Fünfte Beilage zum Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

№ 330. Mittwoch den 26. November 1879. 73. Jahrgang.

*— **Wechselstempelsteuer.** Der Bundesrath hat in der Sitzung vom 30. v. M. auf Grund der Vorschrift im Artikel I § 3 des Gesetzes vom 4. Juni d. J. (R. G. Bl. S. 151) wegen Abänderung des Gesetzes vom 10. Juni 1869, betreffend die Wechselstempelsteuer, beschlossen, daß vom 1. December d. J. ab an die Stelle der in der Bekanntmachung zur Ausführung des Gesetzes, betreffend die Wechselstempelsteuer, vom 23. Juni 1871 (R. G. Bl. S. 267) unter I. zu § 3 des Gesetzes enthaltenen Bestimmungen die nachfolgenden zu treten haben: Behufs der Umrechnung der in einer anderen als der Reichswährung ausgedrückten Summen zum Zwecke der Berechnung der Wechselstempelabgabe sind für die nachstehend bezeichneten Währungen die dabei bemerkten Mittelwerthe bis auf Weiteres festgesetzt und allgemein bei der Berechnung des Wechselstempels zum Grunde zu legen:

1 Pfund Sterling	=	20 40 ℳ,
1 Gulden niederländischer Währung	=	1.70 „
1 amerikanischer Dollar	=	4.25 „
1 Frank, Lira Gold, finnische Mark, spanische Peseta Gold . . .	=	0.80 „
1 russischer Rubel	=	2.00 „
1 österreichischer Gulden (Silber oder Papier)	=	1.70 „
100 schwedische, norwegische oder dänische Kronen	=	112.50 „
100 spanische Realen	=	21.00 „
1 portugiesischer Milreis	=	4.50 „

*— **Trotz der Versicherung**, daß die Mitglieder der **deutsch-österreichisch-ungarischen Zollconferenz** sich gegenseitig strengste Discretion zugesichert hätten, fehlt es in den Blättern nicht an Mittheilungen über den Verlauf der Besprechungen, die sich freilich, was den künftigen Tarifvertrag betrifft, damit begnügen, die Schwierigkeit einer Verständigung hervorzuheben. Die Schwierigkeiten, welche der Verlängerung des Vertrages vom 16. December vorigen Jahres gegenüber stehen, sind bekannt. Der Veredelungsverkehr ist den österreichischen Großindustriellen ein Dorn im Auge, während unsere deutschen Schutzzöllner die Zollfreiheit von Rohleinen im Grenzverkehr lieber heute als morgen beseitigen möchten. Daß einer der beiden Theile ein vertragsloses Verhältniß der provisorischen Verlängerung der gegenseitigen Begünstigungen vorziehen könnte, ist indessen ausgeschlossen. — Anders, schreibt man der „W. Z.", liegt die Sache bezüglich des Art. 17 des Meistbegünstigungsvertrages, welcher eine **Beschlagnahme des rollenden Materials von Eisenbahnen ausschließt.** Principiell kann die Reichsregierung die Anerkennung dieses Grundsatzes nicht verweigern, nachdem in dem Gesetzentwurf, betreffend das Pfandrecht von Eisenbahnen, als § 26 folgende Bestimmung aufgenommen ist: „Eine Zwangsvollstreckung in das auf inländische Bahnen übergegangene rollende Betriebsmaterial ausländischer Bahnen findet, soweit die Gegenseitigkeit verbürgt ist, nicht statt." Wenn Präsident Hofmann bei der Berathung des Handelsvertrages vom 16. December im Reichstage die Zusicherung ertheilte, „daß es nicht in der Absicht der kaiserlichen Regierung sei, den Art. 17, wie er jetzt lautet, bei Erneuerung des Vertrages oder beim Abschluß eines neuen Vertrages wieder aufzunehmen, so geschah das mit Rücksicht auf die Stauffenberg'sche Resolution, den Reichskanzler zu ersuchen, bei Erneuerung des Handelsvertrages mit Oesterreich auf den Schutz der verletzten Rechte der deutschen Besitzer österreichischer Eisenbahnprioritäten in geeigneter Weise Bedacht zu nehmen. Die Lösung dieser Frage ist nur auf dem Boden des Rechtshülfevertrages möglich. Die Verhandlungen über diesen Vertrag sind bekanntlich vorläufig gescheitert, weil die österreichischen Bevollmächtigten die Vollstreckbarkeit der zur Sicherung der verletzten Rechte der deutschen Besitzer österreichischer Eisenbahnprioritäten erfolgten Urtheile deutscher Gerichte in Oesterreich nicht zugeben wollten. So lange dieser Widerspruch aufrecht erhalten bleibt, wird auch die Reichsregierung den Art. 17 des Vertrages, welcher die Beschlagnahme von Eisenbahnmaterial und damit das einzige, den deutschen Interessenten zustehende Zwangsmittel ausschließt, ablehnen müssen. Auf dem Boden des deutsch-österreichischen Bündnisses indessen wird eine Verständigung auch über diese Frage gefunden werden müssen. Wenn Oesterreich aufhört, aus Connivenz gegen die vertragsbrüchigen Privatbahnen das Zustandekommen des Rechtshülfevertrags zu verhindern, wird der Reichstag an der Beibehaltung des Art. 17 keinen Anstoß nehmen.

