delsverträge mit Serbien und in der rumänischen Handelsconvention mit Rumänien einen Conventionaltarif zugestanden hat. Sämmtliche Handelsverträge enthalten die Meistbegünstigungsklausel. —

Infolge von früheren Verträgen, welche vor Errichtung des deutschen Reiches abgeschlossen worden sind, genießen beim Verkehr mit Deutschland die Rechte der meistbegünstigten Nationen:

Argentinien (Vertrag vom 19. September 1857).

Belgien (Handelsvertrag vom 22. Mai 1865 mit Zusatzvertrag vom 30. Mai 1881).

Chile (Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 1. Februar 1862).

China (Handelsvertrag vom 2. September 1861 mit Zusatzconvention vom 31. März 1880).

Großbritannien (Meistbegünstigungsvertrag vom 30. Mai 1865).

Japan (Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 20. Februar 1869).

Liberia (Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 31. October 1867).

Die Niederlande (Meistbegünstigungsvertrag vom 31. December 1851).

Siam (Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 7. Februar 1862).

Salvador (Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 13. Juni 1870).

Türkei nebst Bulgarien, Ostrumelien und Egypten (Vertrag vom 30. März 1862 und Friedensvertrag vom 13. Juli 1878 zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Großbritannien und der Türkei).

Vereinigte Staaten von Nordamerika (Vertrag zwischen Preußen und Nordamerika vom 1. Mai 1828).

Schweden und Norwegen (Vertrag mit Hamburg und Bremen vom 1. Mai 1841, mit Oldenburg vom 1. April 1843, mit Mecklenburg-Schwerin vom 10. October 1846, mit Lübeck vom 14. September 1852).

Dänemark (Vertrag mit Preußen vom 26. Mai 1846 und Wiener Friedensvertrag von 1864).

Durch Beschluß des deutschen Bundesrathes vom 30. April 1885 ist Dänemark, und vom 20. Februar 1855 ist Schweden und Norwegen bei dem Handel mit Deutschland vertragsmäßig meistbegünstigten Nationen gleichgestellt worden.

Der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Portugal vom 2. März 1872 stipulirt gleichfalls die gegenseitige Behandlung auf dem Fuße der meistbegünstigten Nationen, mit der Restriction, daß Portugal das Recht vorbehalten bleibt, Brasilien besondere Vortheile einzuräumen, welche von Deutschland in Folge der Meistbegünstigungsklausel nicht sollen in Anspruch genommen werden können. Der Vertrag erstreckt sich auch auf die portugiesischen Colonien.

Eine Ausnahmestellung nimmt der durch Artikel 11 des Frankfurter Friedensvertrages vom 10. Mai 1871 geschaffene Meistbegünstigungsvertrag mit Frankreich ein. Derselbe ist — entgegen den sämmtlichen übrigen Handelsverträgen — unkündbar. Er erstreckt sich jedoch, was häufig übersehen wird, nur auf solche Begünstigungen, welche der eine oder der andere der vertragschließenden Theile an England, Belgien, die Niederlande, die Schweiz, Oesterreich-Ungarn oder Rußland bewilligt hat, oder noch bewilligen sollte. Die anderen als den vorgenannten Staaten eingeräumten oder einzuräumenden Begünstigungen fallen nicht darunter. —

Nach Errichtung des Deutschen Reiches wurden von Deutschland endlich noch sogenannte Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträge, welche sämmtlich die Meistbegünstigungsklausel enthalten, mit folgenden Staaten abgeschlossen:

mit Persien am 11. Juni 1873,
mit Costarica am 18. Mai 1875,
mit Samoa am 24. Januar 1879,
mit den Hawaiischen Inseln am 25. März (19. Sept.) 1879,
mit Mexico am 5. December 1882,
mit Korea am 26. November 1883,
mit der südafrikanischen Republik (Transvaal), am 22. Januar 1885,
mit dem Sultanat Zanzibar am 20. December 1885,
mit der Dominikanischen Republik am 30. Januar 1885,
mit der internationalen Gesellschaft des Kongo am 8. November 1884,
mit dem Königreich Madagaskar am 15. Mai 1883.

Die großen nordtransatlantischen Passagier-Dampfer.

Die außerordentlich rasche Ueberfahrt des Passagierdampfers „Etruria“ von der Cunard-Compagnie lenkt von neuem die Aufmerksamkeit auf die „Windhunde“ des Oceans („gray hounds“, wie die Engländer und Amerikaner sie häufig nennen).

Die drei schnellsten Passagierdampfer des Nordatlantics sind die „Lahn“ des Norddeutschen Lloyds in Bremen und die „Etruria“ und „Umbria“ der englischen Cunard-Gesellschaft. Die Dimensionen dieser drei Packetboote sind folgende: „Lahn“: 136,55 m lang, 14,92 m breit und 11,11 m tief; „Etruria“ und „Umbria“ 152,88 m lang, 17,43 m breit und 11,64 m tief. Es ist nicht ohne Interesse eine kleine Zusammenstellung der schnellsten Ueberfahrten zu lesen, umsomehr, als dieselben nach Einführung der Passagierdampfer mit zwei Schrauben, welche die jetzigen Oceandampfer sowohl an Größe, Geschwindigkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit weit übertreffen sollen, bald erheblich andere Zahlen aufweisen werden.

