Die Capitalien, welche zur Anlage von Canälen erfordert werden, sind zuweilen sehr große, namentlich da wo Terrainschwierigkeiten oder Wassermangel zu überwinden sind. Schleusen und andere nöthige Werke werden den Kostenpunct noch bedeutend erhöhen, so daß sich das Jahreserträgniß erheblich verringert. Tritt dann noch ein anderer Uebelstand hinzu, nämlich daß die Canäle wie die Flußläufe, zu deren Verbindung sie dienen, einen großen Theil des Jahres durch Frost gesperrt sind, wie das ja auch bei uns geschieht, so wird die Rente noch mehr geschmälert, und zwar in Amerika zuweilen um 40 Proc. Dennoch können die Canäle sehr wohl mit den Eisenbahnen concurriren, indem sie den letzteren den Theil des Frachtverkehres abnehmen, welcher die niedrigste Eisenbahnfracht nicht mehr ertragen kann, wie Kohle, Eisenstein, Salz und andere Mineralien, Steine, Ziegel, Sand, Kalk und andere Baumaterialien, Holz, Torf, Metalle, in zweiter Linie auch Stroh, Heu, Getreide, Kartoffeln, Rüben und mit gewissen Einschränkungen auch Obst und Wein, Metall- und Holzwaaren und einige Rohstoffe für Fabriken.

Eine solche Vertheilung der Frachten haben wir schon in dem Frachtverkehr zwischen New-York und Philadelphia; dort verlachen die Eisenbahnen, denen der Wasserverkehr 77—80 Proc. des Tonnengehaltes entzieht, gar nicht, zu concurriren, weil ihnen durch die Abnahme solcher Güter, die ja das Eisenbahnmaterial am allermeisten abnutzen, ein Schaden durchaus nicht erwächst. Ja die Eisenbahnen haben in richtiger Erkenntniß ihres Vortheils den Canaltransport selber übernommen und dabei befriedigende Erfahrungen gemacht. Andererseits haben aber auch die Eisenbahnen der Concurrenz der Canäle zu begegnen gesucht, indem sie ihre Tarifsätze denen jener so nahe wie möglich anpaßten. Als die Wasserfracht von Chicago nach New-York auf dem Wasserweg für einen Hektoliter Getreide von Chicago nach New-York auf 1 ₰ 10 ₰ herabgesetzt wurde, verlangten die Eisenbahnen für dieselbe Leistung 1 ₰ 40 ₰. Dabei würden freilich die Eisenbahnen nicht bestehen können, wenn ihnen die 5 Wintermonate, in welchen die Wasserstraßen geschlossen sind, nicht gestatteten, sich für ihre Concessionen durch erhebliche Preiserhöhung schadlos zu halten.

Nach den Berechnungen des Wasserbauinspectors Carl Michaelis kann man auf Canälen den Centner auf größere Entfernungen für $^1/_2$ ₰ pro Meile befördern, während bei den Eisenbahnen der Einheitstarif die höchste Leistung ist, welche aber die Aussicht einer Rente sehr in Frage stellt. Auf den deutschen Eisenbahnen betrug 1876 der Frachttarif durchschnittlich für Kohlen 1.262 ₰, für Güter der ermäßigten Classen 1.947 ₰ pro Centner und Meile. Der bekannte Director der Kettenschleppschiffahrt auf der Oberelbe, Bellingrath, hat die Kosten des Pferde-, Schrauben- und Tauereibetriebes berechnet und gefunden, daß dieselben bei den beiden letzten Betrieben nicht ganz $^1/_4$ ₰ pro Centner und Meile betragen. Am vortheilhaftesten sind nach demselben Gewährsmann Fahrzeuge von 7000 Centner Ladungsfähigkeit und einer Jahresleistung von 1500 Meilen. Wetzen stellt in der „Preuß. Statist. Zeitschrift" 1870, S. 98, dieselbe Berechnung auf. Nach ihm würde ein deutsches Canalnetz von 354$^1/_2$ Meilen Länge mit 270 Millionen Mark Baukosten durchaus rentabel sein, wenn jährlich 20—30 Mill. Centner jede Strecke des Canals passiren, eine Leistung, die er für sehr wohl möglich hält.

Auf den nordfranzösischen Canälen stellen sich die Canaltransportkosten in der Regel auf 2.37 Centimes gegen 4.68 Centimes auf der französischen Nordbahn. Es werden daher noch immer 25 Procent des Tonnenkilometer, du gros transports auf dem Wasser besorgt (Revue des deux Mondes 1 Mars 1875).

