

Ueber sächsische Eisenbahnangelegenheiten. — Großbritannien. — Frankreich. — Preußen. (in Berlin.) — Personalnachrichten. — Kunst und Wissenschaft. (* Aus der Pfalz.) — Handel und Industrie. (* Leipzig; * Hamburg.)

Ueber den zeitherigen Gang, den gegenwärtigen Stand und die Zukunft der sächsischen Eisenbahnangelegenheiten.

* Die deutschen Eisenbahnangelegenheiten haben theils durch Das, was in Preußen dafür geschieht, theils durch die bekannte Erklärung Oesterreichs, auf den Hauptlinien seiner Straßenzüge Eisenbahnen auf Kosten des Staats zu bauen, einen neuen Aufschwung genommen. Wir gehören nicht zu jenen Eisenbahnenthusiasten, welche von ihnen überschwängliche Vortheile und die Heilung aller socialen Uebel erwarten; indessen lassen sich viele gute Folgen derselben für den Verkehr wol nicht bezweifeln. Wenn ein Land nicht zu rechtem Gedeihen kommen kann, so lange es ihm an innern Communicationen gebricht; wenn die Herstellung von Straßen überhaupt seinen innern Verkehr mehr und mehr erleichtert und belebt; wenn die Chaussees, welche die neuere Zeit in den weiter vorgeschrittenen Ländern an die Stelle der Straßen setzte, nach gemeinsamem Zugeständnisse zu einem weitem Aufschwunge des Verkehrs gebient haben: so läßt sich wol kaum bezweifeln, daß Eisenbahnen, welche den Personen- und Gütertransport noch mehr erleichtern und befördern, demselben auch von noch größerem Nutzen sein müssen als die zeitherigen Chaussees. Von diesem Gesichtspunkt aus müssen wir den neuen Aufschwung, dessen sich die deutschen Eisenbahnangelegenheiten gegenwärtig zu erfreuen haben, als ein höchst willkommenes und glückliches Ereigniß betrachten. Wie die Sachen sich jetzt gestalten haben, so ist alle Aussicht vorhanden, daß sich in wenigen Jahren ein Eisenbahnnetz in den Hauptrichtungen über ganz Deutschland verbreiten werde, so wenig Hoffnung dazu auch vor nicht gar langer Zeit vorhanden war. Unter solchen Umständen liegen wol die Fragen ziemlich nahe: wie gestalten sich die Eisenbahnangelegenheiten in Sachsen? und was ist zu thun, damit Sachsen den ihm gebührenden Antheil an dem deutschen Eisenbahnsystem erhalte? Wir werden es gegenwärtig versuchen, einen Beitrag zur Lösung dieser Fragen zu liefern, ohne deshalb besserem Urtheile vorgehen zu wollen.

