und zur Rückgewährung von 40 Proc. Schnitzel des angelieferten Rübenquantums. Die Lieferanten dagegen sind zur Fertigstellung des Rübenlandes, zum Säen der Kerne und Auslieferung der Rüben verpflichtet.

⊙ **Schleusingen**, 28. October. Während der letzten fünfzehn Jahre hat die Landkarte, welche das Gebiet der Werrabahn darstellt, ein wesentlich verändertes Aussehen erhalten: der Linie Eisenach-Coburg haben sich zahlreiche Seitenbahnen angereiht, die schöne und bevölkerte Gegenden erschließen, sowie der Hauptbahn erhebliche Zufuhr zur Verkehrshebung bringen. Auf die Zweigbahn Wernshausen-Schmalkalden folgte die Linie Schweinfurth-Meiningen, dann die Feldabahn, später die Staatsbahn Plaue-Grimmenthal-Ritschenhausen, dann die Nebenbahn Hildburghausen-Heldburg und jetzt die Zweiglinie Themar-Schleusingen, während Abzweigungen von Immelborn nach Liebenstein und von Eisfeld nach Niederdorn sich im Stadium der Vorarbeiten befinden. Die Inbetriebsetzung der „Themar-Schleusinger Bahn" geschah gestern unter besonderen Festlichkeiten. Ganz Schleusingen hatte das Festgewand angelegt; die Häuser waren mit Guirlanden, Blumen, Fahnen und Wappen geziert, zahlreiche Triumphbogen waren in den Straßen errichtet und der Weg nach dem Bahnhofe glich in Wirklichkeit einer via triumphalis. Nach einer Extrafahrt nach Themar und zurück fand in der Turnhalle des Gymnasiums das Festmahl statt, bei welchem Herr Regierungspräsident v. Brauchitsch (Erfurt) den Toast auf den Kaiser und Herr Geheimer Oberregierungsrath Benfen (Berlin) den auf den Herzog von Meiningen ausbrachte. Auch die Herren Geh. Staatsrath Heine und Eisenbahndirector Kirn aus Meiningen, die Gemeindevorstände von Schleusingen, Coburg, Hildburghausen u. s. w. waren erschienen. Die 11 km lange Bahn benutzt ab Themar auf fast 2 km den Damm der Werrabahn, tritt dann, östlich abzweigend und das meiningische Gebiet unweit der Einmündung der Schleuse in die Werra verlassend, in den preußischen Bezirk Schleusingen, von welcher Stadt die Haltestellen Veßra und Zollbrück berührt werden. Der Industrie Schleusingens (Baumwollenspinnereien, Spielwaarenfabrikation ꝛc.) wird die neue Bahn sehr förderlich sein.

—.— **Hildburghausen**, 29. October. Unserer Stadt stehen jetzt mehrere außerordentliche Ausgaben bevor. Um dieselben bestreiten zu können, ist beschlossen worden, ein neues Anlehen in Höhe von 120 000 ℳ aufzunehmen. Die Anleihe, welche mit 3½ Proc. verzinst werden soll, hat bereits die Genehmigung der Regierung erhalten.

*— **Deutsch-schweizerischer Handelsvertrag.** Mittheilungen aus Berlin zufolge lassen die wieder aufgenommenen Verhandlungen wegen Erneuerung des Handelsvertrags zwischen Deutschland und der Schweiz einen baldigen, alle Theile befriedigenden Abschluß erwarten, so daß voraussichtlich der Reichstag in seiner nächsten Session diese Angelegenheit erledigen wird.

δ Die „Deutsche Volkswirthschaftliche Correspondenz" weist in einem Artikel „Deutschlands überseeischer Handel — sonst und jetzt" auf die veränderten Verhältnisse in Hamburg und Bremen hin, wo es zur Bethätigung kaufmännischen Unternehmungsgeistes neben den alten Firmen noch Raum und Gelegenheit genug gebe. Die Firmen in Hamburg und Bremen, schreibt sie, sowie deren Filialen im Auslande verwalten sich gewissermaßen nach dynastischen Principien; Capital und geschäftliche Verbindungen gingen vom Vater auf den Sohn, vom Onkel auf den Neffen über, und nur da, wo einmal eine Lücke in der verwandtschaftlichen Succession entstand, war es einem erprobten und beliebten Angestellten der Firma möglich, in der Leitung derselben eine unabhängige und maßgebende Stellung zu erringen. Grundsätzlich läßt sich gegen die Vortrefflichkeit dieser Ordnung der Dinge ja nichts einwenden, ohne Zweifel trug sie gewaltig dazu bei, die weltbekannte Solidität der Hamburger wie Bremer Geschäftswelt zu erhalten und zu befestigen, und wäre der Spielraum für die Initiative der anderen, welche außerhalb jener Patricierkreise standen, nicht gar zu beschränkt gewesen, so dürfte an den erwähnten Einrichtungen und Gewohnheiten auch heute nicht das Geringste auszusetzen sein. Allein gerade derselbe Reichthum und dieselbe Vorsicht, welche jenem System einerseits zum Lobe gereichen, bilden andererseits den Nachtheil desselben. Der reiche und vorsichtige Patricier ließ sich nie auf Unternehmungen ein, deren Ausgang ihm nicht als zweifellos gesichert und nicht als sehr vortheilhaft erschien. War der Gewinn nicht sogleich in den ersten Jahren sehr groß, so verzichtete er gern darauf, sein ohnehin schon sehr ausgedehntes Geschäft noch zu vergrößern. Der Unternehmungsgeist wurde auf diese Weise leider nur in beschränktem Maße gefördert. Auf der anderen Seite besaßen jene Kreise aber eine so große Einsicht, eine so weitreichende Controle in der Geschäftswelt, daß es ihnen ein Leichtes war, jede in Hamburg bezw. Bremen sich regende Concurrenz, welche mit ihnen selbst nicht in engster Fühlung stand, zu bekämpfen und nicht aufkommen zu lassen. Heute, nachdem der deutsche Handel sich in der erfreulichsten Weise über seinen ehemaligen engen Rahmen weit ausgedehnt hat, auch die beiden großen deutschen Hansestädte nicht mehr isolirt, sondern mit dem deutschen Vaterlande endlich eng verbunden sind, ist es dringend zu wünschen, daß sich das Capital und der Unternehmungsgeist, welche bis jetzt im deutschen Binnenlande wirkten, in Zukunft mehr, als es ehemals geschehen, nach Hamburg und Bremen wenden.

