Volkswirthschaftliches.

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

Telegramme.

HTB. **Berlin**, 30. August. Am 27. August fand bei der königl. Eisenbahndirection Köln, rechtsrheinische, ein Termin zur Vergebung größerer Mengen Walzeisen statt. Für verlangte 150 t Stabeisen stellten die Gebrüder Stumm in Neunkirchen die billigste Forderung für Schweiß- oder Flußeisen zum Preise von 112 ℳ frei Saarbrücken, für 33⅓ t gewöhnliches Eisenblech, 2,75—5,5 mm stark, forderten billigst A. & G. Remmerich in Schladern a. d. Sieg 127½ ℳ (Flußeisen) frei Kippes, Saarbrücken oder Crefeld. Für denselben Posten in Walzeisen stellte M. G. Pinsch in Altona die billigste Forderung mit 133 ℳ per Tonne. — Wie das „Kl. Journ." mittheilt, wird die oberschlesische Gruppe am 13. September zur Berathung der Preisfrage für Walzeisen bereits eine Sitzung abhalten. Wie dasselbe Blatt weiter meldet, wird 2 Tage später, am 15. September, ebenfalls hier in Berlin, die mitteldeutsche Gruppe zu gleichem Zwecke eine Sitzung abhalten. Während die Oberschlesier zunächst mit der Erhöhung nicht über 5 ℳ hinausgehen wollen, herrscht seitens der mitteldeutschen Werke die Absicht vor, die Preise um 10 ℳ zu erhöhen.

HTB. **Rom**, 30. August. Der österreichische Geschäftsträger benachrichtigte den italienischen Minister des Aeußern, daß die österreichische Regierung provisorisch die Zollbehörden beauftragt habe, daß alle von Italien kommende und seit dem 27. d. M. abgesandten Weine der täglich revidirten Zollordnung unterliegen, falls ihnen der Heimathschein beigegeben ist. — Durch eine verheerende Feuersbrunst wurden drei sechsstöckige Waarenhäuser mitten in der City eingeäschert. Der Schaden soll enorm sein.

Die XXXIII. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Hannover.

§ **Hannover**, 29. August. Die diesjährige Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure ist zahlreich besucht und verspricht nach den von dem Hannoverschen Bezirksvereine auf das Großartigste getroffenen Vorbereitungen eine der glänzendsten in den Geschichtsblättern des Vereins zu werden. Die aus allen Gauen des deutschen Vaterlandes eingetroffenen Vereinsmitglieder wurden gestern Abend von dem Hannoverschen Bezirksvereine in dessen Vereinsräumen festlich begrüßt und willkommen geheißen.

Der Verein deutscher Ingenieure blickt jetzt auf ein sechsunddreißigjähriges Bestehen zurück. Aus kleinen Anfängen herausgewachsen, hat er sich zu der größten technischen Vereinigung der ganzen Welt emporgeschwungen. Namentlich ist seine Mitgliederzahl, welche zur Zeit in 34 Bezirksvereinen 8100 Vereinsgenossen umfaßt, in den letzten Jahren ungemein gestiegen. Allein in dem laufenden Jahre sind dem Vereine bereits über 800 neue Mitglieder beigetreten. Der Verein bezweckt seinen Statuten gemäß ein inniges Zusammenwirken der geistigen Kräfte deutscher Technik zum Wohle der gesammten vaterländischen Industrie. Hauptsächlich diesem idealen Streben ist sein stetiges Wachsthum und Gedeihen zuzuschreiben, welches sich nicht nur in der hohen Zahl seiner Mitglieder, sondern auch in dem Ansehen kund giebt, welches seine Zeitschrift und andere Veröffentlichungen besitzen. Wie wir dem Geschäftsberichte des Directors entnehmen, hat der Verein im Laufe des letzten Jahres unter anderen größeren Arbeiten sich besonders befaßt: mit dem Entwurfe des bürgerlichen Gesetzbuches, soweit es sich auf die Technik und Industrie, sowie deren Vertreter bezieht, mit der Förderung der Flußeisenindustrie durch zahlreiche Verhandlungen in seinen Bezirksvereinen, Veröffentlichung der Versuchsergebnisse mit Flußeisenproben und, in Gemeinschaft mit anderen Vereinen, mit der Ausstellung von Lieferungsbedingungen für Flußeisen, mit der Weltausstellung in Chicago, durch Anknüpfung von Verbindungen mit amerikanischen Fachvereinigungen und durch die Vorarbeiten für geeignete Berichterstattung über die Weltausstellung in Chicago, mit der Errichtung von Auskunftsstellen der Patentanmeldungen in den größeren deutschen Städten, mit dem Erlaß von Preisausschreiben u. s. w.