In England, wo die Canäle mit wenigen Ausnahmen in Besitz von Actiengesellschaften stehen, haben die Canäle direct durchaus nicht gute Geschäfte gemacht. Vor der Eisenbahnperiode im Jahre 1825 verzinsten 11 Canäle ihr Capital mit 8 Proc., 22 mit 10 und 10 mit 26 Proc., aber 11 nur mit 2$^1/_2$ Proc. und 23 zahlten gar keine Dividende. Und 1858 ergab die Durchschnittsdividende aller Gesellschaften, welche in England ein Capital von 260 Mill. Mark, in Schottland und Irland von 14.4 Millionen Mark angelegt hatten, nur 3$^3/_4$ Proc. Dabei erlang der von der Regierung mit einem Kostenaufwand von 30 Millionen Mark angelegte caledonische Canal nur 0.8 Proc. Zinsen. Auch die von der englischen Regierung angelegten irischen Canäle haben in den letzten Jahren nur 1—2 Proc. Zinsen abgeworfen (Quart. Review, XXXII, 170). In wie außerordentlichem Grade die Concurrenz der Eisenbahnen die Rentabilität der Canäle geschädigt hat, beweisen die finanziellen Ausweise der 5 bedeutendsten Canalgesellschaften. Dieselben ergielten nach R. v. Weber Zinsprocente:

Canal	1836	1856	1870
Grand Junction . . .	6	4	2.5
Oxford	26	8	3.0
Coventry	25	14	3.5
Birmingham	16	4	3.0
Trent- und Mersey .	30	12	5.0

Und gerade ein Verkehr, welcher sich besonders für den Canalvertrieb eignet, ist in jüngster Zeit fast ganz auf die Eisenbahnen übergegangen, so daß z. B. London, das vor 40 Jahren nahezu den größten Theil seines enormen Bedarfs durch die Binnenschiffahrt empfing, jetzt ausschließlich auf die Eisenbahnen und den Seeweg angewiesen ist, der Kohlenverkehr auf den Canälen aber gänzlich eingestellt ist. Nach unserem schon angeführten Gewährsmann wurde von Kohle nach London geführt in Tonnen:

	1844	1870	1878
Durch Canäle . . .	1,240,222	17,207	
Durch Bahnen . .	963,130	3,758,090	5,992,780
Zur See	1,450,000	2,995,710	4,116,000

Diese Bevorzugung der Eisenbahnen fand statt, obschon der Canaltransport 1850—70 von 2 Pence auf $^1/_2$ Penny pro Tonne und englische Meile herabgesetzt wurde.

Dieses Resultat ist einestheils herbeigeführt worden durch die Mängel, an welchen der Canalverkehr leidet, an deren Beseitigung man indessen geht, anderntheils dadurch, daß die Canäle zum großen Theil durch Eisenbahngesellschaften erworben wurden. Im Allgemeinen darf man sagen, daß die Vortheile der Wasserfracht desto mehr überwiegen, je langsamer die Bewegung sein darf. Nach einem Artikel in der Quarterly Review, XXX, 366 (Report on Railways etc.) kann bei einer Schnelligkeit von 2 englischen Meilen pro Stunde dieselbe Kraft auf einer Chaussee 3094 Pf. bewegen, auf einer Eisenbahn 22,400, auf einem Canale 44,800; bei 10 englischen Meilen Schnelligkeit verhält sich der Canal nur wie 1792 zu 3094 und 22,400 und der französische Wasserbauingenieur Lamarle hat gefunden, daß zur Bewegung eines Fahrzeugs von 4500 Ctr. Ladung bei einer Breite von 5 Meter, einem Tiefgang von 1.8 Meter und einer Geschwindigkeit von 2 Kilom. per Stunde auf einem Canal von nur 18 Quadratmeter Querprofil eine Zugkraft von 72 Kilogr. erforderlich ist, während man auf einer Eisenbahn zur Bewegung derselben Auflast von 4500 Ctrn., ein Bruttogewicht von 7500 Ctrn. einschließlich der Locomotive und des Tenders, einer Gesammtkraft von 1000 Kilogr. bedarf.

Als ein Vorzug der Canäle vor den Eisenbahnen ist weiter hervorgehoben worden, daß der Eisenbahntransport die Industrie an bestimmte, beschränkte Puncte bindet und daß dort eine Vertheuerung der Bodenpreise und Lebensverhältnisse eintritt, welche in die Fabrikatpreise fallen muß und der Industrie die Concurrenz erschwert, während an den Canälen, an welchen überall ein- und ausgeladen werden kann, industrielle Etablissements an der ganzen Ueberlänge bestehen können.

Die Bedeutung der Canäle ist durch die Eisenbahnen keineswegs so herabgedrückt worden, daß man ihrer entbehren könnte. Den Beweis dafür liefert Frankreich, das nach 1871 für Canalbauten 1000 Mill. Frcs. ausgabte. Und dort standen gerade Eisenbahn-Männer an der Spitze der Bewegung.

Vermischtes.

Leipzig, 20. November.

