Fünfte Beilage zum Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

№ 311. Dienstag den 6. November 1888. 82. Jahrgang.

Die Vertreter des deutschen Handels und der Industrie in Hamburg.

* Es waren wieder glänzende und erhebende Festtage, welche die alte Hansastadt Hamburg am Ende der letzten Woche durchlebte. Auf den großartigen Kaiserempfang am Montag folgte am Freitag und Sonnabend die Zusammenkunft der Vertreter des deutschen Handels und der Industrie, welche auf die Einladung der Hamburger Handelskammer in der Stärke von etwa 700 Personen erschienen waren, um die neuen Zollanschlußbauten daselbst zu besichtigen, und denen die einladende Körperschaft eine wahrhaft fürstliche Gastfreundschaft zu Theil werden ließ. Viele Theile der Stadt waren festlich geschmückt, besonders die Gegend um die Börse herum; man hatte zum Theil den Kaiserschmuck dazu verwendet.

Nach einer geselligen Vereinigung der bereits eingetroffenen Festtheilnehmer am Freitag Abend in Sagebiel's Etablissement begannen die eigentlichen Festlichkeiten am Freitag Vormittag mit einer Zusammenkunft in der Börse. Zunächst richtete der Vertreter des Senates, Herr Senator O'Swald, herzliche Begrüßungsworte an die Anwesenden, worauf der Präses der Hamburger Handelskammer, Herr Mestern, eine in gleich warmen Worten gehaltene längere Ansprache folgen ließ. Nunmehr schilderte in einem lichtvollen Vortrag Herr Ober-Ingenieur Meyer die Zollanschlußbauten. Es würde den uns zur Verfügung stehenden Raum weit übersteigen, wenn wir die Darlegungen dieses Redners ausführlich wiedergeben wollten. Wir lassen an dessen Statt einen Auszug aus der feuilletonistischen Schilderung von H. Wittmann in der „Neuen Freien Presse“ folgen, welcher folgendes interessante Bild von dem Neugeschaffenen giebt:

„In der Geschichte des modernen Städtewesens ist der Bau der Riesenlagerhäuser im Hamburger Freihafenbezirke ein Ereigniß merkwürdigster Art.

Da stehen sie in langen Gassenreihen, Schulter an Schulter, eins dem andern ähnlich, sechs-, sieben-, achtstöckig, ein Gebirge von rothen Ziegeln. Freundlich könnte man sie nicht gerade nennen, sie dienen ja dem Geschäfte, nicht dem behaglichen Wohnen. Und dann haben diese eintönigen, stumpffarbigen Ziegelbauten des deutschen Nordens immer etwas Finsteres und Verschlossenes, allerdings Achtunggebietendes; doch bei näherer und wohlwollender Betrachtung gewinnen auch sie Leben und eine gewisse Heiterkeit. Verspürt man doch den Zug der Zeit heutzutage bei gewöhnlichen Fabrikbauten: man stylisirt den Schlot, man sucht dem Waarenschuppen ein sozusagen künstlerisches Gesicht zu geben. Im Norden weiß man jetzt wieder, wie vor Alters, die Langeweile der rothen Ziegelflächen mit den bunten glasirten Ziegeln zu besiegen, die, zu geometrischen Figuren gefügt oder als Friese und Lisenen angebracht, sehr lustig anzuschauen sind. Auch die wiedererwachte Kunst, allerhand Bildwerk zierlich aus Eisen zu treiben, hilft diesen nordischen Bauten ihre Einförmigkeit nehmen und belebt sie mit fröhlichen Wetterfahnen, Thurmstangen und Dachgittern, so daß nun diese auf den ersten Blick so ernsthaften Baulichkeiten vor dem ruhiger zuschauenden Auge in ein unterhaltendes Nebeneinander von Erkern, Thürmchen, Giebeln und steilen Dächern sich auflösen, das wirklich einen ganz erfreulichen Eindruck hervorbringt.