Bekannt ist, daß Sachsen der erste Staat in Deutschland war, in welchem eine Eisenbahn in größerem Maßstabe (die Leipzig-Dresdner) zu Stande kam. Es ging also damals Deutschland voran, und die Eisenbahn wurde gebaut ohne die Gewissheit des Anschlusses an irgend eine andere Eisenbahn in den benachbarten Staaten. Bald nach der ersten Begründung der Actiengesellschaft zur Erbauung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn trat ein zu Chemnitz gebildetes Comité mit einem Plane zu Erbauung einer erzgebirgischen Eisenbahn, von Zwickau über Chemnitz nach Riesa, hervor und ließ Actien für das Unternehmen zeichnen. Bei dem Leipzig-Dresdner wie bei dem Chemnitzer Unternehmen kamen Stock-Jobbereien vor. Durch diese wurde ein hochstehender und sehr verdienstlicher, gegenwärtig bereits verstorbenen Staatsmann Sachsens, zu dessen specielltem Wirkungskreise das Eisenbahnwesen gehörte, so unangenehm berührt, daß es ihm gänzlich verleidet wurde. Dadurch geriethen die ganzen sächsischen Eisenbahnangelegenheiten in eine Art von Stockung, und die früher herrschende große Neigung der Privatleute, sich bei Actien-Unternehmungen zu betheiligen, ging vorüber. Damit verschwand zugleich die Hoffnung, weitere Eisenbahnen in Sachsen durch Privatkräfte allein zu Stande zu bringen. Allein die Ueberzeugung von der Dringlichkeit sächsischer Eisenbahnen, wenn die sächsische Industrie durch die der Nachbarstaaten nicht überflügelt werden sollte, blieb nach wie vor bestehen, und es hatte sich, nächst dem erzgebirgischen Eisenbahncomité, auch in der Oberlausitz ein Eisenbahncomité zu Erbauung einer Eisenbahn in der Richtung Dresden, Bautzen, Löbau und Zittau gebildet. Beide Comités, von vielen städtischen Communen und Gewerbevereinen unterstützt, wendeten sich an die Ständeversammlung, um dieselbe für die Sache zu gewinnen und sie zu bewegen, die Staatsregierung zu Unterstützung des Eisenbahnwesens zu ermächtigen, zu diesem Zwecke gewisse Fonds zu ihrer Disposition zu stellen, und das Expropriationsgesetz im voraus auf die Hauptlinien auszudehnen. Die Ständeversammlung gab damals ihre Zustimmung zu der Ausdehnung des Expropriationsgesetzes auf die bezeichneten Hauptlinien und ermächtigte ihrerseits die Staatsregierung, ohne weitere Anfrage Fonds zur Unterstützung von Eisenbahnunternehmungen zu gewähren. Doch war die thatsächliche Unterstützung nur auf die Eisenbahnen beschränkt worden, welche zufolge eines Anschlusses an die Eisenbahnen benachbarter Staaten erbaut werden würden. Durch diese Bestimmung wurde Sachsen in eine passive Lage versetzt. Während in dem Ausland Eisenbahnen theils ohne, theils mit Unterstützung der Staatsregierungen, wie z. B. die Berlin-Anhaltische, zu Stande kamen, mußte in Sachsen mit dem Auslande unterhandelt werden. Ein Anschluß mit Baiern kam bald zu Stande, und die Erbauung der Leipzig-Poser Bahn, wobei die Staatsregierungen vielsache Unterstützung gewährten, war die Folge davon. Ungleich schwieriger stellen sich die Angelegenheiten in Betreff einer Eisenbahnverbindung mit Böhmen und Schlesien. In Prag war bereits ein Comité zusammengetreten, um eine Eisenbahn durch das Elbthal nach Dresden zu erbauen. Der Fall des

