*— Die Länder, mit denen Deutschland ausgedehnte Verkehrsbeziehungen unterhält und die bisher als die hauptsächlichsten Absatzgebiete für die auf den Export angewiesene deutsche Industrie gegolten haben, wehren sich jetzt sämmtlich gegen die Einfuhr fremder Fabrikate durch Erhöhung der Einfuhrzölle. Deutschland kann dieses Vorgehen beklagen, hat aber kein Recht, es zu verurtheilen, bemerkt die „Nat.-Ztg." sehr richtig dazu. Wir haben die Nationen des europäischen Continents mit unserer neuen, im Jahre 1879 inaugurirten Zollpolitik gelehrt, daß auch wie die „nationale Arbeit" geschützt werden müsse. Frankreich, Oesterreich und Rußland haben diese Lehre in die Praxis übersetzt und neue Zolltarife aufgestellt. Italien scheint diesen um die Entwicklung unserer Industrie gelegten Ring schließen zu wollen. Wie das „Pungolo" meldet, hat der Finanzminister, Magliani, den Commendatore Ellena beauftragt, den allgemeinen Zolltarif einer Revision zu unterziehen, da man auch Italien daran denke, eine partielle Zollerhöhung eintreten zu lassen.

*— Deutscher Kohlenhandel nach Italien. Trotz des geringen Entgegenkommens, welches die Gotthardbahngesellschaft bisher zur Erleichterung des deutsch-italienischen Verkehrs bewiesen, macht sich der günstige Einfluß der neuen Weltstraße auf unseren Export nach dem Süden in wohlthuendster Weise geltend. In erster Linie participirt an diesen Vortheilen der deutsche Kohlenhandel, dem bis dahin Italien ein verschlossenes Land gewesen und der jetzt stetig, wenn auch nur allmählich, den Kampf mit der englischen Concurrenz durchführen zu können scheint. Die ausnehmend niedrigen Tarife für Kohlen von Saarbrücken nach Chiasso, der ersten italienischen Station der Gotthardbahn, haben sich vortrefflich bewährt. Uns liegt aus guten privaten Quellen der erste Monatsausweis über diesen Verkehr vor, wie er sich nach dem neuen Tarif entwickelt hat, und es sind für den Anfang immerhin recht stattliche Ziffern, die sich da präsentiren. Im Ganzen sind gegen 3000 Tonnen Kohlen und 300 bis 400 Tonnen Coaks von den fiscalischen Gruben Saarbrückens nach Brescia, Mailand, Bergamo, Chiasso, Venedig, Turin ꝛc. abgegangen. Alles kommt nun darauf an, ob die Qualität der Sendungen dauernd eine so gute bleibt, um den Italienern die Bevorzugung der deutschen vor der englischen Kohle, die sie trotz der Gotthardbahn noch immer um ein Geringes billiger haben können, räthlich erscheinen zu lassen.

*— Export nach den Vereinigten Staaten. Welche Bedeutung Berlin auch als hervorragende Industriestadt besitzt, davon liefert der diesjährige Bericht der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft aufs Neue einen sprechenden Beweis. Wie aus einer ausführlichen statistischen Zusammenstellung in demselben hervorgeht, führte Berlin im vergangenen Jahre allein nach den Vereinigten Staaten von Amerika für nicht weniger als 16,237,488.35 Mark Waaren aus. Den größten Antheil an dieser bedeutenden Ausfuhr hatten natürlich die Artikel der hervorragendsten Berliner Industrie, der Manufacturwaarenbranche, voran die Confections-Artikel mit einem Betrage von 3,831,024 ℳ; aus der gleichen Branche ist noch hervorzuheben die Ausfuhr von wollenen Stoffen im Betrage von 1,271,031 ℳ, von Zephyrwollen für 726,013 ℳ, von anderen Wollen-Waaren für 674,438 ℳ, von Pelzartikeln für 536,706 ℳ, von Baumwollenwaaren für 511,864 ℳ. In zweiter Reihe steht der Export von Albums mit dem hohen Betrage von 2,446,687 ℳ, dann folgen nach einander die Ausfuhr von Papierwaaren für 918,191 ℳ, von Chemikalien und Droguen für 644,380 ℳ, von Lederhandschuhen für 459,676 ℳ, von Musikinstrumenten für 371,071 ℳ, von Knöpfen für 334,350 ℳ, von künstlichen Blumen für 298,171 ℳ, von Gemälden für 263,617 ℳ, von Lederwaaren für 232,823 ℳ, von Kurzwaaren für 203,808 ℳ ꝛc. Im Ganzen hat sich der Export seit 1876 um mehr als das Doppelte gehoben, denn er betrug 1876: 7,648,509 ℳ, 1877: 8,416,366 ℳ, 1878: 8,263,498 ℳ, 1879: 9,483,004 ℳ, 1880: 15,427,940 ℳ, 1881: 16,237,488 ℳ und verspricht für dieses Jahr noch eine weitere Zunahme, da im ersten Quartal 1882 bereits für 4,304,285 ℳ oder 1,199,226 ℳ mehr als im gleichen Zeitraum des vorigen Jahres ausgeführt wurde. Auch aus allen anderen Bezirken der amerikanischen Consulate im deutschen Reiche ist nach den Mittheilungen des amerikanischen Generalconsuls eine Zunahme des Exports nach den Vereinigten Staaten zu constatiren, die sich beispielsweise für das vierte Quartal 1881 auf rund 11 Millionen Mark veranschlagen läßt. Daraus kann man doch entschieden den Schluß ziehen, daß die starke deutsche Auswanderung nach Nordamerika für uns keineswegs einen so ungeheuren ökonomischen Nachtheil zur Folge hat, wie es von verschiedenen Seiten darzustellen beliebt wurde. Es ist anzunehmen, daß ein gut Theil unseres Exports nach den Vereinigten Staaten durch die Nachfrage unserer dortigen Landsleute bewirkt wird, und die Zunahme unserer Ausfuhr dahin beweist doch wahrlich Alles weniger als eine Entfremdung der Deutschen diesseits und jenseits des Oceans. Es läßt sich im Gegentheil behaupten, daß die stärkere Auswanderung und der stärkere Export nach den Vereinigten Staaten mit einander in Connex stehen und es läßt sich daran die Erwartung knüpfen, daß in Zukunft die beiderseitigen Beziehungen eher noch engere und stärkere werden, als sie jetzt sind. Trotz des Wachsthums der eigenen Industrie der Vereinigten Staaten kann man unsere Auswanderer als die Pioniere der deutschen Industrie jenseits des Oceans betrachten.

