Volkswirthschaftliches.

Alle für diesen Theil bestimmten Sendungen sind zu richten an den verantwortlichen Redacteur desselben C. G. Lanz in Leipzig. — Sprechzeit: nur von 10—11 Uhr Vorm. und von 4—5 Uhr Nachm.

Fernsprechmeldung.

* **Paris,** 19. Januar. Die Zollcommission lehnte heute die Amendements, welche Baumwolle und unbearbeiteten Flachs mit Zöllen belegten, ab. Die Commission legte dagegen Zölle von 10,40 Frcs. Maximaltarif und 8 Frcs. Minimaltarif auf gehechelten Flachs und Werg und 15,60 Frcs., resp. 12 Frcs. auf gekämmten Flachs.

Telegramme.

W-n. **Prag,** 19. Januar. (Privat-Telegramm.) Die Rohzuckerfabrik in Chlumetz ist abgebrannt. Die Vorräthe sind theilweise gerettet.

W-n. **Prag,** 19. Januar. (Privat-Telegramm.) **Sechs Mährische Zuckerfabriken** mußten den Betrieb sistiren, weil sie wegen der Schneeverwehungen keine Rüben und Kohlen beziehen konnten, die Rüben sind ganz erfroren. Bei Eintritt des Thauwetters dürfte ein weiteres Sinken der Rübenqualität erfolgen.

WTB. **Paris,** 19. Januar. Aus **Buenos-Ayres** wird gemeldet: Der Gesetzentwurf, betr. die zweiprocentige Steuer auf Guthaben in Privatbanken ist von beiden Kammern genehmigt worden.

WTB. **Paris,** 19. Januar. Das „Journal officiel" veröffentlicht eine Verfügung des Finanzministers über den Repartitionsmodus für die am 10. Januar zur Zeichnung aufgelegte Anleihe. Darnach beträgt das Totalergebniß der Zeichnungen 469 860 290 Francs Rente, die Zahl der Zeichner beträgt 290 000. Bei der proportionellen Reduction erhält jeder Zeichner 58,75 für 100 Frcs. seiner Zeichnung; diejenigen Zeichner, welchen durch die Anwendung des Reductionscoefficienten ein geringeres Antheil als 3 Frcs. Rente zufallen würden, sollen 3 Frcs. Rente erhalten.

W. **Petersburg,** 19. Januar. (Privat-Telegramm.) Die Zolltarifcommission hat in Folge Bemühungen der Moskauer Landwirthschaftlichen Gesellschaft beschlossen, den Eingangszoll auf Wolle wesentlich zu erhöhen und die Einfuhr von Wollabfällen zu verbieten.

WTB. **Petersburg,** 18. Januar. Die „Nowoje Wremja" hält mit der Emission der neuesten 4proc. Anleihe die Reihe der 4proc. Anleihen für abgeschlossen. Die künftigen Conversions-Anleihen dürfen nur 3proc. sein. Bei der gegenwärtigen Conversion werde die russische Finanzverwaltung 2½ Mill. Rbl. baar auszahlen, was ihren Reichthum an flüssigem Gelde beweise.

Der Differential-Holzzoll.

Zum österreichisch-ungarischen Handelsvertrage.

251 erste deutsche Firmen der Holzindustrie und des Holzhandels haben eine Eingabe an den Bundesrath gerichtet, der wir die folgenden, hochbeachtenswerthen Ausführungen entnehmen:

Nach dem Tarif von 1885 soll der Bretterzoll für einen Kubikmeter 6 ℳ betragen, da das Schnittmaterial von Oesterreich und Ungarn ausschließlich auf dem Schienenwege nach Deutschland verfrachtet und daher nach dem Gewicht verzollt wird, so ist der Zollsatz von 6 ℳ für den Kubikmeter nur rein nominell und beträgt für trockene Fichten- und Tannenbretter thatsächlich nur 5 ℳ.

Wie unheilvoll, ja geradezu vernichtend die Aufhebung des deutschen Bretterzolls zu Gunsten Oesterreichs und Ungarns auf die deutschen Sägewerke wirken und wie sehr dieselbe die Rente des deutschen Waldbesitzes schmälern müßte, mag folgendes Beispiel illustriren.

In **Leipzig,** welches sächsische, bayerische, schlesische, aber auch viel galizische Bretter kauft, kostet gegenwärtig ein Kubikmeter gute fichtene Tielbretter 42 ℳ, Schaal- und Kistenbretter 34 ℳ, also im Durchschnitt 38 ℳ. Fracht und Zoll von Skole (Ostgalizien), einem Hauptversandplatz der galizischen Bretter, betragen nach Leipzig gegenwärtig für eine Ladung 301 ℳ, resp. für einen Kubikmeter 20 ℳ, es erzielt also bei gegenwärtigem Bretterzoll der Exporteur des galizischen Schnittmaterials ab Skole für einen Festmeter Bretter 18 ℳ, bei Beseitigung der deutschen Holzzölle würde also derselbe in der Lage sein, seine Bretter um 5 ℳ billiger, also im Durchschnitt für 33 ℳ frei Leipzig zu liefern.