Anschlusses an eine ausländische Eisenbahn war da, und somit die sächsische Regierung, in Gemäßheit der empfangenen Ermächtigung, bereit, den Bau einer Eisenbahn von Dresden durch das Elbthal bis zum Anschluß an die Prager Eisenbahn durch ihre Mittel zu unterstützen. Indessen hätte eine Eisenbahnverbindung in dieser Richtung die Elbe im Sommer als gefährlichen Concurrenten, den Schnee im Winter in den langen Bergschluchten, die sie durchziehen mußte, zum Feind und geht viel zu entfernt von den industriereichen Gegenden Böhmens und Sachsens auf der rechten Seite der Elbe, als daß sie ihnen von dem geringsten Nutzen sein könnte. Darum trat in der großen Gewerbestadt Reichenberg ein Comité zusammen, um, wo möglich, den Bau einer Eisenbahn von Prag nach Reichenberg und von da weiter zum Anschluß an irgend ein Nachbarland zu bewerkstelligen. — Ehe man jedoch von der einen oder von der andern Seite zu einem Endresultate gelangen konnte, sprach die bekannte österreichische Erklärung die Erbauung einer Eisenbahncommunication zwischen Prag und Dresden auf Staatskosten aus, ohne sich jedoch dabei zur Zeit noch für eine bestimmte Linie zu erklären. Jedenfalls hat indessen dadurch das prager Comité für Erbauung einer Eisenbahn von Prag durch das Elbthal nach Dresden seine definitive Endschickung erreicht, und die mit demselben angeknüpften Unterhandlungen sind als beendet anzusehen. Wenn sich folchergehalt die Aussichten auf einen Anschluß an Böhmen und damit die Hoffnungen auf Erbauung einer neuen Eisenbahnlinie in Sachsen wenigstens mit Gewißheit erhalten haben, ob sich auch zur Zeit die künftige Richtung derselben noch nicht bestimmen lassen mag, so hat sich auf der andern Seite die ganz nahe scheinende Hoffnung einer Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Breslau, welche Sachsen auf dem rechten Elbufer die Eisenbahnlinie Dresden, Bautzen, Löbau und Dehlfisch gegeben haben würde, wiederum weiter und weiter entfernt. In Breslau hatte sich früher ein Comité gebildet, dessen Aufgabe zunächst war, eine Eisenbahnverbindung zwischen Breslau, Leipzig und Berlin herzustellen. Seine nächste Absicht ging dahin, sie mit möglichster Umgehung des ganzen auf dem rechten Elbufer liegenden Sachsens, über Poyerswerda zu suchen, um, wenn das Nebensegment Jüterbogk-Riesa erbaut würde, dieses auf preussischem Gebiete zu erreichen; falls dies nicht wäre, sollte die Bahn so weit möglich im Preussischen fortgeführt und endlich auf dem äußersten Punkte nach Riesa hinübergeleitet werden. Eisenbahnen ziehen magnetartig den Verkehr an sich und werden daher allen, in nicht zu weiter Entfernung von ihnen liegenden Parallelstraßen höchst gefährlich und nachtheilig. Eine Eisenbahn in dieser Richtung würde den zeitherigen Verkehr, der auf der Straße von Görlitz über Löbau, Bautzen und Dresden stattfindet, zum großen Nachtheile dieser Gegenden an sich gezogen haben. Demgemäß wurden Unterhandlungen mit dem Comité zu Breslau eingeleitet. Es gaben sich im Verlaufe derselben zwei Richtungen kund. Die erste war das möglichste Festhalten an der oben bezeichneten, Sachsen auf dem rechten Elbufer umgehenden Bahnrichtung; die zweite war die Tendenz, wenn die Verbindung mit Riesa nicht anders als mittels der Linie Löbau, Bautzen, Dresden zu erlangen sein sollte, wenigstens jede Abzweigung einer sächsischen Seitenbahn nach Böhmen zu hindern; dagegen aber eine Verbindung von Görlitz aus nach Reichenberg und, wo möglich, Prag zu ermitteln, wodurch freilich Sachsen auf der Ostseite umgangen worden sein würde. Als der erste Zweck nicht zu erreichen war, wurde er endlich aufgegeben, und eine königl. Concession zu Erbauung einer Eisenbahn von Breslau über Görlitz zum Anschluß an die sächsischerseits projectirte Dresden-Oberlausitzer Eisenbahn nachgesucht und erlangt. Das zweite Project dagegen wurde nach wie vor festgehalten. Solchemnach schien sächsischerseits für die Bahnlinie Dresden, Bautzen, Löbau, Dehlfisch, der von der Ständeversammlung vorhergegebene Fall ebenfalls eingetreten zu sein. Die Staatsregierung traf ihre Anstalten; die bereits vorgenommene Untersuchung und Veranschlagung der einzuschlagenden Bahnlänge wurde einer nochmaligen Revision unterworfen, und Alles zur Eröffnung der Actienzeichnung vorbereitet. Da bereitete ein plötzlich und unerwartet eintretendes Ereigniß auch hier wieder die Hoffnung auf das baldige Erzielen einer Eisenbahn für das auf dem rechten Elbufer liegende östliche Sachsen. Ein früher bestandener Plan, eine Eisenbahnverbindung zwischen Frankfurt a. d. O. und Breslau zu eröffnen, welchen das deshalb zusammengetretene Comité bereits wieder aufgegeben und sich aufgelöst hatte, wurde durch ein anderes Comité wieder aufgenommen und trat plötzlich in das Publicum. Die Richtung dieser Bahnlänge ist über Guben, Sagan, Bunzlau, Liegnitz nach Breslau vorläufig bestimmt, mit einer abgezweigten Seitenbahn nach Glogau. Ob nun schon das Breslauer Comité die königl. Concession zum Baue der oben bezeichneten Eisenbahnlinie bereits in den Händen hatte; obson die Frankfurt-Breslauer Bahn der erstern keineswegs hinderlich sein könnte, sondern eher förderlich werden mußte, so trat doch das Breslauer Comité zurück und drückte nur den Wunsch aus, daß von Bunzlau aus eine Zweigbahn nach Görlitz geführt werden möchte. Ob dies nun mit dem stillschweigenden Vor-