*— Berlin-Dresdner Eisenbahn. Der Abschluß für das letzte mit dem 31. März d. J. endende Betriebsjahr ist abermals ein sehr ungünstiger. Wenn auch der erforderlich gewordene Staatszuschuß gegen das Vorjahr um circa 80,000 ℳ abgenommen hat, so hat der Zuschuß doch immer noch 278,000 ℳ betragen, so daß sich jetzt das Guthaben des Staats einschließlich der Zinsen auf die große Summe von 1,875,000 ℳ beläuft. Die Bahn, welche nach und nach beinahe ganz mit Stahlschienen und Schwellen versehen ist, dabei vortreffliche Betriebsmittel besitzt und den nächsten Weg zwischen Berlin und Dresden darstellt, wird nun endlich hoffentlich weniger kümmerlich an dem großen Durchgangsverkehre betheiligt werden. Dies muß mindestens als berechtigter Wunsch der Actionaire der Königl. Verwaltung ans Herz gelegt werden. (B. Z.)

*— Ueber das lawinenartige Anwachsen des kaufmännischen Proletariats spricht sich ein Bericht aus, den der „Berliner Verein junger Kaufleute" erstattet hat und der auch den von den „Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft" erstatteten Bericht erwähnt. Im Großen und Ganzen ist es eine für Jeden augenfällige Thatsache, daß sowohl die wissenschaftliche Vorbildung, wie die berufliche Ausbildung der Handlungsgehilfen mehr als sehr viel zu wünschen übrig läßt. In sehr vielen Fällen wird zwischen den Schulkenntnissen zweier junger Männer, von denen der eine eine kaufmännische Lehrzeit, der andere die eines Handwerkers vollendet hat, ein wesentlicher Unterschied nicht zu bemerken sein. Der angehende Handwerker wird sich jedoch eine Menge technischer Kenntnisse angeeignet haben, die ihm zu einem anständigen Lebensunterhalt verhelfen müssen; der junge Kaufmann dagegen, der sich nicht ungern für etwas „Besseres" als ein Handwerker zu halten geneigt ist, steht ohne solche thatsächliche Kenntnisse an der Schwelle des Lebens und besitzt vielfach wenig mehr, als einige Handfertigkeit, die ihm jeder einigermaßen intelligente, aber sonst nicht gebildete Arbeiter bald abgesehen haben wird. Daher ist denn auch nur zu wohl erklärlich, wenn dies mehr als mangelhafte Wissen der sogenannten jungen Kaufleute dieselben allzu leicht in die Arme der Noth und des Elends treibt. Trotz dieser täglich für Jeden zu machende Erfahrung streben dennoch der lieben Eitelkeit wegen Viele nach dem „höheren" Berufe des Kaufmanns; daß es aber so Vielen leicht gemacht wird, die ersten Schritte der kaufmännischen Carrière zu beschreiten, rührt zum großen Theil auch mit daher, daß viele Principale das Princip der Massenausbildung von Kaufmanns-Lehrlingen befolgen, und statt eines Gehilfen, den sie honoriren müssen, eine Anzahl von Lehrlingen anstellen, die eine Zeit lang umsonst arbeiten müssen, und die sie laufen lassen, ohne für deren spätere Lebensschicksale irgend welche Verantwortung zu übernehmen, sobald dieselben ausgelernt haben, d. h. sobald dieselben nach drei oder vier Jahren freiwilliger und unbezahlter Arbeit den doch sehr gerechtfertigten Anspruch auf Remuneration erheben. Daß ihre Remuneration bis dahin nicht einmal die virtuelle einer entsprechenden Verschaffung der ihnen nöthigen kaufmännischen Kenntnisse gewesen ist, ist der traurige Schluß dieses Circulus vitiosus; denn würden die jungen Leute solche erreicht haben, dann würde es ihnen — nicht weniger als einem tüchtigen Handwerksgesellen — leicht sein, ihr Brod zu finden; so aber, kenntnißlos und unwissend wie sie die Lehrzeit verlassen, bilden sie nichts als neue Massen an der Lawine des Proletariats, die uns so schwer bedroht und gegen die ein Schutzwall zu sein der Zweck der socialpolitischen Bestrebungen der Regierung ist.