§ Aus der Fremde. Den Verlauf der Pariser Börse haben wir während der ganzen Woche in unseren Tagesberichten geschildert. Der scharfe Heruntergang der Renten durch das Angebot der Contremine fand in den Portefeuille-Lieferungen der Capitalisten und Finanzhäuser Unterstützung. Die Schilderung Léon Say's in seinem Artikel über die parlamentarische Bettelei, wodurch Minister, Directoren und die Chefs aller Dienste behelligt werden, deckt einen Krebsschaden auf. Bei dem allgemeinen Stimmrecht sind unzählige Wählerinteressen zu befriedigen und zu hunderttausenden, zu vielleicht Millionen wachsen die Zuschriften an, womit die Staatsangestellten aller Departements mittelst der Correspondenzen der Deputirten belästigt werden. Das Ministerconseil soll in Anlehnung des Deficits, die angenehme Beschränkung der öffentlichen Arbeiten beschlossen haben. Am Montag (also heute) findet die Sitzung der Budgetcommission statt, behufs Beschlußfassung über die öffentlichen Arbeiten und das außerordentliche Budget pro 1883. Man muß bei der ganzen zerfahrenen Parteilage im Auge behalten, daß die Deputirten sich tief in Versprechungen an ihre Wähler eingelassen haben und daran gebunden sind, wenn sie nicht den Unwillen auf sich ziehen wollen, mögen auch die Staatsfinanzen dabei übel genug fahren. Herrn Tirard's Finanzplan hat sich als eine Berechnung von hundert Millionen Francs herausgestellt. Eine Anleihe ist aber gegenwärtig unmöglich. Das Umwerfen des Präsidenten Grevy, womit an der Börse operirt wurde, war nur unbedeutend, aber die ganze verwirrte Lage der Parteien, die Unmöglichkeit, einen Mann zu finden, der eine feste Majorität um sich zu schaaren vermag, um der Kammer eine wirksame Thätigkeit zu ermöglichen, rechtfertigen allerdings die Besorgniß, womit man der Eventualität einer Erledigung des Amtes eines Präsidenten der Republik gedenkt. Herr Grévy ist 76 Jahre alt und kränklich.

Es findet eine Goldbewegung von Spanien nach Frankreich statt, aber eine noch viel stärkere von Frankreich nach Italien, Deutschland und Oesterreich. Gold hat wieder ein Aufgeld, die Geldwechsler bezahlen $^1/_8$ %.

Ueber das Resultat der Subscription auf die türkische Obligation der Ottomanbank ist Alles stumm. Die Schätzungen halten sich zwischen 10 und 40,000 Stück, und doch hatten die ersten Bankinstitute dabei mitgewirkt. Die Zeiten haben sich also seit einem Jahre sehr geändert; das Publicum hat diesmal nicht angebissen, trotz der versprochenen hohen Zinsen. Die Einnahmen der großen Eisenbahngesellschaften in der letzten Woche zeigen ein Minus von 230,575 Frcs. Der Suezcanal hat in der ersten Decade des November ein Plus von 80,000 Frcs. aufzuweisen. Die Jahreseinnahme betrug bis dahin 52,850,000 Frcs. — In einem Hafen von Marseille betrug die Gesammtbewegung der Schiffahrt innerhalb der ersten 10 Monate 15,646 Fahrzeuge von 6,474,137 Tonnen, was gegen voriges Jahr ein Minus von 20 Schiffen, aber ein Plus von 414,917 Tonnen repräsentirt.

Der criminelle Theil des Processes Bontoux vor dem Pariser Zuchtpolizeigericht (gegen ihn und Feder) findet am 5. December statt. Die Anklage lautet blos auf Veruntreuung, da die anderen Anschuldigungen nicht aufrecht erhalten werden konnten. Die Anklage stützt sich auf die Auslagen des Syndicus Heurtin, des Experten Flory, des Chefs der Rechnungsabtheilung der Union générale, Bothot, und des Herrn Jogard, jenes Strohmannes, der in den Büchern mit vielen Millionen als Gläubiger figurirte, obschon er Nichts besaß. Diese vier Personen sind die einzigen Zeugen im Processe. Während die Anklage die Tollheit und Schuldhaftigkeit der Speculation hervorhebt, vertheidigen sich die Angeklagten mit der Behauptung, daß sie sich hätten halten können, wenn ihnen Zeit gelassen worden wäre. Die Anklage macht namentlich Bontoux verantwortlich. Director Feder, welcher behauptet, bloß nach Weisungen gehandelt zu haben, steht in zweiter Linie. Dann tritt der civilgerichtliche Proceß, der in noch nicht genau bestimmter Zeit gegen die Mitglieder des Verwaltungsrathes seitens des Syndicus geführt werden wird, und der handelsgerichtliche Proceß, welcher von den Gläubigern ausgeht, die jeden einzelnen Verwaltungsrath in Contribution bringen wollen.

