Vierte Beilage zum Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

№ 53. Mittwoch den 22. Februar 1888. 82. Jahrgang.

Volkswirthschaftliches.

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

Telegramme.

WTB. Berlin, 21. Februar. Die Post von dem am 18. Januar von Shanghai abgegangenen Reichspostdampfer „Neckar" ist in Brindisi eingetroffen und wird in Berlin voraussichtlich am 23. d. früh zur Ausgabe gelangen.

WTB. Aachen, 21. Februar. Die erste englische Post vom 20. ist ausgeblieben. Grund: Schiff in Ostende den Anschluß verfehlt wegen ungünstigen Windes im Canal.

WTB. München, 21. Februar. Der Finanzausschuß setzte die Matricularquote Bayerns auf 30 700 000 ℳ fest. Der Finanzminister stimmte dem Antrage des Referats zu, wonach der Ansatz der Reichsschulden auf 40 Millionen Mark und der Antheil Bayerns für das Reichsmilitair um 6½ Millionen Mark anwachse, sprach jedoch die Hoffnung aus, daß die Verbrauchsabgabe für Rübenzucker sich steigern werde.

Vom Tage.

‡ Wenn man an alten Häusern vorübergeht, die niedergerissen werden, so verweilen unwillkürlich die Gedanken bei den Schicksalen, welche in denselben sich abgespielt haben, bei den schmerzens- und freudenreichen Augenblicken, die ihren Bewohnern beschieden waren. Auch sie haben die Wandlungen des Schicksals durchlebt, wie sie in dieser oder jener Form allen Sterblichen beschieden sind, die neue Zeiten neue Menschen brachten. — Die Börse hat zahlreiches Niederreißen von Bauten gesehen, die ihrer Zeit sogar die allgemeinste Aufmerksamkeit auf sich gezogen hatten, wohin alle Welt wanderte, um sie anzustaunen. Zum Theil wurden ihre Fundamente auch benutzt, um neue Bauwerke darauf zu errichten. Diese Procedur wurde sogar mehrmals bei einigen Instituten vorgenommen, bis zuletzt ein erträgliches Dasein ermöglicht wurde, wenn es auch schwere Opfer kostete.

Derartige wiederholte Reconstructionen betrafen namentlich Bankinstitute. Bei einigen mißlangen aber alle Bemühungen; sie fielen immer in dieselben Fehler zurück. Die Vergangenheit hatte sie nichts gelehrt. Das Schicksal der Weimarischen Bank liefert ein Beispiel davon. Wie lange die Ruine noch bestehen bleiben wird, wer weiß das?

Daß an einer Börse wie die Berliner alle Sorten von Gründerelementen reich vertreten sind (auch der berühmte Herr Strousberg gehört ja zu diesen Leuchten) und ihren Anhang finden, versteht sich von selbst. Zur Zeit der gewaltigen Gründungsepidemie in der ersten Hälfte der 70er Jahre erschien ein schwarzes Buch, worin sämmtliche Gründungsfirmen mit Angabe ihrer Schöpfungen verzeichnet waren. Daran erinnert uns der Streit, in welchen die beiden Parteien des Verwaltungsraths des preußischen Leihhauses mit einander gerathen sind. In einem Aufrufe an die Actionaire werden die 17 Gründungen eines der Verwaltungsräthe, der sich und seine Leute an die Spitze bringen wolle, um die alte bewährte Verwaltung zu verdrängen, aufgezählt. Freilich ein wenig anlockendes Bild. Indeß wir stehen dieser rein localen Angelegenheit fremd gegenüber.

Die Völkerwanderung durch das Flachland der Börsen vermag nichts Interessantes für den Leser zu liefern. Wenn die Ausdünstungen von Rußland einen Augenblick geruht hat, so sendet San Remo Stoff zu trüben Anschauungen, welche die Börsen zu keiner Erholung gelangen lassen. So ging es am Montag in London und Paris. Italiener waren wiederum niedriger.

Aus Wien wurde vom Montag gemeldet: Auch heute lag kein Grund vor, die Haltung der Speculation zu verändern, und ist auch die heutige Vorbörse bei behaupteten Coursen geschäftslos geblieben. Einige Umsätze haben in Staatsbahnactien stattgefunden, welche in Folge der erfolgten Collaudirung der Eisenbahnlinie nach Salonich höher bezahlt wurden, und weiter in Tabakactien, welchen das große Plus der Einnahmen zu Statten kam. Renten wurden in mäßigen Posten von einem Speculanten aus dem Markte genommen. Valuten wurden nicht angeregt. Die Mittagsbörse verlief geschäftslos. Credit 269.30; Anglo 268.75. Lombarden waren rückgängig, weil es hieß, die Verwaltung beabsichtige für vergangenes Jahr von jeder Dividendenvertheilung abzusehen.

