Volkswirthschaftliches.

Alle für diesen Theil bestimmten Sendungen sind zu richten an den verantwortlichen Redacteur desselben C. G. Laus in Leipzig.

Reichenberg-Pardubitzer Bahn.

(Aus dem Geschäftsberichte pro 1883.)

W-n. **Prag**, 22. Mai. Die Gesammt-Einnahmen betragen 4,008,721 fl. und sind um 59,982 fl. höher als 1882. Die Gesammt-Ausgaben beliefen sich auf 2,311,870 fl. und sind gegen das Vorjahr um 567,620 fl. gestiegen. Diese Steigerung wird mit der Erneuerung und Vermehrung des Fahrparks, ferner mit den ausgeführten Erweiterungsbauten motivirt; beides erforderte einen Kostenaufwand von 522,208 fl. Die reinen Betriebs-Ausgaben betragen 1,482,614 fl. (+ 84,367 fl.). Die Staatsgarantie wurde mit einem Betrage von 944,551 fl. gegenüber 437,063 fl. im Vorjahre, in Anspruch genommen. Der Verwaltungsrath wird in der Generalversammlung die Einlösung des Juli-Coupons mit 4 fl. beantragen.

Bau und Ausrüstung der Bahn: Zugewachsen sind die Haltestellen Tiefe und Geroldsp. Angeschafft wurden 6 neue Locomotiven, 100 gedeckte und 25 offene Lastwagen, dann 75 Kohlenwagen. Ende 1883 waren somit vorhanden: 50 Locomotiven, 101 Personen-, 1160 Güter- und 24 Gepäckwagen. Betrieb: Im Jahre 1883 verkehrten 22,161 Züge, gegen 20,723 im Jahre 1882. Befördert wurden 1,067,429 Personen (+ 95,720) und hierfür eingenommen 563,150 fl. (+ 25,537 fl.). Die Personenfrequenz vertheilt sich auf die Classen wie folgt: I. Classe 4355 Personen, II. Classe 81,895 Personen, III. Classe 569,765 Personen, IV. Classe 386,402 Personen und 25,012 Mann Militair. An Gütertarifen wurden befördert: 1,297,553 Tonnen (+ 77,532 T.) und hierfür eingenommen 2,407,273 fl. (+ 31,533 fl.). Die Hauptartikel der Verfrachtung bildeten: Steinkohle mit 631,112 Tonnen (+ 22,942 Tonnen), Getreide und Mahlproducte 180,490 Tonnen (+ 9711), Holz 33,662 Tonnen (+ 6625 Tonnen), Garne 47,342 Tonnen (+ 3306 Tonnen), Zucker und Melasse 34,313 Tonnen (+ 1251 Tonnen), Coaks 37,832 Tonnen (+ 1632 Tonnen), Braunkohlen 34,166 Tonnen (+ 400 Tonnen), Baumwolle 16,242 Tonnen (+ 30 Tonnen) u. a.

Hervorgehoben wird, daß an der Gesammtverfrachtung Kohlen und Coaks mit 53 Proc. participiren.

Das Reinerträgniß beziffert sich mit 747,856 fl. gegen 1,255,404 fl. im Jahre 1882.

Eisengießerei in Reichenberg: Der Werth der erzeugten Waaren beträgt 297,278 fl. und der Reingewinn 46,364 fl. Dieses Unternehmen hat die Verzinsung eines Capitals von 430,000 fl. zur Last, somit ein Zinsen-Erforderniß von 21,760 fl. Es resultirt dennoch ein reiner Gewinn von 25,264 fl., gegen 25,913 fl. im Jahre 1882.

Verwendung des Reinerträgnisses: An Zinsen und Amortisationen haben dem abgelaufenen Jahre zur Last: 1,716,024 fl.; dem gegenüber stehen zur Verfügung: der Betriebs-Netto-Ertrag per 747,856 fl., das Garantie-Erforderniß 944,551 fl., Agio-Gewinn pro 1883 7316 fl., Conto-Current-Zinsen 7945 fl. und Ertrag der Reichenberger Eisengießerei per 25,264 fl., in Summa 1,732,952 fl., wonach sich für das Jahr 1883 ein Ueberschuß von 14,927 fl. ergiebt, der von dem allgemeinen Bahnbetriebs-Zinsen-Conto abgeschrieben wurde.

Die Haupt-Bilanz stellt sich wie folgt zusammen: Activa: Bau-Conto 36,108,416 fl., Cassa- und Effecten-Bestände 698,267 fl., Materialien 386,904 fl., Bahnbetriebs-Zinsen-Conto 368,690 fl., Debitoren 713,295 fl., k. k. Staats-Central-Cassa 14,824,063 fl., Staatsvorschuß-Zinsen-Conto 6,649,196 fl. — Passiva: Gesellschafts-Capital 34,236,486 fl., Amortisations-Conto 2,238,713 fl., Zinsen- und Tilgungs-Rückstände 647,227 fl., Creditoren 1,373,508 fl., Aerial-Vorschüsse 14,662,544 fl., Zinsen für diese Vorschüsse 6,649,196 fl.

Eine projectirte Eisenbahn nach Sibirien.

