

Berlin, Montag

den 20. April 1857.

## Berliner

## Börsen-Zeitung.

Dieses Blatt erscheint ohne Ausnahme täglich zweimal.

## Abonnements-Preis:

vierteljährl. für Berlin 2 Thlr 15 Sgr.,  
für ganz Preussen 3 Thlr., für ganz  
Deutschland 3 Thlr. 15½ Sgr.

## Insertions-Gebühr:

für die dreigespaltene Zeile 2 Sgr.

Alle Postanstalten nehmen Bestellungen auf dieses Blatt an; für Berlin die Expedition der Börsen-Zeitung und alle Zeitungs-Spediteure.

Als Gratis-Beilagen erscheinen:

Der Börsen-Courier,  
ein tabellarisches Uebersichtsblatt,  
Donnerstag Abend;  
Allgemeine Verlosungs-Tabelle,  
je nach Massgabe des Stoffs;  
Die Börse des Lebens,  
ein feuilletonistisches Beiblatt,  
Sonntags früh.

Die einzelne Nummer kostet 2½ Sgr.

Expedition der Börsen-Zeitung · Charlottenstrasse No. 28. (Ecke der Kronenstrasse). — Annahme der Inserate: in der Expedition.

## Telegr. Depeschen d. Berl. Börs.-Zeitg.

**Breslau**, 20. April, 12 Uhr 23 Minuten Mittags.  
Alte Freiburger Actien 122 bez., junge Freiburger 117½  
Br., Oberschles. A 138 bez., do. B, 129 Brief, do. C  
128 bez., Cosel - Oderberger 77 Brief, Oppeln - Tar-  
nowitzer 80½ bez., Brieg - Neisser 81½ Brief. Schlesi-  
scher Bankverein 92½ b., Darmstädter Bank - Actien  
111 Br. Disconto - Commandit - Antheile 107 Gld. —  
Oesterr. Credit - Actien 133½ bz., Oesterr. Banknoten  
97 Brief, Polnische Banknoten 94½ Gld., Minerva 95  
Gld. — Das Geschäft war sehr flau.

## Telegraphische Depeschen.

**Marseille**, 18. April. (Ag. Havas.) Der Gross-  
fürst Constantin wird während seines Aufenthalts in  
Toulon den Bau der für Russland bestimmten fünf  
Dampfschiffe feierlich einweihen. Es ist die Rede von  
neuen Bestellungen, die derselbe während seines Auf-  
enthalts machen werde. — Man hat gestern in Marseille  
Nachricht aus dem Königreich beider Sicilien empfan-  
gen. Das officielle Journal in Palermo enthält vier  
Spalten voller Dementis die an die „Morning Post“ und  
andere fremde Journale gerichtet sind. Es erklärt, die  
Regierung betrachte die Tortur als eine Infamie barbari-  
scher Zeiten. In Bezug auf die Verläumdungen, die  
hinsichtlich der Art verbreitet worden sind, in denen  
man die politischen Gefangenen in dem Königreiche beider  
Sicilien behandelt haben soll, beruft es sich auf das Zeug-  
niss aller Reisenden, welche zugelassen worden sind,  
die Gefängnisse des Königreichs zu besuchen. Mehrere  
dieser Besucher werden namentlich erwähnt.

**Madrid**, 18. April. (W. T. B.) In Burgos ist ein  
Aufstand ausgebrochen; derselbe wurde aber vollstän-  
dig unterdrückt.

**Palermo**, 8. April. (O. C.) König Max von  
Baiern ist gestern hier eingetroffen. Der Herzog Serra  
di Falco, mit königlicher Bewilligung zurückgekehrt,  
lebt hier seit 14 Tagen. In Olivazzo werden Vorberei-  
tungen zur Aufnahme einer hohen Persönlichkeit getrof-  
fen; man glaubt, die Kaiserin - Wittve von Russland  
werde dort einige Zeit verweilen.

**London**, 18. April. (Ag. Havas.) Die „Times“  
veröffentlicht heute in ihrer zweiten Ausgabe einen Brief  
aus Paris, welcher sagt, es werde eine grosse Mässigung  
nothwendig sein, um einen Krieg zwischen Spanien und  
Mexico zu verhindern und dass Spanien sich vernehmlich  
zu zeigen scheine. — Die „Morning Post“ macht Be-  
merkungen über die von dem „Nord“ veröffentlichte und  
in ihr abgedruckte Biographie des Lord Palmerston. —  
Die Gesundheit der Königin ist gut.

**London**, 18. April. (Ag. Hav.) Der Arago hat in  
Southampton die Post aus New-York vom 4. d. abge-  
geben. Die Handelskammer in New-York hat eine Bitt-  
schrift an die Regierung gerichtet, dass sie die Flotte in  
den Chinesischen Gewässern vermehren möge. Dasselbe  
Bittschrift trägt darauf an, dass ein Bevollmächtigter als  
Vertreter der Vereinigten Staaten nach China geschickt  
werden möge, um an den Verhandlungen Theil zu neh-  
men, welche England und Frankreich mit der Chinesi-  
schen Regierung eröffnen wollen. — Der „New-York Her-  
ald“ meldet, dass die zwischen Spanien und Mexico  
bestehenden Schwierigkeiten in Folge der Intervention  
Frankreichs und Englands ausgeglichen seien. Dasselbe  
Journal theilt mit, Walker habe einen Sieg erfochten,  
und seine Gegner hätten in dem Treffen 327 Tode und  
300 Verwundete gehabt. — In New-York war das Ge-  
rächt im Umlauf, Rivas sei ermordet worden. Ein Eng-  
lisches Postschiff ist von Kriegsschiffen, die den Revolu-  
tionären in Peru gehören, angegriffen und geplündert  
worden. Die Revolution verliert in Peru an Terrain.