In Berlin eröffnete die neue Woche in abwartender Haltung, welche sich jedoch sehr bald auf angeblich günstigere politische Nachrichten auf allen Gebieten gleichmäßig befestigte. Mit der letzteren Tendenz besserte sich auch das Geschäft zeitweise etwas, besonders auf dem Bankactien- und Rentenmarkt. Credit und Discontocommandit wurden zu besseren Coursen ziemlich rege gehandelt, während Deutsche Bank und Berliner Handel unverändert blieben. Inländische speculative Bahnen waren auf Realisationen schwächer, besonders Ostpreußen. Oesterreichische Bahnen blieben fast unbeachtet, aber ziemlich fest; Schweizerbahnen wiesen Coursermäßigungen auf im Anschluß an die gemeldeten Betriebsunterbrechungen. Bergwerke stellten sich Kleinigkeiten niedriger. Russische Anleihen wurden in großen Beträgen zu etwas besseren Coursen gehandelt. Ungarn und Italiener fest, letztere notirten ⅛ Proc. besser. Im späteren Verlaufe trat zunehmende Geschäftsstille ein, unter deren Druck die Mehrzahl der Course sich um Bruchtheile eines Procents niedriger stellte. Bankpapiere, sowie Renten blieben angeboten, auf dem inländischen Eisenbahnactienmarkt zeigte sich für Ostpreußen und Marienburger mehrfach Verkaufslust. Oesterreichische und Schweizer Transportwerthe waren nachlassend. Bergwerksactien ohne Umsatz. Russische Werthe büßten die anfangs erzielten Courssteigerungen gegen Schluß voll wieder ein. Nachbörse schwach.

Credit 139 (139⅛), Franzosen 87 (86⅞), Lombarden 31⅞ (32), Deutsche Bank 163½ (164), Disconto-Commandit 191½ (191⅝), Mainzer 103⅞ (do.), Marienburger 50 (50⅝), Ostpreußen 74⅝ (75⅛), Mecklenburger 131⅜ (131⅞), Galizier 77⅞ (do.), Elbethal 66⅝ (66⅝), Dux 116½ (do.), Gotthard 116⅜ (116⅞), 1880er Russen 76⅝ (76⅛), Russische Noten 171¼ (171⅞), Ungar. Goldrente 77⅞ (do.), Italiener 94 (94⅛), Laura 90⅞ (90⅝), Dortmunder 67⅞ (68).

Dienstag: Die russische Valuta setzt immer tiefer.

Der Elster-Saale-Canal.

§§ In den letzten Tagen ist den zur Zeit versammelten hohen Landständen eine Petition des Canal-Vereins in Plagwitz-Lindenau zugegangen. Es erbittet dieselbe die Zustimmung zu dem an die hohe Staatsregierung gerichteten Ersuchen um Fertigstellung des von Plagwitz aus begonnenen bez. vollendeten Canales zwischen Elster und Saale. Wenn der im März 1884 ins Leben getretene Canal-Verein in Plagwitz-Lindenau einige Zeit, nämlich bis Ende vorigen Jahres keine Thätigkeit entfalten konnte, so geschah dies aus besten Gründen und zum Theil auf directen Wunsch des Herrn Dr. Heine, welcher aus eignen Mitteln den Canalbau seit längeren Jahren begonnen und mit wechselnder Energie ziemlich fortgeführt hatte. Wenn man so oft meint: „Aller Anfang ist schwer", so bezieht man es zumeist auf Vorarbeiten und Vorbereitungen technischer Werke, im vorliegenden Falle aber galt es zuerst den schwierigsten Theil der Arbeit zu vollenden, auf etwa 1,4 km Länge schwierige und bedeutende Massengewinnung (ca. 1 Mill. cbm) zu bewältigen, inmitten des von ebendemselben Pionier des Fortschrittes geschaffenen Industriebezirk das für die Canalanlage nothwendige Areal zu erwerben und Gleisanschlüsse nach bestehenden Eisenbahnen zu sichern, bevor eine Corporation sich der Canalfrage zuwenden und Staatshilfe zu dem begonnenen Werke erbitten konnte. Nachdem im Herbst vorigen Jahres die Eröffnung eines neuen besonders schwierigen Theiles des Canales unter Theilnahme von Vertretern der hohen Staatsregierung, Landständen, Staats- und Ortsbehörden stattgefunden hat, worüber wir s. Z. ausführlich berichtet haben, ist vor wenigen Tagen von dem Canal-Verein eine Eingabe an die hohen Ministerien des Innern und der Finanzen abgegangen, welche wir im Nachstehenden soweit zur Kenntniß bringen möchten, als ohne Abdruck bez. Copie der beigefügten 19 Beilagen möglich sein wird. Es lautet diese Eingabe wörtlich:

„Die hohe Königlich sächsische Staatsregierung hat bereits wiederholt ihr lebhaftes Interesse für die mannichfachen Bestrebungen bekundet, welche darauf gerichtet sind,

der Stadt Leipzig und zugleich deren industriereichen westlichen Vororten eine Wasserstraße nach der Unterelbe zu schaffen.