Die Anlage eines Schienenweges durch das Uralgebirge, um einen rascheren und leichteren Transport der Erze, des Thees und der Pelzwaaren aus dem asiatischen Rußland zu ermöglichen, gehört seltsamerweise zu denjenigen Projecten, die, trotzdem sie wenig technische Schwierigkeiten bieten, in commerzieller Beziehung dagegen den reichsten Erfolg versprechen, schon seit vielen, vielen Jahren geplant werden, jedoch erst jetzt ihrer Verwirklichung entgegen gehen. Der Plan, eine Eisenbahn durch das Uralgebirge zu bauen, wurde 1860 zuerst von dem Grafen Ignatieff, der damals russischer Gesandter am Hofe von Peking war, vorgeschlagen, indessen wurde derselbe erst im Jahre 1875 dem russischen Staatsrathe vorgelegt, der ihn nach genauer Prüfung genehmigte und dem Kaiser zur Sanctionirung vorlegte, welche auch bald darauf erfolgte. Indessen hatte Rußland damals an Anderes zu denken, und insbesondere waren es der Krieg mit der Türkei und seine Folgen, welche das wichtige Eisenbahnproject vollständig in Vergessenheit gerathen ließen, bis Loris Melikoff es im Jahre 1880 aufs Neue an das Tageslicht zog und sich in so lebhafter Weise für dasselbe verwendete, daß die Regierung den im Jahre 1875 gefaßten Beschluß bestätigte und 1881 die Erlaubniß zur Vornahme der Vorarbeiten ertheilte. Beide Beschlüsse der Regierung bezogen sich jedoch nur auf Allgemeinheiten des Projects; die Details, insbesondere der Ausgangspunct und die Richtung der geplanten Bahnverbindung, unterliegen noch jetzt der Entscheidung des Staatsraths, der sich über die Nothwendigkeit der Anlage allerdings in Uebereinstimmung befindet, bei dem jedoch die Ansichten über die drei in Vorschlag gebrachten Routen noch stark auseinandergehen. Handelte es sich einzig und allein darum, das asiatische Gebiet jenseits des Uralgebirges an das Eisenbahnnetz des europäischen Rußland anzuschließen, dann würden die Meinungsverschiedenheiten nur technische Fragen, die mehr oder minder großen Schwierigkeiten der einen und der anderen Linie, betreffen, allein hier kommen auch erhebliche commerzielle Interessen in Betracht, denn einige Districte erwarten von der neuen Bahn eine außerordentliche Entwickelung, während andere fürchten, daß sie, weil zu entfernt von derselben, nicht nur keinen Nutzen haben, sondern sogar gänzlich ruinirt werden möchten. Der Staatsrath hat also das Problem zu lösen, auf welche Weise nicht nur die kürzeste Verbindung zwischen Sibirien und dem europäischen Rußland herzustellen ist, sondern auch wie dies im Interesse des nationalen wie des localen Handels am erfolgreichsten geschehen kann, mit anderen Worten, welches die beste Route für eine Bahn zwischen Moskau und Tjumen, sowie den großen Wasserstraßen des Gouvernements Tobolsk ist. Das russische Eisenbahnnetz reicht bereits an mehreren passenden Orten bis nahe an die asiatische Grenze hinan, insbesondere in Orenburg und Ekaterinburg, allein wollte man die nach diesen Orten führenden Eisenbahnen für den Weiterbau der sibirischen Bahn benutzen, so würde die letztere entweder zu weit nördlich oder zu weit südlich liegen. Und dennoch wird die neue Bahn wahrscheinlich Ekaterinburg berühren, denn von den beiden in Frage stehenden Projecten — das dritte hat wenig Aussicht, zur Ausführung erhoben zu werden — will das eine eine neue Bahn von Moskau durch Samara, Ufa und Tscheljabinsk nach der genannten Stadt bauen, während das zweite Ekaterinburg über Nishni-Nowgorod und Kasan erreichen will; bei beiden Routen wird Ekaterinburg die wesentliche Endstation sein, von der später der Schienenweg bis nach Tjumen fortgesetzt werden soll. Gegen die Nishni-Nowgorod-Route wird der nicht unberechtigte Einwand erhoben, daß auf derselben die Flüsse Wolga, Oka, Kama und Bjelaja überbrückt werden müßten, während auf der Samara-Linie nur eine Brücke herzustellen wäre; andererseits würde man zwischen Nishni-Nowgorod und Ekaterinburg 1252 Werst vollständig neu zu bauen haben, auf der Samara-Route dagegen nur 940 Werst, so daß sich die Kosten auf der letzteren Route um mindestens dreißig Millionen, vielleicht sogar um fünfzig Millionen Rubel höher stellen als auf der ersteren. Der Unterschied der Herstellungskosten kann jedoch hier nicht maßgebend sein, vielmehr kommt es hauptsächlich auf die Entfernung zwischen Moskau und Ekaterinburg auf beiden Routen an; über Samara hat man durch Rjasan, Morschansk und Tscheljabinsk einen Weg von mehr als zweitausend Werst zu machen; über Nishni-Nowgorod und Kasan ist die Entfernung um 214 Werst geringer, und es ist deshalb als ziemlich gewiß anzunehmen, daß die russische Regierung die kürzere Route wählen wird; es würde auch vollständig im Widerspruche mit der russischen Eisenbahnpolitik, einen Umweg von mehr als 1200 Werst zu machen, nur um den Ackerbauern von Samara Gelegenheit zu geben, besser mit den nördlichen Provinzen concurriren zu können. Ferner ist noch zu beachten, daß die Provinzen Nishni-Nowgorod und Kasan, sowie in geringerem Grade auch Wjatka und Wologda, die zusammen einen Flächenraum von 12,000 Quadratwerst und eine Bevölkerung von 7 Millionen Seelen haben, so gut wie ruinirt werden würden, wenn die Regierung sich für die andere Route entscheiden sollte. Ist die Verlängerung der Bahn erst mit Tjumen fertig, dann steht das europäische Rußland mit den großen Wasserstraßen des Tobol und Irtisch und den ungeheuren Provinzen Tomsk, Tobolsk und Semipalatinsk in directer Verbindung, die für den Handel von ganz unberechenbarer Wichtigkeit sein wird. Vom Osten des Reiches kommen Gold, Silber, Platina, Blei, Kupfer und Eisen; die sibirische Production des ersteren allein beläuft sich auf viele Millionen. Ferner findet sich im Ural, in den Kirgisensteppen, an der Nordseite des Altaigebirges, am Amur und in den Baikalsee-Districten reiche Kohlenlager, während in den Sajanbergen werthvolle Graphitbergwerke eröffnet werden; auch in der unteren Tunguska findet sich dieses schätzenswerthe Mineral, obgleich man dort noch keine Versuche gemacht hat, die Minen aufzubeuten. Daß die südlichen Theile Sibiriens sich besonders gut zu Ackerbauzwecken und Viehzucht eignen, ist bekannt; der Ertrag an Rauchwaaren scheint dagegen abzunehmen, dagegen ist der Bereich an Fischen in Seen und Strömen so gut wie unerschöpflich. Allen diesen Industrien, die zum größten Theile wegen mangelnder Verkehrs- und Transportverbindungen sich nicht haben entwickeln können, wird die neue Eisenbahn große Vortheile und Anregung bringen, und ebenso werden die großen Centren des sibirischen Handels an Wichtigkeit gewinnen. Zu diesen den Handel vermittelnden Centren gehört zunächst die berühmte Messe von Nishni-Nowgorod, auf der jährlich für 150 bis 160 Millionen Rubel umgesetzt werden, dann die Messe von Irbit im Gouvernement Perm, welche einen Jahresumsatz von 60 bis 70 Millionen hat, diejenige von Marlinsk mit 5 Millionen Umsatz, von Tjumen und einiger zwanzig anderer Städte von geringerer, aber doch noch großer Bedeutung. Mittlerweile schreitet auch die Colonisirung von Sibirien mehr und mehr fort; dieselbe wird ganz wesentlich befördert, seitdem Sibirien nicht mehr einzig und allein der Aufenthalt von Verbrechern und wegen politischer Vergehen Verbannter ist. Es findet dorthin jetzt auch eine freiwillige Einwanderung von Leuten statt, welche das freiere Leben auf den Hochebenen im Osten der schweren Ackerarbeit im mittleren Rußland vorziehen. Auch in Beziehung kann auf die Einwanderung die neue sibirische Bahn nur zum Segen gereichen. (H. B.-H.)