Die englischen Passagierdampfer, welche die Ueberfahrt von Queenstown nach New-York und umgekehrt in weniger als 7 Tagen zurückgelegt haben — die Strecke beträgt rund 2828 Seemeilen — sind folgende: Der „Oregon“ der Cunard-Linie, dessen kürzeste Fahrt 6 Tage 9 Stunden und 22 Minuten betrug; die „City of Rome“ der Anchorlinie, welche 6 Tage und 18 Stunden von Queenstown nach New-York brauchte; die „America“ (früheres Packetboot der Nationallinie, jetzt von der italienischen Regierung angekauft) brauchte 6 Tage 14 Stunden und 44 Minuten; die „Servia“ der Cunard-Gesellschaft machte die Reise in 6 Tagen 23 Stunden und 50 Min.; die „Aurania“ derselben Gesellschaft in 6 Tagen 23 Stunden und 2 Min. und die „Alaska“ der Gesellschaft Guion legte ihre schnellste Fahrt in 6 Tagen 16 Stunden und 38 Minuten zurück. Die Cunard-Linie steht also unter den englischen Gesellschaften oben an, seit dem ihre 4 großen Schiffe, welche augenblicklich den Dienst zwischen Liverpool und New-York versehen, weniger als 7 Tage zur Ueberfahrt von Queenstown nach Sandy-Hook, der Mündung des Hudsons, und zurück gebraucht haben.

Man rechnet die Entfernung zwischen Queenstown und Sandy-Hook allgemein auf 2828 Seemeilen; aber die Passagierdampfer haben oft eine viel größere Distanz zurückzulegen, sei es um Eisbergen oder Eisfeldern auszuweichen oder aus anderen Gründen. So hat z. B. im Mai 1885 die „Etruria“ 2936 Meilen auf der Hinfahrt und 2858 Meilen auf der Rückfahrt durchlaufen. Letztere wurde nichtsdestoweniger in 6 Tagen 14 Stunden und 35 Minuten, trotz eines Umweges von 120 Meilen nach Süden, um dem Treibeise auszuweichen, gemacht. Für die ganze Dauer der Ueberfahrt ergiebt dies eine mittlere Geschwindigkeit von 18,65 Knoten pro Stunde. Einem officiellen Journale entnehmen wir folgende kürzeste Reisen, während der Jahre 1884, 85 und 86.

1884 „Umbria“: 6 Tage 19 Stunden 8 Minuten; 1885 „Etruria“: 6 Tage 9 Stunden; 1886 „Umbria“ 6 Tage 9 Stunden 22 Minuten; 6 Tage 6 Stunden 8 Minuten und 6 Tage 4 Stunden 12 Minuten.

Die unstreitig beste Reise, welche je zwischen Amerika und England gemacht ist, ist die der „Etruria“, welche Sandy-Hook in 6 Tagen 1 Stunde und 47 Minuten erreichte und während dieser Fahrt, an einem besonders günstigen Tage, 503 Seemeilen bei einer Geschwindigkeit von 20 Knoten zurücklegte.

Diesen Schiffen ebenbürtig zur Seite steht der neueste Passagierdampfer des Bremer Lloyds, die „Lahn“, welche ebenfalls wie die „Umbria“ und „Etruria“ auf der großen weltbekannten Werft an der Clyde von der Fairfieldcompanie, früher John Elder, gebaut worden ist. Die „Lahn“ hat in diesem Jahre die Ueberfahrt von New-York nach Southampton in 7 Tagen und 4 Stunden gemacht, was eine mittlere Geschwindigkeit von etwas über 18 Knoten pro Stunde giebt.

Die „Etruria“ und „Umbria“ sind bereits 1884 gebaut und haben ein Bruttoraumgehalt von 7718 t. Ihre Maschinen sind nach dem dreigliedrigen Compoundsystem und entwickelten bei den Probefahrten 14 321 Pferdekräfte, wobei die Schiffe eine Maximalgeschwindigkeit von 20 Knoten pro Stunde erreichten.

Die „Lahn“ des Norddeutschen Lloyds lief erst am 6. September vor. J. vom Stapel. Bei ihren Probefahrten wurden 9500 Pferdekräfte entwickelt, was eine Geschwindigkeit von 18,75 Knoten ergiebt. Die Maschine ist ebenfalls eine dreifach expandirende, aber nach ganz neuen Principien construirt.

Trotz der von diesen drei genannten Passagierdampfern erzielten großen Geschwindigkeit lassen die großen Concurrenzgesellschaften jetzt neue Schiffe bauen, welche die ersteren noch an Geschwindigkeit übertreffen und noch größere Chancen der Sicherheit, vor Allem die der Unsinkbarkeit bieten sollen. Aus letzterem Grunde erhalten dieselben zwei unabhängig von einander arbeitende Maschinen, welche je eine Schraube treiben (die obengenannten Schiffe sind einschraubig). Diese Anordnung gestattet, daß jede Maschine in einem besonderen, isolirten Raume liegt und eine wasserdichte Wand von dem Heizraume bis hinten reicht. Von diesen Expreßpassagierdampfern befinden sich momentan 8 Stück im Bau, nämlich 2 für die „White-Star-Linie“ (England) 2 für die „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“ (Hamburg), 1 für die französische Linie zwischen Havre und New-York, 1 für den Norddeutschen „Lloyd“ in Bremen und 2 für die Gesellschaft „Inman and International“ (England). Eins dieser Schiffe, die „City of New-York“ ist bereits am 15. März vom Stapel gelaufen. Man erwartet von diesem Schiffe, daß seine Geschwindigkeit 20 Knoten betragen wird.

Der Reiz der großen Geschwindigkeit ist bei den Engländern und Amerikanern derartig unwiderstehlich, daß alle Kajüten der „City of New-York“ für seine erste Fahrt von Liverpool nach New-York, welche Anfangs nächsten Monats stattfinden wird, bereits belegt sind.

