

A. Eine befriedigende Abhilfe gegen die Uebelstände des Eisenbahnwesens ist nur von völliger Freiheit des Verkehrs auf den Schienenwegen, somit von der Beseitigung des Traktions-Monopols der Eisenbahn-Unternehmer, zu erwarten. (Dr. Dorn.)

B. 1. Für eine principielle Reform im Eisenbahnwesen ist es vor allen Dingen nothwendig, die Verschiedenheit der Functionen zu beachten, welche jetzt in der Hand der Eisenbahn-Verwaltung vereinigt zu sein pflegen: Unterhaltung und Bewachung des Schienenweges, Traction und Expedition. Während der Schienenweg die Eigenschaft einer im öffentlichen Interesse geschaffenen Verkehrsstraße hat, fallen die beiden letzteren Functionen unter den Gesichtspunkt des Gewerbebetriebes. 2. Die Anlegung verschiedener Schienenwege zwischen den nützlichsten Endpunkten, welche schon wegen der in der Regel unvermeidlichen Areal-Enteignung auf die Fälle gehäuften Verkehrs beschränkt ist, wird entbehrlicher, wenn es gelingt, die Concurrenz wirksam in den Verkehr auf demselben Schienenwege einzuführen. 3. Die Einwendungen gegen die freie Concurrenz beruhen größtentheils auf Verkennung des Wesens derselben, welches nicht darin zu suchen ist, daß eine Function von möglichst Vielen, sondern daß sie von Demjenigen ausgeübt wird, welcher jeweilig dazu am geschicktesten ist. Die Concurrenz kann, namentlich für den durchgehenden Verkehr, anstatt einer Zersplitterung vielmehr Concentration und Vereinfachung des Geschäftsbetriebes zur Folge haben. 4. Inwiefern beim Fahrverkehr freie Concurrenz, natürlich gegen Unterordnung unter einen einheitlichen Fahrplan, durchführbar ist, hängt von technischen Erwägungen ab. Um sie im Frachtverkehr zur Geltung zu bringen, erscheint als der einfachste Weg die Einführung des bereits praktisch bewährten Wagenraum- und Collo-Tarifs, bei welchem die Bahn alternativ die Leistung des Frachtführers und des bloßen Transport-Unternehmers anbietet und dafür eine entsprechende Gegenleistung fordert, ohne dem für die Transportleistung gleichgiltigen Moment des Werthes des Frachtgutes willkürliche Bedeutung beizulegen. 5. Der Wagenraum- und Collo-Tarif ist zugleich das sicherste Mittel, um der Systemlosigkeit des jetzigen Tarifwesens ein Ende zu machen und es ist dessen freiwillige und baldige Einführung den Bahnen umso mehr zu empfehlen, als sie sonst der nur als Nothbehelf zu rechtfertigenden, in der Reichsversammlung aber bereits vorgesehenen materiellen Einmischung des Staates in das Tarifswesen auf die Dauer kaum entgegen würden. (Dr. Genfel.)

II. Die Frage der Wohnungsnoth in größeren Städten. Der Congreß deutscher Volkswirthe erklärt: 1. daß die Privat-Unternehmung bisher im Allgemeinen nicht im Stande gewesen ist, eine befriedigende Lösung der Wohnungsfrage in den continentalen Großstädten herbeizuführen, weshalb andere Wege eingeschlagen werden müssen, um zu dem erwünschten Ziele zu gelangen; 2. daß in der Schaffung billiger und ausgiebiger Communicationsmittel (Pferdebahnen, Locomotivbahnen), welche die Mittelpunkte des geschäftlichen und geselligen Verkehrs mit den entlegeneren Stadttheilen und dem Rayon rings um das Stadtgebiet in rasche und bequeme Verbindung setzen, die Vorbedingung einer Lösung der großstädtischen Wohnungsfrage gelegen sei, nach deren Realisirung 3. die systematische Anlage neuer Ansiedelungen mit Familienhäusern auf billigem Terrain in der Umgebung das geeignete Mittel zur Beschaffung entsprechender Wohnungen, sowie zur Verdünnung der Bevölkerung und Herabdrückung der Miethpreise in den alten Stadttheilen bilden wird; 4. daß Staat und Gemeinde jedwede thunliche Erleichterung und Förderung in Hinsicht auf Punkt 2 und 3 eintreten zu lassen und zur Ermöglichung der sub 3 bezeichneten Bauweise selbst vor einer Niederhaltung des Grundwerthes, wenn sich die Concurrenz des Angebotes diesfalls als wirkungslos erweist, nicht zurückzusehen verpflichtet, beziehungsweise berechtigt sind. (Dr. Emil Sax.)

(Fortsetzung folgt.)

## Der türkische Meerscham in der Weltausstellung.

Die Sammlung von rohen und confectionirten Meerschamblöcken, welche im Cercle oriental ausgestellt ist, kann füglich als eines der interessantesten Objecte in diesem Ausstellungsraume bezeichnet werden, schon wegen der Wichtigkeit dieses Rohproductes für unsere heimische Industrie, welche ihren ganzen Bedarf aus Anatolien deckt und mit fertigen Artikeln den Weltmarkt versorgt.