Die erste Gesammtsitzung wurde heute um 9¼ Uhr durch den Vorsitzenden Herrn Hofrath Dr. Caro, Mannheim, mit herzlichen Worten der Begrüßung eröffnet. In längerer glänzender Rede kennzeichnete er die Ziele und Zwecke, die Entwickelung und den stetig wachsenden Aufschwung des Vereins. Er hieß sodann die zahlreich erschienenen Ehrengäste, insbesondere den Oberpräsidenten der Provinz Herrn Rudolf von Bennigsen, Excellenz, Herrn Stadtdirector Tramm, den Vizegrowesterverweser Herrn Justizrath Bojunga, den Rector der Technischen Hochschule Herrn Professor Dr. Kohlrausch, die Vertreter des Handels und der Industrie als Theilnehmer an der Hauptversammlung herzlich willkommen. Er gedachte der erfolgreichen Thätigkeit des ehemaligen Vereinsdirectors Herrn Hofrath Professor Dr. F. Grashof in Karlsruhe, an den ein Dankes-Telegramm gesandt wird, endlich des Heimgangs zweier Gründer des Vereins, v. Kraftewitz' und Braunschweig's. Lebhafter Beifall folgt dem Redner. In gleicher Weise begrüßt, ergreift der Oberpräsident Excellenz v. Bennigsen das Wort und heißt den Verein deutscher Ingenieure in der gewerb- und industriereichen Provinz Hannover willkommen. Er schildert, wie mit dem Aufschwung des Vaterlandes Hand in Hand Gewerbe und Industrie sich zu ihrer jetzigen Höhe emporgehoben, gedenkt dabei für die Provinz Hannover des Wirkens des großen Technologen Karmarsch und seiner Genossen und der lebendigen Thätigkeit der technischen und industriellen Vereine zu gleichem Zwecke, endlich des Einflusses der Naturwissenschaften auf die Entwickelung der Technik. Mit dem Wunsche, daß die Berathung den idealen Zwecken des Vereins erfolgreich dienen mögen, schließt er unter lebhaftem Beifall der Versammlung, nach ihm sprechen Herr Stadtdirector Tramm, der Rector der Kgl. Technischen Hochschule Herr Prof. Dr. Kohlrausch und Herr Professor Barkhausen, welche ihrerseits die speciellen Grüße der Bürgerschaft, des Lehrkörpers der Technischen Hochschule und des befreundeten Architekten- und Ingenieur-Vereins darbringen.

Der Vorsitzende dankte darauf für alle die freundlichen Willkommengrüße, welche den deutschen Ingenieuren zu Theil geworden sind, und geht alsdann dazu über, das Berathungsprogramm der diesjährigen Hauptversammlung dahin zu charakterisiren, daß, nachdem die größeren Arbeiten im Laufe des letzten Vereinsjahres meist erledigt worden seien, bei dieser Hauptversammlung der Schwerpunct der Verhandlungen in den Vorträgen und den sich daran schließenden Discussionen liegen würde. Den Vertretern der Staatsregierung und der Stadt Hannover sagte er nochmals herzlichen Dank und ertheilte dann Herrn Director Peters, Berlin, das Wort zur Erstattung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1891. Wir entnehmen diesem Berichte die Thatsache, daß das Vermögen des Vereins auf rund 180 000 ℳ gestiegen ist. Im letzten Jahre hatte der Verein einen Ueberschuß von 30 914 ℳ. Die großen Arbeiten des Vereins sind bereits oben erwähnt. Hier möge noch angeführt sein, daß dem Vereine von Sr. Majestät dem König von Preußen die Corporationsrechte verliehen worden sind.

Nachdem die Versammlung von dem Geschäftsberichte mit allseitigem Beifall Kenntniß genommen, erhielt darauf das Wort Herr Eisenbahn-Bauinspector v. Borries zu seinem Vortrage über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

„Der Redner erörtert die wirthschaftlichen Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten, ihre technischen Einrichtungen, durch welche zum Theil hervorragend günstige Ergebnisse erreicht werden. Von Einfluß hierauf sind die wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes.

In Folge des gewaltigen Bedarfes an Arbeit, welcher durch die rasche Zunahme der Bevölkerung erwächst, sind die Löhne und Gehälter dort rund dreimal so hoch wie hier, die Nahrungsmittel dagegen wegen der noch wenig ausgenutzten Kraft des Bodens billig.

Die Lage der Arbeiter ist daher dort im Allgemeinen eine wesentlich günstigere als hier. Der Einzelne muß aber drüben erheblich mehr leisten als hier. Für die Eisenbahnstatistik ist das Land wegen der sehr verschiedenartigen Verkehrsentwickelung in 10 Gruppen getheilt. Die Gruppen I (Neu-England-Staaten), II (Mittelstaaten, New-York, Pennsylvanien u. s. w.), III (Ohio, Indiana, Michigan) und IV (Illinois, Iowa, Wisconsin u. s. w.) werden wegen der besonderen Gestaltung ihres Eisenbahnverkehrs besonders hervorgehoben. Der Redner vergleicht sodann die statistischen Zahlen des Jahres 1889/90 mit denen der hiesigen Eisenbahnen.