*— **Berliner Unions-Brauerei.** In der heutigen Sitzung des Aufsichtsrathes der Berliner Unions-Brauerei wurde der Abschluß für das Geschäftsjahr 1887/88 vorgelegt und dem Antrage der Direction gemäß beschlossen, der auf den 24. November c. einzuberufenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 7 Proc., wie in den beiden Vorjahren, vorzuschlagen. Der Erlös für Verkauf der Charlottenburger Grundstücke (ca. 140 000 ℳ) soll zu Extraabschreibungen verwendet werden und betragen hiernach die ordentlichen und außerordentlichen Abschreibungen in diesem Jahre 220 192 ℳ. Der Geschäftsgang ist gut und wird der Mehrabsatz im laufenden Monate annähernd 500 hl betragen.

*— **Zuckerfabrik zu Halle a. S.** Der seitherige Coursrückgang der Actien der Zuckerfabrik zu Halle a. S. setzte sich an der heutigen Börse in beschleunigtem Tempo weiter fort. Seit Anfang dieses Monats beträgt der Coursverlust 34 Proc. Die Gerüchte, welche über die Höhe der Dividende für das letztverflossene Geschäftsjahr umliefen, haben die hochgespannten Erwartungen, die namentlich in Halle a. S. früher gehegt wurden, gründlich enttäuscht. Man sprach heute davon, daß höchstens 6 bis 7 Proc. zur Vertheilung gelangen werden. Die Actie der Zuckerfabrik zu Halle a. S. liefert von Neuem wieder den Beweis, daß solche zu den „unberechenbaren" Papieren, wie schon seit Jahren an der Börse bekannt, gehört.

□ **Neue Malzfabrik.** Wie uns geschrieben wird, plant man in Halle die Erbauung einer neuen großen Malzfabrik im Saalkreise. An der Spitze des Unternehmens steht ein Hallescher Großkaufmann und Großgrundbesitzer. Ueber die Form des Gesellschaftsvertrags, ob die der Actiengesellschaft oder der Commanditgesellschaft, ist noch nicht entschieden.

△ **Actien-Zuckerfabrik Greußen.** Der Abschluß pro 1887/88 weist einen Ueberschuß von 126 217 ℳ auf, nachdem 16 620 ℳ zu Abschreibungen verwendet worden sind.

*— **Dortmunder Bergbau-Gesellschaft.** Wie der „Nat.-Ztg." mitgetheilt wird, sind die Actien Lit. C., welche sich bis jetzt in festen Händen befunden haben, und an der Börse nicht notirt wurden, zum größten Theil in anderen Besitz übergegangen. Im Zusammenhang mit dieser Transaction, besteht die Absicht der Berliner Mitglieder des Aufsichtsrathes, ihr Mandat niederzulegen. Wie die genannte Zeitung weiter erfährt, strebt diejenige Persönlichkeit, welche jetzt die Majorität der, gegenüber der anderen Actien-Categorien stark bevorrechtigten Actien Lit. C. besitzt, eine Liquidation der Gesellschaft herbeizuführen.

□ **Aachen**, 28. October. Die für den 3. November einberufenen beiden Hauptversammlungen der Aachener Disconto-Gesellschaft werden für die auf ihrer Tagesordnung stehenden Anträge der Capitalermäßigung und Actien-Neuausgabe nicht beschlußfähig sein, da der statutgemäß erforderliche Betrag von ⅓ des Actiencapitals nicht angemeldet worden ist. Die Versammlungen werden sich also voraussichtlich auf Erledigung von Formalitäten beschränken. Die neue Hauptversammlung, in welcher über dieselben Anträge nunmehr ohne Rücksicht auf die Höhe des vertretenen Capitals Beschluß gefaßt werden soll und in der auch der Bericht der in der letzten Hauptversammlung gewählten Commission erstattet werden wird, findet dem Vernehmen nach am Freitag den 30. November statt und werden die Einladungen hierzu jedenfalls demnächst veröffentlicht werden.

*— **Auszeichnung.** Den Deutschen Elektricitäts-Werken zu Aachen (Garbe, Lahmeyer & Co.) ist von den Preisrichtern des Wettstreites für Wissenschaft und Industrie zu Brüssel für die ausgestellten Dynamo-Maschinen „System Lahmeyer" die goldene Medaille zuerkannt.

*— **Neue Actien-Gesellschaft.** In das Handelsregister ist die Actiengesellschaft: „Chemische Fabrik vorm. Goldenberg Geromont & Co." mit dem Sitze in Winkel im Rheingau eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist Darstellung chemischer Producte und Handel mit solchen. Das Grundcapital beträgt 1 000 000 ℳ.