*— Für die XXIII. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure, welche am 28., 29. und 30. August d. J. in Magdeburg tagen wird, sind außer den drei Gesammtsitzungen an den Vormittagen dieser Tage ein Ausflug nach Staßfurt und Douglashall zur Besichtigung der dortigen großartigen Salzbergwerke sowie der darauf arbeitenden chemischen Fabriken und Besichtigungen der gewerblichen Anlagen in den Vorstädten Magdeburgs, in Buckau, Sudenburg und Neustadt, in Aussicht genommen; von letzteren sind zu erwähnen die weitberühmten Werke von Schäffer & Budenberg, die städtische Gasanstalt, die Brauerei von Wernicke, die Fabrik von H. Lüdon, die Faber'sche Buchdruckerei, die städtischen Wasserwerke, die Maschinenfabrik der Ver. Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Compagnie; zum Schlusse dieser Excursionen werden die Theilnehmer dem Gusse einer Panzerplatte im Gruson'schen Werke beiwohnen. — Von den in den Sitzungen zu verhandelnden Gegenständen sind als allgemein interessant zu erwähnen die Berichte der vom Vereine auf der vorigen Hauptversammlung eingesetzten Commissionen, welche folgende Aufgaben hatten: Prüfung der Industrieschutz-Gesetze (Patentgesetz, Marken- und Musterschutz-Gesetz) und ihrer Handhabung. — Aufstellung von Normen für die an gerichtliche Sachverständige zu zahlenden Entschädigungen. — Prüfung der vom Vereine in Gemeinschaft mit dem Deutschen Vereine der Gas- und Wasserfachmänner im Jahre 1875 aufgestellten Normen für gußeiserne Muffen- und Flanschenröhren, Absperrschieber ꝛc. — Aufstellung von Normen für die Untersuchungen an Dampfmaschinen und Dampfkesseln. — An Vorträgen sind bis jetzt die folgenden zugesagt: Ueber Heizung mittelst Wärmeaufspeicherung (Herr Professor H. Fischer-Hannover). Ueber den Salzbergbau der Staßfurter Gegend (Herr Bergrath Schreiber-Staßfurt). Ueber die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete der Zuckerfabrikation (Herr Director Lach-Magdeburg). Ueber die Elektricität und ihre Verwendung in der Technik (Herr Dr. Beremer-Magdeburg). Ueber die Fortschritte der Tiefbohrtechnik während des letzten Jahrzehntes (Herr Maschinenfabrikant R. Wolf-Buckau).

*— Zahnradbahn im Niederwald. Der erste Unternehmer, Bankier B. Stern jun. aus Köln, hat, wie aus Rüdesheim gemeldet wird, die Ausführung der Bahn der Firma Sönderop & Co. in Berlin übertragen. Die Caution beträgt 80,000 ℳ; längstens innerhalb eines Jahres soll die Bahn dem Betriebe übergeben werden.

*— Der Jahresbericht der Handelskammer zu Kassel charakterisirt in scharfer und wohlbegründeter Weise die i. J. 1881 eingetretene Besserung der Geschäftslage und die Wirkungen des neuen Zolltarifs auf die Gewerbthätigkeit des Bezirks. „Das Geschäftsjahr 1881, über welches wir nachstehend zu berichten die Ehre haben," führt die Einleitung aus, „bestätigt in seinen Gesammtresultaten, wie sie sich aus den Berichten der einzelnen Geschäftszweige zusammenfassen lassen, daß auch in dem Bezirk unserer Kammer nach der so lange andauernden Zeit des geschäftlichen Niedergangs eine Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse, eine erhöhte Thätigkeit in Handel und Industrie bemerkbar ist. Freilich ist diese Besserung noch nicht allgemein, auf manchen Gebieten kann der Druck der letzten, langanhaltenden Krisis noch nicht als überwunden betrachtet werden, aber die größere Mehrzahl der Gewerbetreibenden unseres Bezirks kann von steigendem Verkehr und von günstigeren Resultaten als im Vorjahre berichten. Als wesentlichsten und entscheidendsten Factor für die Hebung des Verkehrs müssen wir die Besserung bezeichnen, die im Weltverkehr Platz gegriffen hat, die erhöhte Thätigkeit auf allen ausländischen Absatzgebieten; denn Handel und Industrie in allen Culturländern sind heute so eng mit einander verbunden, daß sie wie ein organisches Ganzes zusammenhängen, auf dessen einzelne Glieder jede Störung des Gesammtorganismus sofort zurückwirkt und deren Theile nur gedeihen können mit dem Ganzen. Daß die Hebung unseres Verkehrs fast ausschließlich auf Rechnung unseres gestiegenen Exports zu setzen ist, ergiebt sich zweifellos aus den Resultaten der nachfolgenden Spezialberichte. Es haben uns über das Jahr 1881 berichtet: Sechzehn Geschäftsinhaber in günstigem Sinne, neun Geschäftsinhaber in ungünstigem Sinne. Erstere sind zumeist Industrielle, die für den Export arbeiten, letztere vertreten zumeist Geschäftszweige, die ihren Absatz im Inlande finden. Da demnach die eingetretene Besserung zum größten Theile auf Rechnung der erhöhten Exportthätigkeit zu setzen ist, so ist die Annahme vollständig ausgeschlossen, daß sie eine Wirkung des neuen Zolltarifs sein könne, denn diese Wirkung kann sich doch unmöglich auf das Ausland erstrecken. Aus den verschiedenen Spezialberichten ist dagegen ersichtlich, daß auf zwölf Gebieten eine nachtheilige Wirkung der neuen Zolltarife constatirt oder befürchtet wird, während nur zwei von einer günstigen Wirkung desselben für ihren Geschäftszweig berichten. Mehr oder weniger nachtheilig hat der Zolltarif gewirkt oder sind durch denselben nachtheilige Folgen zu befürchten, auf die Mühlenindustrie, Fabrikation von Federn aus gewalzten Stahlblechen, Buntpapierfabrikation, Faßfabrikation, Ultramarinfabrikation, Wichsefabrikation, Fabrikation von Kitleber, Tabakfabrikation, Spielwaarenfabrikation, Leinenfabrikation, Getreidehandel, Gummiwaarenhandel; günstig hat derselbe gewirkt auf Eisen und Eisenfabrikate, Leinen- und Halbwollfabrikate. Diese Angaben sind geeignet, die von uns im vorigen Jahresbericht ausgesprochene Ansicht, daß die Besserung ohne die Wirkungen des neuen Zolltarifs eine nachhaltigere gewesen wäre, zu bestätigen. Auch in unserem kleinen Bezirk tritt dieselbe Erscheinung zu Tage, die für das ganze deutsche Handelsgebiet Geltung hat; daß nur die Exportthätigkeit unsere Industrien ausgiebig und lohnend beschäftigen kann. Der neue Zolltarif aber hat eine Erschwerung resp. Verhinderung der Exportthätigkeit zur Folge, er vertheuert die nothwendigen, aus dem Auslande zu beziehenden Rohproducte und Halbfabrikate und veranlaßt die ausländischen Zollerhöhungen, die den Absatz nach bisherigen ausländischen Absatzgebieten einschränken. So ist nach den uns zugegangenen Berichten die Kitleberfabrikation durch Verlust ihres Absatzgebietes in Oesterreich, die Faßfabrikation durch Verlust ihres Absatzgebietes in Frankreich, die Buntpapierfabrikation durch Verlust ihres Absatzgebietes in Frankreich, die Spielwaarenfabrikation durch Verlust ihres Absatzgebietes in Frankreich, die Ultramarinfabrikation durch Verlust ihres Absatzgebietes in Frankreich bereits geschädigt oder doch schwer bedroht. Wir würden daher unsere Pflicht nicht zu erfüllen glauben, wenn wir nicht an dieser Stelle auf die unseren Exportindustrien drohende Gefahr aufmerksam machten. Wir sind der Ueberzeugung, daß unsere industrielle Thätigkeit nur dann zu heben ist, wenn die ausländischen Märkte uns offen erhalten, wenn wir durch Erleichterung des Bezugs der Rohmaterialien, durch Herstellung billiger Transportwege in den Stand gesetzt werden, mit dem Auslande auf den Weltmärkten zu concurriren. Die erhöhte Mauer, die durch den neuen Zolltarif um unsere Grenzen gezogen wird, schließt nicht nur ausländische Waaren vom Inlande, sondern auch unsere Waaren vom Auslande ab, und darin erblicken wir eine schwere Gefahr für unsere wirthschaftliche Entwickelung. Wir können daher nur im Interesse des durch uns vertretenen Bezirks wiederholt unsere Stimme dafür erheben, daß an maßgebender Stelle möglichst bald der Weg der Verständigung mit den uns benachbarten Staaten eingeschlagen werde, um durch Handelsverträge den Verkehr mit dem Auslande zu erleichtern und die unserer Industrie drohenden Gefahren zu beseitigen." — An diese summarische Uebersicht schließt sich eine specielle Darlegung der von einer Reihe von Industrien über die neuen Zölle erhobenen Beschwerden. Die Handelskammer zu Kassel hat somit auf die Angriffe, welche die schon in ihrem vorjährigen Bericht bekundete Opposition gegen die neue Zollpolitik ihr zugezogen hatte, die allein richtige und würdige Antwort in einer streng sachlichen, präcisen Begründung ihres Urtheils gegeben.