Der einzige Ort, an welchem das Mineral — von der Wissenschaft als kiesel-saurer Magnesia mit etwas theils chemisch, theils hygroskopisch gebundenem Wasser bezeichnet — bergmännisch gefördert wird, ist Eskisheir, das alte Doriläum, nordöstlich von Kutahia gelegen und von der Küste des Marmarameeres über 30 Meilen entfernt. Uebrigens wurde das Vorkommen von Meerscham auch in der Nähe von Angona, Tarsus, Sparta in Karamanien und an anderen Orten constatirt. Die Stadt Eskisheir liegt im Mittelpunkte eines muldenförmigen Thales, an dessen Abhängen auf Meerscham gegraben wird. Die vorzüglichsten Minen liegen östlich von Eskisheir, etwa vier geographische Meilen entfernt, und heißen Kemikli (Beinminen). Sie werden seit der Auffindung des Productes ausgebeutet und liefern ein vorzügliches Material. Man findet dort Tausende von verlassenen Schächten, welche mit Wasser gefüllt sind und Sulu (Wasserminen) heißen. In derselben Richtung liegen die „Sandminen“ (Kum-Djischak), ferner die „neuen Gruben“ (Zeni-damar), in welchen erst seit sechs Jahren gefördert wird. Sie sind so ergiebig, daß der jährliche Export seit der Eröffnung derselben von 3000 Kisten auf 12.000 gestiegen ist. Außerdem finden sich hier kleinere Gruben, wie die Bahar, Bachdere, Manghi. Die Gruben von Kanajuk liegen südlich von Eskisheir, ebenso die von Sarisu; Inoum und Softscha sind die Minen im Westen und Nordwesten der Stadt.

Der Zeitpunkt der Auffindung des Meerschames ist nicht nachweisbar; soviel steht aber fest, daß die Türken bereits Gruben und in diesen Förderwerkzeuge vorgefunden haben. Doch begannen auch sie erst auf das Mineral aufmerksam zu werden, als sie der Gewohnheit des Rauchens zu huldigen anfangen und verarbeiteten den Meerscham sofort zu Pfeifenköpfen. Das ist bis heute seine hauptsächlichste Bestimmung geblieben, obwohl es keinem Zweifel unterliegt, daß er sich auch zu anderen Zwecken, wie Sculpturarbeiten und plastischer Kunst, verwenden läßt. Vielleicht ist es der Zukunft gegönnt, den zarten Stein seiner beschränkten Verwendung als Tabaksofen und Rauchschlot zu entreißen und einem würdigeren Vose zuzuführen. Man betrachte doch die herrliche Farbe der polirten Blöcke in dem Ausstellungsraume im Cercle oriental und urtheile selbst, ob es nicht jammer schade ist, dieses zarte natürliche Weiß durch Hitze und Rauch systematisch zu beschmutzen und zu verderben. Muß denn die Figur, welche der Bildhauer aus Meerscham formt, gerade an einem Pfeifenkopfe oder an einer Cigarrenspitze angebracht sein? Sollte sie als Karyatide an einem Zimmermöbel, als Wandschmuck und dergleichen weniger passend sein? Wir meinen, daß dieser Gedanke auf Seite der plastischen Kunst eine nähere Würdigung verdiente und würden uns glücklich schätzen, etwas zur Befreiung dieses Aschenbröckels unter den Mineralien angeregt zu haben.

Der Beginn der Fabrication zu Pfeifenköpfen ist in den Anfang des 18. Jahrhunderts zu verlegen. Dieselben waren roh gearbeitet, und hatten als Verzierung Weintrauben und Vergißmeinnicht ähnliche Blumen, die man aus Steinen, Perlen und Metall draht herstellte. Der Gründer des Exports der türkischen Meerschampfeifen war ein armenischer Drechsler aus Kleinasien, welcher seine Waare nach Philippopel brachte und die griechischen Kaufleute dieses Ortes auf den Artikel aufmerksam machte. Dieselben vereinigten sich nun alljährlich zu einer großen Karawane, und zogen selbst nach Eskisheir, um an Ort und Stelle einzukaufen. Eine zeitlang fand die Waare besonders in Ungarn reizenden Absatz; bald aber machte sich das Bedürfniß nach einer Veränderung der Muster fühlbar, in welche die türkischen Drechsler gar keine Abwechslung zu bringen wußten. Man fing daher an, den Meerscham in rohem Zustande nach Pest und Wien zu exportiren, um ihn hier von den geschickteren Drechslern und Bildhauern bearbeiten zu lassen. Die Franzosen, welche sich ebenfalls diesem Artikel zuwenden, behaupteten übrigens in der Meerschamsculptur lange Zeit den Vorrang; in den letzten Jahren hat sich aber die Meerscham-Industrie in Wien auf eine höhere Stufe gestellt, wenn es auch noch genug Leute gibt, welche durchaus behaupten, daß sich die Pariser Meerschamschnitzerei schlechterdings nicht übertreffen lasse.

