Sechste Beilage zum Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

№ 239. Sonntag den 26. August 1888. 82. Jahrgang.

Volkswirthschaftliches.

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

Telegramme.

WTB. **Petersburg**, 25. August. Das Gesetz, nach welchem die zollfreie Einfuhr von ausländischen Waaren in die Ob- und solcher in die Jenisseimündung für die Jahre 1888 bis 1892 incl. gestattet wird, ist veröffentlicht. Die näheren Modalitäten würde der Finanzminister noch festsetzen.

Der neue Elbumschlageplatz Wittenberg, Bezirk Halle.

s **Wittenberg**, 23. August. Wenige Plätze eignen sich so sehr wie Wittenberg als Umschlageplatz. Die centrale Lage der Stadt im Herzen von Deutschland ist durch die günstigen Eisenbahnverbindungen für den Verkehr äußerst werthvoll geworden. Wittenberg ist ein Knotenpunkt von 5 Eisenbahnen, die es nicht nur mit dem wohlhabenden Hinterlande: Brandenburg, Nieder-Lausitz, Königreich Sachsen, Provinz Sachsen und Thüringen, verbinden, sondern auch den großen europäischen directen Verkehr theilweise über die Stadt leiten. Die großen Verkehrsplätze Berlin, Dresden, Leipzig, Halle, Magdeburg umgehen die Stadt Wittenberg in einem Kreise, dessen Mittelpunct sie ist. Ihre Entfernung beträgt nach Berlin 95 km, nach Dresden 130 km, nach Leipzig 67 km, nach Halle 66 km und nach Magdeburg 86 km. Es ist also möglich, von einem einzigen Lager in Wittenberg aus den Bedarf für großer Verkehrsplätze sofort zu decken. Dazu kommt, daß Wittenberg in Bezug auf Preise von Grund und Boden, von Lebensmitteln, sowie in Bezug auf die normalen Arbeitslöhne zu den billigsten Gegenden des preußischen Staates gehört. Bloß eines großen, von der Natur gebotenen Vorzugs ist sich die Stadt lange nicht bewußt gewesen, das ist die gewaltige, an ihr vorbeiziehende Wasserstraße der Elbe, welche sie einerseits mit Sachsen und Böhmen, andererseits mit dem Ocean verbindet. Die alte Lutherstadt, die alte Haupt- und Residenzstadt des damaligen Kurfürstenthums Sachsen, war noch nicht vom industriellen Geiste der Zeit durchdrungen, der mächtige Elbeverkehr rauschte an ihr vorüber, ohne sie zu berühren, und sie merkte es gar nicht, als Eisenbahnbauten ihr das nächste und natürlichste Hafenterrain abschnitten. Indessen hier war doch nur Eine Stelle für den Hafenanschluß verloren. Etwas unterhalb, zwischen der Stadt und dem nahen Klein-Wittenberg liegt sich, dicht an der Eisenbahn, ein zweites, ebenfalls sehr günstiges Hafen-Terrain. Hier hat die Natur einen Winterhafen, der nur vorrichtigt war. Jetzt ist derselbe ausgebaggert, durch eine normalspurige Hafenbahn mit der Eisenbahn verbunden, auf seiner ganzen Länge von 1400 m mit einem Anschlußgleis zum Verladen versehen und bietet Platz für 85 beladene Fahrzeuge der größten Art, die auf jeder Stelle des Hafens und jeden Tag leicht ein- und ausladen können. Die Anregung zu diesen wohlthätigen Verkehrseinrichtungen gab die Presse, die Durchführung ist wesentlich ein Verdienst des Stadtverordneten Knopf, der im Interesse der Stadt seinen großartigen Umschlageplatz in Klein-Wittenberg statt der geplanten Verbindung mit Bahnhof Klein-Wittenberg, mit der Stadt Wittenberg verband und dabei bei den städtischen Behörden das lebhafteste Verständniß und Entgegenkommen zu erringen wußte.

Dieser Umschlageplatz der Herren Knopf & Co. in Klein-Wittenberg, ebenfalls durch normalspurigen Anschluß mit der Eisenbahn verbunden, liegt dicht vor dem Eingange zum Winterhafen. Die 180 m lange Landstelle befindet sich in ruhigem, strombreitem Wasser, wo es im Winter eisfrei bleibt. Der Staden ist vor und zwischen den geräumigen Lagerhäusern mit mehreren Schienensträngen belegt, auf welchen 4 Dampfkranen zum Löschen und Einladen der Schiffe dienen. Die Trockenspeicher fassen 100 000 Centner, die Keller 30 000 Centner. Die Umladung kann sowohl auf Lager, als auch direct zwischen Schiff und Waggon oder Fuhre erfolgen. In dem Knopf'schen Etablissement befindet sich ein Zollamt mit allen Berechtigungen, so daß die Umladungen unter Zollverschluß stattfinden und auch unverzollte Transitgüter in den Räumlichkeiten des Etablissements errichtet werden können.