*— Museum für Bildungszwecke im Großherzogthum Hessen zu Bensheim a/B. In Bensheim a/B. (Hessen-Darmstadt), einem freundlichen Städtchen an der Bergstraße, zwischen Heidelberg und Frankfurt a/M., ist vor einiger Zeit unter der Aegide des ehemaligen dortigen Seminarlehrers G. Koepp unter obiger Bezeichnung ein Unternehmen in Form einer Ausstellung ins Leben getreten, welches nicht nur das lebhafteste Interesse in den betreffenden Kreisen hervorrufen, sondern sich auch zur Nachahmung an anderen Orten vortheilhaft empfehlen dürfte, jedenfalls aber einer aufmerksamen Beachtung der Interessenten durchaus würdig erscheint. — Es besteht aus einem technologischen Museum, welches den Zweck hat, dem Gewerbestande Alles, was denselben nur irgendwie zur Belehrung und Förderung dienen kann, zur Anschauung zu bringen, ferner aus einer landwirthschaftlichen und endlich aus einer pädagogischen Abtheilung, welche in reicher Fülle und Abwechselung den Besuchern eine große Anzahl von Werkzeugen, Modellen, Zeichnungen, Büchern, Apparaten und Lehrmitteln jeder nur erdenklichen Art in übersichtlichster Anordnung vor Augen führen. Eine mit dem technologischen Museum in Verbindung stehende Gewerbehalle hat den Zweck, etwaige in fleißer Zeit durch den Handwerkerstand angefertigte Arbeiten, soweit dies der Raum zuläßt, aufzunehmen und den Verkauf derselben zu vermitteln. Was im Laufe des Jahres nicht direct abgesetzt wird, findet am Schlusse desselben durch eine zu veranstaltende Verloosung seine Verwerthung. — Auf etwaige Anfragen hinsichtlich Zweck, Einrichtung und Statuten des Ganzen ertheilt Herr Seminarlehrer G. Koepp in Bensheim a/B. jederzeit bereitwilligst den sich dafür Interessirenden jede gewünschte Auskunft.

*— Renten- und Lebensversicherungs-Anstalt Darmstadt. Ende 1881 betrug das Gesammtvermögen der Anstalt 6,088,123 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 70,893 ℳ). Davon waren angelegt: a. in Effecten 1,536,528 ℳ, b. in ersten Hypotheken 4,018,691 ℳ, c. gegen Schuldscheine an Gemeinden 32,837 ℳ, d. gegen Hinterlegung diesseingängiger Effecten 245,864 ℳ, e. auf Lebensversicherungs-Policen 60,717 ℳ. Die Effecten bestehen aus deutschen und österreichischen Staatsfonds und Prioritäten. Der Zinsertrag beziffert sich auf 314,918 ℳ. Die Anstalt hatte Ende 1881 8132 Rentenversicherte mit 3,726,908 ℳ. Vermögensstand, hat sich demnach um 35,223 ℳ erhöht. Die Summe der bei der Depositencasse hinterlegten Gelder betrug 1,272,023 ℳ. Der Bestand der Lebensversicherungen war 3100 Personen mit 7,125,697 ℳ Versicherungssumme. Die Verwaltungskosten betrugen 61,242 ℳ. Da 107,787 ℳ zur Bestreitung der Verwaltungskosten angenommen wurden, so konnten 46,545 ℳ an den Dividendenfonds übertragen werden. (Fr. J.)