† **Berlin**, 24. November. Die **Eisenbahncommission** des Abgeordnetenhauses beschäftigte sich heute Vormittag mit dem Vertrage, betreffend den Uebergang des **Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens** auf den Staat. Der Abg. von Huene (Centrum) beantragt die Ablehnung. Es werde dem Staate zugemuthet, circa 8,000,000 ℳ an die Actionaire zu zahlen und mehrere Eisenbahnen (Hildesheim-Braunschweig, Grauhof-Goslar) zu bauen, welche voraussichtlich keinen Ueberschuß bringen, — außerdem die Obligation-Schuld zu übernehmen, deren Verzinsung durch die jetzigen Betriebsresultate nicht gedeckt werden. Der Regierungscommissar, Geh. Rath Kreisfeldt, befürwortet den Antrag, weil der Ankauf von Magdeburg-Halberstadt die Uebernahme von Hannover-Altenbeken zur nothwendigen Folge habe. In demselben Sinne sprechen sich mehrere Redner aus. Die Hannover-Altenbekener Gesellschaft „brauche es sich nicht gefallen zu lassen", daß der Staat den Betrieb übernehme, zumal letzterer als Besitzer der Concurrenzlinien gar kein Interesse dabei habe, den Verkehr auf Hannover-Altenbeken zu nützen. Das Resultat der langandauernden Verhandlungen war die Annahme des Antrages mit 13 gegen 8 Stimmen.

-u- **Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.** Bekanntlich haben je zur Hälfte die Schwarzburg-Sondershausensche Regierung einerseits und die Städte Nordhausen, Greußen und Sondershausen und mehrere adjacirende Kreise andererseits auf die Stammactien dieser Bahn eine Zinsgarantie von 4 Proc. für die ersten 10 Jahre, und zwar vom 1. Januar 1879 ab, gewährt, welche mit Ablauf dieses Jahres erlischt. Insgesammt hat die Stadt Nordhausen 285,000 ℳ gezahlt. Mit dem Tage des Ablaufs der Garantiepflicht erlischt aber auch das Recht der Stadt, sich im Verwaltungsrathe der Bahn vertreten zu lassen. Da nun aber die Bahn verpflichtet ist, die Zinszuschüsse allmälig zurückzuerstatten und zwar in den Jahren, wo, nachdem die Stammactien 5 Proc. Dividende erhalten haben, noch ein Ueberschuß verbleibt, so hat begreiflicher Weise die Stadt Nordhausen ein Interesse daran, so lange im Verwaltungsrathe vertreten zu sein, bis die gesammte Rückzahlung erfolgt ist. Dieser Gegenstand beschäftigte neulich die Stadtverordneten-Versammlung, welche einen Beschluß dahin faßte, den Magistrat zu ersuchen, bei der Bahnverwaltung den Antrag zu stellen, dahin zu wirken, daß die Stadt statutmäßig bis zur Rückzahlung der als Zinsgarantie geleisteten Summe im Verwaltungsrath der Eisenbahn vertreten sei.

