

Vom Tage.

Wir sprachen schon gestern davon, daß die Schließung der Glasgower Börse auf 5 Tage die Speculanten eine Zeit lang ohne Directiv lassen würde. Die Montanactien empfinden dies. Andererseits ist die Feur in Paris glücklich verlaufen, Paris macht wieder Haufe. An eine bereitwillige Unterwerfung der Börse unter die Berliner Conferenz beschließt glaubt übrigens Niemand. Nach der „R. Z.“ entwickelte sich das Geschäft schleppend und in engen Grenzen als am Mittwoch. Credit 487 (489), Diskonto 176 2/5 (176.50), Laura 121 (122.25), Dortmund 87 (88.25), österreichische Goldrente 76.25 (76.75), ungarische Goldrente 95.10 (95.25), 1877er Russen 93.10 (93.25), russische Noten 216 (20.), Salpiter 122.10 (122.25).

Die Nachricht, daß die österreichische Staatsbahn die Errichtung eines Elbsumschlags beabsichtige, steigerte Franzosen, während österreichische Nordwest und Elbthal wichen. Welche optimistischen Ansichten man dem Publicum einflößen sucht, zeigt ein Artikel aus Offen, der in der „Börsezeitung“ abgedruckt steht, worin es unter Anderem heißt, daß in nicht ferner Zeit industrielle Werthe 10 und 15 Procent des Kaufpreises an Dividenden abwerfen werden. Und da sollen die Leute nicht zulangen? Daß auf eine erneute Haufe in Montanactien hingearbeitet wird, ist fraglos. Zu welchem Hinfuß werden diese Papiere allerdings bewertet?

Ueber den Nachlaß des Rechtsanwalts Schottländer, welcher bekanntlich die hauptsächlichsten Coupontlagen gegen österreichische Eisenbahnen führte, war der Concurat eröffnet worden, der sehr schlimme Resultate für die Beteiligten in Aussicht stellt. Die Hauptmassen bilden die in großer Masse unterschlagenen Elbthalbahn-Coupons und Papiere, namentlich hat Schottländer die Wertpapiere und Coupons unterschlagen, wo er entweder den Proceß verloren oder keine Aussicht auf Erlösa hatte. Die Prozesse sind derart geführt, daß nicht einmal die Acten an die Mandatare herausgegeben werden können, da aus ihnen, weil Schottländer stets eine größere Anzahl Coupons einlegte, nicht hervorgeht, wer eigentlich der Berechtigte ist. Den Gläubigern bleibt bei Passiven von 200,000 A nichts, als das leere Nachsehen. — Das war ein schlimmer Kunde, dieser Herr Schottländer!

Die „Wiener Börse“ läßt sich über „Das amtliche Coursblatt“ aus: Ein Gegenstand, der so oft schon auf an anderen Plätzen Gegenstand von Klagen und Bedenken gewesen ist und sein wird, denn man kann es eben nicht allen recht machen und eine Menge von Interessen kommen da in Frage, die sich oft schmerzhaft entgegenstellen. Das Blatt läßt, daß keinerlei Garantie für absolut richtige Notirung gegeben sei. Insofern sich die Differenzen zwischen den Preisen, zu welchen thatsächlich Umsätze an der Börse stattgefunden haben und den Notirungen des amtlichen Coursblattes auf dem Niveau von Gehniet- und Viertel-Gulden bewegen, pflegt man ein Auge zuzudrücken und über dieselben hinwegzugehen. Wenn aber diese Differenzen größere Dimensionen annehmen, wenn die amtlichen Notirungen von den effectiven Marktpreisen gleich um ganze Gulden sich unterscheiden, so muß man es begreiflich finden, wenn das Börsenpublicum gegen solche Unzutrefflichkeiten Front macht. Man muß gefahren, daß das amtliche Coursblatt geeignet ist, dem Mißbrauche Thür und Thor zu öffnen, da der Fall immerhin denkbar ist, daß bei gewissen Notirungen nicht die Rücksicht auf das allgemeine öffentliche, sondern auf das private Interesse eines Einzelnen maßgebend ist. Diese Bedenken werden insofern immer wieder von Neuem auftauchen und sich Weltum zu verschaffen wissen, als die Senzale ungeachtet der bestehenden Verbote sich an Börsenoperationen für ihre eigene Rechnung betheiligen.