* Hamburg, im Juli. Auswanderung über Hamburg. Im Juni d. J. wurden befördert: in 81 Dampf- und 2 Segelschiffen 3543 Personen, gegen 11,082 Personen im Juni v. J., 8853 im Juni 1880 und 3811 im Juli 1879. — Total vom 1. Januar bis ult. Juni: 1882: 68,443, 1881: 73,633, 1880: 33,489, 1879: 12,894, 1878: 12,718 Personen.

*— Directe Auswanderung. Das am 12. ds. von Hamburg nach New-York expedirte Postdampfschiff „Wieland" hatte außer voller Ladung und einer großen Anzahl Poststücke 100 Cajüts- und 860 Zwischendecks-Passagiere.

*— Gegenüber den Andeutungen der „Berl. Pol. Nachrichten" über Verstaatlichung der Mecklenburger Bahn macht die „Berl. Börsen-Ztg." darauf aufmerksam, daß die preußische Regierung als solche überhaupt mit der Mecklenburgischen Bahn nicht in Verhandlungen wegen Erwerbung derselben eintreten kann. In den Verträgen vom 2. und 12. April 1873 ist ausdrücklich ausbedungen, daß nur die großherzogl. mecklenburgische Regierung das Recht haben soll, diese Bahn einmal zurückzukaufen, und es sind sogar im §. 37 des Vertrages ganz genaue Festsetzungen über diejenigen Beträge, die sie dann zu zahlen haben würde, getroffen, nämlich den vierfachen Betrag der Summe der Dividenden der letzten fünf Jahre, ferner den zwanzigfachen Betrag der vertragsmäßig stipulirten Amortisationsquote und endlich den Betrag des vorhandenen Reservefonds, was nach Maßgabe der gezahlten und vorhandenen Beträge einem Course von weit über 200 entsprechen würde.

*— Die Meldung über die gegen die Handelskammer zu Görlitz ergriffene Maßregel war insofern nicht ganz correct, als eine „Auflösung" im gewöhnlichen Sinne dieses Wortes vermieden worden ist; was die Regierung angeordnet hat, kommt aber, insofern es der amtlichen Thätigkeit der Kammer ein Ende macht, durchaus auf dasselbe heraus. Die Maßregel ist der Handelskammer durch folgenden Erlaß des Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz angezeigt worden:

Der Handelskammer eröffne ich hierdurch im Auftrage des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe, daß, nachdem dieselbe den von ihr nach §. 32 des Gesetzes vom 24. Februar 1870 an den genannten Herrn Minister zu erstattenden Jahresbericht für 1881 der Oeffentlichkeit übergeben hat, ohne ihn in Gemäßheit des Erlasses vom 30. November vorigen Jahres (dessen Inhalt der Handelskammer durch diesseitige Verfügung vom 8. Januar dieses Jahres mitgetheilt worden), demselben vorher vorgelegt zu haben, sie fortan ihrer amtlichen Functionen in der Staatsverwaltung enthoben ist und demgemäß auf eine Mitwirkung der Staatsbehörden bei Erledigung ihrer Angelegenheiten keinen Anspruch hat.

Durch diese Art des Vorgehens ist vorderhand die Unbequemlichkeit vermieden worden, welche für die Regierung daraus entstanden wäre, daß es an jeder gesetzlichen Bestimmung über die Neubildung einer aufgelösten Handelskammer fehlt. Einen gesetzlichen Anhalt zu der „Enthebung von den amtlichen Functionen" giebt es aber ebenso wenig, wie für die Auflösung, und die eine Maßregel ist ebenso charakteristisch, wie es die andere gewesen wäre, für die jetzt maßgebende Anschauung von der Bedeutung jeder Art von Selbstverwaltung. (N. Z.)