Und der Handel ist es, der dieses vielgezahnte Räderwerk in Gang und Ordnung erhält. Man fühlt nicht geringen Respect, wenn man bei sich denkt, daß auf dieser Stelle die Erzeugnisse aller Welttheile sich sammeln, und man eilt zum Wasser hin, zu dem Elemente, welches diese Stadt mit den fernsten Landen verbindet, um ihm seine Ehrfurcht zu bezeigen. Ein befreundeter Geschäftsmann ist so liebenswürdig, bei der Fahrt durch die Wasserflächen des Freihafenbezirkes unser Führer zu sein, und von ungefähr gesellt sich zu uns unterwegs ein ungemein gefälliger Eingeborener, dessen breitspaltiger Gang auf den ersten Blick den ehemaligen Schiffscapitain verräth. Er kennt den Hamburger Hafen wie seine Tasche. Hier der Dampfschiffhafen, dort der Segelschiffhafen, dazwischen der Oberländer Hafen für Flußkähne, die aus dem Oberlande kommen, d. h. aus dem Binnenlande, aus Magdeburg, Berlin oder gar aus Breslau; seitwärts der Petroleum-Hafen für Schiffe mit feuergefährlicher Ladung. Auf dem Thurme, dort an der weit vorgestreckten Landspitze, senkt sich gerade der „Zeitball“, eine große Kugel, die an einer Eisenstange herabfällt, wenn es drüben in London 1 Uhr ist. Sie zeigt den Schiffern täglich die richtige Greenwich-Zeit, damit sie danach ihre Chronometer stellen. Britische Namen sind es denn auch zumeist, die man anfangs auf den Schiffen liest: British Queen — Queen Victoria — Prince of Wales — Wellington — es ist, als ob England mit hundert Zungen nach Hamburg herüberriefe. Aber weiterfahrend melden sich andere Länder: Dampfer aus Livorno, aus Barcelona, aus Mexiko, aus Uruguay, aus Chili, aus China und Japan! Die ganze Welt thut sich vor Einem auf, und die kleinen flinken Dampffährboote, die hier dutzendweise hinüber- und herüberschießen, scheinen in einer halben Stunde die Reise um die Erde machen zu können. Es giebt einen Amerika-Quai, wo nur amerikanische Schiffe, einen Asia-Quai, wo nur Dampfer, die mit Asien verkehren, landen. Unser Capitain macht uns aufmerksam auf die gewaltigen Steamer des berühmten Rheders Woermann, der in der Frage der deutschen Afrika-Colonien ein so gewichtiges Wort mitgesprochen hat: der Mann besitze neun solcher Schiffe, von denen jedes 1,800,000 ℳ koste; sie holen fast nichts als Palmkerne aus Afrika, deren Oel namentlich in der Kerzen- und Seifenfabrikation eine Rolle spiele.

Und noch eine Sehenswürdigkeit des neuen Freihafens, eine neuerstandene Großmacht, einen Riesen, der die schwersten Maschinen, Dampfschiffe, Locomotiven wie Kinderspielzeug in die Höhe hebt und Fangball damit zu spielen scheint, kurz, den neuerbauten Dampfkrahn, den größten der Welt. Dieses Ungethüm ist hoch wie ein Thurm und bewegt ohne Anstrengung Lasten von 150 Tonnen, oder 300 000 Pfund. Man kann manchmal sehen, wie er eine ganze Dampfbarcasse beim Schopfe packt und in der Luft baumeln läßt. Der Krahn wurde auf 175 Tonnen geprüft. Im Lüneburger Eisenwerke ließ man einen großen eisernen Kasten anfertigen, den man mit 350 000 Pfund Sand anfüllte. Der Herkules hob die Last, „ohne zu zucken“. Die Hamburger sind sehr stolz auf diesen Weltkrahn, den man das Wahrzeichen des neuen Hafens genannt hat, und sie haben Recht, denn daß sie einen so außerordentlich starken Handlanger brauchen, beweist das Wachsthum und den erstaunlichen Fortschritt ihres Welthandels. Es ist hier nicht der Ort, statistische Ziffern aufzureihen. Die Schiffe, die von überallher im Hamburger Hafen einlaufen, zählen dem Zehntausend nach, und der Werth dessen, was sie bringen und holen, geht in die Millionen und Milliarden. Für die Landratte aber, die aus den Tiefen des Hinterlandes kommt, ist und bleibt das Bild dieses großartigen, in die weiteste Ferne ausstrahlenden Wasserlebens ein Schauspiel ohnegleichen, und Leib und Seele erfrischen sich auf einer Fahrt durch das große Schiffsgedränge, auf einem Gange durch die befremdliche Ziegelstadt, wo fortan die Waaren aus allen Theilen der Erde zusammenströmen werden. Heimgekehrt, hat man wirklich die Empfindung, daß man eine zeitlang in die große Welt hinausgeguckt hat. Da schließlich der Handel die Wohlfahrt der Menschen fördern hilft, so kann man an all diesen, nur dem Geschäft zu Ehren vollführten Riesenwerken auch eine tiefere Freude finden, als blos eine touristische.“

Nach dem gedachten Vortrag theilte sich die Versammlung in drei Abtheilungen, um unter Führung der Hamburger Festgeber einen Rundgang und eine Hafenfahrt zu unternehmen, wodurch die wichtigsten Puncte und Einrichtungen der neuen Bauten in Augenschein genommen wurden.