Für Berlin bietet der neue Umschlageplatz Wittenberg vor Allem den Vortheil, daß die Schiffahrt auf der Elbe im Frühjahr 8—14 Tage früher beginnen kann als auf der Havel, und ebenso im Herbst 8—14 Tage später schließt. Auch können die Spreekähne nur 6 bis 7000 Centner laden. Wird aber aus diesen oder anderen Gründen der Transport auf der Elbe für Berlin vorgezogen, so ist Wittenberg der natürliche Elbehafen Berlins; denn Wittenberg ist 127 km, Magdeburg 142 km, Wallwitzhafen 130 km und Riesa 144 km Bahnlinie von Berlin entfernt, Wittenberg, Bez. Halle, aber nur 95 km; die Bahnfracht für allgemeine Wagenladungsgüter Stückgut beträgt von Berlin nach Wittenberg 168 ₰ per 100 kg, nach Magdeburg 165 ₰, nach Wallwitzhafen 176 ₰, dagegen nach Wittenberg, Bez. Halle, nur 124 ₰; demnach liegt Wittenberg ⅓ näher als Magdeburg und ¼ näher als Riesa an Berlin. Da aber Wasserfracht billiger als Eisenbahnfracht ist, so wird Wittenberg für Berlin nicht nur der nächste, sondern auch der billigste Stapel- und Umschlageplatz, und das schon jetzt vor Einführung der noch zu erwartenden Ausnahmetarife.

Auch Leipzig wird sowohl seinen böhmischen, wie seinen Seeverkehr über Wittenberg dirigiren. Zwar liegt Wallwitzhafen nur 58½ km, Riesa nur 66 km Bahnlinie von Leipzig, während Wittenberg 1 km weiter von dort entfernt ist. Indessen ist die dem directen Verkehre Leipzig mit Berlin dienende Linie Leipzig-Wittenberg mit so vortheilhaften Vorzugsbehandlungen gegenüber den häufig rangirenden und viel Aufenthalt machenden Routen Leipzig-Riesa und Leipzig-Wallwitzhafen ausgestattet, daß die geringe Bahndifferenz gar nicht in Anschlag zu bringen ist. Dazu kommt die Ueberbürdung der älteren Hafenplätze, wodurch z. B. in Wallwitzhafen die Schiffe oft 8—14 Tage auf Verladung warten müssen, so daß nicht nur lästige Transportverzögerungen, sondern auch Verluste für Schiffer und Befrachter und empfindliche Transport-Mehrkosten entstehen. Ebenso sind in den älteren Elbehäfen die Plätze voll mit Allem, was denn und dran hängt, so hoch, daß sie in manchen Fällen den Verkehr auf der Eisenbahn vorziehen lassen, während der neue Elbumschlageplatz Wittenberg, Bez. Halle, kaum Miete dieselben auf das allergeringste Maß eingeschränkt hat. Dieser Punct, mit der stets prompten und flotten Verladung zusammengenommen, wird Wittenberg stets einen großen Vorzug vor den concurrirenden Häfen gewährleisten.

Halle hat zwar, ebenso wie Berlin, directe Wasserverbindung mit der Elbe; aber die Saalekähne sind doch zu klein, um die Vortheile der großen Elbstraße gehörig ausnutzen zu können. Dagegen liegt die Umschlagestelle in Wittenberg so günstig am Fahrwasser, daß Schleppkähne, die nur einzelne Güter verladen wollen, gar nicht abzuhängen brauchen. Also wird auch für Halle Wittenberg der billigste Elbehafen sein.

Der neue Hafen Wittenberg wird ein natürlicher Umschlage- und Stapelplatz sein für Kohlen, Getreide, Colonialwaaren, Düngemittel, Zucker, Wolle, Baumwolle, Farbwaaren, Felle, Jute 2c. und bildet ein Verkehrscentrum nicht nur des brandenburgischen, lausitzer, sächsischen und thüringischen Hinterlandes, sondern auch der großen Plätze Berlin, Dresden, Leipzig, Halle und Magdeburg; somit ist diese Elbumschlagestelle von der allergrößten Bedeutung für den böhmisch-sächsisch-thüringisch-niederdeutschen Verkehr bis zur See.

Die ganze Anlage ist vorläufig in Betrieb, geht mit raschen Schritten ihrer endlichen Vollendung entgegen und soll am 15. October feierlich eröffnet werden. Damit wird Wittenberg einen hervorragenden Platz als Handelsstadt einnehmen müssen.

Vermischtes.

Leipzig, 25. August.

*— **Reichsbank.** Die Reichsbank hat ihren Satz, zu welchem sie im offenen Markte Discounten aufkauft, von 2½ auf 2 Procent herabgesetzt.

*— **Ungarische Investitions-Anleihe.** An der heutigen Börse wurde Ungarische Investitions-Anleihe zu 96,70 gehandelt.