W. Danzig, 12. Juli. Ueber die specielle Gestaltung des Danziger Getreidehandels im Jahre 1881 entnehmen wir dem Jahresbericht des Vorsteheramts der Danziger Kaufmannschaft folgende Notizen: Unser Getreidegeschäft im Jahre 1881 theilte sich in zwei wesentlich verschiedene Perioden, welche der Zeit nach durch den Monat August begrenzt wurden und deren Verlauf in engstem Zusammenhange stand mit den beiden Ernten der Jahre 1880 und 1881. In den ersten 8 Monaten befand sich das Geschäft noch durchaus unter der schlimmen Nachwirkung der überaus ungünstigen 1880er Ernte unseres Hinterlandes. Bis Ende Juli betrug die ganze Zufuhr von Getreide aller Art ca. 54,900 Tonnen, bis Ende August ca. 71,000 Tonnen. Dementsprechend blieben in den ersten 8 Monaten des Jahres auch unsere Verladungen seewärts unter 50,000 Tonnen, gegen ca. 115,000 und 195,000 Tonnen in der gleichen Periode der beiden Vorjahre 1880 und 1879. Außerdem gingen zu Beginn des Sommers ein paar tausend Tonnen bahnwärts und auf der Weichsel wieder in das von Vorräthen stark entblößte Inland. Gegen Ende August veränderte sich die Situation. Die Nachrichten von einer ungewöhnlich guten Ernte in mehreren Theilen unseres Hinterlandes, namentlich im südwestlichen Rußland, fanden ihre Bestätigung und unsere Bahnzufuhr, welche im Juli nurmehr 3000 Tonnen betragen hatte, stieg im Monat September auf 32,825 Tonnen. Sehr begünstigt durch das anhaltend milde Wetter, welches ohne Unterbrechung die Verladung der Getreide im Danziger Binnenhafen gestattete, hat der Umfang des Geschäftes in den letzten vier Monaten des Jahres den Umsatz in den vorhergegangenen Monaten Januar bis August erheblich übertroffen. Gegen 50,000 Tonnen bis Ende August sind vom September bis Ende des Jahres noch 113,445 Tonnen seewärts exportirt worden. Die Verschiffungen im Jahre 1881 sind mit 163,445 Tonnen um 21,093 Tonnen größer gewesen als die des Vorjahres, dagegen um 116,455 und 145,888 Tonnen geringer als unser Getreideexport in den Jahren 1879 und 1878. Die gesammte Zufuhr übertrifft mit 234,170 Tonnen die des Vorjahres um circa 45,400 Tonnen und bleibt gegen 1879 um 125,790, gegen 1878 um 154,160 Tonnen zurück. Von Weizen sind im vorigen Jahre unserem Platze ca. 152,000 Tonnen zugeführt worden (1880 115,000, 1879 236,000, 1878 278,000 Tonnen). Der größere Theil dieser Zufuhr, 111,900 Tonnen, kam bahnwärts, und zwar vorzugsweise über die Mlawaer Route, hierher; dagegen blieb die Zufuhr auf der Weichsel mit 39,540 Tonnen noch um ca. 9500 Tonnen hinter der geringen 1880er Wasserzufuhr zurück, während 1879 99,800 und 1878 94,700 Tonnen auf der Weichsel angekommen sind. Von Roggen betrug unsere Zufuhr im vorigen Jahre insgesammt ca. 33,450 Tonnen, ca. 6500 Tonnen mehr als 1880 und 12,500, bezw. 21,000 Tonnen weniger als 1879 und 1878. Davon kamen 1881 etwa 20,000 Tonnen bahnwärts und 12,000 Tonnen stromwärts hierher. Außer Weizen und Roggen ist nur noch Gerste in erheblicher Menge unserem Markte zugeführt und von hier seewärts exportirt worden und zwar fast ausschließlich im letzten Drittel des Jahres.

*— Die zweite Verbindung Pest-Wien. In Angelegenheit des Baues der Budapest-Szönier Eisenbahnlinie hat die ungarische Regierung bereits endgiltig entschieden, so zwar, daß auch die Trace der Linie definitiv festgestellt ist. In Anbetracht dessen, daß diese Bahn den wesentlichen Theil einer internationalen Bahn ersten Ranges bilden wird, konnte bei der Bestimmung der Trace nur die Kürze der Strecke und der nothwendige Wunsch, möglichst wenige Hindernisse zu bekämpfen, maßgebend sein. Es wurde beschlossen, die Linie über Bicske-Totis zu führen. Die Höhe der Kosten wird erst nach Fertigstellung der detaillirten Pläne präliminirt werden können. Es ist zweifellos, daß außerdem eine Eisenbahnverbindung mit Gran und den in der Nähe befindlichen Kohlengruben geschaffen werden wird.

*— Oesterreichische Nordwestbahn. Das Uebereinkommen der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft betreffs des ungarischen Mehl-, Getreide- und Hülsenfrüchte-Exports nach London via Umschlagplatz Laube mit Transfermäßigungen von 10—15 ₰ per Metercentner ist principiell vereinbart worden. Die Tarife werden demnächst publicirt.

Paris, 12. Juli. (Nat.-Ztg.) Das durch Baron Hirsch formulirte Project der Neubildung der türkischen Eisenbahngesellschaft mit seinem Verbleiben ist auch von Bleichröder und der Creditanstalt verworfen worden, nachdem Banque ottomane abgelehnt hatte. Man sucht jetzt eine andere Basis zu neuen Unterhandlungen.

*— Emissionen im ersten Halbjahr 1882. Wie alljährlich bringt der „Moniteur des Intérêts matériels" auch dieses Mal eine Tabelle über die Emissionen im ersten Halbjahre. Wir haben schon früher darauf aufmerksam gemacht, daß diese Tabelle weder vollständig, noch ganz genau sein kann. Es sind dazu nirgends genügend centralisirte Einrichtungen vorhanden. Die Tabelle hat daher nur einen relativen Werth, insofern als sie immerhin Anhaltspuncte zu einer Vergleichung der Emissionsthätigkeit früherer Semester giebt. Die Unrichtigkeiten können zudem diesmal nicht so bedeutend sein wie früher, da die Zahl der Emissionen im ersten Semester eine ungewöhnlich geringe war und Conversionsoperationen keinen wesentlichen Einfluß übten. Wir geben nunmehr die Tabelle wieder:

Land:	Staats-Anleihen und Städte-Anleihen: Frcs.	Banken u. andere Credit-Institute: Frcs.	Eisenbahnen und Industrien: Frcs.	Totals Frcs.
Deutschland	1,812,500	43,700,000	53,505,000	99,017,500
Amerika	69,980,000	—	190,175,000	260,155,000
Oesterr.-Ungarn	100,000,000	—	1,605,000	101,605,000
Belgien	4,097,500	301,875	14,970,500	19,369,875
Frankreich	—	202,490,000	220,592,798	423,082,798
Luxemburg	320,000	—	184,000	504,000
Großbritannien	—	—	196,900,000	196,900,000
Griechenland	—	1,802,000		1,802,000
Italien	365,798,205	32,000,000	3,106,250	401,904,455
Niederlande	7,268,632	2,120,000	44,363,968	53,752,600
Rumänien	—	—	3,500,000	3,500,000
Rußland	—	—	1,200,000	1,200,000
Schweden	—	12,500,250	—	12,500,250
Schweiz	3,667,000	5,050,000	3,350,000	12,067,000
Türkei	—	—	2,500,000	2,500,000
Frcs.	553,943,837	299,964,125	735,952,516	1,589,860,478

Die größte Operation des Semesters ist, wie aus dieser Zusammenstellung hervorgeht, die italienische Anleihe. Im Uebrigen kommt der größte Theil auf industrielle Unternehmungen und Eisenbahnen. Auf Amerika entfällt davon ein beträchtlicher Theil. Es scheint uns jedoch, daß die Summe der Emissionen von Eisenbahnwerthen in den Vereinigten Staaten allein in den ersten 6 Monaten des Jahres viel größer war, als die hier aufgeführte Summe von 190 Millionen Dollars. In Europa setzte die Paris-Lyoner Krisis, welche gerade im Beginn des Semesters ausbrach, der Emissionsthätigkeit Schranken. Dessen ungeachtet figurirt Frankreich in der Liste mit der stattlichen Summe von $202\frac{1}{2}$ Millionen für Banken und $210\frac{1}{2}$ Millionen Eisenbahn- und Industriewerthe. (Fr. J.)

