Robert Fink,
Bertha Müller
Verlobte.
Leipzig, den 26. December 1878.

Zu der Christnacht bescheerte uns Gott ein munteres Töchterchen, was hocherfreut hierdurch anzeigen
Reudnitz, den 26. December 1878.
Robert Maydinsu. Frau geb. Sauerstein.

Heute Mittag 12½ Uhr endete nach langen schweren Leiden das Leben unseres Mannes, Vaters, Bruders und Schwagers
Heinrich Christoph Neidhardt
in seinem noch nicht vollendeten 38. Lebensjahre. Wer den Dahingeschiedenen kannte, wird meinen Schmerz zu würdigen wissen.
Auguste verw. Neidhardt.
Die Beerdigung findet Sonnabend den 28. December vom Trauerhause Tauchaer Straße Nr. 21, I. aus statt.

Am 1. Weihnachtsfeiertag wurden wir durch die glückliche Geburt eines kräftigen Knaben hoch erfreut.
Leipzig, am 26. December 1878.
Moritz Gerling und Frau.

Heute Morgen gegen 8 Uhr ist plötzlich unser guter Gatte, Vater, Bruder, Schwager und Onkel, der Buchdrucker
Carl Meißner
seinem längeren Leiden erlegen.
Wir bitten um stille Theilnahme.
Leipzig, 26. December 1878.
Die trauernden Hinterlassenen.

Für die herzliche Theilnahme und für den Blumenschmuck bei dem Tode unseres geliebten Gatten und Vaters Herrn Hermann Staub sagen wir unsern herzlichsten Dank. Die trauernden Hinterlassenen.

Gestern Nachmittag ½8 Uhr verschied an Gehirnschlag unser noch geliebter, unser lieber guter Mann und Bruder
Herr Paul Robert Schirmer,
Buchhandlungs-Gehülfe,
44 Jahre alt. Im tiefsten Schmerz zeigen dies hierdurch an
Leipzig, den 26. December 1878.
Clara verw. Schirmer.
Minna geb. Diksel.
Beerdigung erfolgt Sonnabend Nachmittag ½3 Uhr von Tauchaer Str. 20 aus.

Den heute Abend 5 Uhr erfolgten sanften Tod unserer herzensguten Mutter, Schwester und Großmutter Christiane Susanne verehelicht gewesene Böhne geb. Heinze im bald vollendeten 94. Lebensjahre zeigen hierdurch an
Leipzig, 26. December 1878.
Bertha Böhne, Theodor Böhne.

Gestern Abend ½10 Uhr [illegible]
Leipzig, den 26. December 1878.

Heute Nacht starb unser lieber Hermann im Alter von zehn Tagen
Leipzig, den 26. December 1878.
Th. Falk und Frau geb. Krauser.

Herzlichen Dank Allen, welche uns bei dem schmerzlichen Verluste unserer guten Selma in so reichem Maße ihre Theilnahme bewiesen, besonders auch für ihre aufopfernde [illegible] lichkeit während der langen Krankheit der Entschlafenen.
Für den reichen Blumenschmuck und die zahlreiche Begleitung zur letzten Ruhestätte sowohl, als auch für die vom Herrn Pastor Gräfe am Grabe gesprochenen Trostworte unsern innigsten Dank.
C. F. Leibig und Hinterlassene.

Heute A. 7 U. M. Conf. 8 U. Allg. Conf. ▭ A.

Sophienbad Temp. d. Schwimmbassin 20° Damen: Dienst., Donnerst., Sonnab. ½9.–½11, Montag, Mittwoch, Freitag ½3–5

Städtische Speiseanstalten I. u. II. Sonnabend: Erbsen m. fr. Wurst. D. W. Wappler, Müller.

Volkswirthschaftliches.

Die Signale der Eisenbahnen.

1. Es kommt sehr häufig vor, daß Eisenbahnreisende über Signale erschrecken, die sie während der Fahrt vernehmen und die nur dazu ertönen, um gewisse Anordnungen für das Bahnpersonal zu geben, die also, richtig verstanden, weit eher dazu beitragen sollten, die Passagiere zu beruhigen, als sie aufzuregen. Aus diesem Grunde dürfte es wohl angezeigt erscheinen, unseren Lesern einmal eine Erklärung der gewöhnlichsten Signale am Zuge und auf der Strecke zu geben, wie solche zunächst auf den Sächsischen Staatsbahnen, in ähnlicher Weise aber auch auf fast allen deutschen Bahnen üblich sind.