Vermischtes.

Leipzig, 23. Mai.

*— Von der Börse. Freitag. Die heute aus Berlin eingegangenen Course, namentlich der Banken, lauten höchst ungünstig. Für die Depesche bringt, ist die Börse durch den neuen Stempelsteuergesetzentwurf, der dem Bundesrathe zugegangen, sehr gedrückt gewesen.

Dieser neue Stempelsteuer-Gesetzentwurf beruht wie der von Wedell-Malchow 1882 eingebrachte auf dem Princip des procentualen Stempels, geht aber im Einzelnen vielfach über diesen hinaus. So beträgt der procentuale Satz, welcher nach jenem Antrag nur $^{1}/_{10}$ der Mille betragen sollte, in der neuesten Vorlage das Doppelte. Die Steuer war ferner nach dem Antrag Wedell nur von Zeitgeschäften zu entrichten; nach der jetzigen Vorlage soll dieselbe gleichmäßig von Zeit- und Cassageschäften in Werthpapieren aller Art und in Waaren, welche zur Weiterveräußerung bestimmt sind, entrichtet werden. Der Antrag Wedell erstreckte sich nur auf Zeitgeschäfte, welche im Inlande abgeschlossen werden. Die neue Vorlage besteuert auch alle von einem Inländer im Auslande abgeschlossenen Cassa- und Zeitgeschäfte, und zwar, wenn der Gegencontrahent im Auslande wohnt, mit der Hälfte, also mit $^{1}/_{10}$ pro Mille 2c.

Ein officiöses Blatt findet es ganz natürlich, daß, nachdem die Nationalliberalen sich der Regierung verschrieben, dieselbe die Gelegenheit ergreift, diese günstige Lage möglichst auszunutzen.

—l. **Leipzig**, 23. Mai. Der Handelskammer ist vom Königl. Ministerium des Innern, Abtheilung für Ackerbau, Gewerbe und Handel, die nachstehende Mittheilung zugegangen, welche mit dem Bemerken, daß das darin erwähnte Deutsche Handelsarchiv auf dem Bureau der ersteren, Neumarkt 19, I., zur Einsichtnahme ausliegt, hierdurch zur Kenntniß des Handelsstandes gebracht wird. Dieselbe lautet:

„Der wachsende Umfang des deutschen Exporthandels nach dem Auslande hat unter Anderem die Folge gehabt, daß die Anfragen über die in den fremden Staaten geltenden gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften über Zölle und Steuern, den Verkehr der Handlungsreisenden, über Waarenmuster, Grenzverkehrserleichterungen, sanitäts- und veterinärpolizeiliche Beschränkungen und über andere, auf den internationalen Güteraustausch bezügliche, in den Handelsverträgen des deutschen Reichs geregelte Verhältnisse bedeutend zugenommen und insbesondere auch die Beschwerden und Reclamationen wegen angeblich gesetzwidrigen Verfahrens fremder Behörden in erheblichem Umfange sich vermehrt haben."