Das zweite der Packetboote der Inman-Linie, die „City of Paris“, wird in Kürze vom Stapel laufen und bereits im October seine erste Reise antreten. Beide Schiffe haben eine Länge von 170 m und ein Deplacement von 10 500 t.

Der Rumpf dieser Schiffe ist ganz aus Stahl construirt, in 15 wasserdichte Abtheilungen getheilt, von denen 3 sich vollständig mit Wasser füllen können, ohne daß die Schwimmfähigkeit dadurch in Gefahr geräth und mit einem doppelten Boden versehen. Letzterer erhöht die Schwimmfähigkeit der Schiffe ebenfalls ungemein. Eine besondere Kammer, in welcher Wasserballast spielt, reducirt die Rollbewegungen des Schiffes, welche gerade die Ursache der gefürchteten Seekrankheit ist, auf die Hälfte. Die Schiffe haben 5 Decks, die eine Gesammtfläche von 150 000 Quadratfuß haben. Der große Salon für Passagiere erster Classe ist mit einer 22 Fuß hohen Kuppel versehen, 53 Fuß lang und 25 Fuß breit. Der allgemeine Salon, Damensalon, Rauchsalon &c. befinden sich in 2 besonderen Deckhäusern. Die innere Einrichtung der Salons und Kabinen ist mit allem nur denkbaren Comfort und Luxus ausgestattet. Bei voller Ausrüstung mit Passagieren befördert jedes Schiff 2000 Menschen. Die Beleuchtung der Schiffe ist elektrisch und erfolgt durch 1000 Glühlichtlampen und zwar sind zum Betriebe derselben zwei Dynamomaschinen vorhanden, so daß wenn die eine versagen sollte, die andere sofort in Thätigkeit treten kann. Die Rettungsboote sind so zahlreich, daß bei voller Belegung der Schiffe jede Seele aufgenommen werden kann. Ein noch größeres Expreßboot befindet sich als Modell z. Zt. auf der maritimen Ausstellung in Glasgow. Dasselbe ist 171,80 m lang, 19,20 m breit und 15,86 m tief. Sein Deplacement beträgt 11 500 t. Wie es heißt, wird dieses Riesenschiff von der Guion-Gesellschaft erbaut werden und der Ocean mit ihm in weniger als 6 Tagen zu durchkreuzen sein.

Vermischtes.

Leipzig, 16. Juli.

*— Am 7. Juli haben die Vorräthe von Roheisen in den Stores zu Glasgow die Zahl von 1 Million Tons überschritten. Das ist ein Vorkommniß, schreibt die „Voss. Ztg.“, welches bisher noch nicht dagewesen ist; wenn dasselbe an den Börsen spurlos vorüberging, so kann der Grund nur darin gesucht werden, daß sich die Speculation schon seit langer Zeit von dem Einfluß der englischen und schottischen Eisenmärkte losgesagt hat. Die Thatsache an sich ist aber bedeutungsvoll und keineswegs geeignet, ganz unbeachtet zu bleiben, um so mehr, als auch unsere Ausfuhrlisten, wie wir wiederholt nachgewiesen haben, eine nicht unwesentliche Abnahme des Exports von Eisen und Eisenfabrikaten zeigen. Es betrugen die Vorräthe in Glasgow:

am 7.	Juli	1888	1 002 268	Tons,
„ 9.	„	1887	895 077	„
„ 10.	„	1886	785 292	„
„ 11.	„	1885	604 900	„
„ 5.	„	1884	588 600	„

In Deutschland haben sich nach den vorliegenden Berichten die Verhältnisse in der Montan-Industrie in dem letzten Jahre jedenfalls gebessert. Vor allen Dingen melden fast alle Gesellschaften, daß sie voll beschäftigt sind und auch noch gute Aufträge für die nächste Zeit haben. Dazu kommt, daß die Preise gestiegen sind und wieder genügenden Nutzen lassen, während noch vor ungefähr einem Jahre die allgemeinen Klagen dahin gingen, daß die Werke kaum die nöthigen Betriebskosten erschwingen konnten. Der besseren Lage ist aber auch, wie nachstehende Aufstellung der vier in erster Linie gehandelten Montanactien zeigt, bereits Rechnung getragen. Die Course stellten sich wie folgt:

	1. Juli 1883	1. Juli 1884	1. Juli 1885	1. Juli 1886	1. Juli 1887	2. Juli 1888
Laura	136,25	105,10	91,50	68,00	76,90	114,00
Dortmunder	96,75	70,00	55,00	41,75	57,90	78,25
Bochumer	105,90	101,00	144,25	110,50	124,10	167,50
Gelsenkirchen	124,10	115,00	113,00	108,75	104,00	128,50

Diesen Coursen gegenüber ist nachstehende Aufstellung der Preise interessant, welche an der Düsseldorfer Börse gezahlt wurden. Dieselben sind zwar nicht für die großen Submissionen maßgebend, indessen zeigen sie „officielle“ Notirungen.

	1885 2. Juli	1886 1. Juli	1887 7. Juli	1888 6. Juli
Spiegeleisen Ia.	46,00—50,00	45,50—46,00	49—50	57,00
Gießereieisen I.	57,00—59,00	52—53	54	57,00
Westfäl. Eisen I.	44,00—46,00	40—42	43,50	50,00
Deutsch. Bessemereis.	46,00—47,00	*)	*)	54,00
Gew. Stabeisen	104,00—106,00	92—95**)	112	125—127,50
Gewöhnl. Bleche	145,00—150,00	*)	135,00	150,00

Die Grundpreise für Walzeisen notirten in Oberschlesien am Anfang des dritten Quartals

	1883	1884	1885	1886	1887	1888
ℳ	12,50	11,00	10,00	9,50	12,50	11,50

Bei den großen Stahlschienen-Submissionen waren die Preise während des Bestandes der internationalen Stahlschienen-Convention hier im Inlande bis auf 150 ℳ heraufgegangen, nach dem Zusammenbruch der Convention wurden die Preise zum Theil durch die ungeheure Concurrenz der fremden Werke bis 102 ℳ gedrückt. Später erholten sich dann die Preise wieder und gegenwärtig wird ungefähr 114 ℳ per Tonne gezahlt. Ob die internationale Schienen-Convention wieder zu Stande kommt, erscheint mehr als zweifelhaft; wenn dem „Ironmonger“ Glauben geschenkt werden darf, soll die nächste Woche entscheidende Nachrichten über die Verhandlungen bringen.