Zunächst erwähnen wir die Signale, welche mit der Perronglocke gegeben werden und zwar sind dies drei. Das erste Signal, ein längeres, wirkliches Läuten mit darauf folgendem einfachen Schlage bedeutet für die Hauptstationen das Oeffnen der Perrons und das Beginnen des Einsteigens in den Zug, für die Zwischenstationen, daß sich ein Zug nähert. Der Passagier wird wohl thun, schon diesem ersten Zeichen zu folgen und mit dem Einsteigen nicht länger als unbedingt nothwendig zu warten, man kann weit besser seinen Platz im Coupé wählen, weit bequemer und angenehmer sich einrichten, wenn man Zeit dazu hat und nicht genöthigt ist, in überstürzter Eile und gedrängt von Anderen einzusteigen, ein nur zu oft geradezu gesuchtes Warten bis zum letzten Augenblick hat in der Regel nur Unangenehmes, nicht selten auch Streitigkeiten mit dem Zugspersonal und den Mitreisenden zur Folge. Das zweite Läuten, zwei Schläge mit den Perronglocken, bedeutet auf allen Stationen den Termin des letzten Einsteigens, es wird in der Regel 5—6 Minuten vor der Abfahrt, auf Zwischenstationen wegen des kurzen Aufenthaltes nur 1—2 Minuten vorher gegeben. Nach ihm werden die Wagenthüren geschlossen und es beginnen die Schaffner mit dem Coupiren der Billets, zu dieser Zeit erfolgt auch zumeist das Abrufen in den Wartesälen. Wir können aus eigener Erfahrung den Reisenden nur anrathen, Dies nicht abzuwarten, sondern sich, wenn möglich, schon früher an Ort und Stelle zu begeben; denn die bei den weitläufigen Bahnhofsanlagen oft weiten Wege zum Einsteigeperron machen nur zu leicht ein Verlaufen möglich und man versäumt in solchem Falle leicht die Abfahrt des richtigen Zuges. Das dritte Glockenzeichen endlich, drei Schläge, kündigt die Zugsabfahrt an. Nach ihm besteigen die Schaffner ihre Bremssitze und die Abfahrt steht unmittelbar bevor, die Wagenthüren dürfen nicht mehr geöffnet werden, der Zugführer giebt mit seiner Schrillpfeife ein Signal und kurz darauf ein zweites, aus 2 Pfiffen bestehendes, das vom Locomotivenführer durch ein kurzes Signal, bei Stationen, von denen mehrere Linien ausgehen, je nach diesen durch mehrere Signalgruppen mit der Dampfpfeife beantwortet wird, worauf die Abfahrt erfolgt. Nachdem sich die Wagen in Bewegung gesetzt, darf Niemand, selbst beim langsamsten Gange des Zuges, mehr einsteigen und selbst der Versuch dazu wird empfindlich gestraft, sowohl am Passagier, der sofort der Bahnhofspolizei übergeben wird, wie auch am Eisenbahnbeamten, der etwa aus falschem Eifer behülflich war. Es sind dies Bestimmungen, die im eigenen persönlichen Interesse für die Sicherheit der Betreffenden volle Begründung finden.

Während der Fahrt giebt der Locomotivenführer hier und da kurze Pfeifensignale. Diese dienen dazu, das Annähern an eine Station anzuzeigen, oder auf einen entgegen kommenden Zug aufmerksam zu machen, vielleicht auch die Einfahrt in Tunnels, besonders tiefe Einschnitte oder scharfe Curven, die eine weitere Fernsicht unmöglich machen, zu bezeichnen, auch auf der Strecke beschäftigte Arbeiter auf den nahenden Zug aufmerksam zu machen. Desgleichen wird ein solches Zeichen gegeben, wenn ein Wärter einen Schlag nicht geschlossen haben sollte, im Ganzen also, um das Personal auf kleinere Streckenvorkommnisse aufmerksam zu machen. Besonders bei Nebel und Schnee, wo die Aussicht für den Locomotivenführer auf einen sehr kleinen Umkreis beschränkt ist, wird dieses Zeichen öfters gegeben werden, um überall Aufmerksamkeit zu erregen.