## Neueste politische Nachrichten.

— Der Hr. Handelsminister von der Heydt  
überreichte in der heutigen Sitzung des Abgeord-  
netenhauses den Gesetzentwurf, betreffend das  
Verbot der Zahlungsleistung mittelst  
Ausländischer Banknoten und ähnlicher  
Papiere. Das Gesetz lautet im §. 1.: „Aus-  
ländische Banknoten oder sonstige auf den In-  
haber lautende unverzinsliche Schuldverschrei-  
bungen ausländischer Corporationen, Gesellschaf-  
ten oder Privaten dürfen ohne Unterschied  
des Münzfusses, auf welchen sie lauten oder  
des Betrages, zu dem die einzelnen Stücke  
ausgefertigt sind, zu Zahlungen nicht gebraucht  
werden. Der Umtausch solcher ausländischer  
Werthzeichen gegen Preussisches oder anderes

im gemeinen Verkehr zugelassenes Geld unterliegt  
diesem Verbot nicht.“ Der Minister fügte hinzu,  
dass man vorerst das Verbot erlassen sollte,  
dann werde die Regierung versuchen, sich mit  
den einzelnen Regierungen des Zollver-  
eins über die Grundsätze in Bezug auf die Cir-  
culation des Papiergeldes zu verständigen. —  
Bei Fortsetzung der Berathung über den Mathi's-  
schen Antrag wurde Punct 1 (Concessionsent-  
ziehung im Administrativwege) mit 154 gegen  
102 Stimmen abgelehnt.

## Unsere heutige Post.

— **Posen**, 19. April. Nachdem nunmehr Seitens des  
Verwaltungsrathes der hiesigen Provinzial-Actien-  
Bank die erste Ausschreibung zur Einzahlung von 15  
Procent bis zum 25. Mai e. erfolgt — worauf indess die  
von den Actionairen bereits baarberichtigte Caution von  
10 Procent, und insofern solche vor dem 1. April v. J.  
deponirt worden, auch der Zinsbetrag von 3½ Procent  
für ein Jahr in Abrechnung kommt — stehen demnächst  
die weiteren Ausschreibungen von resp. 15 und 20 Pro-  
cent in angemessenen Zwischenräumen bevor, und somit  
ist keine Aussicht vorhanden, das Institut vor October e.  
in Thätigkeit zu sehen. Die betreffenden Ausschreibun-  
gen erfolgen unter Hinweis auf § 6 des genehmigten  
Statuts. Jener Paragraph enthält die Bestimmung, dass  
derjenige, welcher innerhalb der gestellten Frist die Zah-  
lung nicht leistet, in eine Conventionalstrafe von einem  
Fünftel des ausgeschriebenen Betrages verfällt, und wenn  
im Laufe zweier Monate nach erneuerter öffentlicher  
Anforderung Zahlung noch immer nicht erfolgt, die Ge-  
sellschaft berechtigt ist, die bis dahin eingezahlten Ra-  
ten als verfallen und die durch die Ratenzahlung, sowie  
durch die ursprüngliche Unterzeichnung dem Actionaire  
gegebenen Ansprüche auf den Empfang von Actien für  
nichtig zu erklären, welche Erklärung auf Beschluss des  
Verwaltungsrathes durch öffentliche Bekanntmachung  
unter Angabe der Nummern der Actien erfolgt, wonächst  
an die Stelle der auf diese Art ausscheidenden Actionaire  
neue Actienzeichner zugelassen werden können; ferner  
dass der Verwaltungsrath auch berechtigt ist, die fälli-  
gen Einzahlungen nebst der Conventionalstrafe gegen  
die ersten Actienzeichner gerichtliche einzuklagen, so lange  
die letzteren noch gesetzlich verhaftet sind. Wiewohl in  
Folge der ausgeschriebenen Einzahlungen eine erniedrigte  
Briefcoursnotiz voraussehen gewesen, wie dies auch  
für jetzt mit 102 Brief der Fall, da hin und wieder eben  
wegen der Einzahlungen von schwachen Inhabern der  
Versuch zum Abstossen des Papiers gemacht wird, so  
ist dennoch bei der allgemein günstigen Stimmung für  
die Rentabilität des Unternehmens in nicht langer Zeit  
eine wesentliche Erhöhung des Courses zu gewärtigen.  
— Die Spiritus-Fabrikation in hiesiger Provinz  
befindet sich in der grössten Betriebsamkeit, worauf so-  
wohl der Ueberfluss an Kartoffeln, als auch die in Folge  
des andauernden belangreichen Exportes dieses Pro-  
ductes hervorgehobenen hohen Preise bedeutend influiren.  
Es liegt die Präsümption nicht fern, dass auch hierseits,  
gleich anderen Provinzen, zur Spiritusfabrikation Roggen  
zur Verwendung kommen wird, womit in einigen Brei-  
nerien probeweise schon begonnen wurde. In diesem  
Geschäftsartikel ist überhaupt ein sehr lebhafter Verkehr  
hier wahrzunehmen, und in den täglich von 12 bis 1 Uhr  
Mittags stattfindenden Geschäftsversammlungen der hie-  
sigen Kaufmännischen Vereinigung werden um-  
fangreiche Umsätze in dieser Branche bewirkt. In der  
jüngsten Versammlung wurde in steigender Tendenz und  
in fester Stimmung viel gehandelt und die Preise stellten  
sich für Abschlüsse für diesen Monat auf 25 ½ für Tonne  
à 9600 % Tralles heraus, für April-Mai bis 25 ½ %, für  
Mai-Juni bis 25 ½ %, für Juni-Juli bis 25 ½ %. Die  
Ernteaussichten lauten im Allgemeinen hier sehr befrie-  
digend, die Saaten befinden sich in bester Haltung, wor-  
auf namentlich die in diesem Jahre frühzeitig eingetre-  
tene günstige Witterung den grössten Einfluss ausübt;  
diesemnach lässt sich ein nach Quantität und Qualität  
reichhaltiger Ertrag vermuthen. — In fühlbarer Weise  
stellt sich hier ein Mangel an Käbhen heraus und der  
Grund dürfte wohl auch darin zu finden sein, dass  
namentlich in dem verflossenen Jahre die belangreichen  
Versendungen grösstentheils für Eisenbahn stattgehabt,  
weshalb die Kahnbesitzer mit Herausbringung ihrer Was-  
serfahrzeuge bis zur Herausstellung ihres Bedarfs zurück-  
gehalten. Es ist übrigens wegen des niedrigen Wasser-  
standes der Warthe die Schifffahrt jetzt nicht wenig  
gefährdet und in dessen Folge hört man in jüngster Zeit  
von vielfältigen Havarien, wodurch die betreffenden  
Transportversicherungsgesellschaften nicht unbedeutend