Die Bestrebungen begannen vor nahezu 20 Jahren. Erst in den [illegible] 2 Jahren aber sind, wie weiter unten gezeigt werden wird, Umstände eingetreten und Verhältnisse geschaffen worden, welche der Ausführung einer solchen Wasserstraße und zwar nach dem Projecte

des Elster-Saale-Canals in der Richtung von Leipzig über Plagwitz-Lindenau nach Creypau an der Saale

in hohem Grade förderlich sind.

Der durch seinen ehrerbietigst unterzeichneten Vorstand vertretene Canal-Verein in Plagwitz-Lindenau hat deshalb die Ueberzeugung gewonnen,

daß jetzt die Zeit gekommen sein dürfte, aus dem Stadium der bloßen Vorbereitungen und Planprojectirungen überzugehen zu Maßnahmen, welche geeignet sind, nicht nur die Ausführung dieses für das ganze Land hochwichtigen Elster-Saale-Canals zu sichern, sondern auch die Vollendung des Bauwerks in baldige Aussicht zu stellen.

Von der Ansicht durchdrungen, daß die Weiterführung dieses bereits begonnenen gemeinnützigen Unternehmens Sache der Allgemeinheit sein müsse und daß dessen so wünschenswerthe baldige Vollendung nur von der kräftigen Hand des Staates erwartet werden könne, beschloß der Canal-Verein, in Plagwitz-Lindenau in seiner Generalversammlung vom 11. December 1887, in Uebereinstimmung mit einem bereits früher gefaßten Beschlusse des Elster-Saale-Canal-Vereins zu Leipzig,

bei der königlich sächsischen Staatsregierung die Ausführung des Elster-Saale-Canals auf Staatskosten zu beantragen.

Demgemäß richtet der ehrerbietigst unterzeichnete Vorstand des genannten Canal-Vereins an die königl. hohen Ministerien des Innern und der Finanzen hiermit ehrfurchtsvoll das Gesuch,

den Elster-Saale-Canal auf Staatskosten auszuführen, dazu die Zustimmung der gegenwärtig versammelten Stände einzuholen und zugleich von den Letzteren die Ermächtigung zur Expropriation des für die Canalanlage erforderlich werdenden Areals sich aussprechen zu lassen.

Zu diesem unserem Gesuche gestatten wir uns Folgendes zu bemerken:

Mittelst der Schreiben vom 21. und 22. April 1874 an das königliche hohe Ministerium des Innern und an die hohe Ständeversammlung hatte der Vorstand des Elster-Saale-Canal-Vereins zu Leipzig an die königliche Staatsregierung und die Stände die Bitte gerichtet, einen Beitrag zu den Kosten der Vorarbeiten für das Project des Elster-Saale-Canals aus Staatsmitteln zu verwilligen. Dieser Bitte entsprechend, beschloß nach Inhalt der ständischen Schrift vom 13. Juni 1874 Nr. 46 die Ständeversammlung im Einverständniß mit der hohen Staatsregierung einen solchen Beitrag bis zur Höhe von 1000 Thalern — 3000 ℳ zu gewähren, was dem Vorstande des genannten Vereins mittelst Schreibens des Ministeriums des Innern vom 6. Juli 1874 ad Nr. 1393 III A eröffnet wurde.

Diese Vorarbeiten sind vollendet worden und es erstattete darüber der Vorstand des Elster-Saale-Canal-Vereins zu Leipzig an das königliche Ministerium des Innern unter dem 17. Februar/13. März 1879 ausführlichen Bericht, worauf, dem eigenen Anheimgeben des genannten Vorstandes entsprechend, laut Ministerialschreibens vom 24. März 1879 Nr. 567 III A 2000 ℳ an denselben ausgezahlt, 1000 ℳ aber zur Honorirung eines zu bestellenden Wasserbaubeamten für Revision der Vorarbeiten zurückgestellt wurden.

Auf den gedachten ausführlichen Bericht an das Königliche Ministerium des Innern vom 17. Februar/13. März 1879, in welchem eine Charakteristik der verschiedenen für Leipzig in Frage gekommenen Canalprojecte und darunter insbesondere des

Elster-Saale-Canals, Leipzig-Creypau,

gegeben worden ist, glauben wir uns, zu Vermeidung von Wiederholungen, beziehen zu dürfen, und es möge hier nur zur schnelleren Uebersicht über die damals in Frage befangenen drei verschiedenen Canalprojecte folgende Vergleichung derselben zu einander eine Stelle finden:

Vergleichung der drei Canalprojecte.