Nach dem Rundgang, welcher allen Betheiligten Gelegenheit bot, die großartigen Bauten der Freihafenstadt eingehend zu besichtigen, Vielen begeisterte Anerkennungen entlockend, begann die Einschiffung auf drei Dampfern nach dem Amerikaquai an Bord der „Suevia“ und „Blankenese“. Herr Mestern begrüßte die Gesellschaft als Aufsichtsrath der Packetfahrtgesellschaft. Das Frühstück verlief unter großer Heiterkeit. Geh. Commerzienrath Lucius (Erfurt) und Commerzienrath Römhild (Mainz) sprachen der Packetfahrtgesellschaft den Dank der Gäste aus. 2½ Uhr erfolgte Abfahrt zur Besichtigung der verschiedenen Häfen und Elbbrücken. Um 3 Uhr wurde der Kaffee in den Volkskaffeehallen auf Steinwärder eingenommen. Die weit alle Erwartungen übertreffende Einrichtung dieser in volkswirthschaftlicher Beziehung so bedeutungsvollen Unternehmungen riß die fremden Gäste zur ungetheilten Bewunderung hin. Herr Senator Roscher, der Vorsitzende des Vereins zur Errichtung von Volksspeisehallen, hielt in der Halle am Reiherstieg eine Ansprache, in welcher er die Principien auseinandersetzte, unter denen die Anstalten begründet wurden und geführt werden.

Darauf folgte der Stapellauf des Segelschiffes „Pergamon“ und des Dampfers „Croatia“ auf der Schiffswerft von Blohm und Voß. Beide Schiffe, der Rhederei Laeiß und der Packetfahrtgesellschaft gehörend, liefen brillant vom Stapel. Das großartige und seltene Schauspiel entzückte die Besucher in höchstem Grade. Endlose Wagenreihen brachten sodann die Gäste zu Sagebiel, woselbst das Festmahl um 6½ Uhr begann.

Nachdem Handelskammerpräsident Mestern in begeisterter Rede den Kaisertoast ausgebracht, wurde folgendes Telegramm an den Kaiser abgesandt: „Die auf Einladung der Handelskammer Hamburgs anwesenden 700 Vertreter von Handel und Industrie aus 200 Städten Deutschlands gedenken mit ehrfurchtsvollem Danke des kaiserlichen Schirmherrn der gesammten deutschen Wirthschaftsthätigkeit und brachten Ew. kaiserlichen Majestät ein dreifaches donnerndes Hoch. Die Handelskammer. Mestern, Präses.“

Der preußische Gesandte bei den Hansestädten, Herr v. Kusserow, hob sodann in langer spannender Rede das Aufblühen Hamburgs in diesem Jahrhundert hervor, welches Hand in Hand ging mit dem Erwachen der deutschen Volkskraft und dem Wachsen der deutschen Machtstellung. Das Vertrauen und der Glaube auf die Weltstellung des deutschen Volkes äußerte sich in großartiger Vermehrung der Hamburgischen Handelsflotte. Nur wo Vertrauen sich zur Thatkraft und Geschäftskunde geselle, könne so Großes geleistet werden, wie wir jetzt in Hamburg vor Augen sehen. Der Jubel von der Hamburger Bevölkerung galt nicht der Thatsache, daß wir jetzt Zölle zahlen müssen, denn hierüber wird man sich in Hamburg niemals freuen, ebensowenig wie wir in Preußen oder Württemberg gewohnt sind, bei Entrichtung von Zöllen und Abgaben frohe Gesichter zu sehen oder zu machen. Nein, der Jubel galt der Liebe zu Kaiser und Reich, der Freude über das endlich erfüllte Ideal der Verschmelzung aller Kräfte des deutschen Volkes zur Vermehrung der Macht, des Ansehens, des Wohlstandes und der Gesittung. Das Bündniß zwischen den wirthschaftlichen Interessen der Hansestädte und des Binnenlandes wird ein Segen für das ganze deutsche Vaterland und Hamburg sein. Hamburg, welches jetzt statistisch die fünfte Weltstellung einnehme, gebühre nunmehr auf dem europäischen Continent der erste Platz, es werde bald einen vorderen Platz unter den Seestädten der Erde einnehmen. v. Kusserow schließt: „Die erste Hafenstadt des Reiches, das zollangeschlossene Hamburg und seine Regierung, die wir hier so würdig vertreten finden, leben hoch!“

Bürgermeister Petersen toastete auf Deutschland; mit großem Enthusiasmus wird „Deutschland, Deutschland über Alles“ gesungen.