Für die deutschen Sägewerke, z. B. die im Erzgebirge gelegenen, welche ihr Rohholz zumeist in den königlichen Forsten kaufen und ihre Bretter nach Leipzig absetzen, stellt sich gegenwärtig die Calculation, im Durchschnitt angenommen, wie folgt: Einkaufspreis des rohen Holzes ab Wald für einen Kubikmeter 15 ℳ, Anfuhr zum Werk 2 ℳ, Schneidelohn einschließlich aller Betriebsspesen 4 ℳ, in Summa pro Kubikmeter 21 ℳ. Nach dem Verhältniß, daß von 3 cbm Rohholz 2 cbm Schnittmaterial entfallen, würde sich demnach der Selbstkostenpreis für 1 cbm Schnittmaterial ab Bahnstation im Erzgebirge stellen auf 31,50 ℳ, hierzu Fracht bis Leipzig 3 ℳ, Verkaufsprovision und Verzinsung, gering angenommen mit 1,50 ℳ, es beträgt also der Selbstkostenpreis für die erzgebirgischen Bretter frei Leipzig 36 ℳ gegenüber dem oben angegebenen durchschnittlichen Verkaufspreis von 38 ℳ. Der Nutzen von 2 ℳ für einen Kubikmeter verringert sich jedoch noch in vielen Fällen, z. B. durch Anfahr des Schnittmaterials zur Bahn, da viele Werke nicht direct an der Bahn gelegen sind, auch durch höhere Fuhrlöhne des Rohholzes, durch Kürzung des Sconto oder Gewährung von längerem Ziel zc.

Um mit der galizischen Concurrenz gleichen Schritt halten zu können, müßten auch die erzgebirgischen Sägewerke ihre Verkaufspreise für Bretter in Leipzig um 5 ℳ für einen Kubikmeter ermäßigen, und da sich diese Ermäßigung nicht auf die Bahnfrachten und Arbeitslöhne als feststehende Factoren, auch nicht auf den schon ohnehin bescheidenen Nutzen erstrecken kann, so wären diese Werke zur Aufrechthaltung ihrer Existenz genöthigt, den Waldbesitzern, also dem sächsischen Forstfiscus, entsprechend niedrige Preise für das Rohholz zu zahlen.

Nach dem oben angegebenen Verhältniß entspricht aber ein Preisunterschied von 5 ℳ für einen Kubikmeter Bretter einem Preisunterschied von 3⅓ ℳ für einen Kubikmeter Rundholz, und da der jährliche Einschlag der sächsischen Staatsforsten sich auf ca. 600 000 cbm Nutzholz beläuft, so würde dem sächsischen Staate allein ein Ausfall von ca. 2 Millionen Mark oder 20 Procent seiner Waldrente erwachsen, wenn der Bretterzoll zu Gunsten Oesterreichs und Ungarns beseitigt werden sollte.

Für die übrigen Waldbesitzer Deutschlands, namentlich für Schlesien, Thüringen, Bayern, Württemberg und Baden, sind die Verhältnisse völlig die gleichen, nur würde der Ausfall, der z. B. Preußen und Bayern treffen würde, sich wesentlich höher stellen, da der Waldbesitz dieser Länder ein viel größerer ist.

Die Rente, die der Waldbau in Deutschland abwirft, gehört zu den niedrigsten Erträgnissen des Bodens, dieselbe wird für die sächsischen Staatsforsten, die in ganz Deutschland die höchsten Preise für ihre Waldproducte erzielen, auf 3 Proc. geschätzt; da selbstredend die sächsischen Staatsforsten von jeder Steuer befreit sind, diese jedoch von den Privat- und Gemeindeforsten Deutschlands getragen werden müssen, so kann das Reinerträgniß der letzteren auf höchstens 2 Proc. veranschlagt werden.

Wie oben nachgewiesen, würde die Aufhebung des Bretterzolles die Rente der sächsischen Staatsforsten um 20 Proc. schmälern müssen, für andere deutsche Forsten, deren Erträgnisse zum Theil ganz bedeutend hinter denen der sächsischen Staatsforsten zurückstehen, würde die Rente noch um ungleich höhere Procentsätze geschmälert.

Hiermit ist aber die Nothwendigkeit nachgewiesen, daß auch die deutsche Forstwirthschaft zur Sicherung einer, wenn auch immerhin bescheidenen Rente auf die Bretterzölle nicht verzichten kann.

Principielle Gegner der Zölle sagen zwar: „Man hat früher auch keine Holzzölle gehabt und hat Holzindustrie und Holzhandel getrieben, man konnte dabei damals auch bestehen." Das „Letztere" ist richtig, aber das „heute" dafür nicht anwendbar, es sind die Rohrinkaufs-Concurrenzen durch die Papierindustrie verstärkt, die Arbeitslöhne und Anlagen in Deutschland erheblich höher belastet, so daß sich die Spesen im Allgemeinen um 20—30 Procent seit Einführung der Holzzölle gesteigert haben. Die Aufhebung des Zolls auf gesägtes Material müßte daher nothwendiger Weise die Sägeindustrie aus Deutschland vertreiben, das kann und darf aber nicht der Zweck unserer Wirthschaftspolitik sein!