Die Preise in Glasgow für Roheisen-Warrants haben gegenwärtig wieder fast den niedrigsten Standpunct erreicht. Dieselben notirten am 1. Juli in Schilling und Pence:

1883	1884	1885	1886	1887	1888
47,3	41,2	40,9	38,10½	42,3¼	38,1½

*— Silbercours. Der Cours, zu welchem die in Silber zahlbaren Coupons der österreichischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen, sowie die ausgeloosten Stücke an den deutschen Zahlstellen eingelöst werden, ist unverändert auf 81½ Proc. belassen worden. Es werden demnach bis auf Weiteres für 100 fl. gezahlt 163,00 ℳ.

*— Betriebsergebnisse der Leipziger Pferde-Eisenbahn in der Woche vom 9. bis 15. Juli: 230 885 Personen 29 483,30 ℳ, Minus: 6761 Personen 530,00 ℳ; Plus seit 1. Juli: 4807 Personen 1725,60 ℳ.

*— Zur Ausgabe gelangte soeben Heft 41 der „Verhandlungen, Mittheilungen und Berichte“ des Central-Verbandes deutscher Industrieller. Dasselbe enthält unter anderen Mittheilungen den Gesetzentwurf, betreffend die Alters- und Invalidenversicherung der Arbeiter, sowie eine Vergleichung der wesentlicheren Bestimmungen dieses Gesetzentwurfes mit den „Grundzügen“. Die Grundzüge selbst sind zusammen mit einem reichhaltigen, aus den Verhandlungen des Centralverbandes und anderer wirthschaftlicher Vereine, sowie des Volkswirthschaftsraths bestehenden Material in Heft 38 der „Verhandlungen, Mittheilungen und Berichte“ zum Abdruck gelangt.

-r- **Chemnitz**, 15. Juli. Welch einen Umfang die Sparcasse jetzt angenommen hat, das läßt sich aus dem Jahresberichte genannter Anstalt für 1887 erkennen; denn die Bilanz schließt mit 20 411 989 ℳ Activen und mit 20 302 844 ℳ Passiven, also mit einem Ueberschusse von 109 845 ℳ, der dem Reservefonds zufließt. Im Jahre 1887 wurden insgesammt 6 174 261 ℳ Spareinlagen in 85 672 Posten eingezahlt, das sind 57 978 ℳ mehr als im Jahre 1886. Die in 41 064 Posten zurückgezahlten Summen machen zusammen 4 809 640 ℳ aus. Außer der bereits angegebenen, dem Reservefonds zufließenden Summe sind noch 155 248 ℳ vom Reingewinne zu gemeinnützigen Zwecken verwendet worden. Der Reservefonds beträgt nunmehr 1 152 547 ℳ und ein Guthaben der Stadtbank 170 252 ℳ, ferner sind 18 980 066 ℳ Einlagen zu verzinsen. Dagegen sind allein 20 066 961 ℳ an werbenden Capitalien ausgeliehen, ferner noch 315 038 ℳ anderweit sicher angelegt. So ist dieses Institut sowohl für die Stadt wie für die Sparer ein großer Segen.

-r- **Aus dem Erzgebirge**, 15. Juli. Der Vorschußverein Kirchberg, das bedeutendste Bankgeschäft für diesen jetzt in raschem Emporblühen begriffenen Industrieort, hat beschlossen, das Stammcapital der Mitglieder von 300 auf 500 ℳ zu erhöhen. — Haben die verschiedenen Regengüsse auch die Stickerei-Industrie insofern ungünstig beeinflußt, als sie das Tragen leichter, mit Spitzen verzierter Kleider verhinderten, so haben sie doch denjenigen Fabriken, die auf Wasserkraft angewiesen sind, auch großen Nutzen gebracht; denn die Flüsse hatten fortwährend einen sehr erfreulichen Wasserstand, so daß mit voller Kraft gearbeitet werden konnte. Das gilt namentlich von den Holzschleifereien, die jetzt dem Mangel an Holzstoff in den Papierfabriken wahrscheinlich gründlich abhelfen und den Bezug von Holzstoff aus Norwegen wohl überflüssig machen werden. Auch die Breitschneidemühlen und Papierfabriken freuen sich des günstigen Wasserstandes.

*) Keine Umsätze.
**) Am 17. Juni 1886.

-r- **Aus dem östlichen Erzgebirge**, 15. Juli. Trotz der im letzten Viertel des vorigen Jahres von Paris aus durchgesetzten Preiserhöhung für Zinn und andere Metalle ist doch der Zinnbergbau in der Gegend von Altenberg auch im Jahre 1887 nicht rentabler gewesen als die Jahre vorher. Dies liegt einmal daran, daß der trockne Sommer einen Mangel an Aufschlagwässern mit sich brachte und daß infolgedessen hierfür allein 23 000 ℳ verausgabt werden mußten, andererseits aber auch daran, daß das Ausbringen an Zinn nur 64 902 kg betrug, während es sich im Vorjahre auf 77 498 kg belaufen hatte, daß der Werth dafür daher von 166 722 auf 163 357 ℳ sank. Außerdem lieferte das Bergwerk (Zwitterstocksgewerkschaft) noch 39 719 kg Wolframerz und 518 kg Wismuth im Werthe von 30 806 ℳ. Der Durchschnittswerth des Zinns betrug im Jahre 1887 = 110,1 ℳ gegen 107,5 ℳ im Vorjahre. Im laufenden Jahre halten sich die Preise noch erfreulicher; auch fehlt es nicht an Aufschlagwasser.