	I. Leipzig-Plagwitz-Creypau-Saale.	II. Leipzig-Wallwitzhafen.	III. Möckern-Elsterthal-Beesen a. S.
Länge	21,8 km	63,8 km	30,0 km
Anlagekosten in Summa	4 879 420 ℳ	17 894 500 ℳ	16 000 000 ℳ
also per km	230 000 ℳ	280 000 ℳ	530 000 ℳ
Unterbrechung d. Fahrt durch Schleusen	12 Schleusen in der Saale, 1 Hebung bei Creypau	38 Schleusen bez. 17 Schleusen und 2 geneigte Ebenen	24 Schleusen
Zeitaufwand für die Fahrt auf d. Strecke Beesen-Leipzig bis u. der nach Berechn. Hercher's	20,02 Stunden	31,40 Stunden	26 Stunden
Transportkosten per Ctr.	7,976 ₰	11,80 ₰	?
Nöthige Bodenbewegung	2 000 000 cbm	5 000 000 cbm	?
Fall zwischen beiden Flußgebieten	20,70 m von d. Elster bei Plagwitz bis zur Saale b. Creypau	49,88 m von der Pleiße bei Gohlis bis zur Elbe bei Wallwitzhafen	?
Zu überwindende Höhen	20,70 m mittelst einer hydraul. Hebevorrichtung	29,58 Steigung v. Leipzig b. Breitenfeld, 79,46 Fall von b. Wallwitzhafen, 109,04 Summa durch 38 Schleusen	?
Es liegen von der Gesammtcanallänge	10,7 km i. Sachsen, 10,5 „ „ Preußen, 21,2 km Sa.	8,4 km i. Sachsen, 37,9 „ „ Preußen, 17,0 „ „ Anhalt, 63,3 km Sa.	ca. 6,0 km in Sachsen, „ 24,0 km in Preußen

Heutigen Tages ist der Stand der 3 Projecte etwa folgender:

Das Project III

ist unseres Wissens von der Königlichen preußischen Regierungsbehörde zu Merseburg im Jahre 1877 nur in der Idee aufgestellt worden, nachmals aber hat eine thätige Weiterverfolgung dieser Idee, insbesondere die Bearbeitung genereller Vorarbeiten für dieses Project nicht stattgefunden; nur im Jahre 1879 ist noch auf Veranlassung der königlichen Regierung zu Merseburg und auf Anordnung des königlich sächsischen Ministeriums des Innern vor der Königlichen Amtshauptmannschaft zu Leipzig eine commissarische Verhandlung zu dem Zwecke abgehalten worden, die Frage der besten Lage des Hafens für Leipzig für die beiden Canallinien I und III zur Erörterung zu bringen.

Laut des hierüber vor der Königlichen Amtshauptmannschaft Leipzig aufgenommenen Protokolls vom 19. Juni 1879 wurde von dem Herrn Vorsitzenden die übereinstimmende Ansicht der Erschienenen dahin zusammengefaßt, daß im Interesse der Stadt Leipzig eine möglichst nahe Lage des Hafens zu der Stadt Leipzig zu wählen sein würde, wobei das Augenmerk hinsichtlich des Canals Leipzig-Creypau auf einen Hafen auf den Wiesen gegenüber der Leipziger Schwimmanstalt, hinsichtlich des Canalprojects Möckern-Beesen aber auf einen Hafen gerichtet wurde, welcher nicht entfernt von der Stadt bei Möckern liegen dürfte, sondern etwa in der Nähe des sogenannten Exercirplatzes bei Leipzig zu denken sein werde.

Obwohl die Königliche Regierung zu Merseburg mittelst Schreibens vom 28. Juni 1879 an die Königliche Amtshauptmannschaft zu Leipzig in Aussicht stellte, das Project, wenn auch nur in Skizzen gezeichnet, etwa Ende des Jahres 1879 zur weiteren Aeußerung darüber vorzulegen, so ist doch dies bis heute noch nicht geschehen, und zufolge uns gewordener privater Mittheilungen hat man von der weiteren Verfolgung der Idee dieses Elster-Lateral-Canals Möckern-Beesen wegen der großen Schwierigkeit und Kostspieligkeit der Anlegung eines solchen Canals im Inundationsgebiet der Elster und der damit verbundenen Nothwendigkeit der Expropriation von 12 Mühlen abgesehen, so daß das Project III als erledigt erachtet werden darf.

Das Project II

anlangend, so ist für dessen Ausführung seit Aufstellung der Vorarbeiten für dasselbe durch Herrn Wasserbau-Inspector Georgi im Jahre 1876 nichts geschehen, und die Möglichkeit der Ausführung dieses Projects dürfte überhaupt jetzt gar nicht mehr vorhanden sein, nachdem inzwischen und namentlich in den letzten 5 Jahren dasjenige Terrain von Eutritzsch und Gohlis entlang der Rietzschke, welches zur Durchführung dieses Canals von Wiederitzsch her nach der Pleiße bei Gohlis ausersehen war, mit neuen Straßen und einer großen Anzahl Häuser besetzt worden ist.