Der Absatz nach dem Ausland ist den deutschen Sägewerken durch dort ebenfalls eingeführte Holzzölle und eine leider viel leistungsfähigere Auslands-Concurrenz versperrt; es hat z. B. Belgien seine Bretterzölle auf 180 bez. 190 Frcs. für 10 000 kg erhöht. Frankreich steht ebenfalls im Begriff, seine Holzzölle ganz wesentlich zu erhöhen, trotzdem diese Länder als holzarm bekannt sind; der Verein Deutscher Holzstofffabrikanten verlangt in einer an den Reichstag gerichteten, wohlmotivirten Eingabe die Erhöhung des Eingangszolls auf Holzstoffe, und trotzdem treten die österreichisch-ungarischen Holzinteressenten mit der Forderung heran, daß Deutschland seine Holzzölle preisgeben soll, d. h. daß seine hochentwickelte Holzindustrie, in der viele Millionen Mark Capital angelegt sind und die mehreren hunderttausend Arbeitern Beschäftigung giebt, von der Bildfläche verschwinde und die Erträgnisse der deutschen Waldwirthschaft auf ein Minimum herabgedrückt werden.

Der finanzielle Nachtheil, den das deutsche Reich und allein die Staatsforsten in Deutschland durch eine gänzliche Aufhebung der Holzzölle zu Gunsten Oesterreichs und Ungarns zu tragen hätten, läßt sich, wie folgt, beziffern:

Nach dem statistischen Jahrbuch des deutschen Reiches vereinnahmte dasselbe im Jahre 1888 für Holzzölle 10 466 000 ℳ und da Oesterreich und Ungarn an dem Holzimport nach Deutschland mit mindestens 40 Proc. betheiligt sind, so würde sich ein jährlicher Ausfall an den Zöllen von mindestens 4 Millionen Mark ergeben; die Verminderung der Erträgnisse der sächsischen Staatsforsten würde sich, wie oben nachgewiesen, jährlich auf 2 Millionen Mark belaufen, es kann demnach angenommen werden, daß dieselbe für die gesammten Staatsforsten des deutschen Reiches sich auf mindestens 10 Millionen Mark beläuft, da die sächsischen Staatsforsten mit 166 000 ha kaum 4 Proc. der gesammten Staatsforsten Deutschlands einnehmen, denn die letzteren umfassen über 4½ Mill. Hectar. Diesen jährlichen Ausfall von mindestens 14 Millionen Mark würde der deutsche Steuerzahler genöthigt sein, durch directe oder Consumtionssteuern aufzubringen. Völlig unberücksichtigt ist hierbei die Schädigung der Erträgnisse der deutschen Privat- und Gemeindeforsten, die reichlich 9 Millionen Hektar umfassen.

Aussig-Teplitzer Bahn.

Unser Prager Herr W-n-Correspondent erörtert in der „Zeitschrift für Eisenbahnen" die Verhältnisse der Aussig-Teplitzer Bahn in nachstehender Weise:

Unter den böhmischen Kohlenbahnen steht die Aussig-Teplitzer Bahn obenan. Vermöge ihrer Rentabilität muß sie an die Spitze aller österreichisch-ungarischen Bahnen gestellt werden. Will man über den mächtigen Aufschwung des böhmischen Braunkohlenbergbaues ein orientirendes Bild gewinnen, so braucht man blos in einigen Jahresberichten der Aussig-Teplitzer Bahn nachzublättern. Da wird man erfahren, wie von Jahr zu Jahr der Kohlenversandt und damit die Rentabilität der ersten böhmischen Kohlenbahn gestiegen ist. Vor zwei Decennien hat die Aussig-Teplitzer Bahn Alles in Allem rund 927 000 t Kohle verfrachtet, und im Jahre 1889 betrug die beförderte Kohlenmenge 6 148 876 t. Innerhalb zwanzig Jahren hat sich demnach der Kohlenversandt der Aussig-Teplitzer Bahn verfünffacht (?). Seit 1867, wo die Hauptlinie Teplitz-Dux dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist der Kohlenversandt dieses Bahnunternehmens constant gestiegen, was durch die nachfolgende Tabelle veranschaulicht wird:

Im Jahre	Zur Elbe	Im Localverkehr	Im Inlandverkehr	Im Auslandverkehr	Zu[sammen]
		Tonnen à 1000 kg			
1867	307 800,00	41 619,00	164 082,00	157 070,00	674 580,00
1868	380 415,00	65 630,00	175 703,00	286 380,00	776 120,00
1869	385 149,00	65 129,00	209 134,00	279 441,00	907 108,00
1870	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1 106 468,95
1871	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1872	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1873	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1874	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1875	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1876	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1877	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1878	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1879	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1880	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1881	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1882	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1883	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1884	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1885	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1886	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1887	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1888	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1889	1 342 908,00	398 564,00	1 852 590,00	2 554 734,00	6 148 876,00

Bemerkenswerth ist die Steigerung im Auslandverkehr, die größer erscheint als die im Inlandverkehr. Die Ausdehnung des ausländischen Absatzgebietes hat es bereits bewirkt, daß die größere Hälfte der in Böhmen gewonnenen Braunkohle im Auslande verbraucht wird. Im Jahre 1889 entfielen von der Gesammtproduction 47,8 Proc. auf das Inland und 52,2 Proc. auf das Ausland. Dieser Abstand dürfte sich im Jahre 1890 nur noch erweitert haben, da die Bezüge Deutschlands noch größer waren als im Jahre zuvor.