Nach dem Toast Woermann's auf Fürst Bismarck erfolgte jubelnde Begeisterung. Folgendes Telegramm wurde nach Friedrichsruh abgesandt: „Die in Hamburg in der Zahl von 700 Personen vereinten Abgeordneten der Handelskammern und wirthschaftlichen Vereine des gesammten Deutschlands entbieten Euer Durchlaucht ehrerbietigsten Gruß und stoßen an auf stetes Wohlergehen des durchlauchtigen Hamburger Ehrenbürgers. Die Handelskammer von Hamburg. Robert Mestern.“

Noch viele begeisterte Trinksprüche wurden ausgebracht, so von den Herren Hinrichsen-Hamburg, Frentzel-Berlin, von Heimendahl-Krefeld, Schnoor-Leipzig, welcher auf die Präsidenten der Hamburger Handelskammer toastete, indem derselbe den Dank der sächsischen Handelskammer aussprach, Michel-Mainz, Witte-Rostock, Websky-Waldenburg i. Schl. u. A. Auch ein patriotisches, von Herrn Commerzienrath Kade-Sorau gedichtetes Festlied wurde gesungen.

Aus diesen Mittheilungen geht hervor, daß es gewiß ein recht glücklicher Gedanke seitens der Stadt Hamburg war, die Vertreter des deutschen Handelsstandes und der Industrie sich persönlich davon überzeugen zu lassen, welche großartigen und praktischen Neuanlagen in Hamburg in Folge des Zollanschlusses entstanden sind. Wir ersehen aber auch aus dem Verzeichniß der geladenen Festgäste, daß man dort nicht, wie es jüngst an einem anderen Orte geschehen ist, die Vertreter der Presse von einem Haupttheil des Festes, dem Festmahl, ausgeschlossen hat, im Gegentheil, man hat sie genau, wie die übrigen Festtheilnehmer, der Ehre der Einladung gewürdigt. Wenn man in Hamburg Das als selbstverständlich erachtet, so wird man sich hoffentlich auch an anderer Stelle mit der Zeit noch zu derselben Höhe der Erkenntniß von den Rücksichten, welche die Presse mit Recht verlangen kann, emporschwingen. —

Unvergeßlich werden die in Hamburg verlebten schönen Tage für alle Theilnehmer sein, und ein jeder derselben wird reich an Erfahrungen und dankbaren Herzens für die liebevolle Aufnahme und großartige Gastfreundschaft der Hamburger Handelskammer in die Heimath wieder zurückgekehrt sein.

Verantwortlicher Redacteur Heinrich Uhle in Leipzig.
Für den musikalischen Theil Professor Dr. Oscar Paul in Leipzig.

Volkswirthschaftliches.

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

Neue Patente.

Bericht des Patent-Bureaus von Gerson & Sachse, Berlin SW.

Der neue Lichtanzündeapparat (Pat. 43 934) für Weckeruhren von H. Kirchner in Landshut i. Schl. ist in folgender Weise eingerichtet. Unmittelbar auf dem Weckerrade ist ein Auslösungshebel angebracht, der bei der Vorwärtsbewegung des Weckerrades eine Auslösungsstange nach oben hebt. Hierbei giebt der Auslösungshebel einen das Streichholz haltenden Hebel frei, so daß derselbe nach seiner Auslösung mit dem Streichholz, welches an einer doppelt federnden Reibfläche entzündet wurde, das Licht schnellen und deshalbe sicher anzünden muß, sobald der Wecker ertönt.

Zum Spielen von Saiteninstrumenten wendet F. Kühmstedt in Preßburg einen eigenthümlichen Mechanismus (Pat. 44 707) an. Ein endloser Streichriemen wird durch Fußtritt oder anderen Antrieb in Umlauf versetzt und durch das bloße Greifen eines bestimmten Tones eine Saite mit dieser Saite selbstthätig in Berührung gebracht und so lange in Berührung erhalten, als der Finger auf der Saite ruht. Die Bünde der Saite bilden nämlich Contacte eines Stromkreises, in denen Elektromagnete eingeschaltet sind, welche auf mit Hebeln versehene Anker so einwirken, daß der endlose Streichriemen gegen die Saite gepreßt wird. Man kann bei dieser Anordnung Töne von beliebiger Länge erzeugen, was gewöhnliche Streichinstrumente nicht gestatten. Ebenso ist man im Stande, gleichzeitig bis zu fünf Saiten anzustreichen. Die linke Hand beherrscht die fünf Griffsaiten, die rechte die 37 Begleitungssaiten, deren Ton harfenähnlich klingt.