-u- Aus dem Geschäftsbericht der **Halleschen Bierbrauerei-Commandit-Gesellschaft auf Actien E. Michaelis & Co.** auf die Zeit vom 1. October 1878 bis 30. September 1879 geht hervor, daß auch der Betrieb des vergangenen Geschäftsjahres dazu beigetragen hat, das Etablissement in eine günstigere Lage zu bringen. Nach der Betriebsrechnung wurde für Bayerisch- (?!) und Lagerbier 450,078 11 ℳ und für Trebern, Malzkeime und Hefe 16,204 48 ℳ eingenommen, während für Braumaterial 186,686.69 ℳ und für Betriebskosten 242,833.86 Mark ausgegeben wurden. Es verblieb sonach ein Gewinn von 37,124.09 ℳ, welcher, vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung, vollständig zu Abschreibungen verwendet werden soll. — Von der durch die Zustimmung der außerordentlichen Generalversammlung genehmigten Anleihe wurden ca. 190,000 ℳ gezeichnet, wovon 172,000 ℳ übernommen, und sind darauf bis 30 September c. ca. 110,040 ℳ eingezahlt worden. Die Einzahlungen sind bekanntlich auf 10 Monate vertheilt und laufen bis Januar 1880. Es sind neuerdings wieder einige Tausend Mark gezeichnet worden.

-u- **Die Hessische Ludwigs-Eisenbahn** hat gestern eine wichtige neue Strecke dem Verkehre übergeben. Eine directe Linie wird fortan von Frankfurt nach Mannheim führen. Dieselbe läuft vom Westbahnhof in Frankfurt a. M. über Sachsenhausen nach Goddelau-Erfelden, kommt dort auf die Darmstadt-Wormser Bahn und verläßt jene bei Biblis wieder, um über Lampertheim nach Mannheim zu gelangen. Passagiere nach Worms steigen in Biblis um und fahren über Rosengarten, solche von Darmstadt nach Mannheim fahren auf der Darmstadt-Wormser Bahn nach Goddelau und haben dort zu wechseln. Der Winterfahrplan der Hessischen Ludwigsbahn erhält in Folge der Eröffnung der neuen Linie mehrfache Aenderungen.

*— **Köln-Mindener Prämien-Anleihe.** Auch in der Commission des Abgeordnetenhauses ist, wie mehrere Blätter übereinstimmend berichten, anerkannt worden, der Staat könne das Recht zur Kündigung jenes Theiles einer Köln-Mindener Anleihe, auf deren Deponirung die Sicherheit der Köln-Mindener Loose beruht, nicht mit erwerben, da die Gesellschaft auf dieses Recht bereits verzichtet habe.

*— **Essener Bergwerks-Verein „König Wilhelm".** In unserer gestrigen Nummer theilten wir nach dem „B. kl. Act." mit, daß in den maßgebenden Kreisen die Umwandlung dieser Actiengesellschaft in eine Gewerkschaft in Aussicht genommen sei, um die Creditoren befriedigen zu können. Diese Nachricht hat selbstverständlich den Montanmarkt in nicht geringem Grade verstimmt. Die Meldung muß indeß, schreibt nun heute die „B. B. Z.", wenn sie wirklich ernsthaft gemeint sein sollte, nothwendig auf einem Irrthum beruhen, denn die finanzielle Lage des Unternehmens giebt zu einem derartigen Vorgehen auch nicht die geringste Veranlassung, am allerwenigsten in einem Momente, wo die Situation unserer gesammten Montan-Industrie einem so erfreulichen Aufschwunge entgegengeht. Der gesammte Zechenbesitz der Gesellschaft im Buchwerth von über 9,000,000 ℳ ist nämlich hypothekarisch gar nicht belastet und den verhältnißmäßig unbedeutenden schwebenden Schulden per 382,484 ℳ standen am 31. December v. J. flüssige Mittel im Betrage von rund 200,000 ℳ gegenüber, so daß also blos ein zu bedeckender Betrag von noch nicht 200,000 ℳ übrig bleibt, um dessen willen eine Actien-Gesellschaft mit einem Actiencapital von 9,000,000 ℳ wahrlich nicht nöthig hat, in Liquidation zu treten.

* **Stettin**, 24. November. Am 12. December wird die Auszahlung der **zweiten** Rate von 10 Proc. aus der Concursmasse der **Ritterschaftlichen Privatbank** stattfinden. Die erste Rate betrug 33⅓ Procent.