* **Schleubitz**, 24. August. Nachdem die große eiserne Brücke für die Bahn Plagwitz-Bayerischer Bahnhof über den untern Flußkanal, die das Wehr der Weiße überspannt, aufgestellt ist, auch auf der ganzen Strecke die Gleise für die Normalspur gelegt sind, ist die ganze Bahn im Oberbau fertig, und bald wird die erste Fahrt vorgenommen werden können.

*— **Bankausweis.** Die neuesten Ausweise der großen auswärtigen Bankinstitute constatiren eine erhebliche Erhöhung der Reserven derselben. Bei der Bank von England hat sich das Portefeuille um 452 000 £ verringert. Allerdings ist auch das Guthaben der Privaten um 515 000 £ zurückgegangen. Der Baarvorrath erfuhr eine Zunahme um 426 000 £. Die Notenreserve ist in Folge dessen um 831 000 £ gestiegen, die Totalreserve um 779 000 £. Das Procentverhältniß der Passiven stellt sich auf 40½ gegen 39½ in der Vorwoche, erfuhr also eine Stärkung um ½ Proc. Bei der Bank von Frankreich beläuft sich die Abnahme des Portefeuilles auf 28 971 000 Frcs., die der laufenden Rechnungen der Privaten auf 14 958 000 Frcs., das Guthaben des Staatsschatzes ist um 1 910 000 Frcs. geringer geworden, der Notenumlauf erfuhr eine Abnahme um 18 654 000 Frcs., der Baarvorrath in Gold eine Steigerung um 680 000 Frcs., der Baarvorrath in Silber eine solche um 4 671 000 Frcs. Das Verhältniß des Baarvorraths zum Notenumlauf stellt sich auf 92,11 Proc. gegen 91,21 Proc. in der Vorwoche.

.*. **Chemnitz**, 25. August. Bestand der Betriebsmittel der königl. sächs. Staatsbahnen und der im Betrieb befindlichen Privatbahnen am 1. Juli 1888. I. Locomotiven: 97 Zugmaschinen, 189 Personenzugmaschinen, 177 Mittelmaschinen, 202 Lastenzugmaschinen, 112 Tendermaschinen, 2 bereits ersetzte, aber noch im Dienst befindliche Maschinen, 27 Tendermaschinen für schmalspurige Bahnen, zusammen 806 Maschinen. Hierüber 6 Maschinen der Zittau-Reichenberger Bahn, 9 Maschinen der Altenburg-Zeitzer Bahn und 4 Maschinen der Oberlausitzer-Reisdorfer Kohlenbahn. II. Tender: 90 Tender für Zugmaschinen, 500 Tender für Personen- und Güterzugmaschinen und 2 bereits ersetzte, aber noch im Dienste befindliche Tender, zusammen 592 Tender. Hierüber 5 Tender der Zittau-Reichenberger Bahn und 6 Tender der Altenburg-Zeitzer Bahn. III. Dampfwagen: 3 Stück. IV. Personenwagen: 1928 vierräderige Wagen, 230 sechsräderige Wagen, 14 Personenwagen für Nebenbahnen mit normaler Spur und 29 außer Dienst gestellte Personenwagen, welche noch in Arbeiter- oder Bauzügen Verwendung finden, zusammen 2201 Personenwagen. V. Zugführerwagen: 364 vierräderige Wagen und 4 sechsräderige Wagen, zusammen 368 Zugführerwagen. VI. Bedeckte Güterwagen: 6925 vierräderige Wagen, 302 sechsräderige Wagen und 50 achträderige Wagen, zusammen 7277 bedeckte Güterwagen. VII. Offene Güterwagen zu einfacher Ladung: 1087 vierräderige Wagen, 1 sechsräderiger Wagen und 19 achträderige Wagen, zusammen 1107 offene einfachladige Güterwagen. VIII. Offene Güterwagen zu doppelter Ladung: 12 412 vierräderige Wagen, 67 sechsräderige Wagen und 21 achträderige Wagen, zusammen 12 500 offene doppelttragfähige Güterwagen. IX. Wagen für schmalspurige Bahnen: 618 Stück. Hierüber 683 Wagen der Altenburg-Zeitzer Bahn, 127 Wagen der Zittau-Reichenberger Bahn und 132 Wagen der Postverwaltung.