Ihre Vorschläge der Berathung in den fernern Stadien der Legislation, also zunächst der Berathung des Staatsministeriums zu unterwerfen. In einem solchen Fall einer erheblichen Meinungsverschiedenheit zwischen Ihnen und der Commission haben Sie jedoch dafür zu sorgen, daß von einem Mitgliede der Majorität der Commission die Gründe der entgegengesetzten Meinung in einem besondern Gutachten entwickelt und dies zur Kenntniß des Staatsministeriums gebracht werde. 3) Da es erforderlich werden kann, bei der Berathung über einzelne Gegenstände außer den Mitgliedern der Commission auch die Kenntnisse, Erfahrungen und Ansichten anderer Personen zu benutzen, so ermächtigte Ich Sie, dergleichen Personen zu den Berathungen der Commission in derselben Weise, wie dies für die Berathungen in den Staatsrathsabtheilungen vorgeschrieben ist, zuzuziehen; insofern diese Personen jedoch zu den Beamten anderer Ministerien gehören, haben Sie darüber vorher mit den Chefs derselben sich in Communication zu setzen. Ich sehe hiernach Ihren Vorschlägen über die in die Gesekcommission zu berufenden Personen entgegen. Potsdam, 8. April 1842. Friedrich Wilhelm. An den Staats- und Justizminister v. Savigny.» Die vorstehenden allerhöchsten Bestimmungen werden hierdurch zur Kenntniß der Gerichtsbehörden gebracht. Berlin, 18. Mai 1842.

Personalnachrichten.

Souveraine. Sachsen-Weimar. Der Erbgroßherzog ist am 23. Mai von Weimar nach Potsdam abgereist. — Württemberg. Die Herzogin Henriette reiste am 25. Mai aus Karlsruhe ab.

Diplomatisches Corps. Preussen. Der a. G. u. S. M. am badiſchen Hofe, Oberst v. Rabowitz, überreichte dem Großherzog am 25. Mai sein Beglaubigungsschreiben.

Constitutionelle Körperschaften. Baden. Zweite Kammer. Der Städtewahlbezirk Konstanz wählte an die Stelle des Abgeordneten Bissing, der eine andere Wahl angenommen hatte, den frühern Redacteur der Nationalzeitung, Frn. Mathy, zum Abgeordneten.

Orden. Hannover. Suelphenorden, Großkreuz: der großherzogl. hessische Staatsminister, Frhr. du Teil; Commandeurkreuz I. Kl.: der preussische geh. Oberfinanzrath und Generaldirector der Steuern Kuhlmeier.

Todesfälle. Der französische Deputirte Caumartin ist gestorben. — Der königl. sächsische Oberchenk Heinrich Reichsgraf v. Einsiedel starb am 25. Mai.

Kunst und Wissenschaft.

* Aus der Pfalz, 22. Mai. Die Speyerer Zeitung enthält die Nachricht vom Tode Butenschön's. Seit einer Reihe von Jahren war dieser edle Mann nicht nur von jeder amtlichen Wirksamkeit entfernt, sondern er lebte auch überhaupt, durch körperliche Leiden und den Schmerz über den Verlust seines Lieblingssohnes niedergebeugt, zurückgezogen und ohne materielle Theilnahme an den Vorkommnissen des Tages. So erregte denn auch die Kunde von seinem Hinscheiden bei der Masse der Leute weitest nicht jene regen Äußerungen von Theilnahme, wie man hätte denken mögen. Um so inniger aber ist der Schmerz bei Allen, welche im Falle sich befinden, ein geistiges Wirken im vollen Maße zu würdigen. Butenschön war es, dem wir (in seiner Eigenschaft als Kreisrath von 1816—27) die bessere Organisation unsers gesammten Schulwesens verdanken. Er ist es, der am meisten dazu beitrug (als Consistorialrath), daß die Vereinigung der Lutheraner und Reformirten in Rheinbairern in der Weise erfolgte, wie es geschah, sodaß nach der Vereinigungsurkunde die unierte Kirche nicht als eine der Vernunft widerstrebende erscheint. Was er als politischer Schriftsteller geleistet, bewies am meisten die 1816—21 von ihm redigirte Neue Speyerer Zeitung, in welchem Blatt er mit allen Waffen des Geistes und Verstandes dermaßen für Freiheit, Wahrheit und Recht kämpfte, daß diese Zeitung damals nicht nur für die am freisinnigsten, sondern nicht minder für die am geistvollsten redigirte in ganz Deutschland galt, bis endlich die Karlsbader Beschlüsse auch sie zum Schweigen brachten. Aber nicht bloß zu den geistvollsten, sondern auch zu den gelehrtesten und, was mehr als alles Dies ist, zu den edelsten, charakterfesten und überzeugungstreuesten Männern gehörte Butenschön sein ganzes Leben hindurch. Nie hat er um Gunst gebuhlt, nie Opfer zu bringen Bedenken getragen, wo es seiner Ueberzeugung, wo es der Wahrheit und dem Rechte galt. Man wird nur wenige Charaktere auffinden können, die in dieser Beziehung so völlig makellos stehen wie er. Von der Zeit an, in welcher er, ergriffen von den 1789 und 1790 in Frankreich zur Verwirklichung gelangenden edlen und freisinnigen Ideen, nach Strassburg wanderte, dann freiwillig als gemeiner Soldat für die Sache der Republik in der Vendée kämpfte, bis an sein Lebensende, ist dieser edle Nordländer (er war 1764 in Holstein geboren) immer und unter allen Verhältnissen der Klämliche geblieben. Indem wir mit dem so oft ausgesprochenen Wunsche schließen: „Möge er in Frieden ruhen!“ dürfen wir wol noch beifügen: „Möge sein Leben Andern ein Vorbild sein!“