-u- **Coburger Bierbrauerei-Actien-Gesellschaft.** Trotz verschiedener ungünstiger Umstände, welche einen Aufschwung der Production der Bierbrauerei im Betriebsjahre 1878/79 nicht aufkommen ließen, kann doch das in demselben erzielte Ergebniß als ein befriedigendes bezeichnet werden. Der Bierverkauf hat die Höhe von 31,600 Hektoliter erreicht — gegen 1877/78 circa 1000 Hektoliter weniger —, welcher einen Ueberschuß von 101,805.02 ℳ ergeben hat, nach welchem die Dividende auf 17 Procent (1 Proc. mehr als im Vorjahre) festgesetzt worden ist. Der Betrieb des Geschäftes hat seinen ungestörten Fortgang gehabt und ist das Ergebniß des Abschlusses vorzugsweise in den Preisen der Gerste und des Hopfens zu suchen — Für das begonnene neue Betriebsjahr sind leider die Aussichten nicht günstig, denn Gerste ist bei meist geringerer Qualität theurer als im Vorjahre und für Hopfen muß bereits mehr als der doppelte Betrag angelegt werden; zudem dürfte zu befürchten sein, daß das Beispiel Bayerns die Reichsregierung veranlaßt, ihr Vorhaben, die **Braumalzsteuer zu erhöhen**, sehr bald in Ausführung zu bringen.

* **Wien**, 24. November. Am 20. d. M. wurde ein **Handelsvertrag** zwischen **Oesterreich** und **Frankreich** unterzeichnet, bezw. der gegenwärtig bestehende Handelsvertrag auf unbestimmte Zeit verlängert mit vorbehaltenem Kündigungsrecht.

*— **Oesterreichische garantirte Eisenbahnen.** Gegenüber den Angaben eines Prager Blattes, welche bereits für eine Reihe garantirter Bahnen die Verstaatlichung in bestimmte Aussicht stellte, versichert das „Fr. Bl.", daß die Angelegenheit noch lange nicht so weit gediehen sei. Die Verstaatlichung einiger von den aufgeführten Linien müsse allerdings die erste Etappe der Action bilden, falls man überhaupt ein Staatsbahnsystem zu bilden sich anschickte, allein es komme selbstredend auf die Art der Durchführung an. Das Blatt knüpft daran Ausführungen, nach denen die Verstaatlichung in Preußen eine sehr einfache war, weil die betreffenden Bahnen bereits sichere Dividenden erzielten; dagegen handle es sich in Oesterreich um ein finanzielles Problem, weil die betreffenden Bahnen passiv resp. dem Staate verschuldet sind. Diese Auffassung ist, das glauben wir schon jetzt nachdrücklich betonen zu müssen, eine irrige. Die Rente der Actien von garantirten österreichischen Bahnen ist ebenfalls eine gesicherte, so lange die österreichische Staatscasse ihren bezüglichen Verpflichtungen nachkommen kann und will. Die Regierung wird deshalb, wenn sie subventionirte Bahnen verstaatlichen will, sich entweder zu einer Vergewaltigung entschließen müssen (und wir haben keinen Grund dies vorauszusetzen) oder zu freier Vereinbarung mit den Actionairen.

*— **Verfälschung des Chili-Salpeters.** Holländische Chemiker führen neuerdings vielfach Klage über vorkommende Verfälschung des Chili-Salpeters, welcher in bedeutendem Umfang als Düngemittel verwendet wird. Vorzugsweise wird der Kainit (Staßfurter Kalisalz) zur Verfälschung verwendet; man hat bis zu 40 Proc. von diesem Salze in dem Chili-Salpeter gefunden. Für den Chemiker ist eine derartige Verfälschung sehr leicht nachzuweisen.