Versammlung von Delegirten des Elbe-Bereins, Magdeburger Schiffer-Bereins, Vereins Deutscher Stromschiffer und Sächsischen Schiffer-Bereins.

†† Dresden, 15. Juli. Im weiteren Verlaufe der heutigen Sitzung der obgenannten Schiffahrts-Interessenten ward bezüglich der revidirten Elb-Schiffahrts-Acte auf Antrag des Präsidenten des Elbe-Bereins, Herrn Reichsratsabgeordneten Dr. Ruff-Kuffig, beschlossen:

- 1) Die Delegirten erklären es als wünschenswert, daß aus Anlaß der nochmals notwendig gewordenen Vereinbarung über die im Wien am 7. März 1880 abgeschlossene Elb-Schiffahrts-Acte der §. 18 in folgender Weise abgeändert werde:
1) „Den Regierungen der Bundesstaaten soll es freistehen, die Ertheilung von Schifferpatenten für die Elbschiffer entweder nur von einer bestimmten Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe, oder nebst einer solchen von der Ablegung einer Prüfung vor einer aus praktischen Schiffern bestehenden Commission abhängig zu machen.
2) Der erfolgreiche Besuch von staatlich beauftragten Schifferschulen soll bei Ertheilung von Schifferpatenten eine Begünstigung der Patentweiber zur Folge haben.“
Weiter nahm man folgenden Antrag des Herrn Director Vellingrath-Dresden mit großer Majorität an:
„Die Regierung des Deutschen Reiches und Oesterreichs zu ersuchen, von einer beizuführenden beabsichtigten Uebereinstimmung der Elbepegel abzuweisen.“
Schließlich machte Herr Director Vellingrath-Dresden noch eingehende Mittheilungen über die seitens des Sächsischen Schiffer-Bereins an den Herrn Reichstanzler Fürsten Bismarck und seitens des Elbe-Bereins an das k. k. österreichische Handels-Ministerium abgegangenen Gesuche, daß bei einem eventuellen Eintritt Altonas in den Zollverein auch auf die Dienste und Interessen der Binnen-Schiffahrt gebührende Rücksicht genommen werde. Die Versammlung erklärte sich mit dem Vorgehen der beiden genannten Vereine öffentlich einverstanden. Hiermit Schluß der heutigen Sitzung Nachmittags 3 Uhr.

†† Dresden, 16. Juli. Aus den heute fortgesetzten Verhandlungen der Schiffer-Bereine ist Folgendes mitzutheilen:

Vor dem Eintritt in die Tagesordnung gelangte ein heute erst eingegangenes Schreiben des Schiffer-Bereins zu Lauenburg zum Vortrag, in welchem der Versammlung Gegenstände von mehr localer Bedeutung zur Erwägung anheimgestellt wurden. Man sah davon ab, die Tagesordnung nach den Wünschen des Lauenburger Vereins zu erweitern.

Sodann referirte die Herren K. Bernick-Berlin und C. Philipp-Dresden über den Antrag des Vereins deutscher Stromschiffer und des Sächsischen Schiffer-Bereins, die Herstellung eines einheitlichen Ladeschein-Formulares betreffend. In der hierüber sich entspannenden hundenlangen Debatte wurde insbesondere darüber Klage geführt, daß die Ladescheine der Hamburger Getreidestromer die Schiffer zu Dienstleistungen (Umschütten resp. Umschichten des Getreides während der Fahrt etc.) verpflichten, die zu dem Schiffergewerbe in keiner Beziehung stehen und daß die harten Bestimmungen jener Scheine die Schiffer geradezu rechtlos machen. Die einschlagenden rechtlichen Gesichtspunkte fanden seitens des Herrn Rechtsanwalt Dr. Flator-Berlin eingehende Beleuchtung und derselbe erklärte sich bereit, bei dem Entwurfe eines Normal-Ladescheines für Deutschland und Oesterreich mitzuwirken. Bei diesem Punkte der Tagesordnung wurden die Ansichten über veraltete Verordnungs-Übancen ausgetauscht, auf deren Beseitigung man hinzuwirken habe. Endlich ward die Bildung einer eigenen Frachtversicherung der Schiffer angeregt.