*— **„Hannovera", Militairdienst- und Aussteuer-Versicherungs-Gesellschaft für Deutschland in Hannover.** Der Direction ist ein Bescheid des Regierungs-Präsidenten in Hannover zugegangen, der die Nachricht des „Berl. Act.", der Herr Minister des Innern habe die Petition um Einstellung des Concessions-Entziehungs-Verfahrens ablehnend beschieden, lediglich bestätigt. Der Bescheid datirt vom 18. d. M. und lautet wörtlich: „In dem gefälligen Bericht vom 13. d. M. hat die Direction auf Grund und in Ausführung des Beschlusses der Generalversammlung vom 25. v. M. mir die Erklärung unterbreitet, daß sie bereit sei, den Wünschen der Regierung in jeder Beziehung gerecht zu werden in der Hoffnung, daß die Regierung sich bewogen fühle, den Antrag auf Concessionsentziehung zurückzunehmen, und hierdurch den Fortbestand der Gesellschaft zu sichern. Der Direction erwidere ich hierauf ergebenst, daß in Gemäßheit der Entscheidung des Herrn Ministers, dem der Antrag der Generalversammlung vorgelegt worden ist, eine Zurücknahme der Klage erst in dem Falle in Erwägung zu ziehen sein wird, wenn die Anstalt vor Beendigung des schwebenden Verfahrens wegen Concessionsentziehung durch Wahl eines neuen Aufsichtsrathes und durch formgerechte Beschließung der bereits in der Klage angedeuteten nothwendigen Reformen den überzeugenden Nachweis erbringen sollte, daß die Mehrzahl der versicherten Mitglieder nicht bloß den Willen, sondern auch die thatsächliche Macht hat, das bisher mißleitete Institut in bessere und seiner gemeinnützigen Bestimmung entsprechende Bahnen hinüberzuführen. Hierdurch ist der Direction der Weg vorgezeichnet, auf dem sie allein im Stande sein würde, Ihren Anträgen die Möglichkeit einer Gewährung zu schaffen. Ich kann es mit der Direction nur bedauern, daß die Anstalt, und zwar durch die frühere Direction und den Aufsichtsrath, in die gegenwärtige Lage gebracht und die Nothwendigkeit herbeigeführt ist, höheren Orts die Einleitung des schwebenden Verfahrens auf Grund der der Direction bekannten Thatsachen und nach Maßgabe der bezüglich den Versicherungsanstalten geltenden speciellen Bestimmungen anzuordnen."

*— **Neue Papiermanufactur in Straßburg i. E.** In dem abgelaufenen Geschäftsjahr ist ein Gewinn von 334 730 ℳ erzielt worden, von dem nach Abzug der Obligationszinsen, Reparaturen, Abschreibungen und Amortisation 174 520 ℳ zur Verfügung des Aufsichtsrathes bleiben. Die Generalversammlung beschloß, eine Dividende von 8½ Proc. zur Vertheilung zu bringen.

*— **Haftpflicht von Aufsichtsrathsmitgliedern.** Die Mitglieder des Aufsichtsrathes der 1884 zusammengebrochenen Bremer Vereinsbank sind schon vor einiger Zeit zur Rückvergütung der für 1883 mit Unrecht vertheilten Dividende verurtheilt worden. Seitdem wurde der Aufsichtsrath auch von einem Kaufmann auf Schadenersatz verklagt, der, durch die Dividende irregeführt über die Lage der Bank, gegen deren Actien 60 000 ℳ Darlehen an Böning & Co. gewährt hatte, die ihrerseits das Geld sofort an die Vereinsbank abführten. Das Oberlandesgericht als II. Instanz hat nunmehr den Aufsichtsrath auch zu diesem Schadenersatze verurtheilt. Der Gerichtshof nimmt, wie die „H. B. H." mittheilt, an, daß der Aufsichtsrath auch nach dem alten Actienrechte dem Gläubiger gegenüber haftbar ist, sofern er bestimmte, im Gesetz angeführte, die Gläubiger schädigende und das Gesellschaftsvermögen schwächende Handlungen ohne Einschreiten hat geschehen lassen, wie namentlich wissentlich der Vertheilung gesetzwidriger Dividenden zustimmte. Das Gericht weist noch, um den vom Anwalte der Beklagten geltend gemachten Einwurf der Inconsequenz dieser Auffassung und des dieselbe klar aussprechenden neuen Gesetzes zu widerlegen, welche darin bestehen sollte, daß bei der für die Gläubiger noch viel verderblicheren Veröffentlichung gefälschter oder verschleierter Bilanzen und Jahresberichte ein Schadenanspruch im Gesetz nicht festgesetzt sei, darauf hin, daß im Falle der Aufsichtsrath wissentlich unrichtigen Veröffentlichungen zustimme, eine schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen haftbar machende Arglist desselben vorliege. Von dem Beklagten war sodann noch behauptet worden, der Kläger sei ja durch die Lombardirung der Actien selber Actionair geworden und müsse sich doch wenigstens von seiner Forderung die auf seine Actien zu Unrecht bezahlte Dividende abziehen lassen; das Gericht verwirft diesen Einwand jedoch ohne Weiteres; durch Lombardirung werde der Pfandnehmer der Actien „kein Actionair wider Willen."

—.— **Aus Franken.** Die Eisenbahnstrecke Würzburg-Aschaffenburg gehört bekanntlich zu den verkehrsreichsten nicht nur in Franken, sondern in ganz Bayern und besonders der Güterverkehr ist auf dieser Route ein überaus lebhafter. So ist in den letzten Tagen der Export von Kartoffeln von Bayern nach dem Rhein ein ganz enormer. Nach dem „A. Anz." vergeht kein Tag, an dem die Güterzüge nicht, mehrere Waggons mit Kartoffeln beladen, die Grenze passiren, oft sind es aber zehn bis zwanzig Waggons, die ausschließlich mit Kartoffeln beladen sind. Diese Waggons, die meistens in Ochsenfurt, Würzburg, Schweinfurt u. s. w. aufgegeben werden, haben als Bestimmungsort die größeren Städte am Rhein, dann Belgien und Holland. Die Kartoffelernte scheint demnach in diesen Ländern nur eine geringe zu sein, während in Franken dieselbe eine überaus reiche war.