In einem Leitartikel, welcher die Aufschrift trägt: „Der Mangel an Festigkeit im Geldmarkte", stellt der englische „Economist" folgende Erörterung an. Geld ist zur Zeit und schon seit einer gewissen Dauer im offenen englischen Markte nicht fest, und der private Geldwerth hält sich weit unter der Bankrate. Am 27. September ging die Bank von England auf 5 Proc. hinauf, zwei Tage später fanden Dreimonatswechsel im Privatverkehr 4$^1/_2$, aber einen Monat darauf nur 3$^1/_2$, und nach rasch vorübergehender Verstreifung bis 4 Proc. auch jetzt wieder nur 3$^1/_4$ Proc. Woher die Differenz von 1$^1/_2$ Procent gegen die Bankrate? Die Bank vermiet ihre Discontrate hoch, entweder um Goldausfuhr zu vertüten oder um Geld aus dem Inlande anzuziehen; die Rate des offenen Marktes dagegen repräsentirt mehr das Resultat von Angebot und Nachfrage. Die Bank ist, in Folge ihrer Disconterhöhung, gleich um so viel weniger Discontent, das Angebot am offenen Markte wird dadurch vermehrt. Ferner ergiebt der Wechselstempel-Ertrag, daß Handels-Wechsel in kleinerer Zahl und kleineren Beträgen cirkuliren als früher. Andererseits sei auch in England der Umfang des Handels gewachsen, so daß der Wechselumlauf auch relativ vermindert erscheint. Das Blatt bemerkt, daß das weniger für Wechsel verwendete Geld in Vorschüssen angelegt werde, und daß derartige Verwendung nicht in gleichem Maße befestigend auf den Geldmarkt wirkt als die Discontirung langsichtiger Wechsel. Es schreint sonach mehr Geld als sonst in täglich kündbarer resp. kurzsichtiger Form vorhanden zu sein, entsprechend dem Begehr für telegr. Transfers und dem Bedürfniß, für diesen Zweck große Summen leicht greifbar an Hand zu haben. Genaues läßt sich deshalb nicht sagen, weil die Ausweise der Joint Stock-Banken ihre Bestände an Cassa und kurzen Vorschüssen in den Ausweisen nicht scharf trennen. Da aber die Depositen der 8 größten Joint stocks-Banken Londons im Durchschnitt der Jahre 1877 bis 1879 64.16 Mill. Lstrl., im Durchschnitt von 1880—82 64.40 Mill. Lstrl. betragen haben, also so gut wie gar nicht gewachsen sind, so erhellt, daß der Mangel an Festigkeit im englischen Geldmarkt nicht aus vermehrtem Angebot dieser Art zu erklären ist, sondern eher aus mangelnder Regelmäßigkeit des Begehrs, so daß die Fortdauer erwartet werden muß.

Laut Bericht aus Palermo hat die diesjährige Korallenfischerei im Meer von Sciacca einen ziemlich günstigen Erfolg gehabt. Es werden verwendet 582 Fahrzeuge von zusammen 38,685 Tonnen mit 5766 Mann. Die Auslagen betrugen 3,741,200 Frcs., die Totalproduction bei einem Durchschnittspreise von 2 Frcs. 35 Cent. per Kilogr. 4,499,000 Frcs.