Die Reichsverwaltung läßt es sich angelegen sein, die legalen Interessen des deutschen Handels und der deutschen Industrie im Auslande nach Kräften zu unterstützen und zu fördern, und sie bemüht sich insbesondere, deutschen Interessenten, welche ihre Vermittelung gegenüber ausländischen Behörden in Anspruch nehmen, zu ihrem Rechte zu verhelfen. Dabei wiederholt sich indessen bedauerlicherweise die wenig ermuthigende Erfahrung, daß die Intervention der Reichsverwaltung in den zahlreichen Fällen, in welchen Nichtbeachtung bestehender Gesetze oder Verordnungen des Auslandes seitens der deutschen Antragsteller vorliegt, in der Regel von keinem oder nur geringem Erfolge begleitet ist. Es wäre dringend zu wünschen, daß die betheiligten deutschen Kreise sich in dieser Beziehung besser unterrichten möchten, als dies bisher der Fall zu sein pflegte.

Es ist deshalb wiederholt darauf hinzuweisen, daß das vom Reichsamt des Innern herausgegebene „Deutsche Handels-Archiv" (Verlag der Königlichen Hofbuchhandlung von Mittler & Sohn in Berlin) alle für Handel und Verkehr wichtigen Gesetze, Verträge und Anordnungen des In- und Auslandes in thunlichster Vollständigkeit fortlaufend veröffentlicht. Eine besondere Beachtung finden hierbei die zwischen dritten Staaten abgeschlossenen Zoll- und Handelsverträge. Dieselben sind auf anderem Wege den deutschen Interessenten nur schwer zugänglich, ihre Kenntniß aber ist am deswillen von großer praktischer Bedeutung, weil Deutschland im gesammten Auslande mit ganz unerheblichen Modificationen die Rechte der Meistbegünstigung hinsichtlich des Handels und Verkehrs genießt und somit alle zwischen dritten Staaten vereinbarten Begünstigungen und Erleichterungen, insbesondere alle Zollermäßigungen, auch von den deutschen Interessenten in Anspruch genommen werden können.

Ferner bilden die statistischen Jahresnachweise über den internationalen Waarenverkehr der einzelnen Länder werthvolle Fingerzeige für die deutsche Exportindustrie über den Bedarf des Auslandes an fremden Erzeugnissen."

—n. **Döbeln**, 22. Mai. Ueber den Fortschritt an der Döbeln-Mügeln-Oschatzer Bahnstrecke schreibt unser heutiger „Anzeiger": Die Bahnstrecke ist auf große Ausdehnung bereits soweit fertig gestellt, daß Schwellen und Schienen gelegt werden können. Wenn der Bau etwas beschleunigt würde, daß zum 1. October nicht nur die Döbeln-Mügelner Strecke, sondern die gesammte Linie bis Oschatz eröffnet werden könnte, so würden sich die hohe Staatsregierung wie die bauleitenden Kreise des wärmsten Dankes der Bewohner der ganzen betheiligten Gegend versichert halten können. — Der Bau des Bahnhofsgebäudes in Mügeln schreitet rüstig vorwärts und ist dasselbe bereits mit dem Dachgebälke versehen; auch der neue Oschatzer Weg ist schon seit Wochen fertig gestellt worden, so daß in Kürzem die Einziehung des alten erfolgen wird. Die zwei Pfeiler zur Schlagwitzer Brücke sind ebenfalls fertig, aber das Setzen des aus bearbeiteten Sandsteinen herzustellenden Mittelpfeilers stößt insofern auf erhebliche Schwierigkeiten, als der Grund nicht als fest genug angesehen wird, auch viel störendes Grundwasser vorhanden ist. Ob man unter solchen ungünstigen Umständen nicht gar von dem Mittelpfeiler absehen und die Brücke in anderer Weise construiren wird, kann noch nicht behauptet werden.

— **Stollberg**, 22. Mai. Nachdem seitens des hiesigen Amtsgerichts der Schlußvertheilungsplan in dem Concurse des Stollberger Creditvereins erfüllt worden ist, berufen die Liquidatoren des Vereins für den 9. Juni eine Generalversammlung sämmtlicher noch haftbaren Mitglieder ein, in welcher über die Ausbringung des Fehlbetrags, sowie etwaige Befriedigung einiger nachträglich angemeldeter Forderungen Beschluß gefaßt werden soll. Auch soll ein Ausschuß mit Aufstellung eines Verzeichnisses der noch haftbaren Mitglieder beauftragt werden, da während der sechsjährigen Dauer des Concursverfahrens gewiß viele Veränderungen im Mitgliederbestande sich vollzogen haben.

‖ **Plauen**, 22. Mai. Von den im Vogtlande stehenden Stickmaschinen hat Plauen, wie eine vom Rathe aufgestellte Statistik beweist, über die Hälfte, nämlich 1760. Unter diesen befinden sich nachweislich 1100, welche nur Lohnarbeit (für Exporteure) besorgen, während die übrigen von den betreffenden Fabrikanten selbst beschäftigt werden. Die im Vogtlande außerhalb Plauens stehenden Stickmaschinen, etwa 1600 an der Zahl, arbeiten größtentheils für Lohn, und zwar in der Hauptsache für hiesige Fabrikanten. Was Seiden-, Decken- und Teppichstickerei anlangt, so ist darin Reichenbach verhältnißmäßig bedeutender als Plauen, weshalb viele Maschinen, welche Bunt- und Seidenstickereien fertigen, nach Reichenbach liefern.