Im Jahre 1890 hat die Aussig-Teplitzer Bahn rund 123 Mill. Centner Kohle verfrachtet, gleich 90 Proc. der gesammten Güterbewegung. Es entspricht dies einer Tagesleistung von circa 1700 Wagenladungen per Tag. Die wichtigste Kohlenaufgabestation der Aussig-Teplitzer Bahn ist Brüx, woselbst im Jahre 1889 allein rund 183 000 Wagen Kohle, gleich circa 20 000 Wagen mehr als im Jahre 1888 zur Aufgabe gelangten. Nächst Brüx kommt die Station Dux mit einer Aufgabemenge von 980 774 t in Betracht. Dann folgen: Karbitz mit 768 407 t, Mariaschein mit 756 796 t, Triebschitz mit 633 933 t zc. Die von den Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn ausgegangenen Kohlensendungen wurden nach folgenden Verkehrsrichtungen verfrachtet: Im Localverkehr 398 564 t (+ 27 848), zur Elbe 1 342 908 t (— 222 570), nach dem Inlande 1 852 590 t (+ 124 295) und nach dem Auslande 2 554 734 t (+ 246 492). Die Leistungsfähigkeit der Aussig-Teplitzer Bahn wird wesentlich gehoben werden, sobald der zweite Elbehafen in Aussig vollendet sein wird. Mit dem Bau ist im Monate October 1889 begonnen worden; die Arbeiten erlitten durch die Ueberschwemmung im Sommer eine Verzögerung, dürften aber zum Herbst dieses Jahres vollendet sein. Die Kosten des neuen Hafens werden wohl die Summe von Einer Million Gulden erreichen, doch wird die Anlage nicht unproductiv bleiben, da die Aussig-Teplitzer Bahn berechtigt sein wird, eine Hafengebühr einzuheben.

Gehoben wird ferner die Leistungsfähigkeit der Aussig-Teplitzer Bahn durch das zweite Gleis. Mit den Arbeiten für das zweite Gleis wurde im Juni 1888 begonnen, und im September 1889 waren dieselben beendet. In Anbetracht der größeren Arbeit, welche zu bewältigen war, um das zweite Gleis in der Strecke Dux-Komotau herzustellen und in Erwägung der Schwierigkeiten, welche durch den lebhaften Verkehr in der vorbezeichneten Strecke (es verkehren täglich 68 Züge) hervorgerufen wurden, mußte eine ganz besondere Sorgfalt darauf verwendet werden, um die Gefahren hintanzuhalten, welche aus diesen schwierigen Verhältnissen sowohl für die Sicherheit des Verkehrs, als auch für die Sicherheit der beschäftigten 1500 Bahnarbeiter erwuchsen. Der lobenswerthen Achtsamkeit der Bahnaufsichts- und insbesondere auch der Verkehrsorgane war es zu danken, daß während des Baues nicht der geringste Anstand vorkam.

Der Consens zur Benutzung des zweiten Gleises wurde ab 4. October 1889 ertheilt. Eine genaue und vollständige Ermittelung und Abrechnung der Baukosten konnte mit Jahresschluß 1889 noch nicht stattfinden, weil noch einzelne, mit der Herstellung des zweiten Gleises in unmittelbarem Zusammenhange stehende Arbeiten in den Stationen erst im Jahre 1890 fertiggestellt und abgerechnet werden konnten. Vorläufig wurde der Betrag von 930 178 fl. in die 1889er Bilanz eingestellt. Jedenfalls werden die Kosten für das zweite Gleis die runde Summe von einer Million Gulden absorbirt haben.

Entsprechend der Verkehrssteigerung schreitet die Aussig-Teplitzer Bahn alljährlich zu einer Vermehrung ihrer Fahrbetriebsmittel. Im Jahre 1889 wurden angeschafft: 8 Locomotiven, 8 Tender und 200 Kohlenwagen. In Folge dieser Anschaffungen und der durchgeführten Neubauten hat sich das Bahneigenthumsconto im Jahre 1889 um 1 538 442 fl. erhöht. Auch für 1890 sind Fahrbetriebsmittel angeschafft worden, und zwar: 5 Personenzugslocomotiven, 14 Personenwagen und 700 Kohlenwagen, darunter 200 mit einer Tragkraft von 15 t. Ende 1889 besaß die Aussig-Teplitzer Bahn 4384 Lastwagen, darunter 3800 Kohlenwagen.

Der gesammte Zugsverkehr und die Leistungen der Züge pro 1889 im Vergleiche zu 1888 ergaben sich aus Folgendem: Im Ganzen verkehrten 34 160 Züge (+ 1800), gleich 93,59 (+ 4,63) pro Tag; dieselben haben im Ganzen 840 705 (+ 56 710) Zugskilometer zurückgelegt. Das Bruttogewicht betrug 323 983 755 (+ 15 578 685) Tonnenkilometer. Jede Locomotive ohne Unterschied der Kategorie hat 36 503 km (gegen 34 616 km in 1888) zurückgelegt und beförderte durchschnittlich 5 304 396 Bruttotonnenkilometer.