Sollen sämmtliche Bremsen am Zuge angezogen werden, so giebt der Führer mehrere kurze Pfiffe hintereinander mit der Dampfpfeife, ein Signal, das besonders auf den preußischen Bahnen beim Einfahren in Stationen oft gebraucht wird; zwei kurze Pfiffe bedeuten dann die Bremsen wieder zu öffnen, ein kurzer Pfiff fordert auf, die erste, ein längerer mit darauf folgendem kurzen Pfiff, die letzte Bremse anzuziehen. Bei Stellen, wo mehrere Linien abzweigen, werden die Locomotivensignale in bestimmter Gruppirung bis zu 4 Pfiffen gegeben. Nähert sich der Zug der Endstation, so ertönt in der Regel ein längerer Pfiff, in erster Linie, um der Station die Nähe des Zuges anzuzeigen, dann aber auch um Passagiere und Zugspersonal aufmerksam zu machen.

Wohl hat mancher Reisende über den schrillen Ton der Locomotivenpfeife geklagt, aber man betrachte diese Einrichtung nicht von zu parteiischem Standpunkte aus; ein scharfer Ton ist nothwendig, um überall und selbst am letzten Zugstheile, sowie in größerer Entfernung von der Bahn, trotz betäubenden Rädergerassels, trotz zischenden Ausströmens der Dämpfe, trotz Sturm und Unwetter klar und deutlich verstanden zu werden. Ist es doch die Stimme, mit der der wachsame Locomotivenführer mit dem Zugpersonale zu reden hat, durch die er sich ihm verständlich macht und Anweisungen giebt, die nur dazu dienen sollen, die Sicherheit des reisenden Publicums zu wahren und zu vermehren, es sollen und können also solche Signale in erster Linie auch dem Reisenden zur Beruhigung dienen und wenn endlich nach langer Fahrt das Ziel sich nähert, wenn der Verbannte, oder der weit Gereiste endlich, endlich zur Heimath wieder zurückkehrt, wo Freunde und Bekannte, das Liebste, was er auf der Erde hat, freudig und mit offenen Armen seiner harren, wird da nicht jener Locomotivenpfiff zum ersten Gruß und Gegengruß? Wir sind weit entfernt, berechtigtem Verlangen des reisenden Publicums entgegen zu treten, wo es sich aber darum handelt, in übertriebener Rücksicht auf schwache Nerven die allgemeine Sicherheit in Gefahr zu bringen, da halten wir es für angezeigt, mahnend und abwehrend unsere Stimme ertönen zu lassen und können Dies um so eher, als gerade die sächsischen Bahnen zu denjenigen gehören, auf denen am wenigsten gepfiffen wird. Es wird jedes Reisen mit Anstrengungen verknüpft sein, die geringen Störungen, welche derartige Signale dem Reisenden bringen, können daher wohl mit in den Kauf genommen werden.

Außer diesen akustischen Signalen giebt es nun an jedem Zuge noch optische, welche Bezug haben auf das Geleis, auf welchem sich der Zug bewegt und auf die Signalisirung von nachfolgenden oder entgegenkommenden Zügen. Der Zugsschluß wird durch eine am letzten Wagen befindliche rothe Scheibe, bei Nacht rothe Laterne gekennzeichnet. Die beiden kleinen Laternen an den oberen Ecken des letzten Wagens dienen ebenfalls zur Bezeichnung des Zugsschlusses und zeigen in regelmäßiger Weise rothes Licht nach rückwärts, grünes nach vorn; bei Signalisirungen ist die Farbenstellung etwas anders, bei Tage erfolgt ein solches Signal mittelst einer Scheibe. Die Maschine führt über ihren vorderen Puffern je eine Laterne, die bei einer Fahrt auf richtigem Geleise weißes, bei einer Fahrt auf unrichtigem rothes Licht zeigen.

Zuweilen sieht man auch an der vorderen Maschinenseite eine weiße Scheibe mit eingeschriebenem schwarzen T. Dies bedeutet, daß die Telegraphenleitung der Strecke defect ist und also sofortiger Prüfung bedarf. Will man vom Bahngeleise aus in außergewöhnlichem Falle einen Zug zum Stillstand bringen, so muß man die Kopfbedeckung oder bei Dunkelheit die Laterne dem Zuge entgegen im Kreise schwingen, ein Signal, welches bei empfindlichster Strafe nur von den Bahnbeamten und auch da nur im äußersten Nothfalle angewendet werden darf.