Es wurde beschlossen: Die Delegirten erklären: Die Mannichfaltigkeit der jetzt bei der Binnenschiffahrt gebräuchlichen Ladeschein- bez. Frachtbrief-Formulare schädigt die Schiffahrt erheblich, besonders im Getreide- und Braunkohlenverkehr. Es ist die Herstellung eines einheitlichen Ladeschein-Formulares anzustreben und dessen allgemeine Einführung in Deutschland und Oesterreich durch alle bei der Schiffahrt Betheiligte, insbesondere durch die Vereine anzustreben. Mit der Herstellung und Vorlage eines Normal-Ladeschein-Formulares für die nächste Zusammenkunft der Delegirten wird der Vorstand des Sächsischen Schiffer-Bereins beauftragt.

Unter den zur Sprache gebrachten, die Schiffer kränkelnden Bestimmungen der Ladescheine der Hamburger Getreidestromer haben wir nur folgende hervor: Der Schiffer hat sich zu verpflichten:

- 1) nach eingekommener Ladung seine Reise sofort anzutreten, solche ohne Verzug und ununterbrochen fortzusetzen, seine Beladung zu nehmen und „nur im Fall einer Havarie in ein anderes Fahrzeug überzuladen“ (!), sowie während der Fahrt „die Ladung auf seine Kosten sorgfältig zu beaufsichtigen und gut zu erhalten“ (!);
2) „im Differenzfalle sich dem Aussprüche einer Commission von „zwei Sachverständigen der Hamburger Börse“ zu unterwerfen und für allen „nicht durch natürliche Einflüsse“ entstandenen Schaden bezüglich der Qualität und Quantität aufzukommen und zwar „anweigerlich und ohne weitere Appellation an die Gerichte“;
3) zur Erfüllung aller übernommenen Verbindlichkeiten „seinen Kahn, die Fracht, verlegte Zollgelder und sein ganzes Vermögen, sowie seine Person“ (!) zu verpflichten;
4) die Ladung „je nach Wahl des Empfängers nach Raab oder Gewicht“ abzuliefern.

Nachdem der Schiffer solches gestillt „Leib und Seele verschrieben“, wird ihm noch die fast ehrenrührige Bestimmung auferlegt: „die Ladung auf das Beste vor Schaden und Benutzung zu bewahren, selbige weder selbst zu veräußern, noch veräußern zu lassen.“ (!)

Auf den Antrag des Sächsischen Schiffer-Bereins betreffs der Erlassung eines Gesetzes über das Fracht- und Versicherungsrecht für die deutsche Binnenschiffahrt (Referent Herr C. Philipp-Dresden) machte man sich dahin schlüssig:

„Die deutsche Reichsregierung ist zu ersuchen, die längst geplante Herneuerung eines Gesetzes über das Fracht- und Versicherungsrecht für die deutsche Binnenschiffahrt baldigt zur Ausführung zu bringen und den Schiffahrts-Interessenten, sowie den Vertretern von Transport- und Versicherungs-Instituten Gelegenheit zu geben, dem Reichs-Justizamt ihre Wünsche und Ansichten bei einer Enquete persönlich darzulegen.“

Ueber die Vösch-Übancen und Liegegeld-Entschädigung in Hamburg erklärte Herr Hauptmann Lonne-Magdeburg ausführlichen Bericht. Nebst demselben ein recht unangenehmes Bild über die in dieser Beziehung in Hamburg herrschende Misere. Man beschloß, nochmals mit der Hamburger Handelskammer in Verhandlung zu treten, um eine Abtheilung der gerügten Mängel zu erreichen.