Das Bahnnetz der Vereinigten Staaten ist etwa 6 Mal so lang wie das deutsche; auf jeden Einwohner entfällt 4½ Mal so viel Bahnlänge wie hier. Die Dichtigkeit des Personenverkehrs und die Besetzung der Züge ist nur in Gruppe I annähernd so groß, im Uebrigen erheblich geringer als hier. Dagegen ist der Güterverkehr in Gruppe II, veranlaßt durch die Kohlen- und Eisenindustrie Pennsylvaniens und den Getreideverkehr von Westen nach Osten, 2,3 Mal, in Gruppe II mit starkem Durchgangsverkehr in beiden Richtungen noch 1,5 Mal so dicht wie hier, im Durchschnitt jedoch um 21 Proc. geringer.

Für jeden Einwohner werden durchschnittlich 1,5 Mal so viel Personenkilometer und 4 Mal so viel Gütertonnenkilometer wie hier gefahren. Diese gewaltige Entwickelung des Güterverkehrs ist den sehr geringen Frachteinnahmesätzen zu verdanken, welche in den Gruppen II, III, IV nur 2,4, 2,0, 2,8, im Durchschnitt 2,7 ₰ pro Kilometer, gegen 3,9 ₰ hier, betragen haben. Die Personengeldeinnahme ist dort zwar durchschnittlich 5,6 ₰, gegen 3,2 ₰ hier, im Verhältniß zu dem drei Mal so hohen persönlichen Einkommen aber etwa 40 Proc. niedriger als hier.

Diese vorzüglichen Leistungen der amerikanischen Bahnen, welchen die für das Gedeihen des Landes nothwendige Entwicklung namentlich des Güterverkehrs zu verdanken ist, beruhen auf der geringen Höhe der Betriebskosten.

Dieses Ergebniß ist die Folge der zweckmäßigen Einrichtung und der verständnißvollen Ausnutzung der Locomotiven, Wagen und mechanischen Einrichtungen, also der Leistungen des Eisenbahn-Maschinenwesens.

Der Redner schildert die hauptsächlichsten Betriebseinrichtungen, welche er auf einer im Jahre 1892 im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten unternommenen Studienreise aus eigener Anschauung kennen lernte.

Die Betriebsverwaltung beruht, wie in England, auf der persönlichen Wirksamkeit und vollen Verantwortlichkeit der die einzelnen Dienstzweige leitenden sachverständigen Beamten. Jeder Beamte soll mit seinem Dienst so vertraut sein, daß der Betrieb möglichst von selbst, ohne besondere Befehle vor sich gehen kann.

Die besondere Leitung des Zugdienstes auf Strecken von 50 bis 250 km Länge besorgen die sogenannten Train dispatchers. Die Bedienung der Weichen und Signalwerke geschieht nach englischem Vorbilde seitens jedes Wärters für seinen Bezirk selbstständig, ohne die hier üblichen Befehle des verantwortlichen Stationsbeamten, wodurch eine sehr rasche Aufeinanderfolge der einzelnen Betriebsvorgänge und große Leistungsfähigkeit erzielt wird.

Die Güterzüge fahren vielfach erheblich schneller als hier und größtentheils nach Bedarf, um die Locomotivkraft möglichst voll auszunutzen. Die Schnellzüge sind in Folge der schweren Schlaf- und Luxuswagen meist stark belastet und fahren im Durchschnitt nicht schneller als hier; einzelne legen jedoch 90—96 km in der Stunde zurück.

Fast sämmtliche Locomotiven und Wagen sind mit Drehgestellen versehen, welche einen sehr sicheren und ruhigen Gang im Gleise und ein sehr angenehmes Fahren in den Personenwagen bewirken. Die Locomotiven und Güterwagen sind sehr einfach und leistungsfähig und trotz der hohen Arbeitslöhne weit billiger als hier.

Die Personenwagen sind ganz einheitlich, mit einem Gang in der Mitte und Endausstieg gebaut und enthalten nur eine Classe, jedoch besondere Rauchwagen, wodurch eine bessere Ausnutzung der Wagenplätze als hier erzielt wird. Jeder Reisende findet seinen Platz leicht selbst, so daß ein Personenzug meist nur von dem Zugführer und einem Bremser bedient wird. Die Güterwagen werden mit 22,5 bis 27 t Tragfähigkeit gebaut und haben vielfach Bodenklappen zum raschen Ausladen. Ein Theil derselben ist bereits mit durchgehender Luftdruckbremse ausgerüstet, deren allgemeine Einführung auch bei den Güterzügen beabsichtigt wird.