l. **Schneeberg**, 22. Mai. In den Orten Schneeberg-Neustädtel, Aue, Eibenstock, in welchen die Maschinenstickerei eine große Verbreitung gewonnen hat, beginnt der flaue Geschäftsgang, welcher zur Zeit in dieser Branche herrscht, recht fühlbar zu werden. Da die meisten der hiesigen Stickmaschinen für fremde Häuser beschäftigt werden, also Lohnarbeit fertigen, so ist es leicht erklärlich, daß schon jetzt viele Maschinen wegen Mangel an Aufträgen stillstehen. Die Fabrikanten beschäftigen zuerst ihre eigenen, sodann die ihrer Arbeiter am Orte; mangeln die Bestellungen, so werden zunächst die auswärtigen Sticker abgelegt. Viele Maschinen wiederum werden beschäftigt mit wenig oder gar nicht lohnender Arbeit. Man hofft jedoch, daß die Krise, welche alljährlich einzutreten pflegt, nicht allzu lange anhalten wird. Auch in diesem Jahre sollten wieder neue Maschinengebäude errichtet werden; durch den inzwischen eingetretenen schlechten Geschäftsgang wird sich der Bau jedoch etwas verzögern. — Die neuen Stickmaschinen ohne Fädelarbeit, die sogenannten Schiffchenmaschinen, welche bekanntlich leistungsfähiger beim Anfertigen gewöhnlicher (ordinairer) Muster sind, sich jedoch bei feineren Sachen nicht verwenden lassen, haben auch hier Eingang gefunden.

*— Da liegt uns ein von B. G. Schmidt in Tharandt verfaßter „Aufruf an die kaufmännischen Einzel-Vereine deutscher Handlungsgehilfen zur Gründung einer Genossenschaft deutscher Kaufleute" vor. Diese Genossenschaft soll eine Centralstelle haben und in den einzelnen Städten des Reiches Städtevereine zusammenberufen. (Die näher angegebene Organisation lassen wir bei Seite.) Diese Städtevereine haben als nächste praktische Aufgabe mit Hinzuziehung der Schule und praktischer Kaufleute bei der Wahl des Berufs zum Kaufmann den Eltern und Erziehern gegenüber eine entscheidende Stimme abzugeben, eventuell die für diesen Beruf Ungeeigneten davon fern zu halten, um so das Uebel der Standesüberfüllung bei der Wurzel anzufassen und mit der Zeit zu beseitigen. — Wir glauben nur, daß dabei mancherlei Irrthümer unterlaufen könnten, zweifeln überhaupt, daß eine solche Organisation zu Stande kommt. Prinz Eugen wurde ja auch in seinem Vaterlande Frankreich zurückgewiesen und dennoch der siegreiche österreichische Feldherr, der Ruhm über Ruhm erntete. — Das Weitere mögen sich dafür Interessirende in dem Schriftchen selbst nachlesen.

†† **Dresden**, 23. Mai. Neuerdings sind hier mehrfach falsche Einthalerstücke Hannoverschen und Frankfurter Gepräges zum Vorschein gekommen und polizeilich beschlagnahmt worden.

X **Von der sächsisch-böhmischen Grenze**, 22. Mai. Die Perlenfischerei, welche früher sowohl in Sachsen als in Böhmen großen Gewinn abwarf, ist schon seit mehreren Jahren ungemein zurückgegangen. Das ist theils darauf zurückzuführen, daß die Gewässer der Flüsse jetzt unreiner sind als früher, theils auch darauf, daß die Muschelfischer, welche die Schalen an die Perlmutterwaarenfabriken verkaufen, rücksichtslos alle Schalthiere dem Wasser entnehmen. In Baiern, so z. B. in der Naab, dem Regen u. a. ist dieselbe Bemerkung gemacht worden. Noch liefert die Moldau eine große Masse von Muscheln; aber wenn das Ausfischen so fortgeht, wird bald keine Muschel, geschweige denn eine Perle mehr zu finden sein. Die Gewässer des oberen und unteren Mühlviertels in Oberösterreich, wo früher die Flußschalthiere so zahlreich waren, daß sie wie Sand am Boden der Bäche lagen, werden jetzt von den bayerischen Muschelsammlern abgesucht und beraubt und anderwärts sollen sich die nämlichen Erscheinungen gezeigt haben. Der österreichische Ackerbauminister, welcher der Perlenfischerei große Aufmerksamkeit zuwendet, hat sich veranlaßt gesehen, die Bezirkshauptmannschaften des Reiches auf die Abnahme der Perlmuscheln aufmerksam zu machen und sie unter Hinweis auf das Fischereigesetz aufzufordern, dem Muschelräuberwesen mit aller Entschiedenheit entgegenzutreten und die Perlenzucht mit allen möglichen Mitteln zu fördern. Es ist sehr wünschenswerth, daß diese Bestrebungen allerwärts Unterstützung finden möchten.