Der Antrag des Sächsischen Schiffer-Bereins wegen der Entschädigungsfrist und Liegegeld-Entschädigung in Dresden (Herr Philipp-Dresden) fand allseitige Zustimmung und wurde in folgender Fassung zum Beschluß erhoben:

„In Erwägung, daß zur Zeit in Dresden und den anderen sächsischen Elbplätzen weder gesetzliche noch unanständige Bestimmungen wegen der Ladungs- und Entschädigungsfrist und der Liegegeld-Entschädigung bestehen, solche aber ein dringendes Bedürfnis sind, ist die Handels- und Gewerbe-Kammer zu ersuchen, mit Vertretern des Kaufmanns- und des Schifferhandes entsprechende Bestimmungen zu vereinbaren und solche zu veröffentlichen.“

Endlich wurde folgender Antrag des Sächsischen Schiffer-Bereins (Referent Herr Engert jun.-Schönebeck und Director Reinschmidt-Dresden):

„Die vereinigten deutschen Versicherungs-Gesellschaften sind zu ersuchen, die in den Revisions-acten abgedruckten Verhaltensmaßregeln für die Schiffsführer, insbesondere soweit sie die Beladung der Fahrzeuge betreffen, ferner die Instruction für die Schiffsrevisoren einer Abänderung zu unterwerfen und sich hierüber mit Vertretern des Schifferhandes bez. der Vereine zu verständigen“ angenommen.

Am Schluß der Sitzung wurde beschlossen:

„Zulezt einigte man sich noch dahin:

„An den Senat der freien Hansestadt Hamburg das Ersuchen zu richten, dahin wirken zu wollen, daß bei den dortigen Gerichten ein beschleunigtes Verfahren für alle die Schiffahrt betreffenden Angelegenheiten eingeführt werde.“

Königl. Amtsgericht Leipzig. Handelsregister.

Einträge vom 13. Juli: Firma Allgemeine Zeitschrift für Textil-Industrie B. Kalud hier, Turnerstraße 8. Inh. Herr Paul Kalud in Wien. — Die Firma Max Blumann hier ist erloschen.

Vermischtes.

Leipzig, 16. Juli. Der Vorstand der Leipziger Rückversicherungs-Aktien-Gesellschaft hat mittelst Circularschreibens deren Mitglieder angefragt, daß der Aufsichtsrath dieses Institutes auf Antrag des Vorstandes und auf Grund des §. 12 des Gesellschaftsstatutes beschließen hat, auf jede Actie einen am 1. October d. J. zahlbaren weiteren Nachschuß von 100 A einzusetzen, welcher Betrag gleich dem am 1. October v. J. bereits gezahlten Nachschusse von 100 A auf den Betrag der Gesellschaftsbestandtheile über 300 A lautenden Solawechsel der Actionaire nach erfolgter Zahlung abgeschrieben werden soll. Mit der Einforderung dieser Nachzahlung wird von der Verwaltung der Gesellschaft der doppelte Zweck verfolgt, die bereiten Zahlungsmittel der Gesellschaft auf einen Betrag zu bringen, der in angemessenem Verhältnis zu ihren Mitteln steht und jeden Zweifel darüber beseitigt, daß die Gesellschaft jeder Zeit in der Lage ist, ihren Verpflichtungen sofort zu entsprechen, und die notwendige Grundlage für die Reconstruction der Gesellschaft zu gewinnen. Bei dieser Gelegenheit wird mitgetheilt, daß einer demnächst einberufenen außerordentlichen Generalversammlung der Antrag zur Genehmigung vorgelegt werden wird, den §. 4 des Statuts in der Weise abzuändern, daß das begeherte Grundcapital der Gesellschaft auf den Betrag von 1,200,000 A, eingetheilt in 1000 Actien zu 1200 A mit einer baaren Einzahlung von 20 Proc. — 240 A, reducirt wird. Der Erfolg dieser Maßregel wird nach Ansicht des Vorstandes sein, daß der nach der letzten Bilanz noch vorhandene Verlust von 343,300 A sich um den Betrag von 300,000 A, also auf die Summe von 43,300 A reducirt. Bei fortgesetzter vorsichtiger Geschäftsführung hofft der Vorstand, jenen rechtlichen Verlust durch das Ergebnis des gegenwärtigen Jahres wenigstens theilweise zu decken, so daß mit dem Jahre 1881 die Gesellschaft wieder in geordnete Verhältnisse zurücktreten können und die Aussicht auf größere Betheiligung seitens solider deutscher Versicherungs-Gesellschaften, hauptsächlich in der Feuerbranche, sich eröffnet, womit zugleich den Actionairen Hoffnung auf eine allmähliche angemessene Verzinsung ihres Capitals gemacht werden kann.