Dies Terrain für den früher gedachten Ausgang dieses Canals von Leipzig ab ist durch die darauf inzwischen erfolgten Neubauten für eine Canaldurchführung völlig verschlossen worden, wenn man nicht ganz enorme Expropriationsbeträge für Wiederbeseitigung der dortigen Straßen und Neubauten aufwenden will. Dazu kommt, daß in der am 30. November 1877 vor der königl. Regierung zu Merseburg abgehaltenen Conferenz wegen eines Elster-Saale-Canals den Vertretern der Stadt Bitterfeld der Rath ertheilt wurde, von diesem Projecte nur den nördlichen Theil Bitterfeld-Wallwitzhafen sich anzueignen, da Bitterfeld mit seinen Braunkohlen, Verblendziegeln und Thonröhren vorzugsweise auf den Verkehr nach Norden hin und besonders mit Berlin angewiesen sei — ein Project, durch welches Leipzig nach dieser Richtung hin erst recht isolirt erscheinen würde.

Auch ist nachmals bekannt geworden, daß selbst die königlich preußische Regierung aus Rücksicht auf Halle ihre Genehmigung zu der Theilstrecke Bitterfeld-Leipzig des Canals Leipzig-Wallwitzhafen nicht ertheilen würde.

Viel günstiger liegen dagegen die Verhältnisse für

das Project I

den Elster-Saale-Canal Leipzig-Creypau.

Hier ist durch das seit 30 Jahren eingehaltene zielbewußte und planmäßige Vorgehen des Herrn Dr. Carl Heine zu Neuschönefeld nicht nur das für den Canal nöthige Terrain in den Ortschaften Plagwitz und Lindenau bei Aufstellung seiner Baupläne über sein ausgebreitetes Areal in beiden Ortschaften von jeder Bebauung freigehalten worden, sondern es ist auch bereits heute der Canal von der Elster ab bis hinter die Leipzig-Zeitzer Eisenbahn durch beide Ortschaften hindurch auf eine Länge von 1700 m unter Einbau von 7 Brücken für Straßen über den Canal und drei Eisenbahnüberführungen über denselben völlig schiffbar hergestellt worden.

Dabei durch die größte Erhebung des Terrains, welche auf der gesammten Canallinie vorkommt, und noch dazu durch festen Boden bereits durchgeführte Canalstück bietet den ganz geeigneten Anfang für die Weiterführung des Canals bis zur Saale.

Von der Mündung des Canals in die Elster bei Plagwitz ist dieser Fluß sowohl stromaufwärts bis Kleinzschocher und Schleußig an der erweiterten Fabrik von Christoph & Nöhel und der großen Kammgarnspinnerei Stöhr & Co. vorbei, als auch stromabwärts an einer größeren Anzahl industrieller Etablissements (Tittel & Krüger, Hirzel, Sieglitz & Co. x.) vorüber durch die Dr. Heine'schen Flußregulirungen und Ausbaggerungen sowie sonstige Stromcorrectionen bis unterhalb der Schwimmanstalt zu Leipzig schiffbar gemacht, so daß die oben gedachte Hafenanlage für Leipzig gegenüber der Schwimmanstalt auf den sogenannten Fleischerwiesen, zwischen der Elster und der Frankfurter Chaussee einerseits und der nach Nordwesten verlängert gedachten Aue der Marschner- und Bismarckstraße andererseits, dem Elster-Saale-Canal jederzeit angeschlossen werden kann.

Es liegt hier mit den Nebenarmen der Elster, dem Pleißenmühlgraben und der Nöbel, ein schiffbares Stromgebiet von ca. 7000 m Länge hart an der Stadt Leipzig, für welche ein Hafen an der bezeichneten Stelle um so angebrachter sein würde, als von da aus durch die Marschner-, Wächter- und Pleißen-Straße auf dem bequemsten und kürzesten Wege auch nach der von der Stadt beschlossenen Centralmarkthalle an der Windmühlengasse zu gelangen wäre.

Mag nun auch die Stadt Leipzig mit der Anlage dieses Hafens Anstand nehmen, bis der Bau des Elster-Saale-Canals seiner Vollendung nahe gerückt sein wird, so wird dies unbedenklich sein, sofern nur das für den Hafen nach Obigem ausersehene Terrain bis dahin von einer Bebauung frei bleibt. Und dies ist der Fall und wird noch auf einige Jahre der Fall bleiben, da zu einer dortigen Bebauung nicht eher verschritten werden kann, als bis der Leipziger allgemeine Wasserregulirungsplan auch auf der Strecke vom jetzigen Einfluß des Pleißenmühlgrabens in die Elster ab bis unterhalb der Frankfurter Chaussee zur Ausführung gebracht worden sein wird. Gerade mit dieser Forcirung der Wasserregulirungsarbeiten würde die Anlage des dortigen Hafens Hand in Hand gehen können."