*— Braunkohlenabbaugesellschaft „Marienggrube". Infolge der günstigen Geschäftsergebnisse des verflossenen Jahres können die finanziellen Verhältnisse der Mariengrube in einer weit ausgiebigeren Weise, als dies nach den Erfolgen der vorhergehenden Jahre zu erwarten war, eine irgendwie reichen Nachschuß der Actionaire endlich geordnet und sogar nicht unerhebliche Reserven für etwaige unvorhergesehene Fälle geschaffen werden. Der ausgewiesene Reinertrag von 51,755.28 ℳ (1882: 23,460.66 ℳ) ermöglicht neben 16,187.36 ℳ statutenmäßigen Abschreibungen 2950 ℳ Rücklage in den Reservefonds und 3219.84 ℳ Saldovortrag die Vornahme außergewöhnlicher Abschreibungen im Betrage von 44,392.79 ℳ und infolge der letzteren die Abzahlung des überhaupt nur noch vorhandenen Obligationenrestes von 17,000 ℳ — Serie B — die Abgewähr von 1192.79 ℳ an die Bruderlade in Abrechnung auf deren Eisenbahnantheile und die Verstärkung der verfügbaren Mittel um 25,594.93 Mark. Außerdem besitzt die Gesellschaft 119,296.14 ℳ verfügbare Mittel, mithin 67,440 ℳ mehr als die Verbindlichkeiten im Betrage von 51,855.70 ℳ. Ueber die Voraussetzung, daß die nach dem Generalversammlungsbeschluß vom 18. Mai 1883 geplante Herabsetzung des Actiencapitals noch rechtzeitig zur Ausführung kommt, wird für das Jahr 1884 eine entsprechende Dividende bezahlt werden können und alsdann voraussichtlich eine Unterbrechung der Dividendenzahlungen nicht wieder vorkommen. Eine vermehrte Garantie hierfür ist darin zu finden, daß schon für die Jahre 1880/1882 außer einer kleinen Dividende für etwa noch bestehende Stammactien den neu zu schaffenden Prioritätsactien eine Jahresdividende von 9 bis 10 Proc. hätte gegeben werden können, der 1883er Reinertrag aber zu einer nicht unerheblich größeren Dividende ausklangen würde. Der Generalversammlungsbeschluß vom 18. Mai v. J., wonach das Actiencapital durch Umtausch von drei Stammactien gegen eine Prioritätsactie à 300 ℳ auf 248,100 ℳ, mindestens 348,300 ℳ, herabgesetzt wird, ist ohne jegliche Abänderung ins Handelsregister eingetragen worden. Das Sperrjahr läuft am 28. October 1884 ab. Obschon eine Präclusivfrist noch nicht anberaumt worden ist, sind bereits von den überhaupt bestehenden 2500 Stammactien 1800 Actien zum Umtausch gegen Prioritätsactien angemeldet worden. Es könnte mithin die Herabsetzung des Actiencapitals mit einem Ueberschuß von ca. 100 Actien über die planmäßig mindestens erforderlichen 1080 Stammactien schon jetzt zur Ausführung kommen, wenn jener bekannte Großactionair sich betheiligte. Die Klage, welche derselbe beim Landgericht Altenburg wegen Annullirung des oben bezeichneten Generalversammlungsbeschlusses auf die Behauptung hin erhoben hat, daß er durch Schaffung von Prioritätsactien in seinen Sonderrechten geschädigt werde, ist unter Verurtheilung des Klägers in die Kosten abgewiesen worden. Sofern der Proceß im Falle der Berufung des Klägers gegen dieses Urtheil auch fernerhin für die Gesellschaft günstig verläuft, wird voraussichtlich eine Verzögerung der Reorganisation nicht eintreten. In der Ueberzeugung eines günstigen Sachausganges ist den noch ausgebliebenen Actionairen zur Vermeidung jeglicher Verzögerung dringend zu empfehlen, thunlichst bald ihre Actien zum Umtausch anzumelden. — Der uns knapp zugemessene Raum gestattet uns nicht, weitere detaillirte Angaben aus dem Geschäftsberichte zu machen, jedenfalls muß aber der Direction die Anerkennung gezollt werden, daß es ihrer consequenten Energie gelungen ist, die Finanzverhältnisse der Gesellschaft in einer Weise zu consolidiren, die für die Zukunft nur das Beste hoffen läßt. Erwähnen wollen wir nur noch die im Geschäftsbericht bewirkte Auseinanderziehung der Bilanz, die allen übrigen Actiengesellschaften zur Nachahmung empfohlen werden kann. Wenn sich auch der Sachkundige leicht in die Bilanz zu finden vermag, so ist dies doch dem Laien nicht immer möglich und für solche Actionaire ist die erwähnte Auseinanderziehung sehr instructiv.

*— Zucker-Export-Statistik. Es wurden exportirt von Anfang August 1883 bis Ende April 1884: 1,301,820 Ctr. raffinirte und 8,250,740 Ctr. Rohzucker; dazu Exportabfertigung per erste Hälfte Mai 1884 88,000 Ctr. raffinirter und 277,600 Centner Rohzucker, giebt in Summa Export bis Mitte Mai 1884 1,389,820 raffinirten und 8,528,340 Ctr. Rohzucker oder zusammen in Rohzuckerwerth 10,283,615 Ctr. — Dagegen betrug der Export von Anfang August 1882 bis Mitte Mai 1883 1,157,820 Centner raffinirten und 6,990,460 Ctr. Rohzucker oder zusammen in Rohzuckerwerth 8,437,735 Ctr. Danach Mehrexport per Mitte Mai 1884 1,827,880 Ctr.

L. **Eisenbahn Merseburg-Mücheln**. Auf eine private Anfrage hat die königl. Eisenbahn-Direction Erfurt unterm 13. Mai folgende Antwort bezüglich dieser Bahn ertheilt: Die projectirte Eisenbahn von Merseburg nach Mücheln wird als Bahnlinie untergeordneter Bedeutung eingleisig ausgeführt. Der Beginn des Baues, welchem noch die Anfertigung der speciellen Vorarbeiten zur definitiven Feststellung der günstigsten Lage der Bahnlinie vorangehe, kann erst erfolgen, nachdem die Erfüllung der den Interessenten gesetzlich auferlegten Verpflichtung zur freien Hergabe des zum Bau erforderlichen Grund und Bodens sowie zur Zahlung von 10,000 ℳ pro Kilometer der neuen Linie sicher gestellt ist. Da diesen Bedingungen jedoch wahrscheinlich in nicht allzu ferner Frist Genüge geleistet sein wird, so kann das Frühjahr 1885 zum Beginn des Baues in Aussicht genommen werden. Die Bauzeit wird etwa ein Jahr betragen.