Der Rettungsapparat (Pat. 44 686) von L. Sauernheimer in Kl. Heilsbronn beruht, wie viele andere, auf dem Princip der Nürnberger Schere, ist jedoch mit wesentlichen Neuerungen ausgerüstet. An die Enden der untersten Scherentheile sind Seile befestigt, welche sich auf mittelst Kurbeln in Umdrehung versetzte Trommeln von kleinem Durchmesser aufwickeln. Auf den Wellen dieser Trommeln sitzen größere Trommeln, von denen sich in demselben Maße, wie die Zugseile zum Aufrichten der Schere aufgewickelt werden, Spannseile, welche mit den oberen Scheren verbunden sind, abwickeln, so daß der aufgerichteten, an ihrem oberen Ende den Rettungskorb tragenden Schere eine erhöhte Stabilität verliehen wird.

Die Rockschneidemaschine (Pat. 44 893) von Paul Franke in Plagwitz-Leipzig ist mit einem Schlagmesser versehen, welches von einem Daumen angehoben und alsdann freigegeben, durch Wirkung einer Feder herunterschnellt und gleichzeitig von mehreren nebeneinander liegenden Rockstangen Stücke von genau abgemessener Länge abschlägt. Die Stangen liegen auf Rollen und werden durch mit Kautschuk bezogene Transportwalzen intermittirend vorgeschoben. Das Schaltwerk, welches die Transportwalzen beeinflußt, gestattet, den Vorschub größer oder geringer zu wählen. Das Schlagmesser arbeitet gegen eine einstellbare Gegenmesserplatte, welche für jede Rock lange einen dreieckigen zugespitzten Einschnitt besitzt.

Zum Spannen und Lockern der Triebkette von Fahrrädern verwendet W. Breeze in Summer Lane folgende Vorrichtung (Patent 44 737). An den Rahmen des Fahrrades ist eine Klemmbuchse befestigt, welche ein Excenter umschließt. In letzterem ist die Triebkurbelwelle, auf der sich das eine Rad befindet, gelagert. Hat man die Schraube der Klemmbuchse gelöst, so kann man in letzterer das Excenter drehen und den Abstand der Triebkurbelwelle von dem zweiten Kettenrade verändern. Die Spannung der Kette läßt sich mittelst solcher Excenterdrehung in äußerst genauer Weise regeln.

Eine neue Weizenverfrachtungs-Methode in Sicht.

(Nachdruck verboten.)

P. Ein findiger Kopf in Duluth, der Hauptstadt und des wichtigen Einfuhrhafens im County St. Louis im nordamerikanischen Unionsstaat Minnesota und einen der östlichen Ausgangspuncte der Northern Pacific- und den nördlichen der Lake Superior-Mississippi-Eisenbahn bildend, hat eine Erfindung zu Tage gefördert, die nichts Geringeres bezweckt, als die Getreidetransportkosten aus dem Nordwesten Amerikas nach Europa um die Hälfte der jetzigen zu verringern. Getreide soll in Duluth in cigarrenähnliche Stahlcylinder (eine Art Torpedoboot) geladen, diese verschlossen und vermittelst eines Dampfers durch die Seen nach Buffalo, den Erie-Canal nach Albany, dann den Hudson hinunter nach New-York und zum Schluß nach Liverpool, Amsterdam, Hamburg, London u. s. f. geschleppt werden. Die Ladung erfährt also von Duluth bis beispielsweise Hamburg oder Liverpool keinerlei Umladung.

Einer dieser Stahlcylinder oder Schoten liegt jetzt im Hafen von Duluth am Ankerplatz und soll nach Vollziehung der nöthigen Bugsircontracte beladen nach Liverpool gehen. Die sich auf dieser Probefahrt etwa herausstellenden Unzuträglichkeiten sollen dann durch geeignete Mittel und Verbesserungen beseitigt und dann solche Transporte im Großen unternommen werden. Vorläufig soll als erster Versuch nur eine solche Schote die Reise über den Ocean machen; es sind aber bereits noch einige in Arbeit, damit mindestens 5 bis 6 Schoten als Hauptprobe zusammen nach Europa abgelassen werden können.

Die fertige Schote ist so groß, daß sie gerade ohne Mühe durch die Schleusen des Erie-Canals geht, also wie ein Schiff, welches jetzt von Duluth nach New-York fährt. Die Schoten sind von Stahlplatten zusammengenietet, ähnlich wie die Platten eines Dampfkessels. Im Innern sind mit etwas Abstand Kupferplatten angebracht, die etwa durchtretendes Wasser von dem Getreide abhalten. Außen befindet sich ein Geländer, eine Luke und ein Standort für einen Steuermann. Der Steuer-Apparat wird nur bis an den Ocean gebraucht, dann wird er abgeschraubt. Auf jeder Schote muß während der Fahrt von Duluth nach New-York ein Steuermann sein, während über den Ocean keine solchen als nöthig bezeichnet werden, da die Schoten in eigenartiger Weise zusammengekoppelt und von einem Dampfer auf der kürzesten und sichersten Linie nach Europa bugsirt werden sollen.

