Schulden zu befreien, ist der Zornen Coronas. (Beifall.) Die Bundesländer begünstigen Krüger und die Königin, aber sie würden wohl nicht dagegen haben, wenn wir Holland anerkennen. Die Form, in der der Reichsleiter gestern dem Abg. Anwerter, kann man nicht als fahrlässig bezeichnen, aber es ist ein Fehler. Die Politik der Regierung ist eine beliebige Politik und wird sich kein Vertrauen erwerben. In der inneren Politik ist der Reichsleiter ein unbedingtes Blatt. Warten wir also ab. Die Reichsleiter tritt ein Abg. Dr. Dahnke (Hr: Lauter): Der Reichsleiter tritt ein Gebraucht an dem besprochenen Inventar. Die Reichsleiter hätte sich seit dem Austritt des Fürsten Bismarck sehr verhalten, vor allem hat man die politische mit der wirtschaftlichen Politik verwechselt. Hoffentlich wird Graf Bülows als Reichsleiter der auswärtigen Politik seinen Einfluß auf die inneren Angelegenheiten geltend; er ist ja jetzt für die Gesamtpolitik verantwortlich. Unsere Politik gegen England birgt viele Gefahren in sich. Wäre die Regierung die Verpflichtungen zu erfüllen; namentlich, daß wir uns die englische Wirtschaftspolitik nicht zum Vorbild nehmen. Unsere Finanzverhältnisse folgen schon zu sehr dem englischen Beispiel. Wir können niemals ein Republikaner werden, wie England, und Alles auf den Export stellen. (Reichsleiter Graf Bülows berührt den Saal.) Auch von dem überzähligen Handelsvertrag haben wir bisher keinen Erfolg gehabt. Ich hoffe, der letzte Handelsvertrag wird sich eine sehr rasche finden, daß die Handelspolitik der letzten Jahre keine gute Sache Deutschlands angeht, ist, sie hat und eine starke Handelsunterstützung gebracht. Götten wird unser Geld im Ausland behalten, so können wir, um nur eines zu nennen, unser Gutes behaupten, gelöst zu werden können. Gewonnen haben nur die Götter, die die Regierungsgewalt. Die Regierungsgewalt, die wirtschaftliche Aufsicht habe Industrie und Landwirthschaft einander nicht gebracht. Für mich ist das wichtigste Ergebnis die Erkenntnis von dem ausfallenden Wertes des inneren Marktes für unsere Politik. Von diesem Gesichtspunkte her würde mir auch die Wirtschaft. Wir werden die Vorteile national erachten, als sie das beschränkt und uns unsere felsen Abgabebetriebe, die wir brauchen und naturgemäß haben, wie z. B. nach Deutschland, erhält. Wir brauchen neue Steuern, das geht aus den Verhandlungen hervor. Da sollen wir die großen Gewinne heranziehen. Ich würde mir eine sehr schmerzlichen Steuer auf das Bier bei uns setzen, vor einer Steuer auf die hohen Zantieren der Zuckerindustrie, auf die Euerdendenden der Gesellschaften, die über 5 Pro. hinausgehen, nicht zurückzuführen. Im alten Pläne haben man die gleiche Umänderung der Sitzung. Da jetzt das höchste Mittelrum immer lebendig errecht und recht wird, nämlich ich, daß die Steuer, die von unserer Wirtschaft zu Hauptnagen haben, nun auch abgezogen werden und schließlich die Lage aus eigenen Mitteln für den Staat ausfüllen könnten. (Zeit gut!) Die Landwirthschaft trägt gegenwärtig viele Schäden der









# Landwirthschaftliche Mittheilungen.

Redigirt von Landes-Oekonomierath H. von Mendel-Steinfels zu Halle (Saale)

## Aus der Entwicklungsgeschichte der nordamerikanischen Weizenkonkurrenz.

(Schluß.)

Um eine annähernde Vorstellung von der Höhe der Geldsummen zu gewinnen, welche in den Jahren 1865—73 die nordamerikanischen Entwürfe beherrschten, sei daran erinnert, daß während der Bürgerkriege 2600 Milln. Doll. Staatsschulden kontrahirt wurden, die zum größten Theil in England und Deutschland Aufnahme fanden und nach Friedensschluß aus den Zollerträgen energisch zurückgezahlt wurden. In den acht Jahren bis 1873 haben die Vereinigten Staaten nach Henry v. Boor 35 183 englische Meilen Bahnen neu gebaut mit einem Kostenaufwand von 6000 Milln. M. Schon im Jahre 1870 wurden die im nordamerikanischen Westen angelegten Selber Europas auf 4,2 Milliarden M. geschätzt. Auch in dieser Zeit war also die nordamerikanische materielle Entwicklung in der Hauptsache mit fremdem Geld gebaut worden. Und die Unersparlichkeit, mit der diesmal die nordamerikanischen Gründer das fremde Geld ihren Zwecken dienlich machten, übersteigt Alles, was uns aus der Zeit bis 1856/57 berichtet wird. So soll die St. Joseph- und Denver City-Eisenbahn, welche zwölf Milln. Doll. gekostet hat, mit 1400 Doll. Baar-Unterschriften begonnen worden sein. Josiah Perham & Jan Cooke gründeten 1864/69 die North-Pacific-Bahn — die heute 129816 000 Doll. an Obligationen aufgenommen hat neben einem nominellen Aktienkapital von 80 Milln. Doll. — mit einer Baareinzahlung von 200 750 Doll. Unter solchen Umständen mußte natürlich auch der Zusammenbruch zur Zeit der Krisis ein besonders heftiger sein. Zweihundertundfünf Eisenbahngesellschaften kamen unter den Hammer mit einem Anlagekapital von 3868 Milln. Mark, das fast vollständig verloren ging.