*— **Allgemeine Versorgungs-Anstalt im Großherzogthum Baden zu Karlsruhe.** Die Anstalt hat nach dem Rechenschaftsbericht auch für 1887 wieder einen bedeutenden Aufschwung zu verzeichnen. Durch einen reinen Zugang von 3786 Verträgen mit 15 318 191 ℳ hob sich der Bestand auf 51 771 Lebensversicherungen über 210 473 381 ℳ Capital. Aus dem im Jahre 1887 erzielten reinen Ueberschuß von 1 633 699 ℳ werden an die Jahrgänge 1864 bis mit 1883 wie seit einer Reihe von Jahren 4 Proc. des Deckungscapitals (24 146 287 ℳ) mit 965 851 ℳ als Dividende vertheilt und die verbleibenden 667 848 ℳ der Reserve zugewiesen, welche sich dadurch auf 5 984 664 ℳ erhöht.

*— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Infolge des fortwährend sich steigernden Frachtenverkehrs auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat sich die Verwaltung derselben veranlaßt gesehen, 200 Lastwagen in Bestellung zu geben.

*— **Elbe-Regulirung.** In Erledigung einer Eingabe des Elbevereins und der Gemeindevertretung von Tetschen an die Statthalterei in Prag, in welcher die Nothwendigkeit der Regulirung der Elbe unterhalb der Magazine der Oesterreichischen Nordwest-Schifffahrtsgesellschaft betont und für die Errichtung eines neuen Localländungsplatzes ein Project vorgelegt wurde, theilte die Statthalterei den Petenten mit, daß sie das Project geprüft und befürwortend an das Ministerium geleitet habe.

Wien, 27. October. Die „Zeitschrift für Eisenbahnen" meldet: Mit Rücksicht auf die Steigerung der Kohlenpreise in England hat sich der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd entschlossen, schon jetzt die Offerten auf Lieferung von 50 000 t Cardiff-Steinkohle, lieferbar 1889, auszuschreiben. Im Sinne des neuen Vertrages mußte der Lloyd auch die ungarischen Kohlenwerke berücksichtigen; die mit der Fünfkirchener Kohle erzielten Resultate haben sich aber derart ungünstig erwiesen, daß deren weiterer Gebrauch eingestellt werden mußte.

Wien, 28. October. In parlamentarischen Kreisen spricht man davon, daß die österreichische Regierung sich mit der Absicht trage, die österreichischen Linien der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn schon in naher Zeit in den Staatsbetrieb zu übernehmen. Die Regierung wäre auf Grund des sogenannten Eisenbahn-Sequestrations-Gesetzes vom 14. December 1877 berechtigt, die Linie Czernowitz-Suczawa schon jetzt in Staatsbetrieb zu übernehmen, nachdem die Gesellschaft für diese Linie durch fünf Jahre mehr als die Hälfte der zugesicherten Staatsgarantie in Anspruch genommen hat. Bezüglich der Linie Lemberg-Czernowitz wird diese Berechtigung der Regierung erst nach Ablauf des Jahres 1888, respective nach Vorlage des Rechnungsabschlusses der Gesellschaft für das Jahr 1888, eintreten. Indessen ist es immerhin möglich, daß die Regierung schon früher sich mit der Lemberg-Czernowitzer Bahn im Wege der gütlichen Verhandlungen wegen der Uebernahme der gesammten österreichischen Linien in den Staatsbetrieb einigt. Es ist in dieser Beziehung noch nichts feststehend, aber man spricht davon, daß die Uebernahme in den Staatsbetrieb eventuell am 1. Januar 1889 eintreten soll. So weit gehen die Informationen, welche in parlamentarischen Kreisen circuliren. Es ist möglich, daß die Sequestration der rumänischen Linien der Lemberg-Czernowitzer Bahn die Entschließung der österreichischen Regierung beschleunigt; im Laufe des nächsten Jahres wäre die Uebernahme der österreichischen Linien in den Staatsbetrieb wohl jedenfalls erfolgt. Bezüglich der Sequestration der rumänischen Linien dürfte eine diplomatische Intervention von Seite der österreichischen Regierung nicht erfolgen, nachdem die Gesellschaft ausdrücklich für den Fall von Differenzen auf die Anrufung einer fremden Macht Verzicht geleistet hat. Dagegen dürften in Folge der Sequestration der rumänischen Linien der Lemberg-Czernowitzer Bahn schon jetzt Verhandlungen mit der rumänischen Regierung, respective mit den rumänischen Staatsbahnen, wegen der Feststellung des Eisenbahn-Anschlusses an der Grenze und der sonstigen Verkehrsverhältnisse nothwendig werden. Der Verwaltungsrath der Lemberg-Czernowitzer Bahn beruft eine außerordentliche General-Versammlung auf den 14. November ein, um derselben über den Stand der Sequestration in Rumänien Bericht zu erstatten. Aus Bukarest wird uns telegraphirt: Die Delegirten der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn wurden heute Nachmittags vom Minister-Präsidenten empfangen. Die Sequestration der rumänischen Linien dieser Gesellschaft wird in hiesigen informirten Kreisen als unwiderruflich bezeichnet. (N. Fr. Pr.)

*— **Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.** Die Delegirten der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn wurden am letzten Sonnabend Nachmittags vom Ministerpräsidenten in Bukarest empfangen. Eine diplomatische Intervention soll unthunlich erscheinen und die Zurücknahme des Sequestrations-Beschlusses äußerst unwahrscheinlich sein.