Der Vortrag ließ erkennen, daß die amerikanischen Eisenbahnen den hiesigen in manchen Beziehungen, namentlich bezüglich der Billigkeit des Betriebes, als Vorbild dienen können; daß es daher dringend erwünscht ist, die dortigen Einrichtungen fortdauernd zu studiren und in sachgemäßer Weise bei der Weiterentwickelung unseres Eisenbahnwesens nutzbar zu machen."

Nach dem mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrage tritt eine Pause ein, in welcher sich die Theilnehmer zu der neuen städtischen Markthalle begeben, um ein von der Stadt Hannover angebotenes Frühstück einzunehmen. Hier werden sie nochmals von Herrn Stadtdirector Tramm aufs Wärmste begrüßt. Es erwidert hierauf Herr Baurath Bissinger-Nürnberg mit einem Hoch auf die Stadt Hannover.

Nach Wiedereröffnung der Verhandlung betritt die Rednertribüne Herr Professor Dr. Dürre-Aachen zu seinem Vortrage über „Das Flußeisen und seine Darstellung".

„Der Vortragende entwickelte zunächst in großen Zügen die Entstehung und Ausbildung der Flußeisen- und Flußstahlprocesse und charakterisirt nach einander den Verlauf und die Einrichtungen für den Betrieb des Bessemerverfahrens, des Stahl- und Eisenschmelzens auf dem Herde, des Siemenksofens und des basischen Processes oder Thomasverfahrens. Er schildert den Verlauf der Processe unter Hinweis auf ausgehängte Wandtafeln und Diagramme, bespricht die verderbliche Reihenfolge in der Ausscheidung der Nebenstoffe bei verschiedener Betriebsleitung und gelangt schließlich zur Frage der Verwendung der betreffenden Producte und zu ihrer Stellung in die Reihe der metallischen Materialien für den Eisenbahn-, Brücken- und Hochbau.

Er weist statistisch nach, wie der Verbrauch und in Folge dessen die Fabrication des Flußeisens und Flußstahls stetig zugenommen und wie durch Vervollkommnung der Darstellungsprocesse, namentlich durch eine sehr entwickelte technische Aufsicht eine immer größere Gleichmäßigkeit in den Producten erzielt worden sei.

Daß die Flußeisenindustrie durch unablässige Bemühungen aller Betheiligten in die erste Reihe der wichtigsten Industriezweige eingetreten ist, beweist der Umstand, daß das Flußeisen mehr und mehr für die Zwecke des Brücken- und Hochbaues herangezogen wird. Die gewaltige Brücke über die Weichsel bei Fordon wird ganz aus Flußeisen hergestellt, nachdem sich die bauleitende Behörde durch zahlreiche, in die Tausende gehende Proben von den vorzüglichen Eigenschaften dieses Materials überzeugt hatte. Dieser Entwicklung folgend, werden zur Zeit vom Verein deutscher Ingenieure in Verbindung mit anderen technischen Vereinen Normalbedingungen für die Lieferung von Flußeisen aufgestellt, worüber am morgigen Tage verhandelt werden wird." (Lebhafter Beifall.)

Nachdem der Vorsitzende dem Redner besonders gedankt hat, macht Herr Geh. Commerzienrath G. L. Meyer-Hannover, als General-Director der Jlseder Hütte, genauere Mittheilungen über die Größe der Production von basischem Eisen und fordert zu einer regen Besichtigung der Peiner Werke auf.

Als letzter Redner führt Herr Trinks-Braunschweig eine neue Rechenmaschine vor. Er entwickelt etwa Folgendes:

„Das Bestreben der Techniker, eine gute und preiswürdige Rechenmaschine zu construiren, ist nicht neu; es sind in Deutschland allein etwa 35 Patente auf Rechenmaschinen ertheilt, welche entweder die Operationen der vier Species insgesammt umfassen oder einzelne derselben zum Gegenstande haben. Während die meisten dieser Maschinen nicht über das Versuchsstadium hinaus gelangten, hat die bereits vor etwa 70 Jahren erfundene Rechenmaschine von Thomas, welche durchaus zuverlässig arbeitet, einige Verbreitung gefunden; einer allgemeinen Einführung derselben ist der große Umfang und der damit verbundene Mangel an Handlichkeit, Schwerfälligkeit in der Handhabung und der sehr hohe Preis hinderlich gewesen. Die neue Odhner'sche Rechenmaschine, welche von der Firma Grimme, Natalis & Co. in Braunschweig fabricirt wird, vermeidet bei voller Zuverlässigkeit auf dem Gebiete der vier Species die vorerwähnten Mängel, indem sie äußerst compendiös, sehr handlich und billig ist. Herr T. erläutert an der Hand von Zeichnungen und Maschinen die sehr interessante, gediegene Construction und führt als besonderen Vortheil, den diese Maschine dem Rechnenden bietet, die Eigenschaft derselben an, Correcturen einer fehlerhaften Handhabung durch einfaches Vor- resp. Rückwärtsdrehen der Kurbel, mit welcher die Maschine bethätigt wird, zu ermöglichen. Einige mit Hilfe der Maschine ausgeführte Rechnungen bestätigen das bezüglich deren Zuverlässigkeit und Tüchtigkeit Gesagte in jeder Weise; dieselbe scheint daher berufen zu sein, alsbald Gemeingut des rechnenden Publicums zu werden."