in Anspruch genommen werden. Eine baldige Verbesse-  
rung der mangelhaften Wassercommunication erscheint  
höchstwünschenswerth, worauf namentlich die verschie-  
denen Assecuranzgesellschaften in ihren eigenen Inter-  
essen hinzuwirken hätten. Wenn bereits in unserer Pro-  
vinz mit der Dampfschiffahrt der Anfang gemacht ist  
(Schwerin, Landsberg a. W.), so würde die Erweiterung  
solcher Unternehmungen bis nach hier wohl sehr ersprie-  
slich auf Hebung des Handels und der Industrie einwir-  
ken, weshalb derselben von vielen Seiten entgegenge-  
sehen wird.

♀ **Ratibor**, 17. April. Bei dem Aufsehen, welches die  
Angelegenheit der Wilhelmsbahn gemacht und den  
vielfachen Interessen von Privatpersonen, die in diesel-  
be verwickelt sind, beeile ich mich, Ihnen schon heute  
kurz einige Notizen über die Statuten zu geben, unter  
denen die königl. Staatsregierung die Verwaltung der  
Bahn zu übernehmen bereit ist. Ich bemerke noch be-  
sonders, dass diese Angaben aus bester Quelle kommen  
und durchaus genau und sicher sind. Die Statuten sind  
denen, nach welchen der Staat die Oberschlesische Bahn  
verwaltet, getreu nachgebildet. Ihnen gemäss kann der  
Staat, ohne die Actionäre zu befragen, Schulden  
contrahiren; allerdings soll der Verwaltungsrath mit sei-  
nem Gutachten bei verschiedenen Gelegenheiten gehört  
werden, doch hat dasselbe für die königl. Direction durch-  
aus keine massgebende Bedeutung. Der Verwal-  
tungsrath hat nur die Bedeutung eines Beiraths, auf  
dessen Ansichten man nur dann einzugehen pflegt, wenn  
sie mit den eigenen übereinstimmen. Sodann ist es im  
§. 14. für zulässig erklärt, den für die Wilhelmsbahn  
höchst wichtigen Theil von Nicolai nach Idahütte ander-  
weitig zu vergeben oder überhaupt von der Wilhelms-  
bahn zu trennen. Hierdurch hat es der Staat in seiner  
Gewalt, die Oberschlesische Bahn auf Kosten  
der Wilhelmsbahn in einer Weise zu bevorzugen,  
dass die neuerbauten Zweigbahnen niemals für die Wil-  
helmsbahn diejenige Rentabilität werden erlangen kön-  
nen, deren sie unter eigener Verwaltung fähig wären.  
Wie günstig immerhin sonst auch eine königliche Ver-  
waltung wirken mag, für die Wilhelmsbahn speziell  
würde die Uebernahme durch den Staat ein Todesurtheil  
sein, da bei dem Antagonismus, wie er den geogra-  
phischen Verhältnissen nach zwischen der Oberschle-  
sischen und der Wilhelmsbahn besteht, die Wahrung  
der Interessen der letzteren niemals in die Hände ihrer  
natürlichen Feinde, d. h. in diejenigen, welche die Ober-  
schlesische Bahn verwalten, geleitet werden kann und  
darf. Diese Auffassung ist ohne Zweifel die richtige  
und hat auch bereits eine amtliche Bestätigung in einem  
Antwortschreiben gefunden, welches die königl. Direc-  
tion der Oberschlesischen Eisenbahn unter dem 24.  
März d. J. an Sohrauer und Plessler Kanteute gericht-  
et hat, welche darin nachgesucht hatten, dass die  
an sie adressirten Frachten nicht via Gleiwitz, son-  
dern via Rybní, also zum grösseren Theile auf  
der Wilhelmsbahn befördert werden möchten. In die-  
sem Antwortschreiben der königl. Direction heisst es  
wörtlich: „dass wir es überhaupt auch mit unse-  
ren Interessen nicht vereinbar erachten, dem Verlangen der Unterzeichner des qu. An-  
trages stattzugeben.“ Bekanntlich ist der Staat  
bei der Oberschlesischen Bahn finanziell sehr erheb-  
lich betheilig. Diese Angaben werden hoffentlich  
genügen, um die Actionäre zum Nachdenken über ihr  
eigenes Interesse und zu der Ueberzeugung zu bringen,  
dass sie selbst alle Aussichten auf spätere glück-  
liche Resultate verkümmern, wenn nicht gänzlich vernich-  
ten würden, wenn sie zu der projectirten Uebertra-  
gung der Verwaltung der Wilhelmsbahn an den Staat  
ihre Zustimmung geben wollten. Der Verlauf der am  
23. d. Mts. stattfindenden General-Versammlung,  
in der diese Frage gelöst werden soll, wird zeigen, ob  
den Actionären schon so viel Ruhe und Ueberlegung zu-  
rückgekehrt ist, dass sie ihren eigenen Vortheil wahrzu-  
nehmen im Stande sind.