*— Sächsische Rentenversicherungs-Anstalt zu Dresden (Ostraallee 9). Das Wachsthum hat nach dem soeben erschienenen 47. Rechenschaftsberichte im 1887er Sammeljahr wiederum sehr erfreuliche Fortschritte gemacht. In der 47. Jahresgesellschaft 1887 sind 1860 Personen mittelst Ganzeinzahlung von 581 919 ℳ durch überhaupt 3699 Einlagen im Rentenwerthe von 1 109 700 ℳ versichert worden. Eine so zahlreiche Betheiligung, wie solche schon seit einer Reihe von Jahren stattfindet, ist für alle Betheiligten als günstiger Umstand zu schätzen; einerseits werden die ohnehin sehr niedrigen Verwaltungskosten dadurch im Verhältniß zum Gesammtcapital immer niedriger, andererseits bieten zahlreiche Jahresgesellschaften günstige Aussichten auf Erzielung reichlicher Renten im höheren Lebensalter, in den „Erbelassen“ der Jahresgesellschaften. Hiernach und auf Grund des aus dem Bericht ersichtlichen vortrefflichen Standes dieser, von einem besonderen königl. Regierungs-Commissar beaufsichtigten Anstalt, welche die gesammten Reinerträgnisse alljährlich statutengemäß ausschließlich zu Gunsten der Versicherten verwendet, erscheint die Betheiligung an der wiederum (vergl. das heutige Inserat) einer lebhaften Betheiligung sich erfreuenden 48. Jahresgesellschaft 1888 sehr empfehlenswerth.

-:- **Altenburg**, 16. Juli. Im Glacéhandschuhgeschäft ist gegenwärtig eine recht flaue Zeit. Auch am hiesigen Platze leidet die Industrie unter dem schlechten Geschäftsgange, so daß sich hiesige Fabrikanten haben gezwungen gesehen, die Arbeitszeit einzuschränken. Von Anwendung des letzten Mittels aber, der Arbeiterentlassung, hat man vorläufig noch absehen können.

⊙ **Erfurt**, 16. Juli. (Privat-Telegramm.) Die kgl. Eisenbahndirection zu Köln (linksrheinisch) hat die Geschäftsleitung für die Vertheilung und Einstellung der Personen-Courswagen im „deutsch-schweizerisch-italienischen Durchgangsverkehr“ (via Basel) übernommen. Bemerkenswerth ist, daß dies Mandat der Kölner Direction seitens der italienischen Verwaltungen angetragen wurde.

⊙ Ein neuer Erwerbszweig, der lange in Deutschland trotz des vorzüglichen Materials brach lag, ist nach der „Neußischen Landeszeitung“ im Oberlande aufgetaucht. Es ist die Erzeugung von Weinen aus Heidel-, Johannis- und Stachelbeeren. Diese Weine, die besonders in England als Dessert-Weine sehr geschätzt werden, wurden bis jetzt nur in einigen Gegenden Süddeutschlands erzeugt. Ihre Bereitung in Thüringen würde besonders für arme Walddörfer eine Erwerbsquelle sein. — Von Klosterlausnitz und Hermsdorf an der Weimar-Geraer Bahn werden jetzt täglich größere Sendungen von Heidelbeeren nach England verfrachtet. Meist kommen die im Walde frisch gepflückten Beeren, welche in diesem Jahre vorzüglich gerathen sind, in zierlichen Spankörben zur Verladung.

*— Das Gerücht, daß die Reichsbank und die Seehandlung bald wieder russische Werthe beleihen würden, ist von keiner Seite ernst genommen worden und verdankte seine Entstehung wohl nur einem speculativen Manöver. Immerhin ist es charakteristisch für die gegenwärtige Stimmung für russische Werthe, bemerkt die „Voss. Ztg.“ dazu, daß das Gerücht eine Steigerung der russischen Noten nach sich zog. Als seiner Zeit die Verfügung betreffs Ausschließung der russischen Papiere von der Beleihung durch die Deutsche Reichsbank und Seehandlung erschien, wurde dieselbe außer mit politischen Gründen noch damit motivirt, daß man gewillt sei, sämmtliche fremde Staatspapiere gleichfalls zu ergreifen. Dies ist zwar nicht geschehen, aber es liegt wenig Wahrscheinlichkeit vor, daß die so großes Aufsehen machende Verfügung einfach wieder zurückgenommen wird.