Die Ersparnisse würden sich an folgenden Puncten herausstellen:

1) die Elevatoren-Abgabe (für Aufspeicherung fällt) weg;
2) die Kosten der Be- und Entladung in Buffalo und New-York fallen ebenfalls fort;
3) billigere Transportkosten, da das Getreide im Nordwesten verladen, die Schoten nach Europa bugsirt und dort erst wieder entladen werden.
4) Die Meereswogen können nicht mehr das Getreide schädigen, da die Schoten luftdicht verschlossen sind.

Bewährt sich die neue Verschiffungsmethode, so werden z. B. die Frachtkosten für einen Bushel Weizen (27,2 kg) von Duluth nach Liverpool um 5 bis 10 Cents verringert. Das ist ein nennenswerther Betrag, wenn er mit den Millionen Bushels multiplicirt wird, welche alljährlich aus dem Nordwesten Amerikas nach Europa exportirt werden.

Die Ersparniß von Duluth nach New-York allein würde auf den Bushel 3—5 Cents betragen, da die Ladung in Buffalo nicht braucht aus- und in ein anderes Schiff wieder eingeladen zu werden. Die Erfindung macht sich daher schon auf dem Wege bis nach New-York bezahlt und wird eine Herabsetzung der Frachtsätze sämmtlicher Eisenbahnen und ein billigeres Anbieten (40—45 ₰ pro Centner) des Weizens in Europa zur Folge haben.

Sollte der Versuch mit den Schoten über den Ocean gelingen, dann wird der Centner sogar 60—70 ₰, ja 90 ₰ in Europa billiger angeboten werden können. Die Schwierigkeiten während der Fahrt über den Ocean sind natürlich keine kleinen; denn wenn Stürme und Wogen eine oder mehrere Schoten von dem Schleppdampfer losrissen, so wären diese wohl schwer wieder aufzufinden, brächten den eigenen Dampfer und alle anderen Schiffe in große Gefahr.

Vermischtes.