— Universität Gießen. Der Licentiat der Theologie Dr. phil. Hermann Hesse zu Breslau ist zum außerordentlichen Professor der evangelisch-theologischen Facultät, der Licent. theol. Lutterbeck zu Münster zum außerordentlichen Professor an der katholisch-theologischen Facultät ernannt worden. Der katholische Pfarrer Hartnagel zu Gießen ist unter Belassung in seinem Pfarramt zum außerordentlichen Professor ernannt worden.

— Die Universität Jena zählt in diesem Semester 420 Studierende.

— Die Zahl der Studierenden der Universität Tübingen im gegenwärtigen Sommerhalbjahre ist 765, worunter Ausländer 50, nämlich: I. Studierende der evangelischen Theologie: Württemberger, im königl. Seminar 86, in der Stadt 47, Ausländer 29; zusammen 162. II. Studierende der katholischen Theologie: Württemberger, im königl. Wilhelmstift 110, in der Stadt 5, Ausländer 7; zusammen 122. III. Studierende der mosaischen Theologie: Württemberger 3. IV. Studierende der Rechtswissenschaft: Württemberger 156, Ausländer 6; zusammen 162. V. Studierende der Medicin und höhern Chirurgie: Württemberger 69, Pharmacie 12, Chirurgie 32, Ausländer 6; zusammen 119. VI. Studierende der Philosophie: Württemberger, im königl. Seminar 36, im königl. Wilhelmstift 50, in der Stadt 17, Ausländer 1; zusammen 104. VII. Studierende der Regiminal-, Cameral- und Forstwissenschaft: Württemberger 92, Ausländer 1; zusammen 93. Davon sind in diesem Halbjahre neu angekommen 98. Im letzten Winterhalbjahre war die Zahl sämmtlicher Studierenden 781, worunter 46 Ausländer; im letzten Sommerhalbjahre 731, worunter 43 Ausländer.

Handel und Industrie.

Eisenbahnen. * Leipzig, 28. Mai. Mit lebhaftem Interesse hat man seit einiger Zeit auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn Probesfahrten bemerkt, welche mit einer Locomotive aus dem bedeutenden belgischen Etablissement der Societé du Renard in Brüssel angestellt wurden. Diese Locomotive, auf Veranlassung eines Geschäftshauses in Leipzig vor kurzem als Modell dahin gebracht, entspricht, wie wir aus sicherer Quelle vernehmen, nicht nur allen Anforderungen, welche man zeitlich an die allgemein bevorzugten englischen Locomotiven machte, sondern soll dieselben sogar in ihren Leistungen noch übertreffen. Wenn die Locomotiven der Societé du Renard in Brüssel durch ihre solide Bauart und größere Kraft und Schnelligkeit bei geringerer Consumtion von Brennmaterial schon das Interesse eines jeden Sachverständigen erregen müssen, wie viel mehr steht zu erwarten, daß dieselben der Aufmerksamkeit aller resp. Directionen von bereits bestehenden und noch anzulegenden Bahnen nicht entgehen werden, da, wie wir vernehmen, der Preis der Locomotiven dieser belgischen Gesellschaft gegen englische von gleicher Construction 1500—2000 Thlr. billiger ist. Die Resultate der erwähnten Probesfahrten lassen uns die Auszeichnung als vollkommen gerechtfertigt ansehen, welche die belgische Regierung der Compagnie du Renard dadurch angedeihen ließ, daß sie derselben die goldene Preismedaille auf ihre Locomotiven verlieh und, wie wir erfahren, die Verordnung erlassen hat, daß die königlichen Züge auf den belgischen Bahnen nur von Locomotiven der Compagnie du Renard befördert werden sollen.