† **Plauen**, 24. August. Die hiesige Firma Friedrich Bernhard Müller, Fabrikation und Lager sächsischer und englischer Gardinen, feiert morgen (25. August) das fünfundzwanzigjährige Jubiläum ihres Bestehens. Inhaber dieser außerordentlich leistungsfähigen und weit drüben über dem Meere bekannten Firma sind die Herren Kaufleute Otto Erbert in Plauen und Bernhard Müller in Hamburg. Genannten Herren dürften aus Anlaß ihres morgenden Geschäftsjubiläums von vielen Seiten und zum Theil aus weiter Ferne herzliche Glückwünsche und sinnreiche Zeichen der Aufmerksamkeit zugehen. Ebenso wird in dieser Beziehung eine Gabe des gesammten Personals der Firma stehen. Es ist dies ein von dem Hauptlieber an der hiesigen kunstgewerblichen Fachgewerbeschule, Herrn Professor Richard Hofmann, entworfenes Ehrenblatt mit mehrfachen sinnbildlichen Darstellungen. So ist der Handel durch den Merkurstab und das Füllhorn angedeutet, und während letzteres seine Früchte über die ganze Erde (Globus) verbreitet, befindet sich die eine Schlange des Merkurstabes im Kampfe mit der durch eine Schnecke versinnbildlichten Trägheit. Tropische Pflanzen deuten den überseeischen Handel an. Das Mittelstück des Diplomes bildet eine Figurengruppe: zwei Genien tragen eine reiche Cartouche mit der Handelsfirma, während zwei Putten einen Lorbeerkranz halten. Reiche Ornamente vervollständigen das kunstvolle Ehrenblatt zu einer wohlthuenden Wirkung.

†† **Dresden**, 25. August. Fabrikzeichen der königlichen Porzellan-Manufactur zu Meißen. Während des letzten Landtages kam bekanntlich in der zweiten Kammer die Thatsache zur Sprache, daß die Ofen- und Porzellan-Fabrik von Ernst Teichert zu Cölln bei Meißen (nicht zu verwechseln mit der Actiengesellschaft „Sächsische Ofen- und Thonwaaren-Fabrik vormals Ernst Teichert" ebendaselbst) ein Fabrikzeichen führe, welches dem der Königlichen Porzellan-Manufactur zu Meißen, den zwei gekreuzten Churschwertern täuschend ähnlich sehe. Zur Vermeidung von Verwechslungen, wie sie mehrfach vorgekommen, wurde damals die königl. Staatsregierung ersucht, dafür zu sorgen, daß der genannten Firma die fernere Führung dieser Fabrikmarke untersagt werde. Die diesbezüglichen behördlichen Verhandlungen sind denn auch von Erfolg gewesen; denn die Firma Ernst Teichert zu Cölln macht jetzt öffentlich bekannt: „daß sie veranlaßt worden sei, zur Vermeidung von Verwechslungen mit dem Fabrikzeichen der königl. Porzellan-Manufactur zu Meißen ihr bisheriges den gekreuzten Churschwertern täuschend ähnlich lebendes Fabrikzeichen aufzugeben, und daß sie sich auch verpflichtet habe, mit diesem bisherigen Zeichen versehene Waaren vom 15. September d. J. ab nicht weiter zu verkaufen." Das neue Zeichen der Firma Ernst Teichert hat eine wesentlich veränderte Gestalt.

†† **Dresden**, 25. August. Glasindustrie. Im Anschluß an unsere in gestriger Nummer zum Abdruck gelangten Notiz, die Wiederbelebung der sächsischen Glashütten betr., wird uns noch mitgetheilt, daß sich die Werkbesitzer des namhafter Conventionalstrafe für den Zuwiderhandlungsfall verpflichtet haben; innerhalb Jahresfrist keinen neuen Ofen zu Betrieb zu setzen.

*— **Nähmaschinenfabrik Frister & Roßmann.** Demnächst findet eine Generalversammlung der Actionäre obigen Unternehmens behufs Reduction des Grundcapitals statt. Wir wollen nicht verfehlen, Interessenten darauf aufmerksam zu machen, daß die Herren Quellmalz & Adler in Dresden sich erboten haben, die Actionäre kostenfrei zu vertreten und werden zu diesem Zwecke laut Inserat in heutiger Nummer die Actien ohne Couponsbogen von der „Sächsischen Bankgesellschaft" hier, Markt 14, entgegennehmen.

⊙ **Aus Thüringen**, 24. August. In dem Bestreben, auf dem Gebiete des Personenverkehrs unablässig Verbesserungen einzuführen, haben die Eisenbahnverwaltungen — ganz besonders aber Diejenigen, welche dem deutschen Eisenbahnverein angehören, und hierunter wieder in erster Linie die preußischen Staatsbahndirectionen — in den letzten Decennien außerordentlich viel geleistet, und zwar nicht allein hinsichtlich der Schnelligkeit, sondern auch der Bequemlichkeit der Beförderung. Eine der neuesten Einrichtungen, die dem letzteren Zweck dienen, ist die Einstellung von Speisewagen in einzelne Züge, welche dem Passagier den Eisenbahnzug in eine fliegende Restauration verwandeln und ihn so fast von allen Unbequemlichkeiten der Reise befreien. Um nun der Beantwortung der Frage näher zu treten, ob und inwieweit die Zahl der Restaurationswagen zu vermehren ist, hat man neuerdings eine Art Enquête veranstaltet und zunächst festgestellt, daß die qu. Wagen den Beifall des Publicums finden und zweifellos auf noch vielen längeren Routen, namentlich auf solchen mit internationalem Verkehr, stark benutzt werden dürften. Was dagegen die Vorzüge des Betriebs der Restaurationswagen auf den einzelnen damit versehenen Linien (in Thüringen, Bayern 2c.) anbetrifft, so haben alle mit der Begutachtung beauftragten Commissare nach einer und vorliegenden amtlichen Auskunft einstimmig den zwischen Berlin und Eisenach coursirenden Wagen die Palme zuerkannt. Hier ist die Verpflegung der Passagiere nicht allein die bestr und reichlichste, sondern auch gleichzeitig die billigste in ganz Deutschland. Geleitet wird der Betrieb dieser Wagen von Herren Bahnhofsrestaurateur Abel in Eisenach, der sich längst einen vorzüglichen Ruf im Eisenbahnverkehr erworben hat. Unter den sechsundzwanzig Autoritäten, welche dieses Gutachten abgaben, befindet sich auch je ein österreichischer, schweizerischer und belgischer Oberbeamter.