Nachdem auch diesem Redner der Beifall der Versammlung geworden ist und Herr Professor Jordan-Hannover noch einige Mittheilungen über die geschichtliche Entwickelung der Rechenmaschine, insbesondere über die Antheilnahme des großen deutschen Forschers Leibnitz, welcher bekanntlich in Hannover gelebt, gemacht hat, dankte der Vorsitzende im Namen der Versammlung mit herzlichen Worten und schließt die 1. Gesammtsitzung um 2 Uhr.

Vermischtes.

Leipzig, 30. August.

*— **Stolle & Schwedler in Dresden und Leipzig.** Diese Firma wird mit dem 31. August aufgelöst, um diese Unternehmungen zukünftig getrennt zu führen. Herr Heinrich C. Stolle in Dresden wird die Vertretung der Firmen Henry Austin in Sydney und Van der Byl & Co. in Capstadt in bisheriger Weise fortführen. Dagegen übernimmt Herr Arthur Schwedler in Leipzig das seither von der Firma betriebene Commissionsgeschäft in Kammzug u. s. w. mit allen Activen (Passiven sind nicht vorhanden) für seine alleinige Rechnung.

*— Die Herren Fredk. Betz & Co. in Sydney haben Herrn Arthur Schwedler in Leipzig ihre General-Vertretung für Europa übertragen.

⊸ **Chemnitz**, 29. August. Die Lage der Baumwollindustrie, sowohl der Spinnerei wie der Weberei und Wirkerei, geht noch immer sehr flau. Namentlich leiden auch die großen englischen Baumwollspinnereien in Lancashire unter dem mißlichen Geschäftsgange. Sie haben bereits die Erzeugung derart eingeschränkt, daß jetzt in einer Woche kaum so viel Garne fertig werden wie früher an einem Tage, und dennoch ist von einer Besserung der Preise nichts zu verspüren. Die vorzügliche Baumwollernte in den Vereinigten Staaten, die auf die Preise der Rohbaumwolle einen Druck ausübte, wird die Lage eher verschärfen als verbessern. Bei den deutschen Baumwollspinnereien ist die Lage noch etwas besser.

*— **Holzstoff- und Holzpappen-Fabrik Limmritz-Steina.** Die General-Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht und das Gewinn- und Verlust-Conto auf das Geschäftsjahr vom 1. Juli 1891 bis 30. Juni 1892 und ertheilte dem Aufsichtsrath und Vorstand Entlastung. Die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes wurden wiedergewählt. — Wie wir hören, haben sich die geschäftlichen Verhältnisse in der letzten Zeit in erwähnenswerther Weise gebessert.

CTL. **Berlin**, 29. August. Die unter den Seidenband-Webern und Weberinnen der Schweiz im Gange befindliche Agitation, welche einen Minimallohn von 4,50 Frcs. für den Tag und den Zehnstundentag zum Ziel hat, dürfte auch auf die deutsche Seidenindustrie nicht ohne Einfluß bleiben. Der Vertrauensmann der schweizerischen Seidenarbeiter erläßt soeben an die Bandwirker und Seidenarbeiter des Rheinlandes einen Aufruf zu gemeinsamen Handeln und zu gegenseitiger Unterstützung in dem Lohnkampfe. Es steht zu erwarten, daß die deutschen Seidenarbeiter mit gleichen Forderungen wie ihre schweizerischen Collegen hervortreten werden.

*— In den weinbautreibenden Gegenden Deutschlands hat eine Nachricht, welche im Laufe der vorigen Woche durch die Tagesblätter ging, bedeutende Beunruhigung hervorgerufen. Es hieß nämlich, die italienischen Eisenbahnen hätten eine ganz gewaltige Anzahl von Waggons bereit gestellt mit der Bestimmung, italienischen Most nach Deutschland und der Schweiz zu befördern. Würde diese Nachricht sich bestätigen, so möchte vielleicht auch die Beunruhigung der Weinbauer gerechtfertigt erscheinen. Glücklicherweise jedoch haben unsere Winzer keinen Grund, sich vor dem italienischen Most zu fürchten, denn offenbar trägt jene Meldung das deutlich erkennbare Gepräge eines Börsenmanövers, dazu bestimmt, die Rente der Gotthardbahn und der italienischen Bahnen in die Höhe zu treiben. Da sich nun dieses Manöver voraussichtlich bis zum Beginn der Weinlese und noch darüber hinaus in verschiedenen Gestalten und Variationen bemerkbar machen dürfte, erachten wir es für unsere Pflicht, die Interessentenkreise auf den wahren Werth und Ursprung jener Meldung aufmerksam zu machen und sie vor jeder unnützen Beunruhigung zu sichern.