♀ **Dresden**, 19. April. Die im Planenschen Grunde  
zu errichtende Actien-Lagerbier-Brauerei zum  
Felsenkeller hat vor einigen Tagen einen bedeutsamen  
Schritt zur baldigen Eröffnung des Etablissements  
vorwärts gethan. Am 15. d. M. nämlich fand die feier-  
liche Grundsteinlegung des Brauereigebäudes statt. Der  
Director, Herr Advocat Schmied, hielt die Einleitungs-  
rede, während der Director, Banquier Herr Kaiser, die  
in den Grund zu legenden Urkunde verlas. Nachdem der  
Baudirector Herr Schmidt sodann die üblichen 3 Ham-  
merschläge gethan, entwarf der Abc in kurzen und kräfti-  
gen Zügen ein Bild von der Entstehung und Förderung  
des Unternehmens, seiner Bedeutung und Zukunft. Nach  
dem Baudirector thaten auch die übrigen zu der Feier

versammelten Mitglieder die üblichen 3 Hammerschläge, und blieb man darauf noch bis spät hin bei einem gemüthreichen und durch passende Trinksprüche und Reden gewürzten Mahle vereinigt. Ausser diesem vom Directorio veranstalteten Festmahle war auch für die Arbeiter in zuvorkommendster Weise gesorgt, und so gestaltete sich das Fest zu einem ebenso heiteren wie wahrhaft erhebenden. Bei der anerkannten Tüchtigkeit, Solidität und Umsicht der an der Spitze des Unternehmens stehenden Männer kann demselben ohne Zweifel eine überaus günstige und gewinnreiche Zukunft vorhergesagt werden, wie denn schon jetzt das Vertrauen in diese Zukunft sich hinlänglich dadurch manifestirt, dass die Actien willig mit 107 und 108 % genommen werden. Dieser Umstand ist gewiss bei einem neuen Unternehmen und bei den jetzigen Verhältnissen des Geldmarktes vollkommen bezeichnend. Das dadurch ausgedrückte Vertrauen findet aber auch schon darin seine Begründung, dass nach den Statuten der Gesellschaft vom Reingewinn nur 3 % für die Mitglieder des Directorii abgezogen werden, während bei andern ähnlichen Unternehmungen den Actionären durch die fraglichen Abzüge in der Regel 20 bis 25 % des Gewinns entzogen werden.

**P.P. Wien, 15. April.** Die nun schon so lange anhaltende Stagnation unserer Börse und deren fortwährend ungünstige Notirung der Industriepapiere ist zwar niederschlagend genug, ohne jedoch eine Kenntniss des Uebels im ganzen Umfange zu gewähren. Das übervolle Mass des herrschenden Missgeschickes und drohenden ferneren Erschütterung kennen nur jene, die hier und in den Provinzen auch mit den grossen Schichten der Bevölkerung in Berührung, die, früher dem Papiermarkte fern geblieben, erst während der Sturmperiode des vergangenen Jahres mit in den Strudel gerieth. Nicht blos die Creditanstalt und Geldmächtigen ersten Ranges sind vollgesackt mit den neuen Actien aller Art, sondern auch jene grossen Massen davon, welche so rasch in die Hände der Privatspeculation gelangten, sind nun festgebannt und vermehren das Drückende der Situation. Dazu hat noch das Ausland bei Beginn der Panique ganze Berge unserer neu creirten Papiere wieder hierher zurückgewälzt, deren einheimische Placirung um so schwerer, weil man hier die wunden Flecke so vieler Unternehmungen aus nächster Nähe erkennt und daher weiss, wie schwer die Heilung. Die Ernüchterung über das geträumte grosse Errägniss der Creditactien musste um so nachhaltiger niederschlagend wirken, je deutlicher es sich herausstellt, dass die beschränkte Operationsbasis auch der Filiale, selbst wenn selbe vermehrt werden, doch durch gewöhnliche Escompte- und Darlehensgeschäfte nicht im Stande sein wird, die durch Einzahlung sich ansammelnden Capitalien mit so grossen Errägnissen zu verwenden, dass nach Abzug der immensen Regi-kosten noch Dividenden erübrigt werden, welche lohnender sein können als der öftere Umsatz des Geldes in Privatgeschäften. Man hat sich's übrigens gar wohl gemerkt, dass die erstjährige Dividende der Creditanstalt nur durch die Lombardischen Actien ermöglicht wurde — ein Glückswurf, der sich wohl schwerlich wiederholen wird. Noch misstrauischer ist man aber gegen die neuen Eisenbahnactien, nicht blos gegen solche von schon krankhafter Geburt, wie die Gratz-Köflacher, Teplitz-Aussiger u. dgl., sondern selbst solche mit riesigen Hoffnungen umgeben, wie die Elisabeth-Westbahn, erwecken bereits gegründete Bedenken, seitdem man gerade bei letztgenannter Bahn jetzt schon zu der Ueberzeugung gelangte, dass unter dem allmächtigen Gebote strategischer Rücksichten, sowie durch Patronisirung in der Beisehaltung von Schienen und anderem Bedarf, am meisten aber durch Terrainschwierigkeiten und vertheuerte Grundab-lösungen ein Bauaufwand sich herausstellt, der die Vorschläge bereits jetzt schon sehr bedeutend übersteigt. Beachtet man hierbei noch die ungünstigen Ertragsergebnisse selbst solcher Strecken wie die Nordbahn oder jene der Französischen Gesellschaft, so ist das Misstrauen gegen die Actien der Zukunftsbahnen gar wohl erklärlich. — Die Ihnen gemeldete (No. 166) Versammlung der Maschinenfabrikanten hat am 6. d. M. in den Lokalitäten des Gewerbevereins stattgehabt und waren zahlreiche Abgeordnete erschienen, die eine permanente Vertretung ihrer Interessen durch ein Centralcomité beschlossen. Ueber die letzterem vorgezeichnete Wirksamkeit ist bisher nur so viel bekannt, dass ein förmlicher Widerstand gegen die Concurrenz auswärtiger Wagenbauer und Maschinenfabrikanten organisirt, gleichzeitig aber auch eine Zollherabsetzung für ausländische Eisentheile bewirkt werden soll. Wenn die Herren aber glauben, derartige Beschränkungen gegen die Industrie des Zollvereins durchzusetzen, so sind sie wohl im Irrthum, da hier Verträge und höhere Rücksichten massgebender sind, als die Wünsche einer einzelnen Industriebranche, die überdies wenig hervorragende Leistungen aufzuweisen hat. Ueberdies hat das Handelsministerium bereits vor jener Versammlung die Verwaltungen der neu concessirten Bahnen aufgefordert, da wo die inländischen Maschinenfabriken den Bedarf in gleicher Art und ohne allzugrosse Preiserhöhung zu decken vermögen, selben den Vorzug zu gewähren, und mehr wahrlich kann die Regierung nicht thun, ohne unbillige Begünstigung einiger Fabrikanten auf Kosten der Eisenbahnactionäre.