⊙ **Cassel**, 22. Mai. Die noch im Bau begriffene, zum Bezirke der königl. Eisenbahndirection Hannover gehörige Zweigbahn Wabern-(Station der Main-Weserbahn) Fritzlar-Wildungen wird, wie gegentheiligen Meldungen gegenüber mitzutheilen ist, schwerlich vor dem 1. oder 15. Juli cr. dem Betriebe übergeben werden können. In beiden Richtungen sollen täglich nicht weniger als je 5 Züge mit einer Fahrzeit von durchschnittlich einer Stunde cursiren. — Die Sitzung des Verwaltungsrathes der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft, in welcher u. A. auch die Festsetzung der pro 1883 zu vertheilenden Dividende, sowie die Bestimmung des Ortes und der Zeit der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung stattfinden soll, ist auf den 28. d. M. nach Meiningen anberaumt worden.

Frankfurt a. M., 21. Mai. Nach Zeitungsnachrichten aus Rom wird das Resultat der Commissions-Wahl in Sachen der Eisenbahn-Conventionen in parlamentarischen und finanziellen Kreisen heute weniger günstig beurtheilt als gestern. In den 18 Bureaux der Deputirtenkammer stimmten im Ganzen 327 Abgeordnete, davon 173 für die Anhänger der Convention, 154 für die Gegner derselben. Man hält in Folge dieser geringen Mehrheit die Verschiebung der Plenarverhandlung auf den Herbst für wahrscheinlich.

Mainz, 22. Mai. Laut einer Mittheilung an die Hessische Ludwigsbahn hat das Ministerium in Berlin unter Verzichtleistung des von dem Kriegsministerium zu fortificatorischen Anlagen verlangten Betrags von über 1 Million Mark zu dem Bau der Eisenbahnbrücke über die Petersaue die Genehmigung ertheilt, welche die Verbindung mit der Westerwaldbahn herstellen wird.

*— Nach einer Meldung der „Presse" sucht ein Augsburger Consortium, welchem Commerzienrath Hertel, Advocat Hartmann und Rudolf Bartels-München angehören, beim österreichischen Handelsministerium die Verleihung einer Concession nach behufs Vornahme von Terrainstudien auf österreichischem Gebiete für Anlage einer Eisenbahn Augsburg-Innsbruck. Im Vorjahre wurde das Consortium mit dem gleichen Ansuchen abgewiesen, erklärte sich aber nunmehr bereit, gewisse, seinerzeit vom Handelsministerium gestellte Bedingungen zu erfüllen.

‖ **Eger**, 22. Mai. Herr Rittergutsbesitzer Opitz in Pograth, ein Bruder des Herrn Landtagsabgeordneten Advocaten Opitz in Treuen, hat auf dem ihm gehörigen Terrain des waldigen Wondrebthales einen großen Canal anlegen lassen und beabsichtigt noch 2 große Turbinen, eine zu 200 und eine zu 130 Pferdekräften, aufzustellen, welche für die Wassererhebung bestimmt sind. Bei dem Graben eines bedeutenden Vertiefung ist man auf ein Kohlenflötz gestoßen, dessen Mächtigkeit und Güte erst durch weitere Bohrungen und Untersuchungen festgestellt werden sollen. Die Gesteinsschichtung der Gegend läßt allerdings darauf schließen, daß Kohlen vorhanden sind.

W-n. **Prag**, 22. Mai. Zuckertransporte auf der Elbe. Der österreichische Handelsminister hat an den Verein der Zuckerindustriellen in Böhmen die nachstehende Zuschrift gerichtet: „Das Handelsministerium hat nicht ermangelt, die Eingabe des Vereins, in welcher über eine vom königl. sächsischen Finanzministerium getroffene Maßnahme Beschwerde geführt wurde, wonach die auf der Elbe das deutsche Zollgebiet transitirenden Zuckersendungen vom Beginne der Schifffahrtssaison 1884 an nur in zollamtlich verschließbaren Kähnen transportirt werden können, dem Ministerium des Aeußern zu übermitteln, und obwohl die formelle Berechtigung einer solchen Anordnung nicht verkannt werden konnte, dasselbe zu ersuchen, bei der königl. sächsischen Regierung auf die Rücknahme dieser, durch die Verhältnisse nicht gebotenen erschwerenden, den Verkehr erschwerenden Maßregel, oder doch auf eine entsprechende Fristerstreckung für deren Activirung hinzuwirken. Laut Mittheilung des Ministeriums des Aeußern konnte jedoch ungeachtet einer sehr warmen Befürwortung des Vereins sowohl durch die k. und k. Botschaft in Berlin, als auch durch die k. k. Gesandtschaft in Dresden ein erwünschtes Resultat nicht erreicht werden. Aus den gepflogenen Verhandlungen geht hervor, daß auch deutsche Schiffer bezüglich der über Einflußnahme des deutschen Reichsschatzamtes vom sächsischen Finanzministerium erlassenen Verordnung, womit das Verbot der Anwendung des sogenannten „Schutzverschlusses" bei Zuckersendungen auf der Elbe erlassen wurde, gleiche Beschwerden und Wünsche wie der Verein vorgebracht haben und abgewiesen wurden. Deutscherseits wurde nun über unsere Reclamation darauf hingewiesen, daß den österreichischen Schiffen nicht gewehrt werden könne, was den deutschen bereits verweigert wurde, daß übrigens die vorhandenen Verschlußkähne, wie ziffermäßig festgestellt ist, ausreichend erscheinen, um den Zuckerexport zu bewältigen, die Betheiligung der Privatschiffer an letzterem, welcher vorzugsweise von den beiden Elbschifffahrts-Gesellschaften besorgt werde, übrigens nur eine geringfügige sei. Die gewünschte Fristverlängerung könne demnach nicht gewährt werden, während die Wiedereinführung des früheren erleichterten Abfertigungs-Verfahrens als den Zollvorschriften widersprechend überhaupt ausgeschlossen erscheine.