---

* Leipzig, 20. November. Güterverkehr auf dem hiesigen Dresdner Bahnhofe während der diesjährigen Michaelismesse. I. Empfang: a. Wagenladungsgüter: Im Localverkehre 692,120 Kilogr., im Berlin-sächsischen Verkehre 117,180 Kilogr., im Cottbus-Großenhainer Verkehre 71,830 Kilogr., im preußisch-sächsischen Verkehre 25,290 Kilogr., aus Schlesien 103,420 Kilogr., aus Baiern 36,150 Kilogr., aus Württemberg 37,970 Kilogr., von sonstigen süddeutschen Stationen 200,710 Kilogr., aus Oesterreich 14,490 Kilogr., aus Triest und Fiume 6430 Kilogr. und aus Rußland 51,410 Kilogr. b. Stückgüter: Im Localverkehre 1,442,905 Kilogr., im Berlin-sächsischen Verkehre 27,474 Kilogr., von Stationen der Cottbus-Großenhainer Bahn 40,405 Kilogr., von Stationen der Berlin-Stettiner Bahn 3920 Kilogr., von sonstigen norddeutschen Stationen 18,002 Kilogr., aus Schlesien 45,213 Kilogr., aus Baiern 554 Kilogr., aus Württemberg 243 Kilogr., von sonstigen süddeutschen Stationen 3172 Kilogr., von Stationen der Gotthardbahn 213 Kilogr., aus Oesterreich 102,445 Kilogr., aus Ungarn 4280 Kilogr., aus Triest und Fiume 17,635 Kilogr., aus Polen 167 Kilogr., aus Rußland 2904 Kilogr. und aus Galizien und Rumänien 6721 Kilogr. c. Im Ganzen belief sich der Empfang an Meßgütern auf 1,356,490 Kilogr. Wagenladungsgüter und 1,715,992 Kilogr. Stückgüter, in Summa also auf 3,072,482 Kilogr. Der Meßgutempfang während der vorjährigen Michaelismesse betrug zusammen 3,107,180 Kilogramm. Es ergiebt sich daher für den diesjährigen Meßgutempfang ein geringes Minus von 34,698 Kilogramm. — II. Versandt. a. Wagenladungsgüter: Im Localverkehre 415,630 Kilogr., im Berlin-sächsischen Verkehre 35,010 Kilogr., nach Cottbus-Großenhainer Stationen 60,650 Kilogr., nach Stationen der Berlin-Stettiner Bahn 38,710 Kilogr., nach sonstigen norddeutschen Stationen 60,870 Kilogr., nach Schlesien 507,390 Kilogr., nach Baiern 3,698,090 Kilogr., nach Württemberg 117,380 Kilogr., nach Oesterreich 43,490 Kilogr., nach Triest und Fiume 10,950 Kilogr. und nach Italien 5870 Kilogr. b. Stückgüter: Im Localverkehre 2,303,872 Kilogr., im Berlin-sächsischen Verkehre 73,823 Kilogr., nach Cottbus-Großenhainer Stationen 57,005 Kilogr., nach Stationen der Berlin-Stettiner Bahn 50,695 Kilogr., nach sonstigen norddeutschen Stationen 98,468 Kilogr., nach Schlesien 156,414 Kilogr., nach Baiern 88,864 Kilogr., nach Württemberg 1763 Kilogr., nach sonstigen süddeutschen Stationen 1269 Kilogr., nach der Schweiz 1590 Kilogr., nach Oesterreich 274,190 Kilogr., nach Ungarn 47,599 Kilogr., nach Triest und Fiume 5342 Kilogr., nach Italien 97 Kilogr., nach Polen 764 Kilogr., nach Rußland 4040 Kilogr. und nach Galizien und Rumänien 35,827 Kilogr. c. Im Ganzen betrug der Meßgutversandt 1,686,340 Kilogr. an Wagenladungsgütern und 3,051,412 Kilogr. an Stückgütern, zusammen 4,717,752 Kilogramm. Im Jahre 1881 belief sich der gesammte Meßgutversandt während der Michaelismesse auf 4,955,480; es ist also auch bei dem Meßgutversandt wie bei dem Empfang ein Minus und zwar von 237,737 Kilogr. zu verzeichnen. — III. Der Versandt übertrifft den Empfang um 1,645,270 Kilogr. Im Ganzen wurden an Meßgütern bewegt 7,790,234 Kilogr.

*— Wir veröffentlichen an anderer Stelle die im Laufe des Tages eingegangenen telegraphischen Mittheilungen über die gestern stattgehabte feierliche Eröffnung der Eisenbahnlinie Novara-Pino. Indem wir uns eine eingehendere Würdigung dieses Ereignisses, welches sich in bedeutungsvoller Weise an die Eröffnung der Gotthardbahn anschließt, vorbehalten, möge für heute nur bemerkt sein, daß die Gotthardbahn nunmehr erst ihren Hauptzweck für Deutschland, eine directe und bequeme Verbindung nach dem mittelländischen Meere herzustellen, zu erfüllen vermag. Die neueröffnete Linie Novara-Pino ist das Bindeglied zwischen den Linien Bellinzona-Cadenazzo-Pino und Novara-Alessandria-Genua und es ist damit der kürzeste Schienenweg zwischen der Schweiz und ihren Hinterländern einerseits und dem Hafenplatz Genua geschaffen worden. Der große Vortheil, welcher aus dieser Thatsache für den deutschen Handel entspringt, liegt auf der Hand und es wird nun Sache der Betheiligten sein, aus diesem Vortheil möglichst viel greifbaren Nutzen zu ziehen.

*— Betriebsergebnisse der Leipziger Pferde-Eisenbahn in der Woche vom 13. bis 19. November: 71,663 Personen 10,154.95 ₰ Plus; 28,079 Pferdeen 2689.20 ₰ Plus seit 1. Juli: 840,255 Personen 96,083.70 ₰

*— Silbercours. Der Court, zu welchem die in Silber zahlbaren Coupons der österreichischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen an den deutschen Zahlstellen eingelöst werden, ist unverändert — 85$^1/_2$ Proc. — geblieben und werden demnach für 100 fl. gezahlt 171 ₰