Die Förderung von Meerscham steht in der Türkei Jedermann frei und die Regierung hebt 25 Percent von dem Verkaufspreise des zutage geförderten Productes als Steuer ein.

In der Regel bilden sich Gruppen von 6—10 Personen — speculative Leute aus aller Herren Länder — welche den Betrieb auf eigene gemeinschaftliche oder fremde Rechnung anfangen. Ausgerüstet mit den nöthigen Werkzeugen, Schaufeln, Grubenlampen, Stricken und Körben, und mit Lebensmitteln auf einige Zeit versehen, begibt sich die Gesellschaft auf den Platz, wo sie Meerscham zu finden hofft und beginnt ohne weiters mit der Anlage eines Schachtes, der aber in keinem Falle weiter als bis zu einer Tiefe von 40 Fuß geführt wird, weil die primitiven Fördermittel und der Mangel einer genügenden Ventilation das Eingehen in größere Tiefen nicht erlauben. Die Fahrt wird so eingerichtet, daß an der einen Seite des Schachtes die Erde selbst zur Herstellung einer Art Stiege benützt wird, deren Gebrauch geradezu halbrecherisch ist. Häufig stößt man schon in einer Tiefe von 2 Klaftern auf eine Meerscham-Ader, die nur sofort mittels Stollen abgebaut wird. Ist der angelegte Schacht in der Nähe eines fremden Schachtes und Gefahr vorhanden, daß der Nachbar die etwa entdeckte Ader ebenfalls findet, so wird dieselbe zum Theile oder in ihrer ganzen Ausdehnung, je nach Möglichkeit, durch einen kleinen Kreisstollen gesichert, welchen der Nachbar, einem alten Herkommen gemäß, nicht überschreiten darf. Die Ventilations-Vorrichtung besteht in einem Segel, das am Eingange des Schachtes aufgestellt wird und durch das Auffaugen des Windes nothdürftig einen kleinen Luftstrom in Schacht und Stollen erzeugt. An windstillen und heißen Sommertagen muß die Arbeit aufgegeben werden, da sich mit solchen Apparaten keine Ventilation herstellen läßt. Die Meerschamblöcke werden in Körben zutage gefördert, von den Bergleuten in kleinen an der Oberfläche der Erde gegrabenen Stollen aufbewahrt und in diesem rohen Zustande von den Raffineuren, welche eine eigene Kunst in Eskisheir bilden, angekauft.

Die Raffinirung des Rohproductes besteht im Wesentlichen darin, daß die einzelnen Blöcke von den sie umhüllenden erdigen Bestandtheilen befreit und durch Beil und Messer in eine regelmäßige Form gebracht werden. Es ist eine ziemlich kostspielige und mühsame Proceedur — beispielsweise kostet die Raffinirung von 100 Kisten, zu welcher 15 Arbeiter erforderlich sind, 1200 fl. und dauert zwei Monate — sodann werden die Stücke getrocknet, was wieder acht bis zehn Tage erfordert und wobei außerordentliche Vorsicht beobachtet werden muß, da der Meerscham, wie bekannt, gegen Rauch äußerst empfindlich ist. Schließlich erhalten die Stücke, welche nun bereits je nach Größe und Qualität sortirt sind, eine Einreibung mit einer Composition, welche aus Wachs und Fett hergestellt wird. Damit haben sie gleichsam ihr Festkleid angethan und so präsentiren sie sich in Wien, um aber bisher leider nur zu Pfeifenköpfen und Cigarrenspitzen verarbeitet zu werden. P.

## Die einzelnen Objecte in der Weltausstellung.

XIX.

Das Ausstellungs-Object von Herrn Josef Hafner in dem Hofe 10 B liefert einen glänzenden Beweis von den Resultaten eines unermüdligen Fleißes in Verbindung mit einem bedeutenden Genie. — Wir sprechen von der daselbst ausgestellten aus Holz mit einem Messer und einer Feile herausgeschmittenen katholischen Kirche, welche unter den Modellen entschieden einen allerersten Rang einnimmt. Herr Hafner hat sein wirklich anstaunenswerthes Object in einer lange Reihe von Jahren vom Anfang bis zum Ende ganz ohne jedwede Hilfe ausgeführt, ohne Architekt oder Mechaniker zu sein. Das erwähnte Modell ist von außen und innen vollkommen nach dem Muster einer im edlen Style gehaltenen und vollkommen eingerichteten Kirche verfertigt. Das Ganze ist verkäuflich.

## Die Restaurationen am Ausstellungs-Platze.

XXVII.

Die englische Restauration hat sich nun in eine Wiener Restauration (Brunner Brauhaus) metamorphosirt und die amerikanische Restauration an der westlichen Maschinenhalle figurirt als englisch-amerikanische unter der neuen Firma. Die Besitzer der englischen