

Der österreichische Lloyd, welcher hier eine so rege, ja unter allen ähnlichen Gesellschaften die lebhafteste Dampfschiffahrt unterhält, sollte, sowie die Messagerie maritime, sein eigenes Mauthamt besitzen, um das Ausladen und den Empfang der Waaren zu erleichtern und zu beschleunigen, was heutzutage manchmal wochenlang verzögert wird. Durch Herabsetzung der hohen Frachtpreise von Seiten des Lloyd wurde einem langgehegten, gerechten Wunsche der Handelswelt entsprochen, welchem Beispiele nur auch die Südbahn (Wien-Triest) folgen sollte.

Die Donau-Dampfschiffahrt ist ausser ihren Eilfahrten, die man jedoch zum Waarentransporte nicht benützen kann, in mancher Hinsicht mangelhaft, besonders durch ihre Tarife mit Zusatz einer Menge unvorgesehener Spesen und Zwangs-Assecuranz.

Die chemische Industrie Oesterreichs arbeitet bisher fast nur für den heimischen Bedarf und kann wol auch wegen mangelhafter Theilnahme und Geringschätzung von Seiten der Fabrikanten mit dem Auslande kaum concurriren; wozu soll auch eine Fabrik ihre Erzeugnisse so ausstatten und verpacken, wie es in England, Frankreich und Deutschland geschieht, wenn sie im Inlande wenigstens trotz ihrer simplen Ausstattung Absatz findet?

Wir werden die Fabrikate des Auslandes in ihrer Verpackung einzeln vorführen, in der Hoffnung, dadurch zur Verbesserung der heimischen Ausstattung beizutragen*).

1. *Acetas plumbi*, Bleizucker, für technische Zwecke; jährliche Einfuhr circa 10 Tonnen aus Oesterreich, dagegen 120 Tonnen aus England, weil einerseits der Preis, andererseits der billige Frachtsatz den Import von England begünstigt.

2. *Acetas potassae* wird wohl in Oesterreich sehr gut bereitet, aber der Ersparung halber nicht genügend gewaschen, während England, Frankreich und Deutschland blos feine Waaren liefern und noch dazu in beliebiger Ausstattung, wozu die österreichischen Erzeuger nicht zu bewegen sind. Hierzu ein Muster.

*) Die bezügliche Muster-Ausstellung befindet sich im Cercle oriental des Herrn Dr. Haardt.