Trotzdem beherrschten nach wie vor die Eisenbahnen die nordamerikanischen Entwicklungsverhältnisse. Seit Mai 1869 durchquerte die erste Pacific-Bahn den nordamerikanischen Kontinent. Die zweite Kontinental-Linie war bereits auf halbem Wege zum Stillen Ozean. Raslos strebten die Bahnen nach dem fernen Westen. Und wenn dabei durchschnittlich alle zwei Monate eine Eisenbahnbrücke zusammenbrach, was lag daran? Die Kosten des Landtransports auf große Entfernungen hatten sich außerordentlich verbilligt bei wesentlicher Verkürzung der Transportzeit. Noch Ende der 50er Jahre zahlte man für die Verbringung von Waaren aus New York nach den Minendistrikten in Utah 1 Doll. per Pfund, und die Reise dauerte den ganzen Sommer.

Durch die Eisenbahnen wurden diese Kosten auf 2 Centis ermäßigt, und die Ausführung des Auftrages dauerte nur zwei Wochen. Die Auswanderungsagenten der europäisch-amerikanischen Dampfschiff-Gesellschaften und nordamerikanischen Eisenbahnen organisirten sich in allen Theilen Europas bis hinab zu den kleinsten Landstädtchen. Die Zahl der Einwanderer nach den Vereinigten Staaten stieg bis auf 295 000 jährlich.

Die Bahnen wußten wohl, was sie thaten, als sie diese Einwanderung mit allen Mitteln forcierten. Die Bauern kauften ihnen ihr Land zu guten Preisen ab, und der Transport der Farmprodukte nach dem Osten bildete den weitaus wichtigsten Theil ihrer Einnahmen. Speziell das Getreide machte im Bahnverkehr von Westen nach Osten 70 Proz. aller Transporte aus. Indes wurde bei diesen Transporten ein sehr wesentlicher Unterschied zwischen Groß-Verfrachtern und gewöhnlichen Verfrachtern, zwischen Export- und Durchgangs-Verkehr und Lokalverkehr gemacht. Im Durchgangs- und Export-Verkehr waren die Frachttäge oft so billig, daß nachgewiesenermaßen dadurch nicht einmal die Kohlen in den Lokomotiven bezahlt wurden. Die offiziellen, veröffentlichten Frachttäge bieten für die wirklich

gezahlten Tarife keinerlei Anhaltspunkte. Den Großverfrachtern wurden monatlich Millionen an Rückprämien vergütet. Desto unverkümter Forderungen wurden von Seiten der Bahnen im Lokalverkehr gestellt. Es ist amtlich bestätigt worden, daß nicht selten der Lokaltarif hundert Mal theurer war als der Ferntarif. Diese Ausplünderung der Farmer durch die Eisenbahngesellschaften in Verbindung mit der Thatsache, daß die Eisenbahnkönige vor den Augen Aller sich binnen wenigen Jahren riesige Vermögen sammelt hatten, ließ im Jahre 1869 die Grangerbewegung erwachen, die sich vor Allem gegen die Bahnen richtete. Leider war die Energie dieser Bewegung nur von kurzer Dauer. Sie hat an der Vorherrschaft der Eisenbahnen in Nordamerika kaum etwas geändert. Wohl aber führte der allgemeine Zusammenbruch vom Jahre 1873 zu einer immer stärkeren Konzentration des Transportwesens in wenigen Händen. Aus dem Jahre 1873 datirt der erste Ring sämtlicher Bahnen, welche den Verkehr zwischen den Seen und den Exporthäfen vermittelten. Die Willkürherrschaft der Eisenbahntarife war dadurch nur noch fester begründet.

In der Zeit der Krisis von 1873 und nachher nahm zwar die Zahl der Einwanderer ab, dafür aber war auch jetzt wieder die Binnenwanderung nach dem Westen um so stärker geworden. Zu Hunderttausenden sind die brodlös gewordenen Industriearbeiter des Ostens jetzt nach dem Westen gezogen, um die Zahl der Farmer und die landwirthschaftlich benutzte Grundfläche zu mehren. Die mit Getreide besäete Fläche der Union ist von:

|                                       |
|---------------------------------------|
| 1 450 789 000 Acres im Jahre 1868 auf |
| 1 538 892 000 " " " 1873 "            |
| 2 032 235 000 " " " 1875 "            |
| 2 437 482 000 " " " 1879, "           |

also von 1868—1879 um rund 1000 Milln. Acres gestiegen.

Der Weizen- und Weizenmehl-Export aus der Union war

|                |                   |
|----------------|-------------------|
| 1868 . . . . . | 25 284 000 Bushel |
| 1873 . . . . . | 50 733 000 "      |
| 1875 . . . . . | 70 926 000 "      |
| 1879 . . . . . | 147 687 000 "     |

und die Jahrespreise für Weizen in England sind von 64 Sh. und 63 Sh. pro Quarter in den Jahren 1867/1868, und von 57 Sh. und 58 Sh. in den Jahren 1872/73 auf 43 Sh. pro Quarter im Jahre 1879 gefallen. Die Speziallitteratur der nordamerikanischen Konkurrenz beginnt einen immer größeren Umfang anzunehmen.