— Sparcasse zu Liebertswitz. In Gemäßheit einer Verordnung werden allen denjenigen Inhabern von Einlagebüchern, welche eine Forderung von mehr als 1500 A an die Casse haben, die die Summe von 1500 A übersteigenden Beträge an eingelegetem Capital, unerbobenen Zinsen oder beidem zugleich gekündigt (vergl. Internat S. 4261).

— Erzgebirgischer Steinkohlen-Aktien-Verein. Nachdem am folgende 11 Bezugscheine zu den neuen Actien des obgenannten Vereins: 682-886, 1241, 1242, 2073, 2203, 2296 2297 die bis zum 21. Juni a. e. ausgeschriebene gewesene sechste Einzahlung nicht geleistet worden ist, werden die Inhaber derselben aufgefordert, die sechste Einzahlung mit 100 A pro Bezugschein unter Dinzurechnung der statutenmäßigen Conventionalstrafe von 10 Procent nebst 6 Proc. Verzugszinsen nachträglich und längstens bis zum 31. August a. e. hier bei der „Allgemeinen Deutschen Creditanstalt“ zu bewirken, widrigenfalls dieselben aller Ansprüche auf die Zeichnung der Actien, sowie der geleisteten Theilzahlungen verlustig gehen.

†† Dresden, 16. Juli. Wegen der verzögerten Zollabfertigung am Entenwärdler zu Hamburg war der Vorstand der Dresdener Kaufmannschaft im April d. J. bei der General-Direction der indirecten Steuern zu Berlin vorstellig geworden. Auf seine Eingabe erhielt der Vorstand der hiesigen Kaufmannschaft mittelst Schreibens des königlich-preussischen Finanzministers vom 6. d. Mts. den Befehl:

„daß bei der Zollabfertigungsstelle am Entenwärdler zu Hamburg vier neue Revisionsstationen in den letzten Tagen in Wirksamkeit getreten sind oder allerhöchstens in Wirksamkeit treten werden, und daß zunächst abzuwarten sei, welchen Einfluß diese Maßregel auf die bei der gedachten Abfertigungsstelle vorzunehmenden Abfertigungen habe. Zur Beschleunigung dieser Abfertigung würden die betheiligten Kaufleute, Speditoren und Schiffer übrigens selbst sehr wesentlich beitragen können. Nach der Anzeige des Provincial-Steuerdirectors zu Altona sei bei der genannten Abfertigungsstelle die Anwendung probeweiser Revisionen wiederholt deshalb unmöglich gewesen, weil die Declarationen lüdenhaft waren und nicht die erforderlichen specificirten Bemerkungsangaben enthielten. Ferner seien die Güter in den Fahrzeugen häufig so mangelhaft und unordentlich verladen, daß dadurch die Revisionen erheblich erschwert und nicht selten Tage lang verzögert werde. Endlich pflegten die Schiffer die Declarationen fast nie fertig mitzubringen, sondern ließen dieselben erst nach ihrer Ankunft am Entenwärdler anfertigen, wodurch bisweilen mehrere Tage verloren gingen. Dem Vorstand der Dresdener Kaufmannschaft habe man zu überlassen, thunlichst darauf hinzuwirken, daß die Declarationen über die Ladungen der bei der Zollabfertigungsstelle am Entenwärdler abzufertigenden, zum Eingange in das Zollgebiet bestimmten Fahrzeuge mit Sorgfalt und Genauigkeit aufgestellt und von den Schiffen sobald als möglich eingereicht und daß die Waaren in den Schiffsräumen in übersichtlicher Weise gelagert würden.“