*— Von der Berliner Börse wird der „Frkf. Ztg.“ berichtet: Die Realisationen haben auch in der abgelaufenen Berichtswoche fortgedauert, aber der hierdurch eingetretene Coursdruck war immer nur unbedeutend, obgleich die Contremine besonders in den letzten Tagen sich wieder hervorwagte. Das deutlichste Zeichen für die Richtigkeit meiner letzteren Behauptungen geben die vielfachen ungünstigen Gerüchte, welche zum Theil vollkommen aus der Luft gegriffen waren. Die Hausse-Positionen bleiben natürlich stark überwiegend, aber fast täglich konnte man beobachten, wie der eine oder andere Speculant sich von seinen Engagements freimachte, lediglich um die Sommerferien zu beginnen. Die Ansicht der Mehrheit an der Börse und zwar der tonangebenden Persönlichkeit geht dahin, daß die bevorstehenden Kaiserreisen weitere friedlichere Auffassungen und auch eine Klarlegung der bulgarischen Frage bringen werden. Daß der Optimismus in ausgedehntester Weise an der Börse vorherrscht, ist nur zu erklärlich, da mit demselben Erfolge erzielt worden sind, welche sonst kaum möglich waren. Die Nachrichten über Abschlüsse respective Verhandlungen wegen Uebernahme russischer Werthe von der russischen Reichsbank erhalten sich trotz der Dementi und zwar in solcher Form, daß zweifellos irgend welche Vereinbarungen schon getroffen sind. Es ist nur zu erklärlich, daß die deutsche Bankwelt und wohl auch der russische Finanzminister mit dem offenkundigen Hervortreten des Bekenntnisses, daß zum ersten Male wieder ein Geschäft mit der russischen Regierung abgeschlossen ist, zurückhält. Die Version, daß mittlerweile die im Besitz der russischen Reichsbank befindlichen Anleihen zum commissionsweisen Verkauf übernommen und zum Theil auch an der Berliner Börse untergebracht sind, hat große Wahrscheinlichkeit für sich und dürfte eine Bestätigung erhalten, sobald die Begegnung des deutschen mit dem russischen Kaiser zur allgemeinen Befriedigung verlaufen ist. Das in Umlauf gesetzte Gerücht, wonach die Absicht vorliegt, die Beleihungsfähigkeit der russischen Werthe durch die Reichsbank und Seehandlung wieder herzustellen, entsprang wohl nur der Absicht, der Hausse in russischen Papieren wieder nachzuhelfen. Als vor etwa einem halben Jahre die bekannte Verfügung seitens des Fürsten Bismarck erging, die russischen Papiere von der Beleihung durch die Reichsbank auszuschließen, wurde dieselbe nicht nur mit der Politik, sondern auch damit motivirt, daß man beabsichtige, früher oder später alle auswärtigen Staatspapiere von der Beleihungsfähigkeit durch die Reichsbank auszuschließen. Ich halte es nicht für gut möglich, daß man eine so großes Aufsehen machende Verfügung, wie die erwähnte, einfach wieder annullirt, nur weil besserer politischer Wind von der anderen Seite herkommt. Die Auslassungen einer Anzahl von Zeitungen von einem bevorstehenden Bankerott, von der Zahlungs- und Creditunfähigkeit Rußlands sind niemals ganz ernst genommen worden, ich glaube sogar selbst nicht von den betreffenden Artikelschreibern. Der Markt aller russischen Papiere war anhaltend fest und wurde nur wenig von den Schwankungen anderer Werthe berührt. Es gehen weiter große Beträge von Anleihen und Prioritäten in den Besitz des Privat-Publicums über, das muß hervorgehoben werden, damit nicht später, wenn Berechnungen über den Besitz russischer Papiere in deutschen Händen angestellt werden, mit Zahlen gerechnet wird, welche zur Zeit der großen Hast in Umlauf waren. Das effective Bedürfniß für russische Noten erhält sich und dürfte auch weiter bestehen bleiben, da die Einfuhr russischen Getreides und — auch russischer Papiere anhält.

*— Eisener Bergwerks-Verein „König Wilhelm“. Die Direction war in der angenehmen Lage, dem Aufsichtsrath die Mittheilung zu machen, daß auf dem Schachte Christian Levin im östlichen Felde der Sattel-Nordflügel des Flötzes Bedstadt in sehr günstigem Verhalten angetroffen worden ist. Das Flötz ist 1,30 m an Kohle mächtig, fällt mit 20 Grad gegen Norden ein, hat gutes Nebengestein und bis zur nächst oberen Sohle eine flache Kohlenhöhe von ca. 400 m. Dieser Aufschluß hat voraussichtlich den Effect, daß in wenigen Monaten aus denselben allein eine weitere Steigerung der Tagesförderung von ca. 2000 Ctr. resultirt, d. h. 10 Proc. des gegenwärtigen Betriebes.

*— Eisenbahnproject Schwerin-Gadebusch. Die mecklenburgische Friedrich-Franz-Bahn beabsichtigt jetzt nach Feststellung der Bahn Schwerin-Crivitz die Fortführung dieser Strecke zunächst bis Gadebusch. Die Stadt Gadebusch ist bereits von der Eisenbahndirection aufgefordert, mit ihr in Verhandlungen zu treten. Die am Donnerstag stattgehabte Bürgerausschuß-Sitzung war sofort bereit, der Direction das bereitwilligste Entgegenkommen zu zeigen; sie wählte auch einen Delegirten für die demnächst auf dem Jagdschloß Friedrichsthal in dieser Angelegenheit zusammentretende Versammlung, es scheint somit begründete Aussicht auf Verwirklichung dieses Projects. Die mecklenburgische Friedrich-Franz-Bahn plant eine Weiterführung von Gadebusch bis nach Grevesmühlen oder direct nach Lübeck. In betheiligten Kreisen verspricht man sich, wie die „H. N.“ meldet, wenig von der Rentabilität einer Strecke Gadebusch-Grevesmühlen, wohl aber von einer Strecke Gadebusch-Rehna-Schönberg-Lübeck, diese würde eine der fruchtbarsten Gegenden Mecklenburgs dem Verkehr erschließen, außerdem auch den Weg zwischen Schwerin und Lübeck-Hamburg abkürzen. — Bedauerlich bleibt es, daß das Project einer Bahn von Wismar-Lübeck über Klütz, Dassow und Schlutup wieder in den Hintergrund getreten ist, namentlich mit Rücksicht auf das aufstrebende Schlutup, das, vor wenigen Jahren noch ein einfaches Fischerdorf, jetzt zu einem lebhaften industriellen Platz geworden ist. In Schlutup befinden sich heute bereits 23 große Fischräuchereien, deren Producte in ganz bedeutenden Quantitäten ins Inland exportirt werden. Geräuchert werden fast nur Heringe, die in Schiffsladungen aus Schweden bezogen werden. Würde Schlutup statt des theuren Wagentransportes nach Lübeck eine Bahnverbindung haben, so wäre es im Stande, jede Concurrenz aus dem Felde zu schlagen, es würde binnen Kurzem in Norddeutschland der bedeutendste Platz für geräucherte Fische sein.