Die Krisis von 1873 war in der Hauptsache erst nach fünf bis sechs Jahren überwunden. Inzwischen waren die Eisenbahnen unausgesetzt bemüht, nach dem fernen Westen neue An siedler zu locken, um ihre Ländereien gut zu verkaufen und durch gesteigerten Waarenverkehr sich Einnahme zu sichern. Als eine der wirksamsten Reklamen hat sich unzweifelhaft die Errichtung der so berühmt gewordenen Riesenfarmen erwiesen, die in der Hauptsache als ein Werk der großen Bahngesellschaften zu betrachten sind und deshalb in dem Augenblick immer wieder verschwinden, in welchem die Bahnen kein Interesse mehr an ihrem Fortbestehen haben. In Mitteleuropa ist seit 1879 unter dem Einfluß der so sehr gesteigerten Ausfuhr an landwirthschaftlichen Produkten aus Nordamerika eine Krisis ausgebrochen, die viele Landwirthe von ihren Höfen vertrieb. Sie wanderten jetzt hinüber nach den so verlockend geschilderten amerikanischen Besitzthümern. Die Zahl der Einwanderer erreichte 1882 das Maximum mit 730 349 Personen. Unter dem Einfluß dieser starken Zuwanderung hat auch der Bahnbau in Nordamerika wieder einen gewaltigen Aufschwung genommen. Die amerika-

nischen Eisen- und Stahlwerke können den außerordentlich gesteigerten Bedarf nicht mehr decken und müssen deshalb englische und deutsche Hütten zu Hilfe rufen. Im Jahre 1880 war die Gesamtlänge der Bahnen 92147 Meilen, im Jahre 1884 waren bereits 125152 Meilen im Betrieb. Erst in dieser Periode ist auch die North Pacific-Bahn fertig gestellt worden, die mit Minnesota und Dakota die heutigen Kornkammern Nordamerikas erschlossen hat, ein Gebiet, von dem vorher so oft erste Autoritäten behauptet hatten, daß es für die landwirtschaftliche Produktion ganz ungeeignet sei.

Ueber die Geldsummen, welche dabei engagiert waren, geben die Umsätze des „New York Clearing-House“ einigen Anhalt. Dieselben waren nämlich von 20 Milliarden Doll. in 1876 auf 48565 und 46552 Milln. Doll. in den Jahren 1881/1882 gestiegen. Seit 1883 trat dann eine Stockung ein, die natürlich sofort ihre Opfer forderte. Die Banken von Mitteleuropa und namentlich von Deutschland befolgten indes seit Mitte der 80er Jahre eine Politik des sinkenden Zinsfußes. Die Pfandbriefinstitute beginnen ihre Konvertierungen. Die neuen Staatsanleihen werden zu billigeren Bedingungen aufgelegt. Dadurch werden wachsende Kapitalbeträge zu den vorzüglich höher verzinslichen Börsenpapieren gedrängt. Das Alles giebt auch den nordamerikanischen Eisenbahngründungen neue Anregung, bis endlich im Jahre 1893 unter der Einwirkung der argentinischen Katastrophe auch in Nordamerika eine Krisis unvermeidlich wird. Die Rechnungen der Eisenbahnen der Union haben 1893/1894 mit einem Fehlbetrage von 46 Milln. Doll. abgegeschlossen.

Vierundfiebzig Eisenbahngesellschaften mit einer Gesamtlänge von 29340 Meilen und einem Anlagekapital von über sieben Milliarden Mark sind in die Hände des Konkursverwalters gekommen. In den Jahren 1884/1894 waren im Ganzen 347 Bahnen mit 81840 Meilenlänge und mit einem Anlagekapital von 4271 Milln. Doll. unter die Zwangsverwaltung gekommen. Zwangsverkäufe haben von 1876/1894 bei 593 Bahnen mit einer Länge von 62926 Meilen und einem Anlagekapital von 3528 Milln. Doll. stattgefunden. Am 1. Juli 1895 befanden sich 169 Gesellschaften mit einer Bahnlänge von 37856 Meilen und einem Anlagekapital von 2432 Milln. Doll. in Konkurs. Und rechnen wir die Vergantungsfälle von 1856/1857 und 1873 hinzu, so beträgt die gesammte Konkursmasse der nordamerikanischen Eisenbahnen über 30 Milliarden Doll., die im Konkursverfahren zum weitaus größten Theil verloren gegangen sind.

Der Weizenexport der Vereinigten Staaten erreichte im Jahre 1892: 225 Milln. Bushel, 1898: 217 Milln., gegen 147 Milln. im Jahre 1879, 25 Milln. im Jahre 1868 und 15 Milln. im Jahre 1860. Die Weizenpreise aber steigen jetzt nicht mehr wie in den Jahren 1854/1856 oder 1867/1868 oder 1871/1873 eine kräftige Haussebewegung zur Zeit der Hochfluth der Börsengründungen. Die Weizenpreise gehen seit 1879 in Mitteleuropa fast ohne Unterbrechung zurück. Die Jahres-Durchschnittspreise für englischen Weizen waren per Quarter für 1880 44 Sh., für 1882 45 Sh., für 1885 32 Sh., für 1889 29 Sh., für 1894 22 Sh.; gegen 69 Sh. für 1847 und 74 Sh. für 1855.