△ Es ist wiederholt vorgekommen, daß europäische Industrielle, welche sich um den Zuschlag von Lieferungen für japanische Staatsrechnung bewarben, ihre Hoffnung vereitelt sahen, weil man in Japan über ihre contractmäßige Lieferfähigkeit nicht unterrichtet war. Um diesbezüglichen Weiterungen und Mißverständnissen wirksam vorzubeugen, empfiehlt es sich daher für solche Firmen, welche um derartige Vergebungen in Japan zu concurriren beabsichtigen, ihre betreffenden Consulatsbeamten hinsichtlich aller einschlägigen Gesichtspuncte auf dem Laufenden zu erhalten, insbesondere auch denselben ihre Kataloge, Preiscourante 2c. einzusenden, damit jene gegebenenfalls durch Ausstellung von beglaubigten Certificaten formale Schwierigkeiten, die dem europäischen Mitbewerb entgegenstehen könnten, hinwegzuräumen im Stande sind.

*— **Actien-Zuckerfabrik Zduny.** Die General-Versammlung setzte die Dividende für das am 30. Juni beendete Betriebsjahr auf 15 Proc. — 75 ℳ pro Actie fest und erfolgt die Auszahlung derselben vom 15. December ab an der Gesellschaftscasse.

*— **Zuckerfabrik Neuteich.** Im letztverflossenen Betriebsjahre wurde ein Ueberschuß von 114 035,14 ℳ erzielt. Die General-Versammlung beschloß, eine Dividende von 48 ℳ auf die Actien sofort zur Auszahlung gelangen zu lassen.

Frankfurt a. M., 29. August. Nach dem „Finanzherald" wurden in ersten Semester 1892 1 473 700 Pesos Papier-Cedulas der argentinischen National-Hypothekenbank zurückbezahlt, so daß mit den früheren Rückzahlungen der ursprüngliche Betrag von 10 Millionen sich auf 78 651 000 Pesos reducirt hat, ferner wurden 1 098 200 Pesos Gold-Cedulas convertirt, so daß deren ursprünglicher Betrag von 20 Millionen auf 8 383 950 Pesos zurückgegangen ist. — Die außerordentliche portugiesische Staatsschuld an die „Bank von Portugal" beträgt derzeit 9487 Contos.

*— **Frankfurter Bierbrauerei-Gesellschaft vorm. Henninger.** Die Verwaltung hofft, daß das Ergebniß des mit diesem Monat zu Ende gehenden Geschäftsjahres gehalten werde, auf die Prioritätsactien wieder, wie im Vorjahre, 5 Proc. Dividende zu vertheilen, während die Stammactien auch diesmal leer ausgehen dürften.

*— **Contanten-Einfuhr in Hamburg.** Von Harwich wurden 2 K. Gold für die Norddeutsche Affinerie und 17 K. Silber für J. P. Jensen & Co. zugeführt.

♁ **Wilhelmsburger Industriebahn-Gesellschaft.** Unter dieser Firma hat sich in Hamburg eine mit 500 000 ℳ ausgestattete Actien-Gesellschaft gebildet, deren Zweck der Bau und Betrieb eines Bahnhofes samt Eisenbahn auf der Elbinsel Wilhelmsburg bei Hamburg ist. Die genannte Elbinsel ist neuerdings mehr und mehr das Terrain für die Anlage umfangreicher industrieller Unternehmungen geworden und zwar weil die auf ihr angelegten Etablissements dort vorzügliche Wasserverbindung durch den Elbstrom erhielten, da aber diese Verbindung nur zu eisfreien Zeiten zu benutzen war, während die letzten Winter scharfen Frost und damit anhaltende Eissperre gebracht haben, so macht sich für die auf Wilhelmsburg domicilirten industriellen Etablissements mehr und mehr die Beschaffung einer Bahnverbindung geltend. Man wendete sich an die königl. Eisenbahn-Direction zu Altona hinsichtlich der Uebernahme und Ausführung des Baues, dieselbe erklärte jedoch, zur Zeit noch kein Interesse an solchem Bau zu haben, so daß in Folge dessen die genannte Privatgesellschaft sich bildete. Um aber der königl. Eisenbahn-Direction den Erwerb der Bahn offenzuhalten, wurde in den Statuten bestimmt, daß die Gesellschaft, vorbehaltlich der gesetzlichen Auflösungsgründe, solange bestehen solle, bis etwa die königl. Eisenbahn-Direction in Altona die Gesellschaftsbahn zu mit der Gesellschaft zu vereinbarenden Bedingungen übernimmt.