Ueber jedem Zug der sächsischen Staatsbahnen läuft eine Leine, die Signalleine, welche sowohl sämmtliche Wagen unter sich, als auch mit der Dampfpfeife der Locomotive direct in Verbindung setzt, ein Zug an derselben genügt, die Dampfpfeife ertönen zu machen, worauf der Zug sofort zum Stillstand gebracht werden wird. In der Regel wird diese Leine nur vom Zugspersonale benützt werden können, und dürfte Dies auch in den meisten Fällen genügen; die Kenntniß vom Vorhandensein einer solchen Leine kann aber doch auch dem Reisenden von Nutzen sein, um in Fällen höchster Gefahr sich ihrer zu bedienen.

Vermischtes.

–e Leipzig, 24. December. Die Direction der Berliner Discontogesellschaft wird bekanntlich die Abschlags-Dividende von 4 Proc. nicht mehr, wie Dies früher der Fall war, am 1. Januar zahlen, sondern erst, nach Zusammenstellung der ungefähren Betriebsresultate, im Laufe des Monats Januar. Die Gründe, welche hierfür maßgebend sind, haben wir bereits erläutert. Die Direction hofft, daß sie in der Lage sein wird, schon nach Ablauf der ersten Woche des neuen Jahres die Bekanntmachung für die Erhebung der Abschlagsdividende von 4 Procent erlassen zu können.

–e Leipzig, 26. December. Von der Wiener Börse wird uns unterm Gestrigen geschrieben: „Nach dem Sturme im Wasserglase (welchem die Wirkung der Troppauer Defraudations-Affaire wohl vergleichbar war) hat unser Platz wieder jenes Stillleben angetreten, welches seit Monaten den Börsensaal zu einem ganz practicablen Ruheplätzchen macht. Nur in engsten Coulissenkreisen ist ein Ueberbleibsel von nervöser Reizbarkeit aus der bewegten Affaire unverkennbar. Als man heute Vormittag einen Lohnwagen etwas schnellen Tempos von der Freiung her der Börse zulenken sah, wurde sofort das Gespenst einer unheimlichen Verkündigung seitens der Creditanstalt erblickt, und man warf Creditactien um zwei volle Gulden. Es handelte sich um einen blinden Lärm. Der betreffende Wagen brachte wohl einen Beamten besagter Anstalt, aber in ganz harmloser Mission, sagen wir wegen einer kleinen Prolongationskündigung. Was soll man von einer Coulisse sagen, die von solchen Phantasmagorien geängstigt und umgetrieben wird? Consequenterweise dürfte sie ja keine Stunde lang ein Engagement halten; denn das Reich der Möglichkeiten, welches in einem daherrollenden Fiaker steckt, ist ja ganz unausdehnbar."

— Saumseligkeit. Aus den zuletzt erschienenen „Restanten-Listen" der sächsischen Staatspapiere geht hervor, daß nicht weniger als 1,300,000 ℳ Capital unerhoben geblieben ist und den Besitzern hieraus ein Zinsenverlust von zusammen 53,000 ℳ jährlich erwächst.