### Elektrischer Betrieb in Volkstedt.

Infolge der in den letzten Jahren ausgebreiteten Verwendung des elektrischen Stromes zur Erzeugung von Kraft an Stelle des Dampfes neigt sich auch die Landwirtschaft immer mehr der Centralisirung ihres Betriebes durch Errichtung elektrischer Centralen zu, welche mittelst feststehender wie beweglicher Leitungen und fahrbarer wie feststehender Elektromotoren die Verrichtung der jeweilig erforderlichen Arbeiten an den verschiedensten Orten ihres Betriebes auf beliebige Entfernungen ermöglichen.

Ein bebildetes Beispiel für die Zweckdienlichkeit dieser Betriebsart in der Landwirtschaft bietet ein Komplex größerer Güter des Mansfelder Seekreises, welche den zur Bethätigung ihrer verschiedenen landwirtschaftlichen Betriebe benötigten elektrischen Strom der elektrischen Centrale auf Bahnhof Mansfeld entnehmen.

Zu diesem Güterkomplex gehören in erster Linie auch die Besitzungen bezw. Pachtungen des Herrn Dekonomieraths D. Hörning in Volkstedt und Polleben, welcher ständig bemüht ist, die Errungenschaften moderner Technik und neuer Erfindungen ihren kulturellen Zwecken dienlich zu machen. So ist Rittergut Volkstedt bereits völlig auf elektrischen Betrieb eingerichtet; der Gesamtbedarf für landwirtschaftliche elektrische Betriebe beträgt annähernd 350 Pferdestärken. Erwähnt sei, daß die elektrischen Anlagen von der bekannten Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft vorm. W. Sahmeyer & Co., Frankfurt a. M.-Gotha, gebaut sind.

Es wird hier elektrisch gedroschen, das Stroh gepreßt, das Getreide elektrisch mittelst Wechwerthen auf die Schüttdäben gehoben und dort durch Schnecken auf die verschiedenen Lagerstätten vertheilt. Es hat sich ergeben, daß durch den bedeutend gleichmäßigeren Gang der Dreschmaschine beim elektrischen Betriebe die Tagesleistung jeder einzelnen der fünf auf Volkstedt und Polleben aufgestellten Maschinen bei denselben Bedienungsmannschaften erheblich gesteigert werden konnte. Der Rübensamen wird durch eine moderne, elektrisch angetriebene Luftpumpe vom Dreschplatz hinweg durch Rohre auf den höchsten Punkt eines Bodens getrieben, von welchem aus derselbe durch die Windfegen und verschiedene Sortirapparate, welche gleichfalls elektrisch bethätigt werden, seinen Lauf nimmt.

Eine elektrisch betriebene Saugpumpe füllt den Stoff auf Käster.

Zwei Brennereien, die eine in Volkstedt, die andere in Polleben, werden durch Drehstrommotore elektrisch bethätigt.

Wir sehen durch Bogen- und bezw. Glühlampen Alles taghell erleuchtet, sogar in den Scheunen, in welchen sonst wegen der hiermit verbundenen Feuersgefahr kein Licht brennen darf, wird elektrisches Licht verwandt. Die Elektromotoren finden jetzt sogar mitten im Stroh Aufstellung, können also in den Scheunen selbst, dicht an den Dienen zc. arbeiten, was bei Dampf-dresch-fällen absolut ausgeschlossen ist.

Die Mehrzahl dieser Betriebe wurde bis vor Kurzem in Volkstedt durch Dampf betrieben, jedoch hat sich herausgestellt, daß durch Fortfall der vielen, oft sehr langen und ausgebreiteten Transmissionsanlagen eine bedeutende Kraftersparniß stattfindet, ganz abgesehen von der großen Bequemlichkeit, welche der elektrische Betrieb bietet.

Zu allen diesen Betrieben hat sich seit Kurzem der elektrische Kraftflug der Firma G. Foerster & Sohn, Gorsdorf an der Schwarzen Elster gestellt. Da die Bewältigung der Flugarbeit mittelst des elektrischen Kraftfluges bei seiner immensen Bedeutung für rationelle Ackerbestellung im Vorbergrunde des Interesses steht, sei es mir erlaubt, auf diese Art der Bestellung näher einzugehen.

Der von der elektrischen Centrale Mansfeld erzeugte Drehstrom von 3000 Volt Spannung wird von einer bis annähernd fünfzehn Kilometer langen Hochspannungsleitung (Strecke Mansfeld-Polleben) auf die verschiedenen Ländereien geliefert.

An der Stelle der Hochspannungsleitung, welche dem zu bearbeitenden Plan zunächst liegt, wird durch eine besondere Transformation dieser Drehstrom von 3000 Volt auf Gleichstrom von 500 Volt herabtransformirt, der dann mittelst nur einer transportablen, nicht isolirten (blanken) Zuleitung jedem der beiden Flugwindewagen zugeführt wird, das zwischen diesen beiden Wagen sich abrollende Kabel, mit Hilfe dessen der Kippflug hin- und hergezogen wird, vermittelt gleichzeitig die Stromzuleitung.

Der Foerster'sche Flug mit elektrischem Kraftantrieb lehnt sich vollkommen an die bewährten Dampfflugsysteme an. An Stelle der Dampfmaschine tritt hier der Elektromotor. Während nun beim Dampfflug beide Maschinen unter Dampf stehen müssen, verbraucht beim elektrischen Flug immer nur der jeweilig in Thätigkeit befindliche Motor elektrische Energie, es wird also keine Kraft verschwendet, mithin ganz bedeutend gepart.