* Leipzig, 5. November. Meßverkehr bei der Güterexpedition auf dem hiesigen Bayerischen Bahnhofe während der diesjährigen Michaelismesse. — I. Empfang: Im Binnen-Verkehre 2 276 331 kg Stückgüter und 1 884 320 kg Wagenladungsgüter, zusammen 4 660 651 kg, im Verkehre mit Schlesien und der Mark 660 kg Stückgüter, mit Braunschweig rc. 120 kg Stückgüter, mit Westfalen rc. 170 kg Stückgüter, mit sonstigen norddeutschen Stationen 740 kg Stückgüter, mit Thüringen 350 kg Stückgüter, mit Altenburg-Zeitzer Stationen 39 560 kg Stückgüter, mit Bayern 367 710 kg Stückgüter und 1 127 980 kg Wagenladungsgüter, zusammen 1 495 690 kg, mit Württemberg 69 960 kg Stückgüter und 187 950 kg Wagenladungsgüter, zusammen 257 910 kg, mit südwestdeutschen Stationen 43 610 kg Stückgüter und 37 600 kg Wagenladungsgüter, zusammen 81 210 kg, mit Oesterreich 19 980 kg Stückgüter und 17 030 kg Wagenladungsgüter, zusammen 37 010 kg, mit Italien 4670 kg Stückgüter und 57 520 kg Wagenladungsgüter, zusammen 62 190 kg, mit der Schweiz 4480 kg Stückgüter und 80 560 kg Wagenladungsgüter, zusammen 85 040 kg, mit Tyrol 330 kg Stückgüter, mit Frankreich 70 kg Stückgüter. Im Ganzen bezifferte sich der Meßgüterempfang auf 6 721 641 kg, von denen 3 328 741 kg auf Stückgüter und 3 392 900 kg auf Wagenladungen entfielen. Hiernach trat der diesjährige Empfang gegen den vorjährigen um 561 878 kg hervor. Besonders bemerkbar war der Aufschwung im Binnen-Verkehr (571 317 kg), mit Württemberg (27 784 kg), mit der Schweiz (40 794 kg), während sich andererseits ein Rückgang im Verkehre mit Bayern (31 938 kg), mit südwestdeutschen Stationen (41 808 kg) und mit Oesterreich (9134 kg) zeigte. — II. Versandt: Im Binnen-Verkehre 3 392 382 kg Stückgüter und 1 027 714 kg Wagenladungsgüter, zusammen 4 420 096 kg, mit Stettin, Schlesien und der Mark 87 153 kg Stückgüter und 71 234 kg Wagenladungsgüter, zusammen 158 387 kg, mit sonstigen norddeutschen Stationen 6239 kg Stückgüter und 1 163 098 kg Wagenladungsgüter, zusammen 1 169 337 kg, mit Altenburg-Zeitzer Stationen 36 078 kg Stückgüter und 5114 kg Wagenladungsgüter, zusammen 41 192 kg, mit Bayern 256 941 kg Stückgüter und 599 399 kg Wagenladungsgüter, zusammen 856 340 kg, mit Württemberg 55 181 kg Stückgüter und 167 150 kg Wagenladungsgüter, zusammen 222 331 kg, mit sonstigen südwestdeutschen Stationen 21 607 kg Stückgüter und 25 897 kg Wagenladungsgüter, zusammen 47 504 kg, mit Oesterreich 21 218 kg Stückgüter und 15 121 kg Wagenladungsgüter, zusammen 36 339 kg, mit Triest 551 kg Stückgüter, mit der Schweiz 14 284 kg Stückgüter, mit Italien 5093 kg Stückgüter, mit Tyrol 1265 kg Stückgüter. Im Ganzen bezifferte sich der Versandt an Meßgütern auf 6 973 639 kg, von denen 3 898 912 kg auf Stückgüter und 3 074 727 kg auf Wagenladungsgüter entfielen. Während der vorjährigen Michaelismesse wurden im Ganzen 7 586 969 kg Meßgüter versendet, demnach 613 330 kg mehr, als während der diesjährigen Messe. Besonders hervorragend war der Ausfall im Binnen-Verkehr (653 806 kg), im Verkehr mit Bayern (60 296 kg), mit der Schweiz (18 791 kg) und mit den Altenburg-Zeitzer Stationen (9876 kg), dagegen ergab sich ein Mehrversandt im Verkehr mit Oesterreich (14 281 kg), mit südwestdeutschen Stationen (11 667 kg), mit Stettin, Schlesien und der Mark (23 622 kg) und mit sonstigen norddeutschen Stationen (81 048 kg). — III. An Meßgütern wurden im Ganzen 13 695 280 kg bewegt, und zwar 7 227 653 kg Stückgüter und 6 467 627 kg Wagenladungsgüter. Im Vorjahre betrug die Gesammtbewegung 13 746 732 kg, demnach 51 452 kg mehr als in diesem Jahre.

*— Betriebsergebnisse der Leipziger Pferdeeisenbahn in der Woche vom 29. October bis 4. November: 308 280 Personen, 35 400,60 ℳ, Plus: 65 517 Personen, 7801,85 ℳ; Plus seit 1. Juli: 417 996 Personen, 50 903,20 ℳ.

* Plagwitz, 4. November. In welchem Maße die Pferdebahnlinien Plagwitz-Leutzsch und Lindenau-Thonberg an dem Gesammtverkehr betheiligt sind, geht daraus hervor, daß auf erstgenannter Linie im October 285 745 Personen befördert und dafür 36 305 ℳ eingenommen wurden, während auf der letztgenannten Strecke für die Beförderung von 206 648 Personen eine Einnahme von 25 049 ℳ erzielt wurde. Diese Ergebnisse lassen doch hoffen, daß die Linie bald nach Kleinzschocher hin fortgeführt wird; denn dieser Ort, wie auch die da über hinaus liegenden Ortschaften Großzschocher, Windorf u. a. sind an diesem Verkehr mit betheiligt. — Das große Versandtgeschäft von Mey & Edlich richtet sich schon jetzt auf den zu erwartenden Weihnachtsverkehr ein, indem es für einige Wochen Leute zur Aushilfe anstellt. Auch die Vergrößerung der Fabrik genannter Firma verlangt mehr Arbeitskräfte als bisher.