†† Aus Thüringen, 25. December. In volkswirthschaftlicher Beziehung ist als ein erfreuliches Weihnachtsbild der Aufschwung unserer Industrie, besonders der Spielwaaren-Industrie auf dem Walde zu bezeichnen. Sonneberg, Lauscha u. a. O. entwickeln in Holz-, Papp- und Glasspielwaaren eine rege Thätigkeit, ebenso Stützerbach und Ilmenau in Thermometern rc. Aus Langensalza wird uns mitgetheilt, daß die Gewerbethätigkeit in der letzten Zeit in erfreulicher Weise zugenommen habe; die Fabriken arbeiteten jetzt meist wieder die volle Arbeitszeit hindurch und in der Actien-Tuchfabrik habe sich der Absatz seit der letzten Leipziger Michaelismesse bedeutend vermehrt. Der gleiche Fall ist in Apolda in der Strumpfwaarenbranche eingetreten. Dagegen liegt die Meerschaumbranche in Ruhla fast noch ganz darnieder, obwohl auch dort in einzelnen Industriezweigen ein guter Aufschwung eingetreten ist, wie z. B. die Metallwaarenfabrik von Thiel und Bordenhauer für einzelne Artikel ganz bedeutende Aufträge erhalten hat. — Die herzogliche Regierung zu Meiningen hat vor wenig Tagen den Stand des Staatsschuldenwesens zu Ende des Jahres 1877 veröffentlicht; danach beträgt die Summe aller Staatsschulden des Herzogthums 12,461,624 ℳ und gestaltet sich um 154,411 ℳ niedriger als zu Anfang des genannten Jahres. Das Prämien-Anlehen (7-Gulden-Loose) hat sich allein um 60,622 ℳ gemindert und besteht noch mit 5,660,633 ℳ. Von der neueren 4proc. Landesschuld aus dem Jahre 1862/68 wurden im vorigen Jahre 70,971 ℳ getilgt und besteht dieselbe noch mit 2,527,630 ℳ. Derselben kommt jedoch ein Activum in 5000 Stück Werrabahn-Actien zu Statten, die freilich nicht stark in die Wagschale fallen. Trotzdem ist der Stand ein durchaus günstiger, die Tilgung eine ungestört regelmäßige. — Dem Vernehmen nach ist an Stelle des in die Direction der Thüringischen Eisenbahn übergetretenen Geh. Regierungsrathes Dr. Schambach in Weimar der frühere Reichstags-Abgeordnete Dr. Slevogt in Sondershausen ernannt worden.

— Dem Schreiben des Reichskanzlers an den Bundesrath ist als Anlage 1 eine Uebersicht der Einnahmen an Grenzzöllen, welche die wichtigsten europäischen Staaten und die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika beziehen, beigegeben. Wir entnehmen dieser Aufstellung das Folgende: Der Durchschnittsbetrag der Einnahmen aus den Grenzzöllen betrug während der Jahre 1873 bis 1877 incl. in Deutschland 119,688,266 ℳ oder 2,83 ℳ auf den Kopf der Bevölkerung. In Oesterreich-Ungarn 46,467,670 ℳ oder 1,26 ℳ pro Kopf der Bevölkerung. In Frankreich 177,386,479 ℳ (4,88 Mark pro Kopf). In Italien 81,848,560 ℳ (2,97 ℳ pro Kopf). Rußland 190,272,000 ℳ (2,65 ℳ pro Kopf). Großbritannien 412,221,192 Mark (12,59 ℳ pro Kopf). Schweden 22,275,000 Mark (5,03 ℳ pro Kopf). Dänemark 20,846,008 Mark (10,60 ℳ pro Kopf) und endlich in den Vereinigten Staaten von Amerika 629,911,646 Mark oder 16,54 ℳ pro Kopf der Bevölkerung.

— Bochumer Actien-Gesellschaft für Stahl-Industrie. Der Aufsichtsrath beantragte die Wiederinbetriebsetzung der Bessemerhütte, sowie die Neuanlage eines Walzwerks, wozu die Kosten sich einschließlich des benöthigten Betriebscapitals auf ca. 225,000 ℳ belaufen würden; nach Beschluß der Generalversammlung soll diese Summe durch Ausgabe neuer Actien beschafft werden. Demgemäß würden auf die alten Actien zu 600 ℳ 7½ Proc. oder auf die abgestempelten Actien zu 300 ℳ 15 Proc. einzuzahlen sein, wogegen die Zeichner Prioritätsactien erhalten, welche mit einer Vorzugsdividende von 6 Proc. (mit Nachzahlung) ausgestattet und mit 110 Proc. amortisirt werden sollen.

Wien, 26. December. Die beiden Finanzminister Oesterreichs und Ungarns haben der „Presse" zufolge die Vereinbarung getroffen, daß bei der Zahlung der Goldzölle die Verwendung von Silberrenten- und Goldrenten-Coupons ausgeschlossen sein soll.

Belgrad, 24. December. In der heutigen Sitzung der Scupschtina wurde seitens der Regierung ein Gesetzentwurf vorgelegt betreffend die Aufnahme einer Anleihe von 24 Millionen Francs zur Tilgung der Staatsschulden, sowie ein Gesetzentwurf, betreffend den auf Staatskosten auszuführenden Bau der neuen Eisenbahnlinien „Belgrad-Alexinatz-Nisch" und „Nisch-Leskovatz-Branja-Mitrowitza".