Der komplette Flugapparat besteht aus zwei gleichen Windewagen, dem Zugseil und dem Kippflug. Die Konstruktion

dieser Windwagen ist folgende: Auf kräftig konstruirten, breiten Rädern mit großem Durchmesser ruht ein drehbarer Schmiedeeiserner Rahmen, der senkrecht über der drehbaren Vorderachse den Elektromotor trägt. Der Motor ist gegen Einfluß der Witterung und äußere Beschädigung durch ein vollständig geschlossenes Stahlgehäuse geschützt. Der Antrieb geschieht von der Motorwelle durch ein Stirnräderpaar auf die Hauptwelle, die vermittelt konischer Triebe und Stuppelungen einmal die Seiltrammel zur Bewegung des Pfluges, das andere Mal den Radfranz der Hinterräder zur Vorwärtsbewegung des Wagens antreibt. Am hinteren Theil des Wagens ist ein mit Sonnendach versehenes Podium als Stand für den Führer angebracht, von welchem sämtliche Bewegungen ausgeführt werden. Die Handhabung der Steuer- und Lenkvorrichtung ist die denkbar einfachste, so daß zur Führung des Wagens kein gelernter Maschinist nöthig ist, sondern ein einfacher Landarbeiter den Flug zuverlässig zu bedienen vermag. Mit nur einem Handrad und zwei Steuerhebeln werden sämtliche Arbeitsbewegungen ausgeführt. Der ganze Schaltmechanismus, dessen Hauptbestandtheil die Verriegelung bildet, ist äußerst sinnreich durchgearbeitet. Durch diese elektrischen Verriegelungen sind die Führer der beiden Wagen derart abhängig von einander, daß ein falsches Stellen ihres Anlaßhebels unmöglich ist und gleichzeitig durch zwangsläufige Stellung des Hebels der eine dem andern Wagenführer das betreffende Signal für die vorzunehmende Arbeit giebt. Die Führer können sich daher jederzeit verständigen, selbst bei hügeligem Terrain und bei Nebel. Die Motorwindwagen eignen sich besonders durch ihr leichtes Gewicht für jede Bodenart und läßt sich mittelst derselben außer dem Pfluge jedes andere Ackergeräth: Grubber, Walze, Egge etc. mit Vortheil betheiligen. Nach Beendigung der Pflug- bzw. Feldarbeiten können die beiden Elektromotoren abgeschraubt, auf fahrbare Gestelle aufgesetzt und für jede andere Arbeit, z. B. Dreschen, Strohpressen, Schrotten, Häcksel- und Rübenschnitten, Bewässerung, wie auf Feldbahnbetrieb, als Lokomotive bzw. Lokomotive verwendet werden.

Als Schreiber dieses den bei Herrn Dekonomierath Hörning auf Rittergut Volkstedt im Betrieb befindlichen Foersterschen Pflug beschäftigt, war die Pflugarbeit auf einem ca. 130 Morgen großen Plane fast beendet, und zwar betrug die Höchsttagsleistung auf diesem Plan 18 Morgen bei 8 resp. 10 Zoll verlängerter Furchentiefe. Der Preis pro gepflügten Morgen stellte

sich hier auf nur 2,17 Mk. Stromverbrauch, trotz der z. B. nur erst provisorischen Bethätigung der Transformstation und des hieraus naturgemäß resultirenden Kraftverlustes und geringeren Nutzeffektes, welches ersterer bei definitiver Anlage der Transformstation in Fortfall kommt, während letzterer sich steigert.

Der Foerstersche Pflug hat, bevor er auf Volkstedt in Betrieb kam, eine Pflugperiode bei Herrn Landrath von Davier auf Rittergut Seggerde bei Weferlingen im Kreise Gardelegen absolviert. Das von dem genannten Großgrundbesitzer dem Fabrikanten dieses Pfluges ausgestellte Zeugniß gewährt ein anschauliches Bild der Leistungsfähigkeit des Foersterschen Pflugsystems, weshalb es nachstehend folgen möge:

„Seggerde, 12. Nov. 1900.

Der elektrische Kraftpflug der Firma Foerster & Sohn, Gorsdorf a. d. Schw. Elster, hat in diesem Herbst auf meinem Besitz Seggerde ungefähr 300 Morgen je nach der gewünschten Furchentiefe 25—36 cm zu meiner vollen Zufriedenheit gepflügt.

Obwohl die zum Theil hügeligen Felder in mehrfachen Wechsel Sand und anmoorigen Boden, schwere Lette, Lehm und milden Boden, auch häufig große Steine aufweisen, hat der Foerstersche Pflugapparat durchweg gut gearbeitet; selbst an Stellen, an denen früher der Dampfpflug versagte, hat er durch seinen ruhigen, gleichmäßigen Gang eine tadellose Pflugfurche geliefert. Das Unterpflügen von Dünger hat sich mit dem Foersterschen Pfluge gut bewirkt lassen.

geg. von Davier, Landrath a. D.

Bei der hohen Bedeutung des elektrischen Kraftpfluges für die Zukunft der Landwirtschaft ist es erklärlich, daß das derzeitige Pflugfeld auf Rittergut Volkstedt von zahlreichen Landwirthen aus allen Gauen des Deutschen Reiches sowie des Auslandes aufgesucht und der Foerstersche Kraftpflug im Betrieb befristigt wird.