Petersburg, 13. Juli. Die Reichseinnahmen bis zum 1. Mai betragen $196\frac{7}{10}$ Millionen Rubel oder $8\frac{7}{10}$ Millionen mehr als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Alle vor dem 1. Juli eingeführten, aber bis zum heutigen Tage noch nicht bereinigten Waaren unterliegen der Verzollung nach dem neuen Tarif.

*— Finanzen der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Die Einnahmen für das am 30. Juni beendete Fiscaljahr beliefen sich, wie der „Times" aus Philadelphia telegraphirt wird, auf 403,480,284 Dollars (darunter 222,000,000 Dollars aus Zöllen und 146,000,000 Dollars aus inländischen Steuern), die Ausgaben auf 258,886,000 Dollars, die Ueberschüsse mithin 144,574,284 Dollars. Im Vergleich zum Vorjahre haben die Einnahmen um 43,000,000 Dollars zugenommen, die Ausgaben um 2,000,000 Dollars abgenommen, die Ueberschüsse mithin um 45,000,000 Dollars zugenommen. Die Zinsen auf die Bundesschuld haben um 11,000,000 Dollars abgenommen.

*— Einwanderung in Nordamerika. Während der am 24. Juni beendeten Woche wurden zusammen 13,064 Einwanderer an Castle Garden gelandet, gegen 12,430 in der correspondirenden Woche des Vorjahres.

*— Die Locomotiven-Frage in Nordamerika. Die ungewöhnlich starke Eisenbahn-Entwicklung Nordamerikas während der letzten Jahre mußte, wie die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen schreibt, nothwendig auch den Markt für das Betriebsmaterial stark beeinflussen. Die Amerikaner haben eine unüberwindliche Abneigung gegen Betriebsmaterial, welches nicht aus Nordamerika stammt; selbst die englischen Locomotiven erfreuen sich ihres Beifalles nicht. Die Folge davon ist, daß gegenwärtig schon eine Ueberfülle an nicht realisirbaren Locomotiv-Bestellungen auf dem amerikanischen Markte zu constatiren ist und die Preise mit jedem Tage erstaunlich steigen; denn die Aussicht, eine fertige Strecke wegen Mangel an Betriebsmaterial nicht eröffnen zu können, veranlaßt zu immer steigenden Nachfragen. Sogar gebrauchte Maschinen werden zu hohen Preisen von neuen Bahnen angekauft. So wurden der Manhattan Beach Compagnie Ende vorigen Jahres 9000 Dollars für eine Maschine bezahlt, welche vor 3 Jahren nur 5000 Dollars gekostet hatte. Der Bedarf ist so groß, daß auch für Maschinen, welche ältere Bahnen disponibel haben, gegenwärtig gern 1000 bis 2000 Dollars mehr geboten wird, als für neue, aber erst in einiger Zeit zur Ablieferung kommende. Die schmalspurige Denver und Rio Grande Eisenbahn, welche ihr Netz fortgesetzt ganz bedeutend erweitert, hat allein 250 Maschinen bestellt, wovon auf die Baldwin-Werke der größere Theil entfällt. Der gegenwärtige Preis der Locomotiven, wenn man den Durchschnitt aller vier zur Zeit hauptsächlich gebauten Typen annimmt, beträgt 12,000 bis 13,000 Dollars. Der Preis für die schwerste Locomotive ist etwa 18,000 Dollars. Seit dem letzten Sommer sind alle Locomotivfabriken des Landes mit Arbeiten und Bestellungen überhäuft; vor August dieses Jahres werden die schon im Herbst 1881 aufgegebenen Ordres überhaupt nicht effectuirt werden. „Beamen und Sons" in Philadelphia, das größte derartige Etablissement, kann vor 1883 überhaupt neue Bestellungen nicht ausführen. Dazu droht natürlich der Mangel an Betriebsmaterial chronisch zu werden, sofern die Nordamerikaner sich noch nicht entschließen, größere Bestellungen im Auslande zu machen, was immerhin sehr zweifelhaft ist. Vor einigen Monaten allerdings hat eine der californischen Eisenbahnen in England acht Locomotiven versuchsweise bestellt und auch eine der östlichen Bahnen soll geneigt sein, wenn die Schwierigkeiten anhalten, hundert Locomotiven im Auslande zur Bestellung zu geben, und thatsächlich sind in den letzten Wochen Maschinen in England gekauft worden, aber der hohe Schutzzoll setzt, selbst wenn die Amerikaner, der Noth gehorchend, Auslands-Bestellungen machen, solchem Vorgehen große Hindernisse entgegen. Der Zoll wird im allgemeinen etwa die Hälfte des Werthes der Maschine ausmachen, so daß bei den etwa gleichen Herstellungspreisen in Amerika und England die englischen Maschinen um ein ganzes Drittel theurer zu stehen kommen würden. Unter solchen Umständen ist weit eher zu erwarten, daß wiederum neue Werke in Nordamerika selbst entstehen werden, u. zw. vielleicht, wie dies schon im Vorjahre der Fall war, mit englischem Capital.