*— **Französische Localbahnen.** Sehr eigenthümlicher Weise ist die vergleichende Uebersicht der Erträgnisse der Eisenbahnen von localem Interesse in Frankreich jedes Jahr von der Bemerkung begleitet, daß nur eine gewisse Anzahl von Gesellschaften, und zwar die neuesten, durch ihre Concessionsbedingungen der Regierung alle Vierteljahre eine Uebersicht ihrer Einnahmen zu liefern gezwungen sind, daß indeß auch die anderen Gesellschaften behördlicher Weise um Lieferung ähnlicher Berichte angegangen sind. Indeß existiren von 32 betreffenden Gesellschaften wenigstens 14, welche weder ihre Baukosten noch ihre Ausgaben bekannt geben. Dies ist bei nachfolgender Darstellung zu bemerken: Am 30. Juni v. J. hatte das Localnetz eine Länge von 1841 Kilometer in Betrieb; an demselben Datum d. J. betrug dieselbe 1983 Kilometer. Die Betriebskosten für 1403 Kilometer im Jahre 1879 betrugen 207,746,753 Frcs., d. h. 148,078 Frcs. per Kilometer. Die halbjährliche Einnahme für alle Linien (mit Ausnahme von fünf, mit einer Länge von 167 Kilometer, deren Einnahme unbekannt) betrug blos 5,755 781 Frcs. Die Jahreseinnahme würde daher augenblicklich blos 11—12 Millionen Frcs. betragen, während fast 15 Millionen nöthig sind, um die 5 Proc. Zinsen für die angelegten Capitalien zu decken. Die Einnahmen deckten sogar nicht einmal die Betriebskosten aller Linien. Die Ausgaben belaufen sich für 1310 Kilometer, deren Rechnung vorliegt, auf 4,632,554 Frcs. Im Allgemeinen beläuft sich das kilometrische Deficit auf 209 Frcs.; dies wird sich auch sobald nicht bessern. Es giebt einzelne Localbahnen, die hohe Dividenden geben, z. B. von Bayonne nach Biarritz, andere dagegen machen einen Schaden von 4000 Frcs. per Kilometer und eine sogar 10,250 Frcs. per Kilometer, das Alles nur per Semester. Ein Zeichen der Besserung ist allerdings darin zu sehen, daß im v. J. das Deficit per Kilometer 254 Frcs. betrug, gegen 209 Frcs. im laufenden Jahre.

-r- **Von der schlesisch-polnischen Grenze**, 24. Novbr. (Original-Correspondenz.) **Export russischer Tombak- und Messinggußwaaren.** Wie man aus **Warschau** schreibt, hat sich dort in jüngster Zeit eine Exportgesellschaft mit bedeutendem Capital gebildet, welche beabsichtigt, russische Tombak- und Messinggußwaaren, welche eine Specialität der russischen Industrie, in großen Sendungen nach dem Auslande abzusetzen. Vor der Hand hat jene Exportgesellschaft, die mit den bedeutendsten russischen Fabriken jener Erzeugnisse in Verbindung steht, die Absicht, ihr Augenmerk auf Deutschland und Oesterreich zu richten, zu welchem Zwecke in Breslau und Krakau zwei große Entrepots in der Errichtung begriffen sind. Die Gegenstände, welche die russische Industrie aus Tombak und gegossenem Messing herstellt, sind, zumal für den häuslichen Gebrauch bestimmte, sehr vielfältige. Obenan stehen zierliche Samowars (Theemaschinen), Kaffeemaschinen, Zuckerdosen, Theebretter, Waschschüsseln, innen verzinntes Küchengeräthe, Laternen, Feuerzeuge, nebst einer Menge anderer nützlicher Dinge. Diese Waaren sind nicht allein zierlich, sondern auch dauerhaft gearbeitet und haben gelegentlich der Londoner, Pariser und Wiener Industrie-Ausstellung die Aufmerksamkeit der auswärtigen fachmännischen Kreise erregt.

* **London**, 25. November. Das zwischen dem Finanzminister und mehreren Bankhäusern in Galata getroffene **finanzielle Arrangement** ist gestern **unterzeichnet** worden.

*— Die englische Fachzeitschrift „Railway Record" theilt Folgendes mit: „Wir hören, daß die Herren Watson u. Smith von Ethelburga House, Unternehmer für die Swindon- und Marlborough-Eisenbahn, mit Herrn **Krupp** in Essen einen Vertrag abgeschlossen haben auf Lieferung der **Stahlschienen**, welche sie für diese Eisenbahn bedürfen. Die Schienen werden ab Schiff Bristol um 15 Shilling per Tonne billiger geliefert werden, als die Unternehmer sie von englischen Fabrikanten hätten beziehen können." Wir glauben nicht, bemerkt die „B. Z." sehr treffend dazu, daß es einen drastischeren Beleg für die Grundlosigkeit der Klagelieder geben kann, mit welchen unsere deutschen Eisenindustriellen die Schutzzölle erjammert haben. Die Unfähigkeit, mit der englischen Concurrenz gleichen Schritt zu halten, bildete damals das A und das O aller ihrer Auseinandersetzungen, und jetzt stellt sich heraus, daß sie die englische Concurrenz sogar in ihrer eigenen Heimath zu bestehen, ja zu **unterbieten** im Stande sind. Wir haben nur noch die Frage hinzuzufügen: Kann angesichts dieser Thatsache es unsere Eisenbahnverwaltung noch länger verantworten, daß die Staatscasse durch die Coalitionspreise, welche von den deutschen Schienenfabrikanten festgesetzt worden, übervortheilt wird?