⊙ **Weimar**, 24. August. In der heutigen Sitzung des Gemeinderaths wurde zur Kenntniß gebracht, daß der Beschluß vom 13. d. M., betreffend die Kündigung der städtischen vierprocentigen Anleihen aus den Jahren 1880 und 1884 über 967 000 ℳ sowie die Aufnahme einer neuen 3½procentigen Anleihe im Gesammtbetrage von 1 500 000 ℳ, die Genehmigung Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs am 9. d. M. unter der Bedingung erhalten hat, daß ein Nachtrag über die Amortisation 2c. noch zur Genehmigung vorgelegt wird. Die öffentliche Submission auf die Uebernahme der Anleihe soll nunmehr alsbald in vielen Blättern erfolgen. Als Minimal-Netto-Cours wurden 98 Procent bestimmt, und dies mit der Maßgabe, daß die ganze Anleihe von einem Submittenten zu übernehmen ist. Die Künigungsfrist läuft bis zum 31. März k. J. Denjenigen Besitzern 4procentiger Schuldverschreibungen, welche sich bis zu einem bestimmten Termine zur Conversirung bereit erklären, sollen die 4procentigen Zinsen bis zum 30. Juni k. J. einschließlich gewährt werden. Als Zinsbetrag für diejenigen Beträge, welche die Stadt nicht alsbald und nicht bis Ende nächsten Jahres von dem den Zuschlag erhaltenden Bankier entnimmt, wurden 3 Procent bestimmt. Nähere Vereinbarungen mit dem Submittenten bleiben vorbehalten.

—r. **Meiningen**, 24. August. Aus dem Rhöngebiet wird uns mitgetheilt, daß der Arbeiten der Gleislegung auf der Linie Fulda-Gersfeld in letzterer Zeit so energisch gefördert worden sind, daß deren Abschluß morgen sicher bevorsteht. Es können dann die Arbeitszüge auf der ganzen Linie von Fulda bis Gersfeld verkehren, was mit Freuden begrüßt werden darf, da nunmehr der Zeitpunct der Eröffnung des Verkehrs nahe bevorsteht und vielleicht der dazu in Aussicht genommene Termin, 15. September, eingehalten werden kann. — Die Eisenbahn Themar-Schleusingen soll bis Ende October dieses Jahres fertiggestellt sein und am 1. November in Betrieb gesetzt werden. — Aus verschiedenen Orten Thüringens wird vor falschen im Umlauf befindlichen Zweimarkstücken gewarnt. Die Falsificate tragen das Bildniß des Kaisers Wilhelm I., das Münzzeichen B und die Jahreszahl 1876.