S. Im Gelobten Lande der Temperenzler, Nordamerika, giebt es über 170,000 Schankwirthschaften, d. h. auf 300 Bewohner eine. Unter diesem Durchschnitt stehen zunächst alle Bergwerksterritorien: Montana und Arizona, wo auf je 51 Bewohner schon eine Schankwirthschaft kommt, Nevada (85), Colorado und Idaho (76), Wyoming (86), New-Mexiko (98); dann die Staaten: Californien (99), Oregon (170), New-Jersey (179), New-York (192), Louisiana (200), Ohio (223), Delaware (229), Connecticut (235), Massachusetts (245), Pennsylvania (263), Illinois (267), Rhode-Island (269) ꝛc. Darunter befinden sich eine gute Anzahl von Staaten, in denen die Temperenzler herrschen oder wenigstens die größten Anstrengungen zur Erlangung der Herrschaft machen. Die nordamerikanischen Branntweinbrennereien produciren ungefähr $4\frac{1}{2}$ Millionen Hektoliter Branntwein, was auf den Kopf der Bevölkerung $8\frac{1}{2}$ Liter im Jahr ausmacht. Dies Verhältniß bezeichnet aber eine bedeutende Besserung gegen früher (durch Einführung der Bierbrauerei bewirkt), dagegen hat seit zwei Jahren der Verbrauch schwerer Weine in ungeahntem Maße zugenommen.

*— Ein Bericht der „American Iron and Steel Association" weist nach, daß die Vereinigten Staaten im letzten Jahre 4,641,564 Tonnen Roheisen fabricirten, 2,125,346 Tonnen Walzeisen, 1,330,302 Tonnen Bessemer Stahlschienen, 488,581 Tonnen andere Schienen und 1,778,912 Tonnen Stahl. Der Import von Eisen und Stahl wurde auf $61\frac{1}{2}$ Millionen, der Export auf $15\frac{1}{2}$ Millionen Dollars geschätzt. 783,000 Tonnen Eisenerz wurden importirt und 9950 Meilen Eisenbahn und 42 eiserne Schiffe gebaut. Gegen das Vorjahr sind dies Vermehrungen von 346,000 Tonnen Roheisen, 316,500 Tonnen Walzeisen, 382,000 Tonnen Schienen, 382,000 Tonnen Stahl, 288,500 Tonnen importirtem Eisenerz, 2776 Meilen Eisenbahn und 11 eisernen Schiffen. Der Import von Eisen und Stahl nahm um 1,882,828 Dollars ab, der Export um 2,821,287 Dollars zu. Die Vereinigten Staaten enthalten jetzt 106,321 Meilen Eisenbahn.

S. Der Transport frischen Fleisches aus Australien und Neu-Seeland nach dem britischen Reiche nimmt immer größere Dimensionen an. So hat jetzt die Importfirma Hick, Hargreaves & Comp. in Bolton wieder einen Raum von 700 Tonnen in einem neuen Australienfahrer mit Kaltluft-Maschinen ausgestattet, die diesen Raum beständig unter dem Gefrierpunct zu halten im Stande sind. Dieselbe Firma hat kürzlich auch große Kaltluft-Maschinen nach Australien geschickt, welche die Bestimmung haben, das Fleisch bereits vor der Verladung in gefrorenen Zustand zu versetzen. 700 Tonnen Fleisch entsprechen ungefähr einer Zahl von 90,000 Schafen.

Post- und Telegraphenwesen.

*— Neue Verkehrsanstalten in Sachsen und Thüringen. Eröffnet ist eine Postanstalt in Ebersleben an der Helme in Preußisch-Sachsen und eine Telegraphenanstalt in Mönchröden in Sachsen-Coburg-Gotha.

*— Mitnahme von Telegrammen durch die Landbriefträger. Die Landbriefträger, an deren Amtsorte sich eine Reichs-Telegraphenanstalt befindet, oder welche eine solche auf ihren vor ihnen liegenden Botengängen berühren, sind ermächtigt, auf ihren Bestellgängen Telegramme von dem Publicum anzunehmen und müssen dieselben dann der nächsten von ihnen berührten Reichs-Telegraphenanstalt zur Beförderung übergeben. Der Aufgeber hat die Gebühren für das Telegramm sofort zu bezahlen und zwar dieselben entweder baar dem Landbriefträger zu übergeben oder durch Aufkleben von Post- oder Telegraphenmarken auf das Telegramm zu entrichten. Hat der Aufgeber zu wenig Gebühren bezahlt oder verklebt, so wird das Telegramm von der Telegraphenanstalt, wenn die Deckung des fehlenden Betrages nicht hinreichend gesichert erscheint, vorläufig zurückgelegt, und der Aufgeber durch den Landbriefträger beim nächsten Botengang davon benachrichtigt. Die Landbriefträger haben übrigens dem Aufgeber bei Berechnung der Gebühren möglichst behilflich zu sein; für die Richtigkeit derselben bleibt jedoch der Aufgeber verantwortlich. Auf die Fertigstellung des Telegramms vom Aufgeber darf der Landbriefträger in jedem einzelnen Falle höchstens 5 Minuten warten, damit keine sonstigen Dienstgeschäfte keine Verzögerung erleiden. Für die Mitnahme jedes Telegramms ist eine Zuschlagsgebühr von 10 ₰ zu bezahlen, welche ebenfalls baar oder durch Marken entrichtet werden kann. Der Landbriefträger hat das Telegramm in sein Einlieferungsbuch einzutragen, was der Aufgeber in seiner Gegenwart thun lassen muß, da nur dann Gewißheit vorhanden ist, daß das Telegramm richtig abgeliefert wird; die Eintragung kann der Aufgeber auch selbst bewirken. Die Landbriefträger haben stets Telegrammformulare zum

SLUB
Wir führen Wissen.