W-n. **Prag**, 23. Mai. (Specialtelegramm.) Der Reingewinn der österreichischen Localbahn-Gesellschaft inclusive des Gewinnes durch Abverkauf einer Linie per 276,578 fl. beträgt 826,962 fl.

W-n. **Prag**, 23. Mai. (Specialtelegramm.) Der Reingewinn der Prag-Duxer Eisenbahn beträgt 687,734 fl. (+ 63,062 fl.), nach der Prioritätenverzinsung bleiben noch 27,068 fl. disponibel. — Der Reingewinn der Dux-Bodenbacher Eisenbahn beträgt 947,487 fl. (+ 169,312 fl.) nebst einer Dividende von 9 Proc. Die Fonds werden mit 170,000 fl. dotirt.

*— Der verdienstvolle, in unserem Blatte regelmäßig erwähnte „Deutsche Verein zur Verbreitung gemeinnütziger Kenntnisse in Prag" reiht wiederum seiner „Sammlung gemeinnütziger Vorträge" eine neue Schrift an. Es ist eine von Prof. Dr. Jos. Ulbrig dort verfaßte kurze Schrift: „Ueber Credit- und Bankwesen". Im Laufe des Jahres 1883 sind dem Vereine 406 ordentliche und 6 stiftende Mitglieder (unter den letzteren zum ersten Male eine Dame) beigetreten, so daß nach Abzug der Gestorbenen und Ausgetretenen am Ende des Jahres 183 stiftende und 5089 ordentliche, also im Ganzen 5272 Mitglieder verblieben. Die böhmische Sparcasse spendete wiederum 500 fl. Die Sammlung gemeinnütziger Vorträge wurde durch 9 Nummern vermehrt. Der Verein lieferte 10 Volks- und 2 Schulbibliotheken, bisher also 642 Bibliotheken u. s. w. Mag der Verein auch ferner blühen.

*— Lemberg-Czernowitzer Bahn. Die Actionaire der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn hielten kürzlich ihre außerordentliche General-Versammlung ab. Auf der Tagesordnung standen die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Lemberg über Rawa Ruska an die Reichsgrenze nächst Belzec (Tomaszow), sowie auf Betheiligung der Gesellschaft an der Capitals-Beschaffung für die zwei Localbahnen von Hatna nach Kimpolung und von Hliboka nach Berhometh nebst einer Zweigbahn nach Czudin. Die General-Versammlung faßte ohne Debatte einstimmig folgende Beschlüsse: 1) Die bisher vom Verwaltungsrathe wegen Erwerbung der Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lemberg über Rawa Ruska an die russische Grenze nächst Belzec (Tomaszow) bei der hohen Regierung unternommenen Schritte werden genehmigt. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, diese Concession unter den mitgetheilten Bedingungen für die Gesellschaft zu erwerben und das zum Baue der Bahn von Lemberg über Rawa Ruska an die russische Grenze nächst Tomaszow von der Gesellschaft aufzubringende Capital durch Hinausgabe von Prioritäts-Obligationen oder Actien oder auf andere die Gesellschaft am wenigsten belastende Weise zu beschaffen. 2) Die General-Versammlung nimmt die vom Verwaltungsrathe bisher unternommenen Schritte in Angelegenheit der Localbahnen in der Bukowina zur genehmigenden Kenntniß. Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft betheiligt sich an der Beschaffung des zum Baue von normalspurigen Localbahnen von Hatna nach Kimpolung und von Hliboka nach Berhometh mit einer Abzweigung von Karapciu nach Czudin nothwendigen Capitals mit einem Maximalbetrage von 1,870,000 fl., durch Uebernahme von Prioritäts-Actien al pari unter der Bedingung, daß für die Ueberwachung des Baues und die Betriebsführung dieser Bahnen für die Dauer von 20 Jahren gegen Vergütung nach den bereits rücksichtlich der Localbahn Czernowitz-Nowosielica vereinbarten Grundsätzen übertragen wird. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, für die Beschaffung der für diese Betheiligung nothwendigen Geldmittel durch Actien oder Ausgabe von Prioritäts-Obligationen oder auf andere, die Gesellschaft am wenigsten belastende Weise zu sorgen. — Gleichzeitig wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, je nach Art der Beschaffung der erforderlichen Geldmittel die das Gesellschafts-Capital betreffenden Bestimmungen der Statuten entsprechend zu ändern. Außerdem wurden noch andere vom Verwaltungsrathe vorgeschlagene, die innere Verwaltung, die Bestimmungen über das Reinerträgniß, sowie über Tilgung (Amortisation) des Gesellschafts-Capitals und der Prioritäten betreffende Statuten-Aenderungen genehmigt.