*— **Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn und Länderbank.** Der scharfe Coursdruck der Lemberg-Czernowitzer Actien in Folge der Sequestrirung der rumänischen Linien hat auch die Actien der österreichischen Länderbank in Mitleidenschaft gezogen, indem die Course derselben in Folge scharfen Ausgebotes von Waare erheblich zurückgegangen sind. Was die Actien der Lemberg-Czernowitzer Bahn anlangt, so dürfte eine Schmälerung der Renten nicht zu besorgen stehen. Die vorliegenden Nachrichten lauten dahin, daß es der rumänischen Regierung durchaus nicht in den Sinn kommt, den Actionairen eine Einbuße zuzufügen; sie hofft nur durch das Selbstgouvernement eine wesentliche Verringerung der Betriebskosten zu erzielen. Die nämliche Absicht würde einer Sequestration der Linie Lemberg-Czernowitz-Suczawa durch die österreichische Regierung zu Grunde liegen. Bekanntlich garantirt die österreichische Regierung für diese Linien 2,2 Millionen Gulden jährliches Reinerträgniß und die rumänische Regierung für die Linie Suczawa-Jassy ein solches von 3,8 Millionen Francs. Die Staatsgarantieverträge sind unantastbar, und es steht um so weniger zu besorgen, daß Rumänien etwa einen Gewaltstreich unternehmen würde, als es ja dem Auslande gegenüber verschiedene andere Verpflichtungen hat und sein Staatscredit darunter sehr leiden müßte. — Was nun die Länderbank betrifft, so hat dieselbe im Frühjahre d. J. ihren Besitz von 12 000 Stück Lemberg-Czernowitzer Actien an ein Consortium verkauft und zwar zum vierten Theil fix und die restlichen drei Viertel in Option. In Folge der ungünstigen Coursentwicklung der betreffenden Actien ließ aber das Consortium gleich den ersten Optionstermin unbenutzt vorübergehen und konnte auch seither von dem Optionsrecht keinen Gebrauch machen, so daß sich im Effectenportefeuille der Länderbank gegenwärtig 9000 Stück Lemberg-Czernowitzer Actien befinden dürften. In Finanzkreisen hält man aus den oben entwickelten Gründen den raschen Coursdruck der Actien nicht für begründet. Die Börse kümmert sich indeß nach ihrer Art wenig um sachliche Gründe und folgt lieber den Eingebungen des Augenblicks. Nur so läßt es sich erklären, daß neben den Actien auch die Prioritäten der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn einem Coursdruck unterlagen. — Die Fundirung dieser Titres läßt an Sicherheiten absolut nichts zu wünschen übrig, da die Staatsgarantie der österreichischen Regierung allein ausreicht, um den Prioritätendienst zu versorgen.

*— **Ungarische Nordostbahn.** Der Director Emerich Szauka bezeichnet die Gerüchte über die Verstaatlichung der Ungarischen Nordostbahn als eine vollkommen unbegründete Erfindung.

*— **Getreide-Verkehr auf der Donau.** Die Getreidetransporte aus Ungarn nach Süddeutschland haben derartig große Dimensionen erreicht, wie vordem noch nie, und bedurfte es aller Anstrengungen, um die Ausladung und den Weitertransport der massenhaften Quantitäten unbehindert aufrecht zu erhalten, was, abgesehen von kleineren Störungen, bisher sowohl in Pest als Regensburg gelungen ist. Die rechtzeitige Erweiterung der Lager- und Hallstätten, die prompte Entlade- und Verladethätigkeit allein vermochte die drohende Stauung hintanzuhalten. Den Umfang des Verkehres aus den unteren Donaustationen zeigt am Besten die Thatsache, daß seit Beginn der diesjährigen Getreidecampagne ca. 1800 Wagenladungen nach Regensburg gelangten, außerdem ansehnliche Mengen an Mehl, Pflaumen, Holz ꝛc.

Stockholm, 27. October. (Fr. Ztg.) Das hiesige Comptoir der Hernösands-Bank hat falsche Wechsel im Betrage von ca. 200 000 Kronen discontirt. Der Fälscher, Consul Wimmermark von der Firma „Krogh & Nissen" ist flüchtig.

*— **Actiengesellschaften für den Branntweinverkauf.** In Schweden haben bekanntlich Actiengesellschaften den Verkauf von Branntwein übernommen, was sich, wie die neuesten Mittheilungen besagen, recht gut bewährt hat. So sind in den Städten genannten Landes seit 1877 genau 902 Schankgerechtigkeiten auf die Actiengesellschaften übergegangen. Die Einrichtung der Schankstätten ist die folgende: In jeder derselben ist ein Vorsteher angestellt, welcher mit 1500 bis 2100 Kronen jährlich bezahlt wird. Das Verhältniß der Actiengesellschaft zum Vorsteher ist contractlich festgestellt. Es findet sich überall die Bestimmung, daß der Ausschank von Spritwaaren und Weinen für Rechnung der Gesellschaft geschieht, ohne daß der Vorsteher daraus Gewinn ziehen darf. Dagegen darf er für eigene Rechnung Speisen, Kaffee, Thee, Chocolade, Bier und Cigarren verkaufen. Andererseits wiederum ist es ihm verboten, Getränke auf Credit oder gegen Pfand oder Bürgschaft herzugeben; auch dürfen berauschende Getränke an Personen unter 18 Jahren oder an bereits Angetrunkene nicht verabreicht werden. Im Dienste der Gesellschaft steht ferner ein Controleur und weiter ein Inspector; der letztere hat die Pflicht, zu vorher nicht angesagten Zeiten die Getränke und die Speisen auf ihre Güte zu prüfen und an ihnen chemische Untersuchungen anzustellen.

§§ **Warschau**, 27. October. Die Bahnen des Königreichs Polen haben alle die Unfall-Versicherung der Passagiere eingeführt bis auf die Weichselbahn. Die Verwaltung dieser Bahn hat die Versicherung entschieden abgelehnt und den Bahnbeamten die Aufnahme von Anträgen verboten.