Die Bruttoeinnahmen aus dem Betriebe im Jahre 1889 betragen 5 359 600 fl. (+ 186 983 fl.), gleich 53 011 fl. pro Kilometer Hauptbahn (die Betriebslänge mit 101,1 km zur Grundlage genommen); außerdem wurden den Betriebseinnahmen die Einnahmen aus dem Agioconto mit 357 528 fl. zugeschrieben, so daß sich die Gesammteinnahme auf 5 717 128 fl. stellte. Die Einnahmen gruppirten sich wie folgt: Aus dem Personen- und Gepäckverkehr 384 168 fl. (+ 19 062 fl.), aus dem Eilgut- und Frachtenverkehr 4 639 776 fl. (+ 114 544 fl.), aus verschiedenen Einnahmen 335 655 fl. (+ 53 376 fl.), und die außerordentlichen Einnahmen aus dem Agioconto per 357 528 fl. Die Betriebsausgaben absorbirten 1 900 502 fl. (+ 61 640 fl.) und vertheilen sich nach einzelnen Titeln folgendermaßen: Allgemeine Verwaltung 76 840 fl. (+ 3782 fl.), Bahn- und Gebäudeerhaltung 574 765 fl. (+ 19 587 fl.), Transportverwaltung 898 068 fl. (+ 45 039 fl.), Transportmittelerhaltung 350 827 fl. (— 6718 fl.). Der Betriebscoëfficient betrug 35,46 Proc. gegen 33,55 Proc. Im Jahre 1890 haben sich die Betriebskosten der Bahnen und wohl auch der Aussig-Teplitzer Bahn erhöht, weil die Löhne und die Preise der Materialien gestiegen sind.

Der pro 1889 erzielte Reingewinn pro 2 609 335 fl. (gegen 2 600 287 fl. in 1888) wurde folgendermaßen verwendet: Für den Reservefonds 60 000 fl., zur Actientilgung und Verzinsung von 1556 verloosten Actien 30 840 fl., 5 Procent Zinsen für 25 344 Stück circulirende Actien à 15 fl. = 380 160 fl., für den Erneuerungsfonds 500 000 fl., Tantième für den Verwaltungsrath 122 875 fl., 13,33 Proc. Superdividende (40 fl. pro Actie), für 26 900 Stück Actien und Genußscheine 1 076 000 fl. Der Rest von 432 458 fl. wurde vorgetragen, jedoch mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes, diesen Betrag, sowie auch den für den Erneuerungsfonds zugewiesenen Betrag per 500 000 fl. zu Neuanlagen und Anschaffungen zu verwenden. Die Gesammtkosten der Haupt- und Flügelbahnen, einschließlich der Materialvorräthe betrugen Ende 1889 28 171 258 fl. und fanden dieselben ihre Bedeckung: a. durch die emittirten Actien und Prioritäten im Gesammtbetrage von 22 069 900 fl.; b. durch die aus den diversen Reservefonds, beziehungsweise aus den Bahnerträgnissen bestrittenen Anlagekosten per 4 335 148 fl., wonach sich mit Schluß des Jahres 1889 ein Abgang von 1 766 155 fl. ergab. Gegenüber diesem Abgang und dem weiteren Bedürfnisse für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln und für die Herstellung von Neubauten wurde in dem 1889er Rechenschaftsberichte bemerkt, daß der Verwaltungsrath wahrscheinlich schon im Jahre 1890 von der ihm in der General-Versammlung vom 26. April 1889 ertheilten Ermächtigung zur Begebung von Actien theilweisen Gebrauch machen werde. In der 1889er Bilanz wurden 11 195 Stück unbegebene Actien à 300 fl. angeführt. Von diesem Besitz sind im Laufe 1890 blos 500 Stück begeben worden, für die in runder Summe 700 000 fl. erlöst worden sind. Wahrscheinlich wird im Laufe dieses Jahres zu einer weiteren Begebung von Actien geschritten werden.