Wir können auch nur jedem Landwirthe, welchem daran liegt, sich über die praktisch bewährten Fortschritte auf dem Laufen zu erhalten und für seine eigene Wirtschaft Nutzen daraus zu ziehen, rathen, die elektrischen Anlagen und den Foersterschen elektrischen Kraftpflug in Volkstedt einmal in Augenschein zu nehmen. Carl Bauer-Volkstedt.

**Anleitung zur Acker- und Wiesenkultur auf Moorboden und zur rationellen Verwerthung des Torfes.**

Das Direktorium des Vereins zur Förderung der Moorkultur im Deutschen Reiche bittet uns um Aufnahme nachstehender Ausführungen:

Einer großen Zahl von Moorbirthen und Besitzern von Torfstüben ist das Vorhandensein des „Vereins zur Förderung der Moorkultur im Deutschen Reiche“, wie wir aus manchen Zuschriften ersehen, bisher völlig unbekannt geblieben und oft erst durch einen Zufall bekannt geworden, und doch ist dieser Verein im Jahre 1888 einzig und allein zu dem Zwecke ins Leben gerufen worden, um Besitzern von Moorbirthen mit Rath und That an die Hand zu geben, wenn sie ihre Grundstücke in landwirthschaftlicher Beziehung, als Acker oder als Wiese zu möglichst hoher Rente bringen, oder wenn sie diese Flächen zur Gewinnung von Torf und dessen bester Ausnutzung als Streutorf, Brenntorf oder Torfkohle verwerthen wollen.

In allen diesen Fällen können die Moorbirther im eigensten Interesse nichts Besseres thun, als sich an den Verein zur Förderung der Moorkultur im Deutschen Reiche zu wenden.

Wie wenig verbreitet die Kenntniß von der richtigen Behandlung des Moorbodens in landwirthschaftlicher wie technischer Beziehung noch ist und wie nothwendig deshalb den Moorbirthern sachverständiger Rath ist, darüber haben uns zahlreiche Beispiele in der Praxis belehrt. Wir haben, wenn wir zur Beschichtigung von Moorbirthern und Moorbirthen, die im Ertrage stark zurückgegangen waren, zugezogen wurden, meistens mit

Wichtigkeit die Gründe für die Fehlerträge konstatiren können, welche am häufigsten in unrichtiger Haltung des Wasserstandes oder in einer unrichtigen Düngung oder in beiden zu suchen waren. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der technischen Ausnutzung des Moores.

Allen den unzähligen Besitzern der großen Moorkflächen im Deutschen Reiche, die sich auf etwa 500 Geviertmeilen erstrecken und zum bei Weitem größten Theile noch der Kultur harren, ist der Verein zur Förderung der Moorkultur im Deutschen Reiche, der seine Geschäftsstelle in Berlin-Friedenau, Lauterstraße 12/13 hat, jederzeit mit Rath und That beizustehen bereit, wenn sie einzeln oder als Vereine Mitglieder desselben werden.

Die Mitgliedschaft, welche nach § 3 des Statuts durch einmaliges Eintrittsgeld von 3 Mark und einen Jahresbeitrag von 10 Mark erworben wird, berechtigt zum kostenlosen Bezuge der am 1. und 15. jeden Monats in einer Stärke von mindestens je 12 Seiten erscheinenden „Mittheilungen“, welche fortlaufend den Meinungsaustrausch zwischen allen Mitgliedern vermitteln, Berichte über die Erträge der Kulturen der Mitglieder bringen, die neuesten Erfahrungen der Praxis und die Forschungen der Wissenschaft auf landwirthschaftlichem und technischem Gebiete zum Gemeingut aller Leser machen und in denen alle Fragen aus dem Leserkreise ihre sachverständige Beantwortung finden.

Weiter berechtigt die Mitgliedschaft zur Unternehmung von Moorkproben für etwa die Hälfte der sonstigen Lage bei der Moork-Veruchstation zu Bremen, ebenso für landwirthschaftliche

länge sieben 347 apital nmen. l von anden Meilen nkurs. 1873 herifa- nkurs- sind. te im gegen und n jetzt 8 oder schluß 79 in abres- uarter für 7 und es tag- t wegen en darf, den jetzt scheinen pfdresch- rjem in agefellt, bedehnten tttfindet, der elek- lektrische an der ugarbeit- sen Be- des In- estellung e Dreh- nähernd Mans- dem zu sondern Gleich mittelst' uleitung zwischer fhen be- eitig die eb lehn- n. Ar- Während f stehen nur der rgie, es bedeutend gleichen struktion

Mitglieder zur Untersuchung von Düng- und Futtermitteln zur Hälfte der Taxe. Die Untersuchung der Moorproben auf Asche, Stickstoff, Unlösliches, Kalk, Phosphorsäure, Volumengewicht und Trockenubstantz kostet für Mitglieder 15,50 Mark, für Nichtmitglieder 31 Mark.

Nach einem mit der Düngerabtheilung der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft (Berlin SW., Kochstr. 73) getroffenen Abkommen erhalten unsere Mitglieder beim Bezug von künstlichem Dünger denselben Rabatt, wie die Mitglieder der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft selbst.

Der jetzt im achtzehnten Jahre seiner Wirksamkeit stehende Verein zur Förderung der Moorkultur im Deutschen Reich erfreut sich seiner gemeinnützigen Bestrebungen wegen einer sehr dankenswerthen moralischen Unterstützung der preussischen Behörde für Moorangelegenheiten, der Central-Moorkommission, welcher eine Reihe von seinen Ausschussmitgliedern ebenfalls als Mitglieder angehören, ferner auch der materiellen Unterstützung des hohen Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und neuerdings auch einer Beihilfe aus Reichsmitteln.