ƒ Das Vorsteheramt der Tilsiter Kaufmannschaft berichtet in seinem Jahresberichte über den Gang des Handels in 1887, über den Einfluß, welchen die erhöhten Zölle auf den dortigen Getreidehandel und die dortige Industrie ausgeübt haben, Ungünstiges. Russisches Getreide kommt fast nicht mehr auf den Markt und die russischen Händler, welche es wagen, ihr Getreide über die Grenze zu bringen, werden durch den Sackzoll, welcher zu dem Getreidezoll hinzutritt, für immer abgeschreckt. Im Zusammenhang damit steht die Verminderung der Ausfuhr inländischer Waaren nach Rußland. Wenn trotzdem ein Nothstand der Tilsiter Kaufmannschaft nicht vorhanden ist und kein Mitglied der Kaufmannschaft in Concurs gerathen ist, so hat das seinen Grund in der rühriger Betriebsamkeit der dortigen Kaufleute und ihrer Fähigkeit, sich den veränderten Verhältnissen anzupassen. „Welchen Aufschwung“, fragt der Bericht, „könnte ein Handelsstand, der sich unter so schwierigen Verhältnissen zu behaupten und emporzukommen verstanden hat, gewinnen, wenn die seinen Handel und Wandel beengenden Schranken weggeräumt würden?“ Was die Industrie betrifft, so hat sie unter der Zollpolitik schwer zu leiden. So haben die Maschinenbauanstalten ihre große russische Kundschaft seit den Zollerhöhungen eingebüßt und haben zu Lohnherabsetzungen schreiten müssen. Daß im Laufe des ganzen Jahres nicht eine Schiffseinrichtung bestellt ist, ist ein schlagender Beweis für die Abnahme der Schifffahrt auf der Memel und die Einschränkung der Rhederei.

*— Aussig-Teplitzer Bahn. Der Verwaltungsrath hat Dr. Wachsmuth, Director der Leipziger Creditanstalt und österreichischer Consul, zum Präsidenten, Notar Dr. Rilke in Prag zum Vice-Präsidenten gewählt.

— **Aus der Schweiz**, im Juli. Der Bundesversammlung liegt eine ganze Reihe neuer Eisenbahnlinien zur Genehmigung vor, von denen die Mehrzahl durch Anwendung ungewöhnlicher Steigungen besonderes Interesse erwecken: 1) Die Linie Chur-Thusis-Filisur soll um 19,5 km bis nach Davos-Platz verlängert werden, und den Verkehr mit dem Curort Davos, sowie mit dem unteren Engadin vermitteln. Die Höhe von 560 m soll mit Steigungen von 1:24 überwunden werden; kleinster Bogenhalbmesser 100 m. Anlagekosten: 2 704 000 Frcs. 2) Vom oberen Ende des Dorfes Lauterbrunnen, 795 m über Meer, soll die 1534 m hohe Grütschalp mittelst 1550 m langer Drahtseilbahn in gerader Linie erstiegen werden. Steigungen an den Enden 1:2, in der Mitte 1:1,80; von der Grütschalp soll eine elektrische Adhäsionsbahn von 3880 m Länge mit Steigung 1:40 und 60 m kleinstem Halbmesser nach Mürren geführt werden. Spurweite: 75 cm, Herstellungskosten: 1 119 000 Frcs., wovon 694 500 Frcs. für die Seilbahn und 424 500 Frcs auf die elektrische Bahn entfallen. 3) Zur Verbindung des Comersees mit dem Luganer See soll von der Gotthardbahn in Lugano eine Seitenlinie von 11,24 km Länge über Sorengo, Bioggio, Agno, Magliaso nach Pontetresa erbaut werden. Höchste Steigung: 1:40, Anlagekosten: 1 050 000 Frcs. 4) Appenzell-Gais zur Verbindung mit Gais-St. Gallen. Anlagekosten: 500 000 Frcs. 5) Die Säntisbahn führt von Appenzell nach Wasserauen, 6,5 km mit Steigung 1:40, von da ab 9 km lange Zahnradbahn mit höchster Steigung 1:5,5 nach Wagenlucke. Aufwand: 2 200 000 Frcs. 6) Brenets-Locle, 4625 m. Anlagekosten: 560 000 Frcs. 7) Eine Schmalspurbahn von Yverdon über Essert, Peney und Baulmes nach St. Croix, 1075 m über Meer, unter vielfacher Benutzung vorhandener Straßen, 21,27 km lang. Höchste Steigung: 1:20. Anlagekosten: 1 965 000 Frcs.