*— Die Korbwaaren-Manufactur in den coburgischen Ortschaften Weidhausen und Sonnefeld und insbesondere in dem anstoßenden Bezirke Lichtenfels beschäftigt eine sehr große Anzahl von Arbeitern nicht nur mit Korbflechten, sondern auch mit der Korbweiden-Cultur, welch letztere ganz besonders auf den Ritterguthern Berghof und Roßlanger gepflegt wird. Wie groß diese Weidenpflanzungen sind und welcher Nutzen daraus erzielt wird, geht allein aus der Thatsache hervor, daß der Besitzer des zuletzt erwähnten Gutes in einem Jahre nur für Weidenschälen 7000 ₰ Arbeitslöhne zahlte. Dessenungeachtet ist die eine verhältnißmäßig hohe Rente liefernde Korbweiden-Cultur noch lange nicht ausgedehnt genug, denn es wurden im Bezirke Lichtenfels seit Mitte der siebziger Jahre jährlich über 13,000 Ctr. französische und andere ausländische Korbweiden im Werthe von 261,000 ₰ eingeführt. Die Korbwaaren-Industrie in und bei Lichtenfels hat einen Umsatz von 3 bis 3$^1/_2$ Millionen Mark pro Jahr, und es erhalten durch sie etwa 13,000 Arbeiter Beschäftigung und Lohn, der sich je nach der Befähigung bis auf 4 ₰ täglich stellt. Die Lichtenfelser Korbwaaren — unter diese werden auch die von Coburg aus in das Ausland gelieferten Korbwaaren gerechnet, weil sie in der Nähe von Lichtenfels gefertigt werden — sind in der ganzen Welt berühmt. Sie zieren die feinsten Pariser Salons und fehlen auch nicht in orientalischen Harems; es ist deshalb kein Wunder, daß dieser Industrie eine hohe volkswirthschaftliche Bedeutung beigelegt wird. Schließlich möge noch die Notiz Platz finden, daß im Jahre 1880 die Einfuhr von Korbwaaren in das deutsche Reich einen Werth von 1,618,000 Mark, die Ausfuhr dagegen einen solchen von 4,574,000 ₰ repräsentirte.

*— Nachdem die Reichs-Commission für die Internationale Ausstellung für Colonien und Export zu Amsterdam ernannt worden ist, petitioniren sechshundert deutsche Aussteller für Frachtfreiheit auf den Staatsbahnen und zollfreie Einfuhr der zurückkommenden Güter.

*— Wider deutsche Eisenbahnverwaltungen sind beim „Reichs-Eisenbahn-Amt" in der Zeit vom 1. Juni bis Ende September d. J. im Ganzen 73 Beschwerden aus dem Publicum eingelaufen. Von diesen beziehen sich 24 auf den Personenverkehr, 34 auf den Güterverkehr und 15 auf andere Gegenstände. Das „Reichs-Eisenbahn-Amt" hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 5, als unbegründet zurückgewiesen 10, auf den Rechtsweg verwiesen 1, wegen mangelnder Zuständigkeit der Reichsgewalt nicht zur Cognition gezogen 9. Die übrigen 48 wurden zum größten Theil mit Rücksicht auf die darin behandelten Gegenstände zur directen Erledigung an die zuständigen Eisenbahnverwaltungen abgegeben. — Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 29 Eisenbahnverwaltungen.

*— An Einnahmen (einschließlich der erdichteten Beträge) aus Zöllen und gemeinschaftlichen Verbrauchsteuern, sowie anderen Einnahmen sind im Reich für die Zeit vom 1. April 1882 bis zum Schlusse des Monats October 1882 (verglichen mit der Einnahme in demselben Zeitraum des Vorjahres) zur Anschreibung gelangt: Zölle 116,747,892 ₰ (+ 6,893,218 ₰), Tabaksteuer 2,354,605 ₰ (+ 1,886,157 ₰), Rübenzuckersteuer —42,232,266 Mark (Bonificat.) (— 35,601,204 ₰), Salzsteuer 20,709,243 ₰ (+ 624,079 ₰), Branntweinsteuer 13,221,755 ₰ (— 819,264 ₰), Uebergangsabgaben von Branntwein 64,353 ₰ (— 204 ₰), Brausteuer 9,986,288 ₰ (+ 285,532 ₰), Uebergangsabgaben von Bier 739,691 ₰ (+ 71,592 ₰); Summe 121,491,527 ₰ (— 25,150,144 Mark). Spielkartenstempel 512,249 ₰ (— 20,228 ₰), Wechselstempelsteuer 3,860,714 ₰ (+ 17,869 ₰), Stempelabgabe für Werthpapiere, Schlußnoten, Rechnungen und Lotterieloose 5,985,631 Mark (+ 4,138,909 ₰). — Die zur Reichskasse gelangte Ist-Einnahme, abzüglich der Bonificationen und Verwaltungskosten, beträgt bei den nachbezeichneten Einnahmen bis Ende October 1882: Zölle 104,062,135 ₰ (+ 4,806,384 ₰), Tabaksteuer 10,121,448 ₰ (+ 4,629,672 ₰), Rübenzuckersteuer 50,364,941 ₰ (— 35,226,763 ₰), Salzsteuer 19,316,800 ₰ (+ 516,207 ₰), Branntweinsteuer und Uebergangsabgabe von Branntwein 22,389,942 Mark (+ 1,225,946 ₰), Brausteuer und Uebergangsabgabe von Bier 9,096,278 ₰ (+ 301,152 ₰); Summe 195,351,604 ₰ (— 23,747,402 ₰). Spielkartenstempel 466,646 ₰ (— 11,084 ₰).