Die Eingabe an die Regierung geht im weitern Theile auf die Momente ein, welche das Project I, den in Frage stehenden Canal zwischen Elster und Saale und zwar in Richtung Plagwitz-Creypau besonders fördern können, doch sind diese zum Theil technischer Natur und bilden Vergleiche mit dem Leipzig-Wallwitzhafener Canalproject, daher es wohl angezeigt erscheinen dürfte, hierauf nicht jetzt, sondern erst dann einzugehen, wenn die Canalverbindung von Leipzig mit Elbe oder Saale in der berufensten Corporation, der hiesigen Handelskammer, zur erneuten Berathung und Discussion gestellt werden wird, was, wie wir erfahren haben, in allernächster Zeit bevorsteht.

Vermischtes.

* Leipzig, 21. Februar. An hiesiger Rathsstelle ist eine von dem Stadtpräsidenten zu Krakau verfaßte und an die Behörden sämmtlicher größerer Städte gesandte Kundgebung eingegangen, in welcher bekannt gegeben wird, daß der Frühjahrs-Pferdemarkt in Krakau am 10. März ds. Js. eröffnet und fünf Tage dauern wird. Die Herren Pferdezüchter, Grundbesitzer und Pferdehändler, sowie Kauf- und Verkaufslustige finden hier die beste Gelegenheit, Pferde an sich zu bringen, beziehungsweise zu verkaufen. Gleichzeitig findet am 13. März d. J. in Krakau am Platze „Groble" ein allgemeiner Bauernpferdemarkt statt. Die Stadtgemeinde Krakau hat dafür Sorge getragen, daß der Markt mit Pferden aller Art reichlich und auch sehr zahlreich beschickt wird. Nähere Auskunft ertheilt das 3. Departement des Magistrats zu Krakau, das auch alle diesbezüglichen Correspondenzen und Anmeldungen entgegen nimmt.

* Leipzig, 21. Februar. Lebensmittel- u. Verkehr auf dem hiesigen Dresdner Bahnhofe im Januar c. I. Empfang: Backwaaren 27 611 kg, Beeren 221, Butter 23 274, Bier 127 593, Brennholz 195 780, Colonialwaaren 210 397, Eier 69 110, Süßwasserfische 14 553, geräucherte Fische 508, frisches Fleisch 2861, geräuchertes Fleisch 180, Gemüse 5294, Geflügel 44 254, Heringe 464, Heu 48 882, Kartoffeln 264 715, Kleie 171 330, Käse 22 949, Mehl 342 568, Malz 72 357, Mineralwasser 114, frisches Obst 443, getrocknetes Obst 10 026, Pflanzen und lebende Blumen 382, Südfrüchte 2050, trinkbare Spirituosen 3680, Stroh 18 755, Wein 10 973, Wild 5077 und Zucker 11 164, Empfangsgüter zusammen 1 706 281 kg. — II. Versandt: In Mengen von mindestens 5000 kg kamen zum Versandt: Backwaaren 7651 kg, Bier 158 788, Colonialwaaren 216 135, Eier 16 463, geräucherte Fische 10 549, Gemüse 71 408, Heringe 25 679, Kartoffeln 159 336, Kleie 226 525, Mehl 56 793, Malz 50 814, trinkbare Spirituosen 17 065, Stroh 34 915, Wein 33 444 und Zucker 755 943 kg. Im Ganzen wurden an Lebensmitteln x. versandt 1 871 944 kg. Der Gesammtverkehr hiermit beziffert sich auf 3 578 225 kg.

*— Uns liegt wieder der Verwaltungsbericht des Kaufmännischen Hilfsvereins zu Berlin für das Jahr 1887 vor. Die Erfolge waren wieder recht erfreulich. Auf allen Gebieten sind theils bedeutende, theils zufriedenstellende Fortschritte zu verzeichnen. Obgleich die Gesammtausgaben im Betrage von 45 774 ℳ diejenigen des Vorjahres um 7700 ℳ übersteigen, schließt das Jahr 1887 mit einem Ueberschuß von 2442 ℳ ab. Das Vermögen des Vereins beträgt am Jahresschluß 57 593 ℳ. Für Krankenpflege wurden 7953 ℳ verausgabt, ungefähr der dritte Theil mehr als im Vorjahr. Stellungen wurden besetzt 1331 gegen 1209 in 1886. Unterstützungen wurden verabreicht 3736 ℳ an 230 Personen (gegen 2305 ℳ an 124 Personen in 1886). Darlehen bei Stellenlosigkeit und unverschuldeter Noth wurden verabfolgt 6574 ℳ an 139 Mitglieder (gegen 5457 ℳ an 111 Mitglieder in 1886). Der Verein zählte am Jahresschluß 4641 Mitglieder gegen 4130 im Vorjahre.

△ Oelsnitz i/V., 20. Februar. In einer gestern hier stattgefundenen Sitzung der in der Jutebranche maßgebenden Firmen wurde einstimmig beschlossen, von jetzt an in den Preisen ihrer Fabrikate den höheren Notirungen für das Rohmaterial Rechnung zu tragen.