Die Steuerfrage wird bei der Aussig-Teplitzer Bahn im Jahre 1890 eine größere Rolle spielen. Am 25. Juni 1890 hat die Steuerfreiheit für die 26,1 km lange Bielathalbahn und am 8. October 1890 die Steuerfreiheit für die Hauptbahn Teplitz-Komotau (47 km) aufgehört. Die Steuerlast wird also schon pro 1890 eine höhere sein, während der volle Zuwachs erst im Jahre 1891 zum Ausdruck kommen wird. Diese Mehrbelastung wird mit fast einer halben Million Gulden veranschlagt. Auch das Erträgniß der 72 Flügelbahnen der Aussig-Teplitzer Bahn unterliegt nach der neuesten Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes der Steuerpflicht. Der Fiscus ging von der Ansicht aus, daß im Sinne der Concessionsurkunde nur die Hauptlinien des Unternehmens und nicht die Zweigbahnen die zeitliche Steuerfreiheit genießen. Die Gesellschaft vertrat jedoch die Ansicht, daß die Schleppbahnen, welche als selbstständige Unternehmungen nicht existenzfähig wären, als integrirende Bestandtheile der Hauptbahn angesehen werden müßten und demnach in Gemeinschaft mit dieser die Steuerfreiheit zu genießen haben. Es kam zu einem Proceß vor dem Verwaltungsgerichtshofe, welcher mit Erkenntniß vom 18. Juni 1887 die Beschwerde der Gesellschaft mit der Begründung abwies, daß die Flügelbahnen nicht als integrirender Bestandtheil der Hauptbahn, sondern als selbstständiger Betrieb anzusehen seien. Nunmehr sah sich die Gesellschaft genöthigt, der Finanzbehörde die Betriebsrechnungen für die Flügelbahnen vorzulegen; allein bei dieser Gelegenheit stellte es sich heraus, daß dieser ganze Betrieb keinen Gewinn abwerfe, ja daß nicht einmal die Kosten desselben durch die Einnahmen gedeckt werden. Die Finanzbehörde holte über die Bilanz ein Gutachten von Sachverständigen ein, auf Grund dessen die Steueradministration in Teplitz sich zu der Annahme berechtigt hielt, daß der finanzielle Effect der Schleppbahnen in dem Aufschwunge der Hauptbahn zu suchen sei, und im Einvernehmen mit den Sachverständigen wurde nun ein Schlüssel zur Ermittelung des steuerpflichtigen Einkommens in der Weise construirt, daß das aus der Kohlenverfrachtung resultirende Erträgniß des Gesammtunternehmens im Verhältnisse der Kilometerzahl auf Hauptlinien und Schleppbahnen repartirt wurde. Darnach ergab sich für jeden Kilometer Schleppbahn ein steuerpflichtiges Einkommen von 18 270 fl. und eine Steuerleistung von ca. 100 000 fl. pro 1885. Gegen diese Art der Steuerbemessung ergriff die Gesellschaft abermals die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof, worin sie einerseits die „willkürliche Construirung eines steuerpflichtigen Einkommens", andererseits die „gesetzwidrige Ingerenz der Sachverständigen auf die Steuerbemessung" zum Gegenstand ausführlicher Darlegungen machte. Bei der über diese Streitsache vor dem Verwaltungsgerichtshofe stattgefundenen Verhandlung, bei welcher die Beschwerde durch Dr. Strabal aus Teplitz vertreten war, machte Ministerialsecretair Dr. v. Lesigang namens der Finanzbehörde geltend, daß man die Schleppbahnen in ihren Erträgnissen schon deshalb nicht selbstständig behandeln könne, weil sie mit der Hauptbahn ein einheitliches Capital besitzen und an dem Erträgniß beider Betriebe die gleichen Interessenten participiren. Der Verwaltungsgerichtshof erkannte auf Abweisung der Beschwerde. In den Gründen wird im Wesentlichen ausgeführt: Mit dem Erkenntniß vom 18. Juni 1887 hat der Verwaltungsgerichtshof nur in Bezug auf die Steuerfreiheit ausgesprochen, daß die Schleppbahnen kein integrirender Bestandtheil der Hauptbahnen seien, nicht aber auch in Bezug auf die Erträgnisse. Vielmehr muß, was die letzteren betrifft, das ganze Unternehmen als ein einheitliches aufgefaßt werden, bei welchem der eine Theil steuerfrei, der andere steuerpflichtig ist. Die Finanzbehörde war darum auch berechtigt, das steuerpflichtige Einkommen des letztgenannten Theiles zu erheben. Wenn sich dabei herausstellte, daß dieser Betrieb ein passiver sei, so lag naturgemäß die Untersuchung nahe, ob der wirthschaftliche Effect dieses passiven Betriebes nicht in dem Plus eines anderen Betriebes zum Ausdruck komme, und diesem Falle muß eben dieses Plus als der Gewinn des passiven Betriebes angesehen werden. Nun kann allerdings den Einwendungen gegen den Modus der Ausforschung dieses steuerpflichtigen Einkommens eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden; aber abgesehen davon, daß dasselbe in anderer Weise nicht zu ermitteln war, handle es sich hier nicht um die Feststellung des Reinertrages aus den Schleppbahnen, sondern nur um eine Auftheilung des Gesammtertrages zwischen Haupt- und Zweiglinien, welche Auftheilung ihrer Natur nach immer nur eine approximative sein kann.

Die Aussig-Teplitzer Bahn hatte den Ausgang dieses Steuerprocesses offenbar vorausgesehen, denn sie stellte die Nachtragssteuer für die Flügelbahnen 1885 bis 1888 mit 357 528 fl. in die Bilanz per 1889 ein. Dadurch ist die Ausgabepost „Steuern" von 140 956 fl. im Jahre 1888 auf 614 730 fl. im Jahre 1889 gestiegen.