Ferner arbeitet der Verein mit der Moor-Versuchsstation zu Bremen, mit der bayerischen Landes-Moorkulturanstalt, mit dem schwedischen Moorkulturverein, wie mit dem deutsch-österreichischen Moorverein Hand in Hand, um seinen Mitgliedern alle neuesten Erfahrungen auf dem Gebiete der Moorkultur und der Verwerthung der Moore praktisch zugänglich zu machen.

Der Verein bildet demnach eine Centralkasse für das ganze Deutsche Reich, an dessen Geschäftsstelle sich jeder Moorbesitzer oder Pächter von Moorländereien in seinem eigensten Interesse vertrauensvoll wenden sollte, sobald er seine Moorfläche für landwirtschaftliche Zwecke nutzbar machen oder sie in irgend einer Weise technisch ausnützen will. In allen Fällen wird ihm bereitwillig sachverständiger Rath für sein Unternehmen ertheilt werden. Die Besichtigung der Flächen kann zu jeder Jahreszeit erfolgen, sobald der Boden nicht durch eine Schneedecke verhäuft oder seine Untersuchung durch starken Frost verhindert ist.

Jablonsky, Generalsekretär

### Kleinere Mittheilungen.

**Milchbeförderung auf Eisenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, daß vom 1. Januar 1901 einige Tarifvorschriften-Voränderungen für die Beförderung von Milch auf den Eisenbahnen in Kraft treten. Danach gelten, soweit die Eisenbahn die regelmäßige Beförderung von Milch (auch sterilisierter), Fettmilch und Sahne (Rahm) und die Rückbeförderung der leer oder mit Magermilch, Buttermilch oder Molken gefüllte zurückgehenden Milchgefäße gegen Frachtaufhebung übernimmt, dafür die Bedingungen für die regelmäßige Beförderung von Milch. Diese werden von der Eisenbahndirektion in Berlin im „Reichsanzeiger“ veröffentlicht; auch können sie bei den Abfertigungsstellen, den Eisenbahndirektionen und den Verkehrsinspektionen eingesehen werden. Die Veröffentlichung hat die Eisenbahndirektion Berlin mindestens alljährlich zugleich namens der übrigen königl. Eisenbahndirektionen zu veranlassen. Der Frachtberechnung für die regelmäßige Beförderung von Milch u. s. w. von und nach solchen Stationen und den Haltepunkten in freier Strecke, für die im Kilometerzeitiger Entfernungsangaben fehlen, werden die Entfernungen der nächst vorgelegenen Güterstationen zugänglich der aus dem Personal-Kilometerzeiger sich ergebenden oder besonders zu ermittelnden wirklichen Entfernung zwischen dieser und der Milchverlade- oder -abnahme-Station geleast.

**Ergebnisse der Trichinen- und Sinnen-schau im Jahre 1898.** Folgende interessante Mittheilung über die Ergebnisse der Trichinen- und Sinnen-schau im Jahre 1898 entnehmen wir der „Zeitschrift für Fleisch- und Milchhygiene“.

Die Zahl der untersuchten Schweine betrug in sämtlichen Regierungsbezirken, ausschließlich Sigmaringen, 8246 786 Stück, von denen 1019 = 0,12 % als trichinös und 4558 = 0,55 % als sinnenfa befunden worden sind. Die größten Zahlen von untersuchten Schweinen wiesen auf die Regierungsbezirke Stadtkreis Berlin (771 962), Düsseldorf (593 854), Potsdam (492 870), Breslau (470 224), Magdeburg (427 669), Merseburg (424 504), Frankfurt (420 944), Arnberg (418 754), die kleinsten dagegen Ahrich (20 067), Straßburg (36 022), Kottin (49 516), Koblenz (57 191).

Verhältnismäßig die meisten trichinösen Schweine enthielen auf die Regierungsbezirke Posen (1,56 %), Königsberg (0,45 %), Bromberg (0,41 %), Gumbinnen und Danzig (je 0,39 %); die wenigsten auf Köln (0,0016 %), Arnberg (0,0048 %), Stettin, Erfurt, Lüneburg, Minden, Düsseldorf, Trier (je 0,01 %). Keine Trichinenfunde sind gemeldet aus den Regierungsbezirken Schleswig, Hannover, Stade, Osnabrück, Ahrich, Aachen. Finnige Schweine kamen verhältnismäßig am zahlreichsten vor in den Regierungsbezirken Posen (2,39 %), Königsberg (1,87 %), Düsseldorf (1,44 %), Posen (1,32 %), Marienwerder (1,23 %), Danzig (1,07 %), am wenigsten in Erfurt, Schleswig (je 0,04 %), Stettin (0,05 %), Straßburg (0,06 %), Kottin (0,08 %), Münster (0,09 %). Kein Sinnenfund ist gemeldet aus dem Regierungsbezirk Ahrich.

Durch die gemäß des Circular-Erlasses der Minister des Innern, für Landwirtschaft u. s. w. und der Medizinalangelegenheiten vom 21. Mai 1892 angeordnete Untersuchung aller aus Amerika eingeführten Schinken und Speckseiten wurden in Preußen im Ganzen 203 Stück solcher Fleischwaaren als trichinös befunden. Hiervon entfielen die meisten auf die Regierungsbezirke Stettin (525), Schleswig (151) und Potsdam (127), die wenigsten auf Stade (1), Ahrich, Minden (je 2), Breslau, Merseburg, Hildesheim, Wiesbaden (je 4).