⊕ **Rußlands auswärtiger Handel vom Jahre 1887** nach dem Berichte des Zolldepartements unter Redaction des Chefs der statistischen Abtheilung A. J. von Stein. Was zunächst die Zolleinnahmen des Reiches anbelangt, so sanken dieselben 1887 gegen das Jahr 1886 um 6 605 083 Metallrubel, hauptsächlich durch Mindereinfuhr von Lebensmitteln bedingt, unter welchen Thee in erster Linie auf einem Minus von 5 440 536 Metallrubeln steht. — Was die Ausfuhr anbelangt, so wuchs dieselbe 1887 gegen das Vorjahr um 132 005 000 Rubel oder 30 Proc. für alle Waaren, wenn auch nicht in gleichem Grade. Der Mehrexport betrug für Lebensmittel 38,8 Proc., für Roh- und halbbearbeitete Materialien 20,2 Proc., für Fabrikate 7,2 Proc. und für Thiere 5,2 Proc. Die Mehrausfuhr bewegt sich seit 1867 ununterbrochen bezüglich der Lebensmittel aufsteigend, die Ausfuhr an Rohproducten und Halbfabrikaten sinkt dagegen allmälig. Dabei ist zu bemerken, daß der Weizenpreis etwas in die Höhe ging, die Preise für Roggen, Gerste, Hafer und Spiritus aber stark fielen. In Folge der Preisminderung verringerte sich die Gesammtziffer des Exportwerthes im Jahre 1887 gegen 1885 um 0,5 Proc., während sie in Folge des exportirten Quantums um 14,6 Proc. wuchs; dadurch näherten sich die Preise des Jahres 1887 einigermaßen denen von 1885; dagegen übertraf das Quantum der Ausfuhr von 1887 die von 1885 um ebensoviel, als die Ausfuhr des Jahres 1886 niedriger war als die von 1885. In Creditrubeln berechnet ist der Export des Jahres 1887 um 14,8 Proc., jedoch in Metallrubeln berechnet nur um 3,1 Proc. größer als das Mittel der drei Jahre 1884, 1885 und 1886. Auf alle Fälle ist der Export von 1887 insofern von großer Bedeutung, als er einen Wendepunct zum Besseren kennzeichnet; der heftige Rückgang des Exports, welcher während der vorausgehenden Jahre bedeutenden Umfang annahm, ist zum völligen Stillstand gekommen, — das Jahr 1887 hat sogar in einer ganzen Reihe von Waaren einen bedeutenden Zuwachs des Exportwerthes gebracht, welcher 132 005 000 Creditrubel erreichte. Daran waren besonders betheiligt: Lebensmittel, außer Buchweizen und Weizenmehl, mit allen Getreidearten, Eier und Zucker; von Rohstoffen und Halbfabrikaten: Waldproducte, Oelsaaten, Flachs, Hanf und Borsten. Eine verminderte Ausfuhr betraf nur Buchweizen, Weizenmehl, Pelzwerk, Talg, Wolle, Schafe, Pferde, Wäsche und Kleider. Der Hauptexportartikel ist Getreide, welches mehr als die Hälfte des ganzen Ausfuhrwerthes repräsentirt. Es ist die Ausfuhr von Getreide im Jahre 1887 um 13 513 000 Tschetwert oder 46,5 Proc. höher gewesen als im Jahre 1886, und kommt das Mehr der Ausfuhr in erster Linie auf Weizen mit 4 336 000 Tschetwert oder 50,7 Proc., dann auf Hafer mit 4 204 000 Tschetwert oder 76,1 Proc., Gerste mit 1 728 000 Tschetwert oder 41,9 Proc., Roggen mit 1 392 000 Tschetwert oder 19,3 Proc., Mais mit 1 006 000 Tschetwert oder 51,1 Proc. und sonstiges Getreide mit 597 000 Tschetwert oder 44,2 Proc. mehr gegen das Vorjahr. Ein wichtiger Ausfuhrartikel Rußlands sind auch die verschiedenen Oelsaaten: Lein-, Hanf-, Raps-, Rübsen- ꝛc. Samen; auch ihr Export hat sich gegen den Durchschnitt der Jahre 1882 bis 1886, sowie 1866 bis 1886 für das Jahr 1887 gehoben. Auch der Zuckerexport wächst noch immer; er betrug 1887: 3 582 000 Pud im Werthe von 13 898 000 Rubel gegen 3 228 000 Pud im Werthe von 10 027 000 Rubel im Jahre 1886. Auch der Export von Blättertabak hebt sich von Jahr zu Jahr, nicht minder der von Papyros, von denen 1887 über 6 250 000 Stück mehr als im Vorjahre exportirt worden sind. Das ganze auf 1887 entfallende Plus der Lebensmittelausfuhr gegen 1886 beträgt 98 068 000 Rubel. Rohproducte und Halbfabrikate, deren Ausfuhr gegen 1884 im Jahre 1885 um 39 500 000 Rubel, im Jahre 1886 um 36 Millionen Rubel gefallen war, kommen mit nur 3 500 000 Rubelminus gegen 1884 fast wieder auf die Ausfuhrziffer dieses Jahres. Zu einem so günstigen Resultate tragen hauptsächlich die Artikel: Oelsaaten, Bauholz, Flachs, Hanf, Borsten, Felle und Leder bei, während der Ausfuhrwerth von Wolle um 5 522 000 Rubel zurückging. Regelmäßig und stark ist auch in den letzten drei Jahren der Export von Naphthaproducten aus dem Kaukasus, besonders über Batum, gestiegen. — Was nun die Einfuhr anbelangt, so hat dieselbe von 1867 bis 1880 beständig zu-, von diesem Zeitpuncte an alljährlich bis 1887 einschließlich abgenommen. Besonders verringerte sich der Import von Fabrikaten, welche 1867 bis 1870 bis 30 Proc., aber 1887 nur 17 Proc. des Imports ausmachten. Weniger sank der Import von Lebensmitteln, während die Einfuhr von Rohproducten und Halbfabrikaten bedeutend zunahm. Zieht man außer den Unterschieden in den eingeführten Quanten der verschiedenen Kategorien auch noch die Preisunterschiede zwischen 1887 und 1886 in Rechnung, so sank in Folge niedriger Preise der Gesammtwerth des Importes um 6,6 Proc. und durch Mindereinfuhr um 4,2 Proc. Den Kategorien nach büßten die Lebensmittel ungefähr 17 Proc., die Materialien 4 Proc., die Thiere 3 Proc. und die Fabrikate ebenfalls 3 Proc. an ihrem Preise ein. Daß die Lebensmittel einen so großen Minderwerth ergaben, ist darin begründet, daß 1887 nicht mehr wie in den Vorjahren in der Werthangabe des importirten Thees auch die Zollsumme von den Theehändlern eingeschlossen wurde. Gegen 1886 hob sich im Jahre 1887 die Einfuhr von Heringen, Baumwolle, Farben und Farbstoffen, Metallwaaren und Maschinen; sie verringerte sich dagegen auf viele Waaren, besonders auf Thee, Salz, Steinkohle, Gußeisen, Eisen, Hopfen und Manufacturwaaren.