Die enorme Entwickelung der Aussig-Teplitzer Bahn wird durch die nachfolgende Tabelle veranschaulicht:

Im Jahre	Beförderte Personen Anzahl	Beförderte Frachten Tonnen	Brutto-einnahme Gulden
1858	135 266	107 267,0	138 779
1862	163 189	365 082,0	380 128
1867	144 029	739 666,0	689 974
1871	550 577	1 578 718,0	1 578 302
1872	768 834	1 785 424,0	1 825 774
1873	845 068	2 123 879,0	2 144 226
1874	872 037	2 342 984,5	2 358 919
1875	829 279	2 608 503,5	2 401 177
1876	815 438	2 771 727,3	2 898 608
1877	710 795	2 794 598,06	2 865 476
1878	719 194	2 809 687,29	2 847 220
1879	780 181	3 458 325,99	3 167 381
1880	753 353	3 813 861,58	3 447 832
1881	781 592	3 921 081,87	3 546 170
1882	839 439	3 370 106,95	3 537 882
1883	885 435	4 318 350,80	3 772 596
1884	982 456	4 274 991,93	3 818 781
1885	978 849	4 415 628,61	3 869 467
1886	1 016 050	4 888 946,94	4 056 456
1887	1 039 364	5 108 586,97	4 246 496
1888	1 212 008	6 492 546,67	5 172 616
1889	1 280 152	6 766 285,0	5 717 128

Im ersten Betriebsjahr wurden also 107 267 und im Jahre 1889 6 766 285 Tonnengüter befördert. In diesen Ziffern liegt der ganze Entwickelungsgang der Aussig-Teplitzer Bahn, die seit ihrem Bestande den vierfachen Betrag ihres ganzen Actiencapitales ins Verdienen gebracht hat. Die fünfprocentige Dividende wurde im Jahre 1861 erreicht, seitdem steigerte sich dieselbe successive bis 21,43 Proc. und im Jahre 1889 wurden auf die neuen 300-Gulden-Actien 18,33 Proc. gezahlt.

In der General-Versammlung vom 31. Juli 1889 wurde nämlich beschlossen, die auf 210 fl. lautenden Actien durch Zustempelung von 90 fl. in 300-Gulden-Titres umzuwandeln und die Einzahlung ist von dem Unternehmen selbst geleistet worden. Der damalige Beschluß lautete:

„Zur Bestreitung der Kosten des zu legenden zweiten Gleises von Dux nach Komotau und der Anlegung des zweiten Elbehafens in Aussig das gesellschaftliche Actiencapital um den Betrag von 2 421 000 fl. österr. Währ. in der Weise zu erhöhen, daß

a. auf die im Umlaufe befindlichen 25 442 Stück Actien die Einzahlung von je 90 fl. österr. Währ. von dem Verwaltungsrathe für Rechnung der Actionaire aus den Baarmitteln der Gesellschaft geleistet und zu dieser Zahlung die von den ordentlichen General-Versammlungen der Actionaire vom 12. Mai 1888 und 25. April 1889 dem Verwaltungsrathe zur Verfügung gestellten 2 004 843,24 fl. österr. Währ. verwendet, der Rest aber den sonstigen Baarbeständen entnommen werde;

b. daß an die Inhaber der für die bereits ausgeloosten und mit 210 fl. österr. Währung zurückgezahlten 1458 Stück Actien ausgegebenen Genußscheine ebenfalls die Nachzahlung von je 90 fl. österr. Währung aus den sub a. bezeichneten Fonds geleistet werde;

c. daß die Erhöhung des Actien-Nominalbetrages auf je 300 fl. österr. Währung per Actie durch Abstempelung auf den letzteren ersichtlich gemacht werde und die bereits eingelösten Actien auch mit je 300 fl. österr. Währung in der Bilanz aufgeführt werden dürfen, und

d. daß die noch im eigenen Besitze der Gesellschaft befindlichen unbegebenen 11 195 Actien ebenfalls durch Abstempelung auf den Nominalbetrag von 300 fl. österr. Währung erhöht werden."

Endlich wurde auch die in Folge der vorstehenden Beschlüsse nothwendige Aenderung des §. 7 der Gesellschaftsstatuten, daß derselbe künftig zu lauten habe:

„Das Stammcapital ist auf 11 428 500 fl. österr. Währ., bestehend aus 38 095 Stück Actien à 300 fl. österr. Währ., festgesetzt."

Was die Erfolge pro 1890 betrifft, so sind dieselben noch weit günstiger als im vorhergegangenen Jahre. Der Güterverkehr erfuhr einen weiteren und ganz bedeutenden Zuwachs. Bei einer Gesammtbeförderung von 7 347 863 t ergab sich ein Plus von 627 957 t, gleich nahezu 10 Proc. Hieraus floß eine Mehreinnahme von 541 620 Gulden. Auch der Personenverkehr hat sich gehoben, insbesondere in dem letzten Quartal unter dem Beginne des Kronzer-Honoraties (?). Die Zahl der beförderten Personen war im Jahre 1890 um 96 816 größer, als in 1889, und an dieser Steigerung participirt das letzte Quartal allein mit 55 640 Personen. Die Einnahmen aus der Personen- und Gepäckbeförderung lieferten ein Plus von 22 589 fl., so daß bei den gesammten Jahreseinnahmen pro 5 588 174 ein Totalmehr von 564 229 resultirt. Bis October sind die Einnahmen definitiv und von da ab provisorisch ermittelt. Die Dividende für 1890 wird auf 60 fl. gleich 20 Procent geschätzt, doch macht sich auch eine Strömung für eine 65guldige Dividende geltend. Im vorigen Jahre betrug die Dividende 55 fl.

Vermischtes.