□ **Paris, 18. April.** Die Course an der heutigen Börse waren flau, die Geschäfte gering. 3 % Rente, welche zu 69, 88 bis 69, 90 eröffnete, ist in diesem Augenblicke zu 69, 70 angeboten. Französische Bankactien stiegen bei Eröffnung des Parquets auf 4425; dagegen war Credit mobilier flau zu 1385. Auch Oesterr. Staatsbahnen waren flau zu 737, 50 bis 735. Die Verkäufer jedoch werden bei so niedrigen Coursen seltener. Französische Eisenbahnen konnten sich auf den günstigen Anfangs-Coursen nicht behaupten. Besonders flau waren Ostbahn, trotz der heute stattfindenden Einweihung der Section Cnaa-

mont. Alte wichen auf 860, neue auf 805. Lyon waren fest zu 1590—1585. Mittelmeer 2160. Orleans 1505. Südbahn variirte zwischen 850 und 845. West war zu 780 angeboten. 3 % R. gegen Schluss flau zu 69, 65 bis 69, 70. Prioritäten stark angeboten. Schlusscourse: 3 % R. 69, 70. 4 1/2 % R. — Bankactien 4425. Credit mobilier 1382, 50. Röm. 90%. Span. 39%. Orleans 1507, 50. Nord 1010. Ost 865. Neue 805. Lyon 1585. Mittelmeer 2165. Süd 848, 75. West 777, 50. Gd. Centr. 608, 75. Genf 820. St. Rambert 665. Oesterr. Staatsbahnen 733, 75. Vict. Eman. 580. West (Schweizer) 525. Lomb.-Venet. — Frz.-Joseph 506, 25.

**G. H. Paris, 18. April.** Eine Commission, welche mit der Redaction einer neuen Verordnung für die Eisenbahnen beauftragt war, hat diese Arbeit vollendet und ich theile Ihnen einige der hauptsächlichsten Vorschriften mit, welche wahrscheinlich eingeführt werden: die Differential-Tarife bleiben beibehalten. Alle Sonder-Verträge sind gänzlich untersagt. Alle s. g. Correspondenz-Verträge einer Linie mit einer andern werden nicht nur autorisirt, sondern sogar anempfohlen. Den Eisenbahnen wird auferlegt einen Omnibusdienst für die Reisenden und Beförderungswagen für Waaren in allen Städten von wenigstens 5000 Seelen u. in einem Rayon von 5 Kilometern zu errichten. Jene Eisenbahnen, welche diesen Dienst nicht selbst organisiren wollen, können die Uebernahme desselben Privaten überlassen. Kinder unter 3 Jahren sind von Fahr-Gebühr frei. Von 3 bis 6 Jahren bezahlen sie den halben Fahrpreis und haben 20 Kilos Gepäck frei. Die Fahrpreise sollen vermindert werden, allein man wird dagegen kein Gepäck mehr frei haben.

**Börsen- und Handelsnotizen.**

— **Eisenbahn Trier-Saarbrücken.** Die ganze Bahn wird 12 Meilen à 2000 Ruthen lang sein und hat von Trier bis zur Saarbrücker Hauptbahn 216 Fuss Steigung; die Züge werden an 7 Stellen anhalten, da zu Wiltingen, Mettlach und Beckingen Haltestellen, und zu Conz, Beulich, Merzig u. Fraulautern Stationsbahnhöfe angelegt werden. Zu Conz wird ausser dem Stationsbahnhof bloss ein Kohlenmagazin und ein Wasserreservoir gebaut werden. Die ganze Stationsanlage in Conz wird circa 10,000 ₰ kosten. Dagegen wird Trier einen Hauptbahnhof erhalten, der in einem grossen dreistöckigen, zu 40,000 ₰ veranschlagten, zur Aufnahme der Betriebs-Bureaux bestimmten, massiven Gebäude besteht, dem sich Kohlenmagazine, Wagen- und Locomotivschuppen, mechanische Werkstätte, Wasserreservoir anschliessen. Die Kosten für die Stationsanlage zu Trier sind auf circa 120,000 ₰ veranschlagt. Gegen Ende dieses Jahres wird bereits die Strecke zwischen Saarbrücken und Saarlouis, so wie bis August nächsten Jahres die Strecke bis Merzig schon fahrbar sein.

— **Theissbahn.** In Folge Allerhöchster Genehmigung vom 23. März c. wird bekannt gegeben, dass auch der Graf Emanuel von Andrassy unter die Gründer und Concessionaire der Theisseisenbahn-Unternehmung gehört.