*— Aus dem Jahresberichte des kaiserlichen Consulats zu Tientsin entnehmen wir nach dem „Reichs-Anz." folgende, den Export jenes Platzes betreffende Mittheilung: „Eine directe Ausfuhr findet aus Tientsin nach Deutschland nicht statt. Für die bedeutenderen hiesigen Ausfuhrartikel ist London immer noch der Centralstapelplatz geblieben. Die deutschen Abnehmer ziehen es vor, anstatt directe Geschäftsverbindungen anzuknüpfen, sich dorthin zu wenden, weil sie eine größere Auswahl aller verschiedenen Qualitäten der betreffenden Waaren dort finden, als in den einzelnen Exporthäusern, und weil sie die Waare selbst sehen und prüfen können. Dem directen deutschen Handel steht meist auch im Allgemeinen der Umstand sehr hinderlich im Wege, daß hier deutsche Bankinstitute direct überhaupt nicht vertreten sind und daß sich daher alle durch deutsche Banquiers vermittelten Geschäfte um etwa $^1/_2$ Proc. vertheuern, die an die hier etablirten Banken als Commission zu zahlen sind. Dazu kommt noch der Umstand, daß die deutschen Bank-Institute ihr Hauptaugenmerk auf Börsengeschäfte richten und nur für solche Gelder flüssig zu haben pflegen. Der deutsche Banquier scheint sich noch gar zu sehr, den wirklichen Handel durch angemessene Credite zu unterstützen, wenn ihm auch die sich darbietenden Chancen, so viel wie möglich, erklärt und dargelegt sind, und wenn ihm dabei auch die für das dargeliehene Capital zu erwerbenden Waaren verpfändet oder andere Sicherheiten gestellt werden. Freilich gehört zu auch zu solchen Geschäften eine allgemeine Kenntniß des Weltmarktes und eine eingehende Prüfung des sich darbietenden Geschäftes in allen seinen Einzelheiten, sowie eine klare Auffassung der zu erwartenden Marktverhältnisse in den zu beleihenden Artikel. Die besseren Bankinstitute anderer Nationen sind in dieser Beziehung den unsrigen weit voraus und unterstützen lieber den wirklichen Waarenaustausch, als den Handel mit Börsenpapieren und dergleichen. Die hiesigen deutschen Handlungshäuser beschäftigen sich im Exportgeschäft vorzüglich mit folgenden Artikeln: Kameelwolle, Strutzgefiedern, Schweinsborsten, Ziegenfelle, lange und kurze Pferdehaare, Pelzhaare und -Schweife, Curiositäten, namentlich Cloisonné und Emailwaaren."

W. Halle a/S., 20. November. Dem uns vorliegenden Geschäftsbericht der „Halle'schen Bierbrauerei-Commandit-Gesellschaft auf Actien vormals E. Michaelis & Comp." entnehmen wir: Das größte Geschäftsjahr, welches vom 1. October 1881 bis 30. September 1882 reicht, war für die Brauereibranche bezüglich des Absatzes eines der ungünstigsten. Die wenigen wirklich warmen Tage, der viele Regen und das dreimalige Hochwasser wirkten auf den Bierconsum, namentlich in den Sommerwirthschaften und auf dem Lande, sehr nachtheilig. Nach unseren statistischen Nachweisen haben die Wirthe mit wenigen Ausnahmen $^1/_6$ bis $^1/_3$ weniger Biersumsatz als in früheren normalen Jahren gehabt. In Folge davon können wir auch trotz einer nicht unwesentlichen Zunahme von Kundschaft keinen erhöhten Absatz verzeichnen. Dagegen hat sich aber unsere Kundschaft mehr und mehr consolidirt, wie das Debitoren-Conto, welches im Vorjahre 136,686.47 und in diesem Jahre 122,338.86 ₰ beträgt, nachweist. Von dem Gewinn-Saldo von 46,688.62 ₰ schlagen wir vor 32,935.19 ₰ zu Abschreibungen zu verwenden, welche sich hiernach mit den sonstigen Reserven und Hinterlagen auf 812,311.89 ₰ erhöhen werden. Außerdem proponiren wir, den Stamm-Actien 2 Proc. und den Stamm-Prioritäts-Actien 5 Proc. Dividende zu gewähren. Die Bilanz balancirt mit 1,587,911.33 ₰. Die Generalversammlung findet am 30. d. M. statt.