B. P. N. **Berlin**, 24. August. In dem der Inanspruchnahme der Verfassichung unmittelbar vorhergehenden Finanzjahre 1879 bis 1880 überstieg der Ueberschuß der Eisenbahnverwaltung im Ordinarium mit 67 983 536,35 ℳ den Gesammtbedarf zur Verzinsung der Staatsschuld um 54 048 865,81 ℳ um 13 935 170,15 ℳ. Seitdem ist der Mehrbetrag der Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung sehr erheblich gestiegen. Selbst in dem für die Eisenbahnverwaltung finanziell ungünstigsten Jahre dieser Periode (1885/86) betrug derselbe bei einem Ueberschuß dieser Verwaltung von 193 827 473,63 ℳ und einem Bedarf für die Verzinsung der Staatsschuld von 155 846 343,03 ℳ immer noch 37 981 130,60 ℳ, das nahezu dreifache des Betrags von 1879/80. Nach Ueberwindung der schweren Verkehrsstockung erreichte derselbe in dem folgenden Jahre 1886/87 bereits den Betrag von 70 307 062,24 ℳ. Denn einem Aufwande für Verzinsung der Staatsschuld mit 154 925 541,07 ℳ stehe ein Ueberschuß der Eisenbahnverwaltung von 225 232 603,30 ℳ gegenüber. — Für 1887/88 war ein Bedarf für die Verzinsung der Staatsschuld von 170 964 538 ℳ und ein Ueberschuß der Eisenbahnverwaltung von 220 801 408 ℳ, mithin ein Mehrbetrag des letzteren von 49 836 870 ℳ etatsmäßig veranschlagt. Die Eisenbahnverwaltung hat aber bekanntlich einen sehr erheblichen Mehrüberschuß über den Etat geliefert; derselbe wurde von dem Finanzminister bei Vorlegung des Etats auf 37 Millionen, wahrscheinlich höher, beziffert. Der Mehrbetrag der Eisenbahnüberschüsse über den Bedarf zur Verzinsung der Staatsschuld stellt sich daher in Wirklichkeit noch sehr erheblich höher als im Vorjahre. — Für das laufende Etatsjahr ist der Bedarf für die Verzinsung der Staatsschuld auf 176 148 161 ℳ, der Ueberschuß der Eisenbahnverwaltung auf 244 206 828 ℳ veranschlagt. Die Einnahmen der Staatseisenbahnen sind auf rund 719 000 000 ℳ veranschlagt, sie haben in den ersten 3 Monaten des Jahres betragen über 186 Millionen, mithin über 6 Millionen mehr als pro rata temporis die etatsmäßigen Einnahmen. — Bemerkt wird, daß der in den letzten Jahren hervorgetretene Mehrbedarf für die Verzinsung der Staatsschuld nur zum geringen Theile von einer absoluten Vermehrung derselben, überwiegend vielmehr aus der Conversirung von Prioritäten in Consols herrührt. — Das an der Hand dieser Zahlen sich entrollende Bild von den finanziellen Folgen der Verstaatlichung und ihrer Rückwirkung auf den Staatshaushalt ist um so beachtenswerther, als der Zeitraum neben einer Jahrzehnte zählenden Zeit der Stockung, ja selbst des Rückganges zunächst, und daher zugleich den Maßstab für die Größe des schwankenden Elementes gibt, welches mit der Verstaatlichung in den Etat hineingekommen ist. Es zeigt sich, daß der in dem Eisenbahn-Gesammtgesetz vorgesehene Regulator für diesen Zweck ausreicht, und daß, wenn man nicht wieder auf den verhängnißvollen Fehler der Milliarden-Jahre verfällt, auf außergewöhnlich hohen Ueberschüssen der Betriebsverwaltungen dauernde Mehrausgaben oder Herabsetzung der festen Staatseinnahmen zu gründen, bei pfleglicher Behandlung der finanziellen Seite der Eisenbahnverwaltung eine Gefahr für die Solidität der Staatsfinanzen in keiner Weise besteht.

*— **Zur Ultimo-Regulirung** schreibt die „N. Z." unterm 24. d. aus Berlin: Das Prolongationsgeschäft bewegte sich auch heute nur in sehr engen Grenzen. Der diesbezügliche Geldstand hat keinerlei Veränderung erfahren. Zu ca. 3 Proc. bleibt Geld willig; vereinzelt wurden Creditactien zu 0,075 Proc. und Commandit zu 0,25 Proc. Report prolongirt.

☾ Nach dem jüngsten Berichte des österreichischen Generalconsulates in Berlin kann die allgemeine Lage der Industrie als eine günstige bezeichnet werden; fast in allen Fabrikationszweigen herrscht rege Thätigkeit. Die Herbstaufträge für das Ausland stehen denen früherer Jahre in keiner Weise nach; für Italien und Spanien sind sie sogar größer. Auch nach Südamerika hat sich der Export aufgelebt. Der inländische Verkehr hat sich ebenfalls recht befriedigend entwickelt. Die Tricotstoff-Fabrikation hat vollauf zu thun, ihre Engagements reichen bis tief in den September hinein. Aufträge vom In- und Auslande liegen in großen Mengen vor, nur die Vereinigten Staaten zeigen schwachen Bedarf, weil man dort selbst fabricirt. Die Preise werden im Allgemeinen als befriedigend bezeichnet. Das Confectionsgeschäft war im großen Exportverkehr gut beschäftigt, während das inländische Geschäft ziemlich still lag. Von Australien sind größere Ordres placirt worden, hauptsächlich in Folge der hier bisherigen Herstellung der gerade gegenwärtig modernen verschnürten und bestickten Waare. Das Geschäft war sogar besser, als im Vorjahre. Auch nach England hat sich der Export sehr günstig entwickelt. Gekauft wurden vor Allem Tricot-, Double-, Eskimo-Jacquets; Amerika interessirt sich außerdem für lange Mäntel in Tuch-, Plüsch- und Seidenstoffen. Die Posamenten-Industrie, welche in früheren Jahren ziemlich schwach war, ist gegenwärtig ziemlich gut beschäftigt.