— **Kohlengruben der Oesterreichischen Staatsbahn bei Brandeis.** Aus Brandeis schreibt man: Am 11. d. Mts. wurde eine Commission von dem Kaiserlichen Berg-hauptmann Koch aus Pribram und dem Bergcommissair aus Schlan auf dem der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gehörigen Bergwerke zu Brandeis abgehalten. Das Wasser, welches die enorme Höhe von 3 Klaftern über den Füllort erreichte, ist seit einigen Tagen im Abnehmen. Auch sollen die Maschinen, welche zum Abtufen des Wassers benöthigt werden, dahin am Wege sein.

— **Die Inn-Dampfschiffahrts-Gesellschaft** unternahm am 14. d. die Probefahrt von Passau nach Braunau. Die Eröffnung der geregelten Fahrten beginnt mit dem 20. d.

— **Tyroler Bergbau-Actien-Gesellschaft.** Dieselbe hat in der Nähe von Innsbruck bei Rottenberg zur Kohlen- und Erzförderung vorzüglich geeignete, ausgedehnte Flächen erworben. Nachdem namentlich die Erzlager von Sachverständigen als höchst ertragreich nachgewiesen worden sind, werden jetzt die Arbeiten mit grosser Energie in Angriff genommen, und knüpft sich an Mächtigkeit und Güte der auszubehenden Kohlen- und Erz-lager die Aussicht einer bedeutenden Rentabilität des Unternehmens.

**Geschäfts-Kalender für die laufende Woche.**

**General-Versammlungen.**

- Am 20. April des Stabilimento mercantile zu Venedig.
- der Bergisch-Rheinischen Bergwerks- und Hütten-Gesellschaft J. H. Ludewig in Düsseldorf.
- der Theissbahn-Gesellschaft zu Wien.
- der Vereinigten Schweizerbahnen zu St. Gallen.
- der Aachener Bergbau-Gesellschaft.
- der Frankfurt-Banauer Eisenbahn zu Frankfurt a. M.
- der Kölnischen Maschinenbau-Actien-Gesellschaft.
- der Riga-Lübecker Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu Lübeck.
- des Ortmandorfer Steinkohlenbohr-Vereins zu Zwickau.
- der Preussischen National-Versicherungs-Gesellschaft in Stettin.
- der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft in Wien.
- der Cosel-Oderberger Eisenb. zu Ratibor.
- des Deutschen Phoenix zu Karlsruhe.
- der Deutschen Lebens-Versicherungs-Gesellschaft zu Lübeck.

- Am 23. Adril der Wiener ersten Immobilien-Gesellsch.
- der Magdeburger Actien-Gesellschaft für Mineralöl- und Paraffin.
- der Sächsischen Renten-Versicherungs-Gesellschaft zu Dresden.
- des Oberzschöckner Steinkohlenbau-Vereins zu Zwickau.
- der Ritterschaftlichen Privatbank in Pom-mern zu Stettin.
- der Dampfschiffahrts-Gesellschaft für Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf.
- der Brünn-Rossitzer Eisenbahn zu Brünn.
- des Broicher Bergwerks-Actien-Vereins zu Mülheim a. R.
- der Bergbau-Gesellschaft Rhenus zu Kupferdreh bei Werden.
- der Brüsseler Dampfmühlen-Gesellschaft.
- der Oesterreichischen Gasbeluchtungs-Actien-Gesellschaft zu Wien.
- der Eisenwerks-Gesellschaft Maximilians-hütte zu München.
- der Hessischen Ludwigsbahn zu Mainz.
- der Dampfmühlen-Actien-Gesellschaft zu Witten.
- der Arenbergischen Actien-Gesellschaft für Bergbau und Hütten zu Essen.
- der Geraer Bank.
- der Stettiner Walzmühlen-Gesellschaft.
- der Aachener Bau-Gesellschaft zu Aachen.
- der Disconto-Gesellschaft zu Berlin.
- der Frankfurter Lebens-Versicherungs-Gesellschaft.
- der Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
- des Brückenberger Steinkohlenbau-Vereins zu Zwickau.
- des Berliner Bank-Vereins.
- der Frankfurter Bank.
- des Bonner Bergwerks-Vereins.
- der Chemischen Productenfabrik Pomme-rendorf zu Stettin.
- der Lebens-Versicherungs-Gesellschaft „Vorsicht“ zu Weimar.
- der Rhein-Alzey-Bahn zu Alzey.
- der Massener Gesellschaft für Kohlen-bergbau.
- der Ravensberger Spinnerei.
- der Berliner Allgemeinen Eisenbahn- und Lebens-Versicherungs-Gesellschaft.
- der Gladbacher Spinnerei und Weberei.
- der Schweizerischen Centralbahn.
- der Gelsenkircher Kohlengruben-Gesell-schaft Destillieux freres & Co. zu Paris.
- der Kölnischen Rückversicherungs-Gesellschaft.
- des Kölner Bergwerks-Vereins.

**Verloosungen.**

- Am 20. April Verloosung der Grundentlastungs-Obliga-tionen des Erzherzogthums Oesterreich u. d. Enns.
- „ 25. „ der 1857 zu amortisirenden 4 1/2 und 5 % Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn.