*— Vom Liverpooler Baumwollenmarkte wird der „Fr. Z." geschrieben: „Der Markt war an der zu Ende gegangenen Woche ruhig. Die Nachfrage der Fabrikanten hat abgenommen und die Preise sind etwas gewichen. Seit Freitag vor acht Tagen ist amerikanisches Gewächs etwa ¹/₁₆d zurückgegangen. Außer den auf den Markt gebrachten 50,000 Ballen haben die Spinner direct vom Schiff bezogen, wie überhaupt die Fabrikanten mehr und mehr auf diese Weise ihren Bedarf zu decken suchen. Im Ganzen sind während der letzten 3 Wochen nahe an 200,000 Ballen von den Fabrikanten gekauft worden und müssen dieselben daher ziemlichen Vorrath haben. Die Einfuhr ist recht bedeutend und das Angebot in Folge dessen ebenfalls groß. Good Middling ist besonders abundant. Die amerikanischen Märkte haben noch immer höhere Preise und machen die Haussiers gewaltige Anstrengungen, auch hier die Preise zu treiben. Es bleibt abzuwarten, ob die Spinner durch große Käufe diesen Bestrebungen Vorschub leisten werden. Ohne Speculationslust der Consumenten hat der amerikanische Markt selten um diese Jahreszeit auf die Dauer höhere Preise als Liverpool behaupten können und ist es nicht wahrscheinlich, daß die Spinner, die, wie bemerkt, fast Alle großes Lager haben, demnächst bedeutende Einkäufe machen werden. Der Vorrath von amerikanischer Baumwolle ist heute 60,000 Ballen größer als im letzten November. Der Preis von Middling ist 1¹/₁₆d theurer. Schwimmend sind dermalen 321,000 Ballen gegen 267,000 im Vorjahr. Die Preise von Baumwolle auf Lieferung haben in der hinter uns liegenden Woche große Schwankungen aufzuweisen. November-Lieferung schließt ⁵/₁₆d, für andere Monate ¹/₁₆d billiger als in der Vorwoche. Das niedrigste Niveau erreichten die Preise am Donnerstag, an welchem Tage December-Januar und Januar-Februar-Lieferung mit 6⁵/₁₆d angeboten war."

Submissionen

am 28., 29. und 30. November d. J.:

Germersheim, Garnison-Verwaltung, Kleiderschränke.
Ludwigsburg, Garnison-Verw., Kasernen-Utensilien.
Stettin, Reg.-Baumstr. Hupka, Zimmer- u. Schmiedearb.
Osterode, Landes-Bauinspect., Chausseesteine Zerkleinern.
Niederkaufungen, Vermess.-Revisor Stegemann, Wegeunterhaltung.
Thun, Baumstr. Hof, Kirchenheizung u. Verglasung.
Ludwigsburg, Ulanen-Reg. Nr. 20, Drillich.
Müden, Bauführer Eichhorn, Baggerarbeiten.
Jena, Architekt Timler, Baumaterial und Eisenarb.

am 1. December d. J.:

Wangs, Kirchen-Verwaltungsrath, Kirchenbau.
Bremen, Sparcassen-Direct., Heizanlagen, Eisenconst.
Bremen, Stadtbauamt, Winden.
Recklinghausen, Kgl. Bauinsp. Balzer, Hochbauarb.
Halberstadt, Kreisbaubureau, Dachdeckung.
Wittenberge, Königl. Baumeister Pfeiffer, Tischler-, Schlosser- 2c. Arbeiten.
Graudenz, Kgl. Ostbahn, Verk. v. Mater. u. Geräthen.
Coblenz, Rhein. Pionier-Bat. Nr. 8 Verk. v. Spiraldrähten.
Göttingen, Landwirthschaftl. Verein, Künstl. Dünger.
Freiberg, Kgl. Oberhüttenamt, Coaks und Kohlen.
Homberg, Taubstummen-Anst., Kleid- u. Heizungsbed.
Karlsruhe, Badische Staatsb., Verk. v. Drehspänen.
Burgdorf, Emmenthal-Bahn, Schwellen u. Hölzer.
Ludwigsburg, Garnison-Verw., Verk. v. Utensilien 2c.