*— Nach den statistischen Ermittelungen des „Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller" belief sich die Roheisenproduction des deutschen Reichs (einschließlich Luxemburgs) im Monat Juli 1888 auf 354 111 t; darunter 177 330 t Puddelroheisen und Spiegeleisen, 34 095 t Bessemerroheisen, 100 216 t Thomasroheisen und 42 480 t Gießereiroheisen. Die Production im Juli 1887 betrug 391 075 t. Vom 1. Januar bis 31. Juli 1888 wurden producirt 2 400 825 t gegen 2 174 556 t im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

*— **Hüttenwerke des preußischen Staats.** Die amtlichen Feststellungen über die Production der Hüttenwerke des preußischen Staats im Jahre 1887 ergeben im Vergleich mit den vorausgegangenen Jahren eine nicht unerhebliche Zunahme. Die Gesammtproduction hat 3 406 090 t betragen gegen 3 072 959 t im Jahre 1886, 3 169 639 t im Jahre 1885, 3 126 991 t im Jahre 1884 und 3 045 637 t im Jahre 1883. Auch die nicht darin eingeschlossene Production von Silber hat eine solche Zunahme erfahren, indem das Jahr 1887 einen Ertrag von 233 131 kg gegen 215 758 kg im Vorjahre aufweist. Die Preise sind jedoch auch im Jahre 1887 in ihrer Gesammtheit zurückgegangen, denn der Productionswerth ist nicht in gleichem Maße wie die Productionsmenge gestiegen. Derselbe betrug nämlich 1887 243 991 690 ℳ gegen 223 415 012 ℳ im Jahre 1886, 234 982 809 ℳ im Jahre 1885, 249 061 541 ℳ im Jahre 1884 und 260 618 688 ℳ im Jahre 1883. Obwohl also im Jahre 1887 nahezu 400 000 t mehr producirt wurden als im Jahre 1883, überwog doch der Productionswerth im letzten Jahre den des ersteren Jahres um beinahe 17 000 000 ℳ.

T. **Wechselstempelsteuer.** Die Einnahme an Wechselstempelsteuer im deutschen Reich während des Statsjahres 1887/88 hat betragen 6 734 012 ℳ. Hiervon gehen ab: 1) Der Werth der Marken zum Zweck ihrer Vernichtung baar eingesandter Wechselmarken im Betrage von 41 ℳ, 2) der private Antheil von 2 Proc. mit 134 679 ℳ, 3) 2½ Proc. Entschädigung an die bei Werthzeichen verkaufenden Postbeamten mit 168 349 ℳ. Mithin bleibt reine Einnahme 6 430 943 ℳ. — Gegen das Vorjahr ist die Einnahme der Wechselstempelsteuer um 157 396 ℳ gestiegen.

*— **Riebeck'sche Montanwerke in Halle a. S.** In der von uns gebrachten Notiz über die Chancen der Mineralöl-Industrie war mit Bezug auf die Riebeck'schen Montanwerke in Halle a. S. erörtert worden, daß der Verlust, welcher durch die Bildung des Verkaufs-Syndicats für Paraffin-Oele in der ersten Hälfte dieses Jahres erzielt worden sei, für die A. Riebeck'schen Montanwerke ein Plus von 789 700 kg gegenüber dem Vorjahresumsatze. Es ist dies dahin zu berichtigen, daß diese Ziffer das Verlustplus des Verkaufs-Syndicats nicht der A. Riebeck'schen Werke allein darstellt.

*— Wie die „Köln. Ztg." vernimmt, sind die Preise für Baueisen in letzter Zeit häufig von den nicht in einem Vertragsverhältniß zum Verbande stehenden Werken unterboten worden. Der Walzwerksverband hat deshalb beschlossen, gegen die außenstehenden Werke Kampfpreise in Anwendung zu bringen. Man spricht auch davon, daß die Bandeisenpreise ganz freigegeben werden sollen. Das würde wieder zeigen, daß eine Vereinbarung, die nur auf Preisfestsetzung beruht, ohne bezüglich des Abschlusses oder der Ergänzung an Beschränkungen gebunden zu sein, einen zu losen und deshalb wenig dauernden Bestand hat.

Kiel, 24. August. Die bedeutendste hiesige Brauerei „Zur Eiche", Inhaber Schwenken & Fehrs, ist in ein Actienunternehmen umgewandelt worden.

— Vom Fuße des Mönchsbergs nach der Feste Hohensalzburg beabsichtigt die Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft eine Drahtseilbahn zu erbauen, welche bei nur 174 m Länge die Höhe von 100 m erklimmen soll. Als bewegende Kraft soll Wasser benutzt werden. Schon 1891 soll die Bahn in Betrieb genommen werden.

T. **Drahtseilbahn auf dem Schloßberg bei Heidelberg.** Unter dem Vorsitz der Bauffirma Sänderey & Co. und eines Bankhauses hat sich jetzt eine Gesellschaft constituirt, um die längst projectirte vereinigte Zahnrad- und Drahtseilbahn von der Stadt Heidelberg auf den Schloßberg dasselbst zu erbauen. Die Concession soll bereits ertheilt sein. Die Bahn soll von Heidelberg nach dem Schloß und von dort zur Molkenkur gehen. Es soll gleich darauf Bedacht genommen werden, daß die Bahn später leicht nach dem Königsstuhl weitergeführt werden kann.