**Einzahlungen.**

- Bis 20. April 3. Einzahlung von 1 ₰ auf den Weissen-borner Steinkohlen-Actien-Verein.
- 4. Einzahlung von 10 % oder 20 ₰ Gold auf die Actien-Gesellschaft „Visurgis“ für Rhederei und Schiffbau.
- 3. Einzahlung von 9 1/2 ₰ auf die Luganer Bergbau-Gesellschaft „Rhenania“.
- Einzahlung von 10 % auf die Bergbau-Gesellschaft Holland.
- 3. Einzahlung von 9 ₰ 22 1/2 % auf die Lugauer Bergbau-Gesellschaft Rhenania.
- 23. „ Einzahlung von 2 ₰ auf den Pölbitzer Steinkohlenbau-Verein.
- 14. Einzahlung von 2 ₰ auf den Braun-kohlenbau-Verein zu Kröbern.
- 27. „ 6. Einzahlung von 10 % oder 20 ₰ auf die Magdeburger Actien-Gesellschaft für Mineralöl und Paraffin.
- 28. „ 4. Einzahlung von 10 % auf die Lösnitzer Schieferbau-Gesellschaft.
- 30. „ 3. Einzahlung von 9 ₰ 15 % auf die Schlesische Bergwerks-Gesellsch. Vulcan.
- Einzahlung von 10 % auf die Zuckerfabrik Böblingen in Stuttgart.
- 3. Einzahlung von 20 % mit 19 1/2 ₰ auf die neue Emission der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.
- letzte Einzahl. von 15 % mit 27 ₰ 11 1/2 % auf die Thüringische Bank.
- 4. Einzahlung von 10 % auf den Schlesi-schen Bank-Verein.
- 5. Einzahlung von 5 ₰ auf den Erlbach-Leipziger Steinkohlenbau-Verein.
- 3. Einzahlung von 10 % mit 20 fl. auf die Aussig-Teplitzer Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.
- 6. Einzahlung von 10 % mit 9 ₰ 23 1/2 % auf die Actien Lit. C. der Deutschen Con-tinental-Gas-Gesellschaft.
- 23. Einzahlung von 2 ₰ auf den Thürin-ger Bergbau-Verein.
- 3. Einzahlung von 10 % mit 10 ₰ auf den Pransker Bergwerks-Verein.
- 4. Einzahlung von 20 % mit 100 ₰ L'd'or auf die Oldenburg-Ostindische Rhederei-Gesellschaft.



deren Inhaber das Versäumte innerhalb 4 Wochen unter Erlegung der Conventionalstrafe nachzuholen haben.  
 §. 11. Erfolgt die volle Zahlung der rückständigen Rate und der Conventionalstrafe nicht innerhalb dieser Frist, so erlischt jeglicher Anspruch auf die eingezahlten Beträge zu Gunsten der Creditbank.

Dieselbe ist berechtigt für solche präjudicirte Interims-Scheine Duplicate auszustellen und solche für eigene Rechnung zu verwerthen.

Mit Bezug auf obige Bekanntmachung des Verwaltungsraths der Mitteldutschen Creditbank in Meiningen können die Einzahlungen auf obige Interimsactien in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr mit

10 Thlr. 7 S. r. 6 Pf. pro Actie

bei uns geleistet werden.

**Wolffsohn & Comp.,**  
 Platz an der Bau-Academie No. 4.

### Hannoversche Bank.

In Gemässheit des §. 7 der Statuten fordern wir die Inhaber der Actien-Certificate zweiter Einzahlung, welche die am 31. Januar 1857 fällig gewesene dritte Einzahlung von 10% des Actien-Betrages bis jetzt nicht geleistet haben, hiermit auf, die rückständige dritte Einzahlung mit Verzugszinsen zu 5% seit dem 31. Januar 1857 und einer Conventionalstrafe von 2½% für jede Actie binnen 4 Wochen vom Tage dieser Bekanntmachung an gerechnet zu leisten, widrigenfalls die im §. 7 der Statuten vorgeschriebenen Nachteile verhängt werden müssen.

Die rückständigen Certificate führen die Nummern: 1484 2355 6854 6855 6856 6857 6858 7069 7070 7071 7072 7237 7238 7239 7240 7447 7448 7449 7901 8754 8755 8756 10457 10458 10459 10460 10461 10462 15654 20712 21531.

Zugleich werden nunmehr die Actien-Certificate erster Einzahlung No. 514 und 741, auf welche unserer Aufforderung vom 1. Februar 1857 ungeachtet die zweite Einzahlung auch bis jetzt nicht geleistet ist, für verfallen damit erklärt.

Hannover, den 31. März 1857.

**Der Verwaltungsrath**  
 der Hannoverschen Bank.

[873] **J. W. Kraul.**

### Banque Générale Suisse

de crédit international mobilier et foncier.  
 Le Conseil d'Administration a l'honneur de rappeler aux actionnaires, qu'il est fait un appel de Fonds de 75 fr. par action ancienne de 210 fr., exigible depuis le 22. Avril courant.

L' à compte de 4 fr. sur le dividende du premier exercice sera déduit du versement.

Les certificats provisoires seront échangés, lors du versement, contre des actions définitives.

Une action nouvelle au capital de 500 fr., portant mention de versements effectués, sera délivrée contre la remise de deux actions anciennes de 210 fr. chacune.

Les actionnaires qui n'auraient pas effectué leur versement le 22. Avril courant, seront passibles des intérêts du retard à raison de 5% l'an, et ces intérêts seront calculés à partir du 2. Avril courant.

Les versements se font:

- à Genève, au Siège social, Place du Port;
- à Paris, à la Succursale, rue Louis le Grand 30;
- à Londres, à l'Agence de la Banque Suisse, 2 Royal Exchange Buildings.

### Lichtensteiner Bergbau-Gesellschaft.

Prospecte und Statuten der genannten Gesellschaft werden gratis verabfolgt und Actienzeichnungen entgegengenommen bei

**Carl Rudolph,**  
 Friedrichs Gracht No. 58.

[948]

### Actienzeichnungen

auf den

### Chemnitz - Adorfer Schieferbau-Verein

werden bis 18. Mai d. J. angenommen und darauf bezügliche Prospecte, Gutachten und Croquis gratis verabfolgt, bei

**Rauff & Knorr**  
 in Berlin.

[1003]

### Berliner Bank-Verein.

Es hat eine grössere als die im §. 33 unseres Gesellschafts-Vertrages bezeichnete Anzahl unserer stillen Gesellschafter, in Gemässheit des §. 47 jenes Vertrages, den Antrag auf

#### Auflösung unseres Vereins

gestellt.