Petersburg, 20. December. Das Eisenbahnsteuer-Project gelangte heute im Departement des Reichsraths zur Durchsicht. Das modificirte Project soll eine Besteuerung der Passagiere der Eisenbahnen und Dampfschiffe und des mit den Eisenbahnen beförderten Eilguts in Vorschlag bringen. Die Höhe der projectirten Steuer beträgt für Passagiere der 1. und 2. Classe und für Eilgut etwa 25 oder 30 Proc., für Passagiere 3. Classe 15 Proc. des Fahrpreises. In der nächsten Woche soll das Project in der Plenar-Versammlung des Reichsraths zur Durchsicht gelangen. — Das Ministerium der Wegecommunication beschäftigt sich augenblicklich sehr eifrig mit der Frage über Errichtung von technischen Eisenbahnschulen bei allen Eisenbahn-Gesellschaften. In dieser Veranlassung wird hier vom 28. December d. J. bis zum 8. Januar nächsten Jahres eine Versammlung aller Lehrer und Förderer der schon eröffneten Schulen dieser Art tagen. Die Arbeiten dieser Versammlungen sollen veröffentlicht werden.

London, 26. December. Wie dem „Reuter'schen Bureau" aus Konstantinopel gemeldet wird, erwäge die Pforte die Frage einer unter internationaler Garantie aufzunehmenden Anleihe, da eine Anleihe unter der Garantie Englands unwahrscheinlich (!) geworden sei.

— Trotz der eben in Indien errungenen Vortheile ist die Stimmung mit welcher England den Festtagen entgegengeht, keine unbedingt erfreuliche. Zwar ist, wie der „Nat.-Ztg." ihr L-Correspondent telegraphirt, indem er ein Gesammtbild der Lage giebt, die Situation viel besser, als um dieselbe Zeit des vorigen Jahres, wo noch bange Ungewißheit darüber herrschte, ob England nicht in einen großen europäischen Krieg verwickelt werden würde. Aber die ohne Krieg Rußland gegenüber errungenen Erfolge und die gegen alles Erwarten schnellen Errungenschaften im Kampfe mit Afghanistan vermögen doch nicht bange Zweifel über die Zukunft in den Hintergrund zu drängen. Die finanzielle und commerzielle Bedrängniß werfen düstere Schatten auf die fröhliche Weihnachtszeit. Die Noth des Landes ist ungeheuer; die Armuth der arbeitenden Classen ist täglich wachsend. Der kaufmännischen Kreise hat sich in Folge der vielen Fallimente der letzten Zeit ein allgemeines Mißtrauen bemächtigt, welches das Wiedererwachen größerer Unternehmungen verhindert. Zudem ist der Winter ein ungewöhnlich strenger und macht die Noth nur um so fühlbarer und empfindlicher. — Das ist ein böses trauriges Bild, für welches uns leider das Verständniß nicht abgeht.

Allgemeine commerzielle Notizen.

Hamburg, 25. December. Privatverkehr. Oesterreichische Silberrente 54, do. Papierrente 53⅝, do. Goldrente 63, ungar. Goldrente 72⅝, 1860er Loose 109, Lombarden 146, Creditactien 191, Franzosen 517, 1877er Russen 86. Fest, aber still.

Paris, 26. December. Boulevard-Verkehr. Anleihe von 1872 113,02½, neue Egypter 253,12, Italiener 74,00, Chemins égyptiens 363,75. Ruhig.

New-York, 24. Decbr. (Schlußcourse.) Höchste Notirung des Goldagios 0, niedrigste 0, Wechsel auf London in Gold 4 D. 82½ C., Goldagio 0 C., 5/20er Bonds 5proc. fundirte 106⅛ C., 5/20er Bonds von 1887 105⅞ C., Erie-Bahn 20⅝ C., Central-Pacific 108⅞ C., New York Centralbahn 110⅞ C.

Mailand, 21. December. Seide. Die drei Seidentrocknungs-Anstalten haben heute registrirt: 17 Ballen Greges und 49 B. verarbeitete Seiden, im Gesammtgewichte von 5775 Kilogramm. Die Woche schließt unverändert zu Preisen der gestrigen Liste. — Goldcours am Abend 22,04 Lire.