—o— Aus dem Erzgebirge, 20. Februar. Unsere ehemals so blühende Spitzenindustrie ist jetzt in Folge der Ungunst der Mode zurückgegangen. Die Nottinghamer Spitzenfabriken scheinen in der letzten Zeit gleichfalls keine guten Geschäfte gemacht zu haben, denn sie haben einen gemeinschaftlichen Reisenden nach Amerika gesandt, um dort neue Absatzquellen zu finden. Früher bezogen auch die amerikanischen Spitzenhändler selbst und machten ihre Einkäufe. Wenn auch unsere Spitzenfabrikanten gezwungen sein sollten, eigene Reisende nach Amerika zu senden, so werden sie bei den gegenwärtigen Preisen nicht bestehen können. Obwohl in Nottingham sehr viele Spitzen erzeugt werden, gehen doch die geklöppelten Spitzen erst von hier aus nach England.

*• Dresden, 21. Februar. Lebensmittelverkehr auf dem hiesigen Leipziger Bahnhofe im Januar c.: I. Empfang: Butter 28 754 kg, Wild 4234, 1228 Stück Hasen 5776, Geflügel 8071, frisches Fleisch 6343, Fleisch- und Wurstwaaren 1888, lebende Fische im Wasser 9167, frische Seefische 6222, Austern 2147, frisches Obst 387 und Gärtnerwaaren aus Großenhain 40 660 kg. — II. Versandt: Lebende Fische im Wasser 48 118 kg.

*— Weimar-Geraer Eisenbahn. In verschiedenen Blättern wurde die sich im Januar herausgestellte Mindereinnahme der Weimar-Geraer Eisenbahn lediglich als eine Folge der nach der Verstaatlichung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn seitens der preußischen Staatsbahnverwaltung für den 1. Januar d. J. erfolgten Kündigung mehrerer nicht unwesentlicher Instradirungen bezeichnet. Dem gegenüber sind wir auf Grund authentischer Informationen in der Lage, erklären zu können, daß die für Januar 1888 ermittelte Mindereinnahme des Güterverkehrs der Weimar-Geraer Eisenbahn nur theilweise in den im Juli v. J. zufolge Verstaatlichung der Nordhausen-Erfurter Bahn eingeführten Instradirungsänderungen begründet sind. Der erheblich größere Theil des Minus ist durch Zurückbleiben der beförderten Gütermengen im Vergleich zum Januar 1887 (in welchem der Güterverkehr infolge der im vorausgegangenen Monat durch Schneeverwehungen der Bahn entstandenen Betriebsstörung ein wesentlich umfangreicherer war) verursacht worden, eine Erscheinung, welche auch bei den Saalbahn-Einnahmen sichtbar ist, obwohl die Saalbahn von den die Weimar-Geraer Bahn benachtheiligenden Instradirungen einigen Vortheil gehabt hat. Die übrigen an die nicht ganz correcten Angaben verschiedener Blätter von denselben geknüpften ungünstigen Conjecturen erscheinen somit als hinfällig, und ebenso können wir die Anspielung auf einen gewissen „Rundreise-Actionair" als völlig unzutreffend bezeichnen.

⊙ Aus dem Voigtlande, 21. Februar. Vor einiger Zeit theilten wir die Petition des land- und forstwirthschaftlichen Vereins Lobenstein-Ebersdorf betreffs einer neuen Vermessung des Landestheiles Lobenstein-Ebersdorf mit. Ein Rescript des fürstlichen Ministeriums, Abtheilung für Finanzen, antwortet darauf Folgendes: „Die angeregte Vermessung würde nicht auf einen einzelnen Landestheil sich beschränken können, sondern in Berücksichtigung, daß namentlich im Landestheile Gera die älteren Vermessungsarbeiten in völlig ungenügender Weise ausgeführt worden sind und die vorhandenen Flurkarten zum Theil in einem äußerst defecten Zustande sich befinden, auf das ganze Staatsgebiet auszudehnen sein; auch wäre es nothwendig, mit der Vermessung eine neue Bonitirung und Einschätzung zu verbinden. Für die Bestreitung des deshalbsigen Kostenaufwandes, welcher den Betrag von einer Million Mark voraussichtlich weit übersteigen würde, sind aber die erforderlichen Mittel in der nächsten Zeit nicht zu beschaffen, da bei dem erhofften Eintritte einer bessern Gestaltung der Staatsfinanzen zunächst die wegen Ungunst der Finanzlage bisher zurückgestellte Befriedigung von dringlicheren Wünschen und Bedürfnissen ins Auge zu fassen sein wird."