P. C. **Konstantinopel**, 10. Juli. Die türkisch-bulgarischen Eisenbahn-Anschlüsse. Vor einigen Tagen hieß es mit solcher Bestimmtheit, die Eröffnung des directen Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Konstantinopel werde am 27. d. M. stattfinden, daß man sogar die Namen der zur Eröffnungsfeier Eingeladenen wissen wollte. Das Gerücht ist indessen auch diesmal den Thatsachen vorausgeeilt, und Nachstehendes legt den ganzen Thatbestand dar. Der österreichisch-ungarische Geschäftsträger bei der Pforte, Herr v. Schießl, legte dieser die Nothwendigkeit nahe, den Eröffnungstag endgiltig festzusetzen, da nunmehr, wo die Anschlüsse factisch bewerkstelligt sind, eine Ursache zu weiterer Zögerung nicht abzusehen sei und andererseits die Pforte vertragsmäßig schon im October 1886 die Anschlußlinien dem Verkehre hätte übergeben sollen. Ein identischer Schritt wurde seitens des k. und k. Generalconsuls in Sofia, v. Burian, bei der bulgarischen Regierung unternommen. Letztere erwiderte umgehend, daß sie den internen Verkehr am 5. d. M. und den internationalen am 27. d. M. eröffnen wollte. Als nun der bulgarische Vertreter, Dr. Vulkowitsch, der Pforte diese Ankündigung seiner Regierung bekannt gab, that jene sehr überrascht und benahm sich, wie fast stets in solchen Fällen: sie blieb jede Antwort schuldig. Es scheint nun, daß die bulgarische Regierung in der That mit ihrer Antwort voreilig war, denn man meldet, daß die bulgarische Linie, der noch auszuführenden Arbeiten wegen, erst einen halben Monat nach dem bulgarischerseits festgelegten Zeitpuncte dem gesammten Verkehre eröffnet werden wird. Daher rieth Herr v. Schießl der Pforte, ihre frühere Unentschlossenheit, welche es den Bulgaren gestattete, früher mit einer bestimmten Ankündigung auf den Plan zu treten, dadurch gutzumachen, daß sie die Betriebseröffnung auf Eigenem für die erste Hälfte des August ansetze. Es bleibt abzuwarten, ob die Pforte diesen praktischen Wink sich zu Nutze machen wird.

WTB. **New-York**, 14. Juli. Der Werth der in der vergangenen Woche eingeführten Waaren betrug 5 720 649 Doll., davon für Stoffe 2 501 023 Doll. Der Werth der Einfuhr in der Vorwoche betrug 7 429 570 Doll., davon für Stoffe 5 565 807 Doll.

Landwirthschaftliches.

Wien, 14. Juli. Stand der Ernte. Der veränderliche Charakter der Witterung in der abgelaufenen Woche hat die Erntearbeiten in Ungarn nicht gestört. Der Schnitt des Weizens hat rasche Fortschritte gemacht und geht seiner Vollendung entgegen. Auch in Bezug auf den Ausfall der Ernte hat sich keine Aenderung gezeigt; überall ist man mit dem Ertrage sehr zufrieden, und die bisher allgemein durchgeführten Druschproben ergeben ein Resultat, welches eine Mittel-Ernte überschreitet, so daß der Durchschnitt auf acht Meter-Centner per Katastraljoch sichergestellt erscheint. Die Qualitäten des Weizens sind überwiegend sehr schön, ebenso befriedigt das Gewicht des Weizens, daß zwischen 77 und 79 kg per Hektoliter sich bewegt. Auch der Roggenschnitt geht dem Ende entgegen, und die bisher ermittelten Erträge bestätigen, daß dieselben kaum einer schwachen Mittel-Ernte entsprechen, wogegen die Qualitäten durchaus befriedigend ausfallen. Der Stand der Gerste in Ungarn ist durch die kühle Witterung dieser Woche nicht günstig beeinflußt worden, namentlich besorgt man, daß das neue Product zumeist mißfarbig sein werde, aber das quantitative Erträgniß hat sich doch wesentlich gebessert. Die Aussichten in Mähren und Böhmen bleiben dagegen für diese Frucht sehr günstige. Hafer zeigt noch wie vor einen schlechten Stand und bietet nur Aussichten auf eine Ernte, die unter dem Mittel bleibt. Der Mais entwickelt sich überraschend günstig und gewährt derzeit die besten Aussichten auf die künftige Ernte; ebenso haben sich die Rübenpflanzungen und die Kartoffelfelder sehr gut erholt. — Von den ausländischen Productions-Gebieten ist namentlich der Westen Europas durch kühles, stürmisches und regnerisches Wetter heimgesucht, so daß die Besorgnisse um die Ernte fortbestehen. Am meisten klagt Frankreich über seine Weizen-Ernte, welche im Süden bereits begonnen hat, und verläßliche Schätzungen geben das Deficit auf 20 Proc. gegen den Ertrag des Vorjahres an. In England sind die Erwartungen in Folge des fortdauernd schlechten Wetters stark herabgestimmt. Im deutschen Reiche bleiben die Schätzungen auf eine Mittel-Ernte erhalten; speciell in Bayern ist der Stand der Brodfrüchte ein sehr günstiger, doch ist besseres Wetter als bisher nothwendig, wenn die Ernte halten soll, was sie heute verspricht. In Rußland sind die Ernte-Aussichten außerordentlich günstige; in Folge dessen werden die Verladungen der alten Bestände in forcirter Weise betrieben; die Preise weichen noch immer zurück. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat sich der Stand der Saaten weiter gebessert, aber ganz besonders bietet Mais Aussichten auf eine reiche Ernte, die größer zu werden verspricht, als die vorjährige Ernte. Sehr gute Weizen-Ernte meldet man aus Californien. Die Tendenz der Getreidemärkte hat sich unter dem Einflusse dieser vorwiegend günstigen Ernte-Nachrichten

SLUB
Wir führen Wissen.