Lyon, 21. Decbr. Seide. Die Seidentrocknungs-Anstalt hat heute registrirt: 45 B. Organsinen, 28 B. Tramen, 28 B. Greges und hat 57 B. gewogen, im Gesammtgewichte von 11,337 Kilogr. Beschränkte Geschäfte.

— Woll-Auction. Die nächste Colonial-Woll-Auction der Herren Gust. Ebell & Co. in Berlin findet am 14. Januar n. J. statt, und kommen ca. 2000 Ballen zum Verkauf.

Antwerpen, 24. December. Umsatz von Häuten 2065 Stück, von Wolle 108 B., von Kaffee 1331 B. Santos ord. bis gut ord zu 35—35½ c und 209 B. Rio ord. bis gut ord. zu 32 c.

Liverpool, 24. December. Baumwolle. Middl. Upland 5⅜, Middl. Orleans 5½, Middl. fair Orleans 6⅛, Middl. mobile 5½, Fair Pernamb. 6¼, Fair Bahia 6¼, Fair Maceio 6¼, Fair Maranham 6¼, Fair Rio —, Middl. Egyptian 6⅞, Fair Egyptian 7⅞, Good fair Egyptian 8¼, Fair Smyrna 5, Fair Dhollerah 4¼, Fully good fair Dhollerah 4½, Middling fair Dhollerah 3⅞, Middling Dhollerah 3⅝, Good Middling Dhollerah 3¾, Fair Domra 3⅞, Good fair Domra 4¼, Fair Scinde 3⅞, Fair Madras 3⅞, Fair Bengal —, Good fair Bengal 4¼, Fair Tinnevelly —, Fair Broach 4.

Trautenau, 23. December. Garnmarkt. Der bevorstehenden Feiertage wegen hat der Besuch des Garnmarktes sich heute etwas schwächer gezeigt und ist der Begehr wie Umsatz ein verhältnißmäßiger gewesen. In der Tendenz haben jedoch weder Towe- noch Linegarne gelitten und werden beide Garngattungen wie in der Vorwoche verkauft. Der Mangel in Towgarnen hält an und in Linegarnen sind ebenfalls keine Lager. Man notirt Towgarn Nr. 14 mit 52—56, Linegarn Nr. 40 mit 33—37 fl. per Schock, übrige Nummern proportionell, zu gewohnten Conditionen. Spinner bleiben in fester Haltung.

New-York, 24. December. (Fr. Ztg.) Vorrath von Rio-Kaffee in sämmtlichen Häfen der Union 278,000 Sack. Santos-Vorrath 2000 Sack. Kaffee Rio good fair 14½.

Hull, 24. December. (Verspätet eingetroffen.) Getreidemarkt. Sehr ruhig. — Wetter: Frost.

New-York, 24. December. Waarenbericht. Baumwolle in New-York 9⅞, do. in New-Orleans 9. — Petroleum in New-York 8⅞, do. in Philadelphia 8⅝, rohes Petroleum 7⅜, do. Pipe line Certificates — D. 93 C. — Mehl 3 D. 75 C. — Rother Winterweizen 1 D. 10 C. — Mais (old mixed) 47 C. — Zucker (Fair refining Muscovados) 6⅜. — Kaffee (Rio-) 14¾. — Schmalz (Marke Wilcox) 6⅜, do. Fairbanks 6⅝. — Speck (short clear) 4⅞ C. — Getreidefracht 5½.

Kohlen- und Coaksversandt ab Zwickau.
Montag, 23. December.
895 Ladungen à 5000 Kilogramm.

Schifffahrtsberichte.

London, 26. December. Das Postpaketboot „State of Louisiana" scheiterte gestern Morgen in Folge starken Nebels bei Larne in Irland, die Passagiere und die Mannschaft wurden gerettet.

Verantwortlicher Haupt-Redacteur Fr. Hüttner in Leipzig. Für den politischen Theil verantwortlich Heinrich Uhle in Leipzig. Für den volkswirthschaftlichen Theil C. G. Gaue in Leipzig.
Redacteur des musikalischen Theils Prof. Dr. O. Paul in Leipzig. Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

SLUB
Wir führen Wissen.