♁ Die Mitte Juli begonnenen Versendungen großer Posten schlesischen Zuckers nach Amerika dauern fort. Die letzten Sendungen wurden auf der Oder befördert, doch ist es fraglich, ob der niedere Wasserstand die Fortbenutzung des billigen Wasserwegs gestattet.

Nürnberg, 28. August. Die Fabrik elektrischer Beleuchtungskohlen, vormals Ch. Schmelzer, die im ersten Jahre 14 Proc. Dividende, in den beiden nachfolgenden 12½ Proc. vertheilte, wird auch heuer 12½ Proc. Dividende bezahlen.

WTB. **Wien**, 29. August. Auf dem internationalen Saatenmarkt wies der Börsenpräsident Raichauer in seiner Ansprache auf die mangelhafte Ernte Europas an Halmfrüchten im Jahre 1891 und auf die erfolgreiche Concurrenz Amerikas hin. Zur Bekämpfung der letzteren seien vor Allem billige Transportpreise von den europäischen Productionsbezirken bis zu den continentalen Absatzgebieten nothwendig. Da die Tarife der Eisenbahnen bereits an einer Grenze angelangt seien, welche nicht überschritten werden könne, ohne eine mäßige Verzinsung der in den betreffenden Transportanstalten angelegten Capitalien in Frage zu stellen, bleibe nichts übrig, als nach dem Beispiele Amerikas die Wasserstraßen zu cultiviren, welche den Transport landwirthschaftlicher Producte auf weite Strecken zu Tarifen gestatten, die den in Amerika bestehenden nahekämen. — Im Anschluß an die Darlegungen des Präsidenten Raichauer und des Generalsecretairs Leinkauf gab der Vicepräsident v. d. Wyngaert eine ziffernmäßige Darstellung der Ernten in Europa im Jahre 1892, wobei die Zahl 100 für eine Mittelernte angenommen wurde. — Hiernach stellt sich die Ernte in:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
Preußen	104	109	90	74
Sachsen	114	110	105	93
Ober- und Niederbayern	125	115	90	85
Rheinpfalz und Hessische Pfalz	115	115	102	75
Baden	100	100	95	90
Württemberg	Sommerweizen 98,	Winterweizen	100	

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
	—	100	98	90
Mecklenburg	110	100	102	90
Dänemark	103	103	108	108
Frankreich	94	100	100	70
Rußland: Podolien	75	65	60	60
Bessarabien	25	25	35	35
Polen	100	110	100	70
Südwestliches Mittelrußland	65	70	45	65
Westliches „	100	100	95	95

Cherson und Jekaterinoslaw Sommerweizen 80, Winterweizen 50.

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
	—	70	110	—
Kurland und Litthauen	100	90	100	—
Nordrußland	80	85	75	75
Estthland	—	65	—	—
Kaukasus	125	120	—	100
Dongebiet	95	—	—	110
Dambrien: Walachei	110	100	90	105
Moldau	75	50	90	85
Serbien	105	120	110	110

WTB. **Wien**, 29. August. Internationaler Saatenmarkt. In Folge des schlechten Effectivgeschäftes erfolgen am Nachmittag Preisabschwächungen. Herbstweizen 775—771, Weizen Frühjahr 813—810, Herbstroggen 675—672, Frühjahrsroggen 696 bis 691, Mais September-October 527, Mai-Juni 565, Herbsthafer 630—619.