*— Oppelner Portland-Cement-Fabriken (vorm. F. W. Grundmann). Der Bruttogewinn belief sich im verflossenen Betriebsjahre auf 826,179.95 ₰, davon gehen ab 44,940.42 ₰ für Reparaturen und Verbesserungen, 55,694.14 ₰ Handlungsunkosten, 79.46 ₰ Coursverlust bei Effecten, 3056.93 ₰ Ausfälle bei diversen Kunden, außerdem sollen mit Zustimmung des Verwaltungsrathes 14,685.05 ₰ auf Immobilien und 18,344.48 ₰ auf Maschinen und Utensilienconto abgeschrieben werden. Tausch verbleibt ein Nettoüberschuß von 189,339.47 ₰. Nach Dotirung des Reservefonds mit 10,000 ₰, welcher dadurch die Höhe von 107,000 ₰ = 3$^1/_2$ Procent des Actiencapitals erreichte und Absetzung der Tantième im Betrage von 17,940.84 ₰ verbleiben 161,458.63 ₰; hiervon sollen die Actien 5$^1/_2$ Procent Dividende mit 160,000 ₰ erhalten, während 1458.63 ₰ auf neue Rechnung vorgetragen werden.

⊙ Elberfeld, 18. November. Die Firma Fr. Boeddinghaus Wwe. & Sohn hier hat heute mit ihren Gläubigern einen gerichtlich bestätigten Zwangsvergleich zu 65 Procent abgeschlossen. Die Weiterführung des Fabrikgeschäftes unter Hinzutritt bewährter Fabrikkräfte und namhafter Capitalien ist gutem Vernehmen nach durchaus gesichert.

*— Mit Bezug auf die im gestrigen Blatte gemeldete Gründung der neuen Roheisen-Convention, welche die Hochofenbesitzer des Siegerlandes nach dem Vorbilde jener mächtigen und die Preise von Maschinen in Deutschland schon seit Langem bestimmenden Vereinigung der rheinisch-westfälischen Hüttenwerke ins Leben gerufen haben, schreibt uns unser Berliner ***-Correspondent: Damit schließt sich also der Ring der preisbestimmenden Producenten so fest, daß die Rückwirkung auf das gesammte Eisengeschäft eine kaum hoch genug zu veranschlagende sein muß. Bisher gab es doch wenigstens eine Concurrenz unter den Hochöfen im Russischen, im Rüdingerbiet und im Sieger Lande; sortan wird sich der Consument überall um Reiche die Preise gefallen lassen müssen, die jene mächtigen, vertragschließenden Theile, welche die Concurrenz des Auslandes nur in geringem Grade zu fürchten haben, ihm auferlegen.

*— Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die Angelegenheit der Coupons der Prioritäts-Obligationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist nunmehr definitiv geordnet. Die Direction hat in Uebereinstimmung mit den ausländischen Gläubigern die Ausstellung neuer Couponbogen beschlossen.

*— Südbahn. Die Reconstructions-Arbeiten auf der Südbahn nehmen einen über Erwarten günstigen Verlauf. Nach den Mittheilungen von competenter Seite wird der normale Verkehr auf der ganzen Brenner-Linie spätestens bis 15. December wiederhergestellt sein, mit der einzigen Abweichung, daß die Eilzüge an einzelnen Stellen mit geringerer Geschwindigkeit werden fahren müssen; die hierdurch herbeigeführte Verlangsamung des Eilzugsverkehrs dürfte aber im Wege der Verständigung mit den Anschlußbahnen paralysirt werden.

*— Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft. — Die zwischen der Staatsbahn und der österreichischen Regierung geführten Verhandlungen betreffs Genehmigung der Statuten-Aenderungen sind so gut als beendet. Im Großen und Ganzen hat die österreichische Regierung, welche der Gesellschaft nichts weniger als unfreundlich entgegenkam, wesentliche Concessionen erlangt. Die getroffene Vereinbarung wird als eine solche bezeichnet, bei welcher beide Compositionen ihre Rechnung finden. Der officielle Abschluß der Verhandlungen darf jedenfalls noch im Laufe dieses Monats erwartet werden.

Wr. Ein Eisenbahn-Museum in Oesterreich. Wie man uns aus Wien meldet, beabsichtigt der General-Inspector der österreichischen Nordbahn, Herr Eichler, eine Sammlung aller Modelle von Schienen, Wagen, Maschinen sowie von Copien der Verkehrseinrichtungen anzulegen, die bei der Nordbahn seit ihrer Entstehung zur Anwendung gelangt sind. Das wäre also eine Nachahmung des Post-Museums, welches bekanntlich der deutsche General-Postmeister v. Stephan in Berlin errichtet hat. Vielleicht soll das österreichische Eisenbahn-Museum einen Fingerzeig erhalten, daß die Errichtung eines österreichischen Post- und Eisenbahn-Museums in naher Aussicht steht. Die Entwickelung des modernen Verkehrswesens ist eine so vielseitige und reiche, daß es sich wahrlich lohnen würde, die einzelnen Phasen dieses Entwickelungsganges der Mit- und Nachwelt anschaulich zu machen.

*— Durch die Wiederaufnahme der Donauregulirung nach den von der Regierung ausgearbeiteten Projecten wird zwar ein lebhafter Wunsch Niederösterreichs erfüllt; aber das Werk bleibt doch nur ein Torso, so lange nicht auch Ungarn zur Regulirung des Stromes schreitet, wozu vor der Hand jedoch wenig Aussicht vorhanden zu sein scheint. Nach