Eisenbahn-Einnahmen.

*— **Oesterreichische Südbahn.** Wochenausweis vom 12. bis zum 18. November 759,576 fl., Mindereinnahme 63,302 fl.

Leipziger Börse am 25. November.

Die heutige Börse bewahrte eine feste Haltung, doch stieß der Versuch, die gestern einen allgemeinen Charakter angenommene Vorwärtsbewegung der Course fortzusetzen, auf Widerstand, indem sich mehrfach zu gestrigen Schlußcoursen die Neigung zu Realisationen zeigte, welche auf die Coursentwickelung nicht ohne nachtheiligen Einfluß blieb. So kam es, daß im Allgemeinen heute nur von einer Aufrechterhaltung des status quo die Rede sein kann, denn es konnten die stattgefundenen Coursvariationen auf Bedeutung keinen Anspruch machen. Das Geschäft erlangte übrigens keine große Ausdehnung, dasselbe ließ auch lebhaftere Bewegungen vermissen und blieben die Umsätze auf einen engeren Kreis von Papieren angewiesen, als dies gestern der Fall gewesen war. Von auswärts lauteten die Berichte im Großen und Ganzen befriedigend, indeß ließen solche doch wahrnehmen, daß mit dem Herannahen des Ultimo die Realisirungen und zwar solcher Papiere, deren Coursstand sich in letzter Zeit wesentlich erhöht hat, mehr und mehr hervortreten, welcher Umstand, da Kauflust zurückhält, schon bei geringen Abgaben der weiteren Entwickelung der Haussebewegung hindernd in den Weg tritt.

In den **heimischen Staatsfonds** ging es heute ziemlich ruhig zu; einiger Verkehr entwickelte sich in Sächsischer Rente zu gestrigen Coursen; Chemnitzer Stadtanleihe fester; 4½proc. Gothaer Grundcreditpfandbriefe anziehend.

Auf dem **Eisenbahnactienmarkte** machte sich hin und wieder die Neigung zu Realisirungen bemerkbar, welche auf die Course etwas drückte. Auf der anderen Seite bedangen aber die vorliegenden Kaufordres wieder höhere Preise; bedeutendere Coursunterschiede traten gegen gestern nicht zu Tage und auch der Verkehr bewegte sich in mäßig weiten Grenzen. Beliebt waren Anhalter (+ 0.70), Böhmische Nordbahn (+ 0.35), Köln-Minden (+ 0.25), Mainzer (+ 0.35) und Thüringer (+ 1.25); etwas niedriger stellten sich Buschtiehrader A und B, ferner Aussig-Teplitz, Stettiner, Cottbus-Großenhain, Halle-Sorau, Rumänier und Weimar-Gera; recht fest schlossen Oberschlesische, Turnauer und Rheinische.

Von den **Stammprioritäten** erfreuten sich Cottbus-Großenhain und Dux-Bodenbach zu besseren Coursen freundlicher Beachtung; Galchwitz-Meuselwitz, Halle-Sorau, Altenburg-Zeitz und Oberlausitzer niedriger.

Auf dem Gebiete der **Bankactien** spielten Leipziger Credit die hervorragendste Rolle; bei lebhafter Kauflust steigerte sich der Cours um 0.85 und wurde per Ultimo December fest bis 147.10 und auf Vorprämie per gleichen Termin 150 oder 2.50 gehandelt. Dresdner Bank, Deutsche Bank, Chemnitzer Bankverein, beide Geraer, Weimarische und Sächs. Bank anziehend. Leipziger Bank und Cassenverein fest.

In den **Industrieactien** erlangte das heutige Geschäft etwas größere Ausdehnung; insbesondere wurde Zimmermann (+ 1) in Posten gekauft; für