* **Leipzig,** 19. Januar. In der Stille beging am 18. d. M. in seiner Villa in Gohlis Herr Florentin Wehner, Stadtrath a. D., Ritter des königl. sächs. Albrechtsordens I. Cl., den fünfundzwanzigsten Jahrestag als vorsitzender Director der Darlehns-Anstalt für Gewerbtreibende zu Leipzig. Eine Deputation des Directoriums und der Beamten hatte sich zur Begrüßung des zwar hochbejahrten, aber geistig immer noch frischen Herrn Jubilars begeben, um demselben ihre herzlichsten Glückwünsche und ihren Dank für dessen segensreiches Wirken während dieses Zeitraumes darzubringen. Herr Wehner ist ja in dem Kreise unserer Mitbürger eine so vielseitig bekannte Persönlichkeit, welche, wo sie auch an die Spitze eines Unternehmens trat, durch ihren sicheren Blick stets das Richtige zu treffen und dasselbe zu einem nutzbringenden umzugestalten vermochte. Der Herr Jubilar dankte tief bewegt für die ihm dargebrachten Glückwünsche und sprach die zuversichtliche Hoffnung aus, daß die Darlehns-Anstalt für Gewerbtreibende ihre segensreiche Thätigkeit unter denselben soliden Grundsätzen, wie bisher, bis in die späte Zukunft fortsetzen werde.

* **Leipzig,** 19. Januar. Die „Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt" und die „Leipziger Bank" sind beauftragt, auf Grund des auf S. 412 abgedruckten Prospects und zu den Bedingungen desselben Anmeldungen auf die Russische steuerfreie 4procentige consolidirte Eisenbahn-Anleihe III. Serie zum Umtausch gegen die zur Convertirung bestimmte 4½procentige Russische consolidirte Eisenbahn-Anleihe (V. Serie) von 1875 kostenfrei entgegen zu nehmen.

* **Leipzig,** 18. Januar. Der Bundesrath hat in einer seiner Sitzungen — § 573 der Protokolle — beschlossen, der Ziffer 5 des § 15 der Ausführungsbestimmungen zum Salzsteuergesetz (Beschluß des Bundesrathes vom 5. Juni 1888 — § 407 der Protokolle) — folgende Fassung zu geben: 5) Von Soole oder Mutterlauge, welche zu anderen Zwecken verabfolgt wird, ist die Abgabe nach dem Gewichte zu erheben, sofern nicht von der obersten Landesfinanzbehörde gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes die steuerfreie Verabfolgung zugelassen ist.

*— **Deutsche Reichsbank.** Der neueste Ausweis der Deutschen Reichsbank offenbart wiederum eine ganz erhebliche Kräftigung des Status des Instituts. Das Portefeuille hat eine Erleichterung um 47 011 000 ℳ (1890: 40 891 000) erfahren, gleichzeitig verminderten sich die Lombardforderungen um 33 028 000 ℳ (1890: 46 003 000 Mark). Der Metallbestand ist um 19 773 000 ℳ (1890: 18 276 000 Mark) gestiegen, desgleichen haben sich die Bestände an Reichscassenscheinen und Noten anderer Banken um 1 247 000 ℳ resp. um 2 155 000 ℳ. Der Betrag der umlaufenden Noten hat eine Reduction um 55 385 000 ℳ (1890: 55 418 000 ℳ) aufzuweisen, während die täglichen Verbindlichkeiten um 3 481 000 ℳ (1890: 11 750 000 ℳ) zurückgegangen sind. Die steuerfreie Notenreserve hob sich von 28,23 Mill. Mark auf 110,85 Millionen, wobei zu berücksichtigen ist, daß der bisher der Magdeburger Privatbank, der Danziger Privat-Actienbank, der Provinzial-Actienbank des Großherzogthums Posen und der Chemnitzer Stadtbank zustehende Antheil an dem Gesammtbetrage des steuerfreien Notenumlaufes mit zusammen 4 092 000 ℳ der Reichsbank zu Gute gekommen ist. Am 14. Januar des Vorjahres betrug die Notenreserve der Reichsbank 25,53 Millionen Mark.

—2. Im Kalenderjahre 1890 hat die Leipziger Pferde-Eisenbahn (nach den im „Leipziger Tageblatte" für diesen Zeitraum veröffentlichten Betriebsergebnissen berechnet) täglich im Durchschnitt auf den einzelnen Linien befördert:

Linie Gohlis-Connewitz	12 481	Personen
„ Plagwitz-Volkmarsdorf	11 702	„
„ Lindenau-Thonberg-(Südfriedhof)	8 099	„
„ Reudnitz	4 680	„
„ Eutritzsch-Bayerischer Bahnhof	3 678	„
„ Wiesenstraße-Schlachthof	2 765	„
„ (Gohlis-Nordpl.-Kaiser Wilhelmstr.)	2 076	„
Täglicher Gesammtdurchschnitt	45 481	Personen
Dagegen betrug der tägliche Gesammtdurchschnitt in den beiden Vorjahren: 1889	39 138	„
1888	33 594	„

Das tägliche Mehr belief sich demnach 1889 gegen 1888 auf 5544 Personen, 1890 gegen 1889 auf 6343 Personen und 1890 gegen 1888 auf 11 887 Personen. Es ist also die Steigerung in der Zahl der beförderten Personen seit 1888 so groß, daß durch sie noch die gesammte Personenzahl der Plagwitz-Volkmarsdorfer Linie im Jahre