†† Die Steinkohlenwerke im Blauenischen Grunde haben die längst geplante Preissteigerung endlich durchgeführt und von heute ab den Verkaufspreis pro Deeltolter Kohlen um 5 S. erhöht.

†† Plauen, 15. Juli. Die Weißwaaren-fabrikation und die damit Hand in Hand gehende Confectionsbranche geht jetzt recht flott und viele Geschäfte suchen zu ihren vielen Arbeitern noch mehr. Besonders viel Aufträge hat die Raschenschneidererei, die allerdings mehrere Jahre nur wenig Gewinn abgeworfen hat. Als in den letzten Geschäftsjahren 1871-1873 sich eine große Nachfrage in gestrichelter Waare bemerkbar machte, haben viele kleine Leute, welche sich ein kleines Capital erspart hatten, dasselbe dazu verwendet, sich eine Stüdmaschine zu kaufen. Der Verdienst war so gut, daß mancher Sticker ein ganz angenehmes Leben führen konnte. Da aber auch solche Leute, welche wenig Geschick und Verständnis für diese Branche hatten, sich zu Besthern von Stüdmaschinen machten, so enthielt bald eine Art Waare, die ganz billig angeboten wurde, aber auch wenig werth war. Das Geschäft wurde auf diese Weise heruntergebracht, und bald mußten die kleinen Geschäftleute einpacken, weil sie nicht mehr im Stande waren, die großen Concurrenten auszuhalten. Die theuer erworbenen Stüdmaschinen hatten so an Werth verloren, daß sie kaum für den dritten Theil des Einkaufspreises verkauft werden konnten. Große Summen sind bei dieser Gelegenheit hier und in anderen vogtländischen Städten verloren worden, und man hätte damals nicht geglaubt, daß die Maschinenfabriker jemals wieder so lebensfähig werden könnte, wie sie sich jetzt zeigt. Wieder haben jetzt viele kleine Leute Stüdmaschinen erworben; aber es scheint mehr Solidität in den Waaren zu liegen; denn die Zeiten, wo man auch Raschschneidern theuer an den Mann bringen konnte, sind vorüber. Zur Bildung des guten Geschmacks trägt übrigens unsere kunstgewerbliche Zeichenschule, an welcher ein ständiger und ein Hülfslehrer wirken, und die sehr gut frequentirt ist, nicht wenig bei, und es sieht diese Schule einen neuen Beweis dafür, daß Hochschulen sehr wesentlich zur Hebung der betreffenden Branche, für welche sie bestimmt sind, dienen.

— Nachdem der Bau der Secundaireisenbahn Pirna-Bergschneidhübel vollendet ist, hat das Finanzministerium beschloffen, dieselbe am 19. Juli laufenden Jahres dem allgemeinen Verkehr zu übergeben.

— Thüringische Eisenbahn. Bekanntlich findet die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft am 9. August in Weimar statt. Auf der Tagesordnung befindet sich außer den gewöhnlichen geschäftlichen Gegenständen der jedenfalls sehr beachtenswerthe Antrag eines Actionairs, unter Aufhebung der Art. XVII des Statuten-Nachtrages vom 21. Juni 1876, den §. 9 des Statuten-Nachtrages vom 10. Januar 1881 mit nachstehendem Schlußsatz wieder herzustellen: „Die Höhe des Erneuerungsfonds darf den Betrag von drei Procent des Gesamt-Anlage-Capitals ohne ausdrückliche Genehmigung der Generalversammlung nicht übersteigen, doch soll durch diese Bestimmung den aus §. 24 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 entstehenden Verpflichtungen der Gesellschaft nicht präjudicirt werden.“