Kairo, 26. October. Officieller Erntebericht. Hirse und Gerste zeigen genügende Ergebnisse, eine Hungersnoth in Ober-Egypten ist daher ausgeschlossen. Am 27. d. wird ein großes Bassin zu Bewässerungszwecken für Ghizeh und Unter-Egypten geöffnet.

*— Die Gesellschaft John Cockerill in Seraing, welche bei den Schienenverdingungen bekanntlich eine gefürchtete Gegnerin der deutschen Werke ist, erzielte in 1887—88 einen Rohgewinn von 2 834 863 Francs (gegen 2 339 420 Francs im Vorjahre). Davon gehen u. A. ab für Abschreibungen 714 196 Frcs., für Zinsen auf Obligationen ꝛc. 442 331 Frcs., für allgemeine Unkosten 295 296 Francs. Dann sollen 463 443 Francs für die voraussichtlichen Verluste in Reserve gestellt werden, welche die Gesellschaft an den der belgischen Regierung gelieferten zwei Postdampfern erleidet. Die Regierung hatte dieselben wegen Untauglichkeit wieder außer Dienst stellen müssen und die Zurückerstattung des gezahlten Preises verlangt. Es war darauf ein Abkommen mit der Regierung erzielt worden, wonach die Gesellschaft einen dritten Dampfer zu bauen und die zwei anderen zu verbessern hat. Aus dem Reingewinn sollen 50 Frcs. auf die Actie vertheilt werden. Die Production der Hochöfen hat die des Vorjahres um 7700 t übertroffen. Der Verwaltungsbericht bemerkt, daß die Ergebnisse auch in Bezug auf die einzelnen Preise sehr günstig seien und es stehe zu erwarten, daß dies auch im Laufe dieses Geschäftsjahres der Fall sein werde.

WTB. **New-York**, 27. October. Der Werth der in der vergangenen Woche eingeführten Waaren betrug 9 095 434 $, davon für Stoffe 2 021 470 $. Der Werth der Einfuhr in der Vorwoche betrug 8 634 041 $, davon für Stoffe 2 120 775 $.

⊕ Die Eisenbahnen in der Republik Venezuela in Südamerika haben gegenwärtig eine Länge von 286 km. Es sind dies folgende Linien: von der Hauptstadt Caracas nach dem Hafenplatze Laguaira 38 km, von Tucacas nach Aroa 90 km, von La Ceiba nach Sabana Mendoza 40,5 km, von Caracas nach El Valle 5,5 km, von Maiquetia nach Macuto 7 km, von Carenero nach Rio Chico 32 km, von Puerto Cabello nach Valenzia 54 km, von Caracas nach Antimano 9 km und von Caracas nach Petare 10 km.

*— **Goldminen in Bolivia.** Baron A. de la Rivière, Geschäftsführer einer Bergwerksgesellschaft, unternahm Mitte des Jahres 1887 eine Reise zur Erforschung der Goldminen am Rio Tipuani, einem Nebenflusse des Rio Mapiri (der in den Beni mündet), von welcher er im August d. J. zurückgekehrt ist. Er denkt mit einer neuen Schaar Arbeiter nach den Minen zurückzukehren, und es soll dann die Ausbeutung der Goldlager energisch betrieben werden. Die Ufer des Tipuani sind nach Angabe des Barons ein wahres „Eldorado", welches die Spanier bekanntlich im 16. Jahrhundert vergebens an verschiedenen Stellen Südamerikas gesucht haben. Die Menge des Goldes im Sande dieses Flusses soll angeblich erstaunlich und die Bearbeitung des Sandes so leicht sein, daß es scheint, die Natur selbst habe diese Reichthümer hier aufgespeichert, damit dieselben ohne Mühe von dem ersten Entdecker gewonnen werden könnten. Nur eine enorme Schwierigkeit ist zu überwinden, nämlich das äußerst ungesunde Klima dieser Gegenden. Die meisten Arbeiter der ersten Expedition starben, und zwar in kurzer Zeit; von 200 kehrten nur wenige gesund zurück, darunter der Baron und seine 17jährige Tochter. Der Rückmarsch der kleinen Schaar, welche sich mit Axt und Messer einen Weg durch den Urwald bahnen mußte, war eine wahre Odyssee. Bolivia ist noch heute ein im nordöstlichen Theile wenig durchforschtes, fast unbekanntes Land. Ein Franciscanermönch, Nicolas Armentia, besuchte vom Juni 1881 bis August 1886 die heidnischen Indianer am Rio Madre de Dios, einem Nebenflusse des Madeira-Stromes, und sein sehr interessanter Bericht, welcher von den großen vegetabilischen Schätzen dieser Tiefebenen erzählt, ist Ende 1887 in La Paz publicirt worden. (Allg. Ztg.)