Versicherungen. * Hamburg, 26. Mai. Die Beibrängniß der Versicherern der Dieber'schen gegenseitigen Association, welche nur Hoffnung auf 20—25 Proc. ihrer Entschädigung haben, nachdem alle Theilnehmer ihre Nachschüsse geleistet haben werden, hat Anlaß zu einer, bereits mit zahlreichen Unterschriften bedeckten Supplie an den Senat gegeben, dahin gehend, daß von Seiten des Staats Mittel ergriffen werden möchten, um die Verluste in irgend einer Art zu vergüten. Auch spricht man von einer Proposition der englischen Gesellschaften in dieser Beziehung. Sie sollen sich erbotten haben, die vollen Schäden der Association zu vergüten, wogegen sie ein Privilegium auf 25 Jahre zur Versicherung in Hamburg zu 1 Proc. fester Prämie jährlich verlangen. Nach einer andern Version erstreckt sich ihr Verlangen nur auf die Verpflichtung der Associationstheilnehmer, auf diese Zeit und zur genannten Prämie bei ihnen zu versichern.

Gold. Frankfurt a. M., 27. Mai. Ebr. 11 Fl. 2 Kr.; Frbr. 9 Fl. 36 Kr.; Holl. 10 Fl. St. 9 Fl. 52 Kr.; 20 Fr. St. 9 Fl. 24 Kr.; Duf. 5 Fl. 32 Kr.; S. al M. 373 Fl.

Staatspapiere. Frankfurt a. M., 27. Mai. Destr. Bkact. 2043; 250 Fl. L. 112/8; 500 Fl. L. 141/8; Bait. 3/100; Bad. 50 Fl. L. 121; Darmst. 50 Fl. L. 62/8; 25 Fl. L. 25 Br.; Nass. 25 Fl. L. 22/8. Hamburg, 27. Mai. Dan. 3pc. engl. 78; Russ. 5pc. Cert. 102/8. London, 24. Mai. 3pc. Conf. 92/8; Port. 3pc. 22/8; Span. act. 23; 3pc. —; pass. 4/8; ausg. 10/8; Holl. Int. 53. Paris, 25. Mai. 5pc. 120; 3pc. 82; Neap. act. 107. 80; Span. act. 24/8; pass. 4/8.

Disconto. Frankfurt a. M., 27. Mai. 3/8 %.

Actien. Frankfurt a. M., 27. Mai. Taunusb. 385. Paris, 25. Mai. Bkact. fr. 3360; belg. —; Eis. St. Germ. 810; Versail. r. 312/8, l. 147/8; Strassb. 232/8.

Berliner Börse. 28. Mai. 4pc. Stschsch. 104/8, 3/100 pc. abgess. 102/8, 4pc. engl. 102/8, Prämisch. 84/8; 3/100 pc. Pfandbr. ofspr. 103, westpr. 103, schles. 102/8, pomm. 103, kur- u. neumark. 103/8, 4pc. posen. 106/8; Eisenbahn, 5pc. Berl.-Potsd. 127/8 Br., Prior.-Act. 102/8, Anhalt. 105/8 Br., Prior.-Act. 102/8 Br., Magd.-Leipz. 115 Br., Prior.-Act. 102/8, Duff.-Gieß. 85/8 Br., Prior.-Act. 100/8, Rhein. 95/8 Br., Oblig. 100/8 Br.; Dukat. —, Friedrichsd. 113/8, Louisd. 110, Disconto 4 Proc. — Belg., 5pc. Rothsch. —, Dänem. 3pc. engl. 80; Darmst. 25 Fl. L. 13/8; Holl., 2/100 pc. Int. 50/8 Br.; Nass. 25 Fl. L. 12/8 Br.; Neap., 5pc. Falcon. —, engl. Rothsch. 101/8; Destr., Met. 5pc. 113/8 Br., 4pc. —, 3pc. —, 1pc. 25/8; Bkact. 1168, 500 Fl. L. —; Polen, 5pc. Schagob. 98/8 Br., 4pc. Pfandbr. 96/8 Br., neue 95/8, Bkcert. 96, 300 Fl. L. 77/8, 500 Fl. L. 85/8, Bkcert. 400 Fl. 101/8, 400 Fl. 28/8 Br.; Russl., 5pc. Hamb. Cert. 108/8 Br., Hope 103/8 Br., 4pc. 93/8, 5pc. engl. 114/8. — Sovol in Staatspapieren als in Eisenbahn-Actien war der Handel nur unbelebt, und die Preise einiger etwas niedriger.

Redigirt unter Verantwortlichkeit der Verlagsbandlung.

Druck und Verlag von F. W. Brockhaus in Leipzig.