†† Dampf- und Spinnerei-Maschinenfabrik Wiede in Chemnitz. In der am 3. d. M. in Chemnitz stattgefundenen Generalversammlung waren 1442 Actien vertreten und gelangte die vorgelegte Bilanz und Gewinnvertheilung zu einstimmiger Annahme. Ebenso wurde das ausscheidende Aufsichtsrathsmitglied, der Banker G. Klemperer-Dresden, einstimmig wieder gewählt und zu Erfüllung einer im letzten Geschäftsjahre eingetretenen Vacanz Herr Rechtsanwalt Dr. Bondi-Dresden neu gewählt. Der Geschäftsbericht gab Veranlassung zu einer eingehenden Discussion, in der der Wunsch zum Ausdruck gelangte, das Aufsichtsraths-Collegium durch Zuwahl einiger technischer Fachmänner verstärkt zu sehen und die technischen Einrichtungen des sich eines wohlgegründeten Rufes erfreuenden Unternehmens einer weiteren Vervollkommnung zuzuführen, dagegen auf die älteren Maschinen stärkere Abschreibungen vorzunehmen. Diese Wünsche gelangten schließlich in einem aus der Mitte der Actionaire gestellten formellen Antrag zum Ausdrucke, welcher dahin zielte, eine außerordentliche Generalversammlung einzuberufen zwecks Zuwahl von Aufsichtsrathsmitgliedern und zur Beschlußfassung über Actienrückkauf und Festsetzung bezüglicher Modalitäten sowie Statutenabänderungen. Durch den bei Rückkauf eines größeren Postens Actien zu erzielenden Gewinn würde man eine stärkere Abschreibung auf Maschinenconto vorzunehmen in der Lage sein, während die sehr gute finanzielle Situation des Unternehmens einer solchen Maßregel nicht hemmend entgegenstünde. Dieser Antrag fand schließlich mit 1223 gegen 69 Stimmen Annahme. Die Dividende gelangt mit 4 ℳ zur sofortigen Auszahlung.

*— Sächsische Webstuhlfabrik. Der uns endlich vorliegende Geschäftsbericht der Direction der Sächsischen Webstuhlfabrik für das am 30. Juni c. abgelaufene Betriebsjahr ist auch diesmal genau nach dem früheren Schema so knapp in seinen Ausführungen über die geschäftlichen Vorgänge ausgefallen — derselbe umfaßt ganze 26 Druckzeilen —, daß wir keinen Anstand nehmen, dieses nichts weniger als musterhafte Verfahren der Direction als rücksichtslos ihren Actionairen gegenüber, mit deren Gelde dieselbe doch wirthschaftet, zu bezeichnen. Der Bericht beschränkt sich lediglich auf die Angabe der nothwendigsten Ziffern, während über die Einzelnheiten des Geschäftsganges und darüber, wie die für Erneuerungs- und Vergrößerungsbauten im vorigen Jahre zurückbehaltenen 90 000 ℳ verwendet worden sind, ob sich die Erneuerungen bewährt haben und weshalb die diesjährigen Abschreibungen um 116 808,22 ℳ höher bemessen worden sind als im Vorjahre, es die Direction nicht der Mühe für werth erachtet nur ein Wort zu verlieren. Auch darüber, wie sich das Geschäft im neuen Betriebsjahre gestaltet hat, wovon doch bereits der dritte Theil verflossen ist, schweigt sich die Direction vollständig aus. Wir hoffen, daß diese Uebelstände in der bevorstehenden Generalversammlung zur Sprache gebracht werden, damit endlich Remedur geschaffen wird. — Es wurden im verflossenen Geschäftsjahr 1050 Arbeiter und Beamte (gegen 923 im Vorjahre) beschäftigt. Die Lieferungen bestanden in 2671 mechanischen Webstühlen und 185 anderen Maschinen, zusammen 2856 Maschinen, gegen 2544 Maschinen im Vorjahre. Der erzielte Bruttogewinn beträgt 814 940,38 ℳ (1886/87 721 144,54 ℳ), wovon 237 479,30 ℳ (1886/87: 120 670,68 ℳ) für Abschreibungen zu verwenden sind, so daß ein Reingewinn verbleibt von 577 461,08 ℳ (1886/87: 600 473,86 ℳ). Davon ist zunächst der gesetzlich vorgeschriebene Reservefonds mit 28 873,05 ℳ (1886/87: 30 023,73 ℳ) zu dotiren und alsdann sind 5 Proc. des Actiencapitals gleich 150 000 ℳ an die Actionaire zu vertheilen. Von dem verbleibenden Betrag erhalten Aufsichtsrath und Direction — 6 Personen — 79 245,97 (1886/87: 83 692 ℳ) als Tantième und von den übrigen 319 342,06 ℳ schlägt die Direction vor, 300 000 Mark (1886/87: 240 000 ℳ) als 10 Proc. Superdividende zu vertheilen, 5000 ℳ für Erfordernisse der Unfall-Berufsgenossenschaft in Reserve zu stellen und den Rest von 14 342,06 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

†† Aus dem Voigtlande, 4. November. Ueber die Textilindustrie der beiden Städte Greiz und Gera auf der Ausstellung in Melbourne bringt die dortige Zeitung „Argus“ einen