⊕ Die Staatsbahnen im Caplande haben gegenwärtig eine Länge von 1599 englischen Meilen und gliedern sich in drei Hauptlinien, welche von den drei wichtigsten Hafenplätzen, Kapstadt, Port Elizabeth und East London, nach dem Innern des Landes führen. Man nennt diese Linien das Western-, das Midland- und das Eastern-System. Die Hauptlinie ist die von Kapstadt nach Kimberley; sie ist 643 engl. Meilen lang und hat außerdem noch drei kleinere Zweigbahnen (die Stellenboschlinie, die Malmesbury-Bahn und die Kalk-Bay-Bahn) von zusammen 70 engl. Meilen Länge. Die Linie Port Elizabeth nach De-Aar hat eine Länge von 338 engl. Meilen und drei Zweigbahnen von 251 Meilen Ausdehnung (New-Port-Colesberg 38, Zwartkops-Graaf-Reinet 178 und Alicedale-Grahamstown 35 engl. Meilen). Die dritte Staatsbahn geht von East London nach Aliwal North, ist 292 engl. Meilen lang und hat eine Zweigbahn von Blaney nach King Williamstown. Neben den Staatsbahnen giebt es noch Privatbahnen von Port-Nolloth nach O'Okiep (92 engl. Meilen), von Port Alfred nach Grahamstown (43 engl. Meilen), von Worcester nach Roodewall (40 engl. Meilen) und eine nach den Kohlengruben von Indwe führende Linie. Die Kapbahnen sind schmalspurig (3' 6" breit). Die größte der Eisenbahnbrücken ist die, welche bei Hope-Town den Oranjefluß in einer Länge von 1230' und einer Höhe von 56' überspannt. Außer dem Caplande besitzt auch die englische Colonie Natal eine Bahn, welche von der Hafenstadt Durban nach der Hauptstadt des Landes, nach Pietermaritzburg, führt. Die Telegraphenlinien im Caplande sind stetig erweitert worden und haben jetzt eine Länge von 8663 engl. Meilen. Die Zahl der Telegraphenstationen ist auf 203 gestiegen.

*— **Ostindischer Kaffeebau und -Handel.** Aus Singapore schreibt man, daß sich die Kaffeepflanzungen dort in letzter Zeit ganz bedeutend vermehrt haben. Die Bäumchen sind aus liberianischem Samen gezogen und es scheint, daß den Pflanzen das dortige Klima sehr wohlthut. Die Anlagen tragen vom fünften oder sechsten Jahre an; im Gegensatz zum arabischen Kaffee, welcher nach sechs Monaten nach Beginn der Blüthe die reifen Früchte liefert, braucht der liberianische Kaffee zwölf bis vierzehn Monate vom Beginn der Blüthe bis zur völligen Reife der Kirsche. Im Jahre 1887 hob sich der dortige Kaffeeexport ziemlich stetig, auch Deutschland erhielt einen ansehnlichen Posten, nämlich für 121 700 $ gegen 22 414 $ im Vorjahre. Die Preise waren im Anfang des Jahres 1887 ziemlich niedrig (19 $ für den Picul), stiegen im April und Mai aber auf 22 $ und schlossen im December mit 27 bis 32 $ für den Picul mit allen Aussichten auf eine weitere Steigerung. Schon am Schlusse des Jahres, als die plötzliche, d. h. ohne weiteren Uebergang geplante Befreiung der Negersclaven in Brasilien in kurzer Zeit bevorstand, knüpften dortige Pflanzer an diesen Umstand große Hoffnungen, neue Pflanzungen wurden angelegt und alte ausgedehnt, in der Vermuthung, daß der Kaffeebau in Brasilien bei freier Arbeit der Schwarzen zurückgehen werde. (H. B.-H.)

*† **Das Straßenbahnwesen**, dessen Bedeutung in Bezug auf den Verkehr und das sociale Leben noch vielfach unterschätzt wird, erhält durch eine von Wilhelm von Lindheim in Wien herausgegebene Schrift an der Hand eines reichhaltigen und zuverlässigen statistischen Materials eine interessante Beleuchtung. In fast allen großen Städten ist der Bau der Straßenbahnen verhältnißmäßig rasch vor sich gegangen, eine allgemeine Verbreitung in den mittleren Städten haben die Straßenbahnen aber bisher nur in Amerika gefunden. Die praktischen Amerikaner haben das Straßenbahnwesen in ganz hervorragender Weise ausgebildet. Man findet dort Tramways nach den verschiedensten Systemen im Betriebe neben den gewöhnlichen Trambahnen in großer Vollkommenheit und Ausbildung, auch die Hochbahnen, Seilbahnen ꝛc. Nach den Vereinigten Staaten sind es Italien und England, welche sehr ausgebreitete Straßenbahnnetze besitzen, dann folgen Deutschland, Frankreich, die Niederlande und zuletzt Oesterreich, welches bisher nur verhältnißmäßig geringe Fortschritte im Straßenbahnwesen aufzuweisen hat. — Was die Anzahl der Tramway-Unternehmungen überhaupt anlangt, so ergiebt sich, daß in 221 Städten Straßenbahnen vorhanden sind, von denen betrieben werden:

in Städten von über	250 000 Einwohnern	20
" " "	200 000—250 000 "	5
" " "	100 000—200 000 "	44
" " "	50 000—100 000 "	56
" " "	20 000— 50 000 "	96

Interessant ist eine Gegenüberstellung des Verkehrs auf den Eisenbahnen und Straßenbahnen im Jahre 1886/87. Es wurden befördert:

	im Eisenbahnverkehr Personen:	im Trambahnverkehr Personen:
in Belgien	65 877 487	31 275 326
" Deutschland	295 658 906	245 657 425
" England	725 584 370	416 518 423
" den Niederlanden	22 789 502	26 118 111
" Oesterreich-Ungarn	66 408 000	83 860 529
" der Schweiz	21 786 925	6 677 874

Die Zahlen des Straßenbahn-Verkehrs sind überraschend hohe, nament-

SLUB
Wir führen Wissen.