§§ Berlin, 21. Februar. In der Zolltarifcommission des Reichstags wurde gestern Abend die Berathung des Antrages Ampach und Gen. (Aufhebung des Identitätsnachweises x.) fortgesetzt. Abg. von Mirbach (cons.) tritt für den Antrag ein. Zahlreiche Zeitungsstimmen haben sich für denselben ausgesprochen, auch aus dem Westen Deutschlands seien Petitionen zu Gunsten desselben eingegangen, u. A. auch von der Handelskammer zu Mannheim. Die deutsche Landwirthschaft sei nicht im Stande, den Bedarf an Cerealien zu decken. Wenn der volle Zoll rückvergütet werde, werde sich auch in Süddeutschland die Lage der Landwirthschaft bessern. Für den Osten habe der erhöhte Getreidezoll gar keine oder nur eine minimale Wirkung gehabt. Die Concurrenz zwischen Osten und Westen sei aber noch verschärft worden, da der Osten mit seinem Absatz lediglich auf Deutschland angewiesen sei. Keineswegs involvire der Antrag, wie behauptet werde, eine Exportprämie, da das Reich bei der Ausfuhr keine Zuschüsse leiste. Die Industrie könne ihre Production steigern, aber die Landwirthschaft könne die Getreideproduction nicht steigern. Auch die „Weserzeitung" habe anerkannt, daß der Antrag keine Exportprämie in sich schließe. Auch einen Preisdruck auf den Weltmarkt werde die Annahme des Antrags nicht zur Folge haben, ebensowenig sei die Einfuhr einer schlechten Qualität zu fürchten, da der deutsche Markt nur gute Qualitäten gebrauchen könne. Wer gegen ein Monopol der Müller sei und das Gedeihen der Landwirthschaft wünsche, müsse für den Antrag sein. Abg. v. Huene (Centrum) ist gegen den Antrag in allen seinen Theilen. Wenn die Reichscasse einige Millionen Zoll einbüße, so bedeute dies doch jedenfalls in gewissem Sinne eine Exportprämie. Man wolle eben mit den Einfuhrscheinen dem Osten Exportprämien gewähren, um sein Getreide besser ins Ausland abzusetzen. Die Wirkung der eben gewährten Getreidezölle als unbedeutend hinzustellen, sei unbegründet, da die erhöhten Zölle erst zu kurzer Zeit in Wirksamkeit seien. Die Mühlentransitläger seien allerdings in gewissem Sinne ein Monopol, aber nach Annahme des gestellten Antrages würde dieses Monopol eher gestärkt als abgeschwächt werden. Eine Preissteigerung zu Gunsten des Ostens auf Kosten des übrigen Deutschland würde die Folge sein. Den Löwenantheil am Gewinn würden die Getreidehändler, die Exporteure und Importeure, haben. Der Zwischenhändler würde das Meiste profitiren, der Landwirth selbst aber einen sehr geringen Vortheil haben. Auch der eventuelle Ausfall für die Reichsfinanzen sei nicht außer Acht zu lassen. Und wie solle es erst im Falle eines Krieges werden? Alsdann die Mahlzölle aufzuheben, könne nichts helfen, da die Eisenbahnen dann durch den Transport von Soldaten ganz beansprucht würden. Abg. Bühling (national.) kann nicht zugeben, daß die Einfuhrscheine eine Exportprämie bedeuten. Je höher der Getreidezoll, desto größer seien die Mißverhältnisse und Unterschiede für die verschiedenen Gegenden Deutschlands. Da wir einmal die Zölle haben, gelte es, diese Mißverhältnisse nach Möglichkeit auszugleichen, und das wolle der Antrag. Die Einfuhrscheine würden nur in geringem Maße Börsenpapiere werden. Der Bauer werde bei Getreideverkauf den Stand dieses Papiers in Betracht ziehen und entsprechend mehr für sein Getreide fordern und auch, in Folge der Concurrenz, erhalten. Es sei also falsch, anzunehmen, daß der Handel den ganzen Gewinn in die Tasche stecken könne. Die Rhederei im Norden liege sehr darnieder, und es sei wünschenswerth, daß sie in Folge Annahme des Antrages wieder mehr Beschäftigung finde. Allerdings würde der Norden gewinnen, aber der Süden und Westen Deutschlands nicht geschädigt werden durch Annahme des Antrags. Das Opfer der Reichscasse komme den großen wirthschaftlichen Vortheilen gegenüber nicht in Betracht. Abg. Brömel hält den Antrag im Princip für richtig, wenn er auch in mancher Hinsicht einzuschränken sei. Eine Vertheuerung des Getreides sei durch Annahme des Antrages nicht zu befürchten. Für den Osten und Norden Deutschlands gelte es jedenfalls, einem Nothstande entgegenzutreten und würde er eventuell auch für den unveränderten Antrag stimmen. Abg. v. Flügge (cons.): Von den Gegnern des Antrages seien wirklich stichhaltige Gründe nicht vorgebracht worden. Der Antrag würde thatsächlich sich für Handel, Industrie und Landwirthschaft als vortheilhaft erweisen, es sei ein nothwendiges Correlat der Getreidezölle, was gefordert werde. Die Schmälerung