— Eisenbahn Sangerhausen-Krtern. Unter den üblichen Feierlichkeiten hat gestern (16.) die Eröffnung des Personenverkehrs stattgefunden, nachdem die Linie dem Güterverkehr schon seit dem Herbst vorigen Jahres übergeben worden war. Insofern die der neuen Bahnstrecke ist Oberrodlingen an der Delme.

— Consulate. Der Kaiser hat im Namen des Reichs an Stelle des auf seinen Antrag entlassenen Consuls Hugo Baltmer den Kaufmann Adolph Wehring zum Consul in Caracas ernannt.

— Nach einem Handelsbericht aus Cartagena in Spanien hat, wie die „R. A. Z.“ mittheilt, der dortige Handelsverkehr mit Deutschland im Jahre 1879 erheblich zugenommen und leidet es keinen Zweifel, daß die vielen deutschen Handelsreisenden, die jetzt jährlich Cartagena besuchen, auf die Einfuhr aus Deutschland besonderen Einfluß üben und derselben größere Ausdehnung verleihen werden. Deutsche Güter kommen theils über Frankreich, theils direct, dann nur über Hamburg und gewöhnlich in spanischen Dampfbooten. Es zeigt dieser Verkehr, daß bei ernüchtertem Willen und der nöthigen Umsicht deutsche Fabrikation und deutscher Fleiß sich überall Eingang verschaffen.

†† Bei den jetzt viel besprochenen Restaurationswagen in den Tageszügen der Route Berlin-Frankfurt a. M. in die Klose'sche Radialachsen-Neuerung zur Anwendung gelangt. Die bisher mit dieser Anordnung auf verschiedenen deutschen Bahnen angeführten Versuche haben, ganz abgesehen von der Pufferfähigkeit durch scharfe Curven und der dadurch erzielten geringeren Abnutzung der Bandagen sowie dem außerordentlich ruhigen Fahren, noch das sehr wichtige Ergebnis geliefert, daß je nach dem Radius der Curven und der Anzahl derselben Ersparnisse in der Zugkraft von bis zu 60 Proc. erzielt worden sind. Weitere Vorteile dieses Systems sind die Möglichkeit großer Radhänge, wodurch hauptsächlich für sperrige Güter die Ladesfähigkeit der Wagen vergrößert werden konnte, ferner die größere Sicherheit gegen Achsenbrüche.

— Bergisch-Märkische Eisenbahn. Nach einer uns heute zugegangenen telegraphischen Mittheilung wird in der heutigen Nummer der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ das vielbesprochene Gerücht von Verhandlungen über die Verkaufung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn als jeglichen Q. undes entbehrend bezeichnet.

†† Dortmund, 13. Juli. Die niederrheinisch-westfälische Gruppe des Vereins deutscher Eisenbahngesellschaften war am 13. er. zu einer Conferenz zusammengetreten, um über die Ausführung der Düsseldorf-Berliner Beschlüsse zu berathen. Der Haupttermin hatte dort bekanntlich in einer Resolution den einzelnen Gruppen anheimgestellt, durch einen leichten Preisabschlag das Preisverhältnis zu reguliren. Im Hinblick auf das neuerdings stattfindende straffere Ansehen der Robeisenpreise bedauerte heute die Mehrheit der Versammelten, diesem Düsseldorf-Beschlusse nachkommen zu müssen. Es wurde daher ein Preisabschlag von 3 A vereinbart. Der Vertreter eines der bedeutendsten westfälischen Werke erklärte zu Protokoll, daß er dem heute beschlossenen Preisabschlag nicht nur nicht beitreten, sondern eine Agitation im entgegengelegten Sinne einleiten wird.

Vertical text on the left margin containing various small notices and advertisements.