*— **Der Getreide-Export Oesterreich-Ungarns.** Wenn auch in Bezug auf die Export-Aussichten Oesterreich-Ungarns sanguinische Erwartungen nicht am Platze sind, so lassen doch die geänderten handelspolitischen Verhältnisse dessen, daß der Getreideverkehr der österreichisch-ungarischen Monarchie mit dem Auslande, welcher im letzten Decennium viel an seinem Umfang eingebüßt hat, allmälig wieder zu größerer Bedeutung sich erheben wird. Das laufende Jahr lieferte bereits höhere Ziffern, und zwar erreichte die Ausfuhr einen Vorsprung von 723 000 D.-Ctr. oder um 23,8 Proc. Die Ermäßigung der deutschen Getreidezölle war jedoch nicht ohne günstigen Einfluß auf die österreichisch-ungarische Ausfuhr, bei welcher namentlich Mais, Roggen und Gerste in den Vordergrund treten, wogegen allerdings beim Weizen ein großer Ausfall eintrat. — Zu dem gelegentlich des gestern in Wien eröffneten 20. internationalen Saatenmarktes erstatteten Bericht wurde bemerkt: „Was die Exportfähigkeit der österreichisch-ungarischen Monarchie betrifft, muß wiederholt werden, daß dieselbe nur unter der Voraussetzung normaler Consumverhältnisse angegeben werden kann. Im vorigen Jahre z. B. hatte die Monarchie ein Deficit von ca. 8 Millionen Doppel-Centner Roggen gehabt. Demzufolge hätten wir zur Deckung des eigenen Bedarfs diesen Artikel in bedeutendem Maße importiren müssen; nichtsdestoweniger war dies nicht der Fall, sondern es hat ein Export in diesem Artikel stattgefunden, nachdem die Preisconstellationen die inländischen Consumenten veranlaßte, ihren eigenen Bedarf mit dem nur um Weniges theueren Weizen, beziehungsweise mit dem um Vieles billigeren Mais zu befriedigen. Diese Verschiebung der Consumtionsverhältnisse im Inlande mußte im Auslandsverkehre der Monarchie zum Ausdruck kommen, und dies ist denn auch geschehen. Unter dem sohin gebotenen und in jedem Jahre gemachten Vorbehalte normaler Consumverhältnisse, sowie unter Berücksichtigung des Umstandes, daß im Gegensatze zum verflossenen Jahre, wo die alten Vorräthe an Weizen sehr groß waren, dieselben heuer nur bescheiden sind, glauben wir die Exportfähigkeit der Monarchie für Weizen und dem daraus erzeugten Mehl mit 2—2½ und Gerste, beziehungsweise dem daraus erzeugten Malz mit 2½—3 Millionen Doppel-Centner annehmen zu dürfen. Von Roggen und Hafer dürften wir kaum in der Lage sein, Nennenswerthes an das Ausland abzugeben.

*— **Oesterreichische Südbahn.** In der letzten Zeit sind sowohl die österreichische als auch die ungarische Regierung mit der Aufforderung zu einer Tarifreform hervorgetreten. Unter dem Vorwande, daß an Stelle der Meilenberechnung das metrische Maß und ferner eine Aenderung der Waarenclassification eingeführt werden soll, verlangten die Regierungen eine Reihe einschneidender Tarifreductionen. Es ist selbstverständlich, daß die Südbahn, deren Tarife durch die Concession fixirt sind, absolut nicht genöthigt ist, den Reformtarif anzunehmen, und es kann versichert werden, daß sie ihn auf der von den beiden Regierungen gewünschten Basis auch nicht annehmen wird; allein es ist jedenfalls bezeichnend, daß von der Oesterreichischen Südbahn fortgesetzt neue Opfer beansprucht werden, während andererseits seitens der Verwaltung nichts geschieht, um die Situation der Actionaire zu verbessern. Man würde gewiß auch an maßgebender Stelle in Oesterreich an die Südbahn nicht jene Zumuthungen stellen, wie man sie in letzter Zeit wiederholt gestellt hat, wenn die Verwaltung sich etwas energischer bei Ausübung ihrer concessionsmäßigen Rechte benehmen würde. Und aus diesem Grunde wird ganz entschieden die Hinaufsetzung des Agiozuschlages verlangt. Das Recht, denselben von 10 auf 19 Procent zu erhöhen, kann der Oesterreichischen Südbahn von Niemandem bestritten werden, und die Möglichkeit hierzu ist, so weit der Personen-Gepäck- und Eilgutverkehr in Betracht kommt, vorhanden. Welche Summen den Actionairen durch die Unterlassung der erwähnten Maßnahmen verloren gehen, kann man annäherungsweise berechnen. Im Jahre 1891 wurden aus dem Personen- und Gepäckverkehre 9,9 Millionen Gulden, aus dem Eilgutverkehre 1,176 Millionen Gulden eingenommen. Der zehnprocentige Agiozuschlag betrug somit im Personen- und Gepäckverkehre 0,9 Millionen Gulden, im Eilgutverkehre 0,107 Millionen, zusammen also über eine Million Gulden. Bei gleicher Einnahme würde die Erhöhung des Agiozuschlages ein Mehrerträgniß von 900 000 fl. liefern.

Mailand, 29. August. Die bedeutenden Lagerhäuser der Firma Fratelli Colombo in Bari sind gestern vollständig niedergebrannt. Der Schaden beläuft sich auf mehrere Millionen.

*— **Betriebsgesellschaft der sicilianischen Eisenbahnen.** Nach den provisorischen Ausweisen über die Ergebnisse des am 30. Juni zu Ende gegangenen Betriebsjahres sind die Brutto-Einnahmen, welche sich im Vorjahre von 7 865 840 Lire auf 8 490 435 Lire erhöht hatten, in 1891/92 weiter auf 9 371 908 Lire gestiegen, während gleichzeitig die Betriebslänge von 787 km auf 854 km gewachsen ist. Diese Ausdehnung des Netzes entfällt ausschließlich auf die Nebenlinien, deren Betriebslänge sich von 178 km auf 245 km erh