In sämtlichen 36 Regierungsbezirken Preußens waren insgesamt 28 151 Fleischbeschauer beauftragt zur Ausführung der Fleischschau amtlich angestellt darunter die meisten in den Regierungsbezirken Breslau (1906) und Merseburg (1900), die wenigsten in Kottin (68) und Ahrich (81).

**Marasmus infolge Ernährung mit sterilisierter Milch von tuberkulösen Kühen.** Die Verwendung der Milch von tuberkulösen Thieren wird heute nicht mehr für gefährlich erachtet, wenn dieselbe vor dem Gebrauch sterilisirt wurde. Diese Ansicht scheint indessen irrig und daher unter Umständen sehr verhängnisvoll zu sein. Dr. Michelluzzi hat nämlich im pathologisch-anatomischen Institut der Universität Pisa sehr eingehende experimentelle Untersuchungen über den „Marasmus“, welcher infolge der Ernährung mit sterilisierter Milch von tuberkulösen Thieren entsteht, angestellt. Diefelben haben laut Bericht der Berl. Thierärztlichen Wochenschrift folgende Ergebnisse ergeben: 1. In die Milch eines tuberkulösen Thieres geht das tuberkulöse Gift (Toxin) unverändert über. 2. Wird Milch eines tuberkulösen Thieres tuberkulosekranken Thieren eingeprägt, so entsteht die charakteristische fieberhafte Temperatursteigerung, während die Milch eines gesunden Thieres, wenn sie einem tuberkulosekranken Thiere eingeprägt wird, keine Reaction verursacht. 3. Die Milch einer tuberkulösen Mutter wirkt toxisch bei den Säuglingen welche lange Zeit mit dieser Milch ernährt werden. 4. Die Sterilisation der Milch eines tuberkulösen Thieres bei 100 Grad hat keinen absoluten praktischen Werth, weil die toxischen Produkte des Tuberkelvirus nicht unbeschädigt gemacht werden, obwohl dieses selbst durch den hohen Hitzegrad vernichtet wird. 5. Die Milch eines tuberkulösen Thieres, welche bei 100 Grad sterilisirt ist, bewirkt bei lange Zeit fortgesetztem Gebrauch als Nahrungsmittel eine langsame, chronische Intoxikation des Organismus.

**Ein neues Verfahren zum Konserviren von Nahrungsmitteln.** Eine wichtige Erfindung ist einem Oldenburger, Dr. Wilh. Panzer aus dem Saatalande, Mitinhaber eines chemischen Laboratoriums in Hamburg, gelungen. Er hat ein Verfahren zur Konservierung von Nahrungsmitteln (frischem Fleisch usw.) erfunden, das sich bereits mehrfach vorzüglich bewährt hat und schon kürzlich bei der Verproviantirung der von Bremerhaven nach China eingedrifteten Truppen in Anwendung gekommen ist. Die Erfindung besteht in der Hauptsache darin, daß die Fleischwaaren zunächst peinlich genau auf ihren Zustand untersucht, dann mit einer Fettschicht umgeben und schließlich in eine gelatineartige, verhärtende Masse eingekapselt werden. Es ist bei diesem Verfahren einerlei, ob das Fleisch in frischem, gekochtem oder gefaultem Zustande behandelt wird, es bleibt jahrelang frisch und genießbar. Es sind vom Erfinder Fleischwaaren nach den heißesten Gegenden versandt, und die Versuche werden noch fortwährend weiter geführt. Jedenfalls hat die Erfindung eine große Zukunft, da sie die allgemein übliche Eisverpackung entbehrlich machen wird.

**Werth der Augenuntersuchung scheuer Pferde.** Nach der Wochenschrift für Thierheilkunde und Viehzucht fand Dr. Albire bei 50 Proz. der scheuen Pferde Störungen des Sehorgans. Eine der häufigsten Ursachen des Scheuens ist Kurzsichtigkeit. Es fällt auf, daß Verfasser bei der Mehrzahl der scheuen Pferde eine dreifache Anomalie des Sehorgans konstatierte. Neben Kurzsichtigkeit fanden sich als Ursache des Scheuens noch Weitsichtigkeit, abnorme Membranen im Glaskörper, Linsenapfelsaar, Aderhautentzündung, Verletzungen, Lageveränderung der Linse u. s. Bei den anderen 50 Proz. der scheuen Pferde glaubt A. krankhafte Zustände des Central-Nervensystems (Hallucinationen, Störungen der Gehirnrinde u. s.) annehmen zu müssen. Der große Prozentsatz von Augenfehlern bei scheuen Pferden, sagt Verfasser, sollte zur fleißigen Benutzung des Augenspiegels bei der Untersuchung anknäufelnder Pferde Veranlassung geben; für Remontekommissionen sollte die Augenspiegeluntersuchung geradezu vorgeschrieben sein. Es empfiehlt sich ferner, daß sich der Käufer von Pferden bei Bemerkung von Erscheinungen des Scheuens besondere Garantien für Freisein von Augenfehlern ausbedinge.

Druck und Verlaß von Otto Tölgel, für den Anzeigenteil verantwortlich D. Braßel, beide in Halle (Saale), Leipzigerstraße 87.