§. **Komotau**, 24. August. Mannesmann-Röhrenwalzwerk Komotau. Vor kurzer Zeit hat sich ein für unsere Stadt bedeutungsvolles Ereigniß vollzogen unter Beisein der staatlichen und städtischen Behörden, sowie der an dem Unternehmen betheiligten Herren: Gr einrath Eugen Langen aus Köln nebst Söhnen, Friedrich Siemens aus Dresden, C. Frohn und F. W. Haardt aus Wien und den Gebrüder Mannesmann das feierliche Betriebseröffnung des mit der Buschtiehrader Eisenbahn verbundenen neu eingerichteten Mannesmann-Röhrenwalzwerkes statt. Es wurde der erste Tiegel gepreßt, der erste Gußstahl geschmolzen und unter brausenden Hurrahrufen aller Anwesenden das erste nahtlose Rohr aus einem massiven Block gewalzt, und zwar in 10 Secunden ein 5,5 m langes Rohr mit einem äußeren Durchmesser von 100 mm. Als ein günstiges Vorzeichen für das neue Werk darf es betrachtet werden, daß die Inbetriebsetzung so außerordentlich und ohne Schwierigkeit von Statten gegangen ist. — Wie wir hören, ist das ganze Werk für Monate hinaus flott beschäftigt, zum Theil mit großen contractlichen Abschlüssen. Die Einrichtung ist im größten Maßstabe angelegt; neben dem Röhrenwalzwerk, welches direct auf 11 Walzenstraßen eingerichtet wird, zu denen noch weitere 10 im Laufe des ersten Jahres kommen sollen, besitzt das Werk eine Fertighalle, eine Tiegelgußstahl-Fabrik zur Erzeugung von Werkzeugstahl und Stahlguß, eine Graugußgießerei und Modellschreinerei, eine Waschinenfabrik, eine Handschmiedewerkstatt mit 17 Schmiedefeuern und 3 Dampfhämmern, ein Hammerwerk für 9 Dampfhämmer, eine Kupfer- und Weißgießerei, 10 Siemens-Regenerativ- und Schmelzöfen (die größten, welche bisher gebaut wurden) und Maschinen von über 7000 Pferdekräften mit der dazu gehörigen riesigen Kesselanlage. — Ein den Arbeitern (es waren am Tage der Inbetriebsetzung bereits 328) gegebenes Fest schloß den für unsere Stadt bedeutungsvollen Tag. — Wünschen wir dem neuen Unternehmen ein recht glückliches Wachsthum und Gedeihen.

☾ Die Befürchtung der Bäcker an der österreichischen Grenze betr. des Aufhörens der Brodeinfuhr nach Böhmen ist in Erfüllung gegangen. Während in den fünf ersten Monaten des Vorjahrs über 16 400 Doppelcentner Brod eingeführt wurden, ist die Einfuhr in derselben Zeit dieses Jahres auf 831 Doppelcentner gesunken.

Wien, 24. August. (Orig.-Tel.) Hinsichtlich der Reactivirung der Galizischen Karl-Ludwigbahn, wenn auch nur theilweise, Folge geben werden, und zwar gegen eine Concession, welche die Karl-Ludwigbahn hinsichtlich der galizischen Localtarife angestrebt soll, was jedenfalls gewisse Einnahmeausfälle involviren wird. Die von politischen Blättern gebrachte Mittheilung, daß neuerdings Verhandlungen wegen Legung des zweiten Gleises auf der Karl-Ludwigbahn bestehen, ist in dieser Form unrichtig; dagegen scheint es, daß diese Frage nach Wiederzusammentritt des Reichsrathes zu Actualität gelangen wird. Es wird angenommen, daß die Lösung derselben gleichzeitig mit der Frage der Verbindungsbahnen zwischen der Karl-Ludwigbahn und den Transversalbahnen versucht werden wird.

*— **Zur Lage des ungarischen Getreidegeschäfts.** Im Getreidehandel des Pester Platzes herrscht, wie von dort berichtet wird, gegenwärtig eine außergewöhnliche Belebtheit. In den letzten Tagen wurden in Pesten von der dortigen Getreidebörse 100 000 Metercentner umgesetzt. Die Mühlen, welche bisher in der Hoffnung, daß die um diese Zeit gewöhnlich eintreffenden starken Zufuhren einen Druck auf die Preise ausüben oder wenigstens ein weiteres Steigen derselben verhindern werden, im Einkaufe Zurückhaltung beobachtet hatten, greifen nunmehr lebhaft in das Geschäft ein; auch die Speculation betheiligt sich in umfassender Weise, und die Folge davon war, daß die Preise seit Beginn der Woche nunmehr gestiegen sind, ohne daß dies dem Umfange des Geschäfts Einhalt gethan hätte. In der Provinz, namentlich aber in der Umgegend der Südbahn, dauern die