Wir laden daher unsere stillen Gesellschafter zu einer ausserordentlichen Versammlung aller Betheiligten auf

Mittwoch den 29. April d. J., Nachmittags präzise 4 Uhr, im Saale des Englischen Hauses, Mohrenstr. No. 49,

hiermit ein, in welcher der Beschluss zu fassen sein wird über die beabsichtigte Auflösung des Berliner Bank-Vereins.

Zur Ausübung des Stimmrechts haben die Betheiligten ihre Societäts-Antheilsscheine resp. Interimsquittungen in der Zeit vom

25., 27. und 28. April c., Vormittags von 10 bis 12 Uhr,

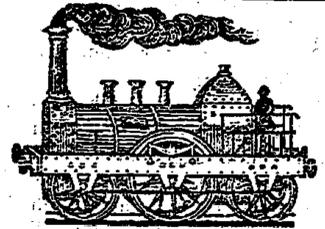
im Lokale des Berliner Bank-Vereins, Charlottenstr. 58, niederzulegen und dagegen Einlasskarten in Empfang zu nehmen.

Wir machen die Inhaber der bereits bei uns deponirten Interimsquittungen zu Societäts-Antheilsscheinen ausdrücklich darauf aufmerksam, dass der Eintritt zu oben erwähnter ausserordentlichen Versammlung aller Betheiligten, nur gegen rechtzeitig auf Grund vorzuzeigender Depositalscheine in unserem Geschäftslokale einzufordernden Einlasskarten, welche auf die betreffende Versammlung lauten, gestattet werden kann.

Berlin, den 20. April 1857.

### Berliner Bank-Verein.

[1047] **P. Gutike. Reichenheim.**



Die Lieferung des Bedarfs an Querschwellen zum Bau der Rhein-Nahe Eisenbahn soll im Wege öffentlicher Submission verdingen werden.

Die betreffenden Bedingungen sammt Lieferung, Verzeichniss und Submissionsformular liegen in unserem hiesigen Central-Büreau zur Einsicht offen und können auch von dort gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Unternehmungslustige wollen ihre Anerbietungen versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Querschwellen für die Rhein-Nahe-Bahn“

bis zum 18. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, portofrei bei uns einreichen, auch nicht versäumen, denselben die vollzogenen Bedingungen und den Cautions-Nachweis beizufügen, da auf Anerbieten, denen diese Erfordernisse fehlen, ebenso wenig, wie auf verspätete Offerten oder Nachgebote, gerücksichtigt werden wird. In dem obgedachten Termine werden die eingegangenen Anerbietungen in Gegenwart der etwa erschienenen Betheiligten eröffnet.

Crenznach, den 15. April 1857.

#### Königl. Direction der Rhein-Nahe Eisenbahn.

Franz., Ital. u. Span. Grammat. Convers. u. kaufm. Correspond. wird gründl. gelehrt Grenadierstr. 20 part.

(Hierzu eine Beilage.)

## Brauerei zum Felsenkeller bei Dresden.

Nachdem der Ausschuss in der am 30. vorigen Monats abgehaltenen General-Versammlung wieder ergänzt worden, besteht derselbe dermalen aus:

- Herrn **Heinrich Bertram**, Hof-Klempner zu Dresden;
- „ **Carl Traugott Kaiser**, Kaufmann daselbst;
- „ **Felix Kuskel**, General-Consul und Ritter etc. daselbst;
- „ **Adolph Kittler**, Rathsmühlenpachter zu Leipzig;
- „ **Bernhard Klinger**, Rittergutspachter zu Börnchen bei Oederau;
- „ **J. W. von Lindenau**, Hauptmann a. D. und Kammerherr, Ritter etc. zu Dresden;
- „ **Ernst Kossner**, Fabrikant zu Dresden;
- „ **Carl Rudolph**, Hausbesitzer daselbst;
- „ **Otto Seebe**, Kaufmann daselbst;
- „ **Julius Tischer**, Advocat daselbst;
- „ **August Weigel**, Kaufmann und Fabrikant daselbst;
- „ **Alexander Winckler**, Kaufmann daselbst;

und sind

Herr Advocat **Julius Tischer** als Vorsitzender des Ausschusses, sowie  
 „ Kammerherr **von Lindenau** als dessen Stellvertreter  
 erwählt worden.

Dresden, den 9. April 1857.

### Das Directorium.

[1042] **C. B. Schmidt.** Advoc. **Rudolph Schmiedt.** **Karl Kaiser.**

## Producten-Börse vom 20. April.

Wetter sehr schön. — Weizen gefragt. — Roggen loco gefragt, Termine animirt und höher bezahlt, schliessen etwas niedriger. Gekündigt 400 Wispel. — Rüböl in matter Haltung. — Spiritus Anfangs zu steigenden Preisen gehandelt, schliesst matter. Gekündigt 50,000 Quart.

Weizen		loco	48-80.	Rüböl		loco	17½ Br.
P. 24 Scheffel.	Roggen	loco	41½-42.	P. 10800 Tralles 110 Pfd. m. F. P. 110 Pfd. ohne Fass	loco	17½ Br.	17½ Br. ¼ Gld.
		schwimmend			pr. diesen Monat	17½-¼ bez. ¼ Br. ¼ Gld.	
		pr. diesen Monat			April-Mai	16½ Br. ¼ Gld.	
		April-Mai	41½-42½-42 bez., Br. u. Gld.		Juni-Juli	14½-½ bez. ¼ Br. ¼ Gld.	
		Mai-Juni	41½-42½-42 bez., Br. u. Gld.		Sept.-October		
P. 26 Scheffel.	Gerste	grosse	33 & 40.	Leinöl	loco	15½ Br.	
	Hafer	loco	21 & 24.	Mohnöl	—	20 & 22.	
	Erbson	Lieferung	Frühjahr 50% 20½ bz.	Hanföl	—	15½ Br.	
		Kochwaare	35 & 46.	Palmöl	—	17½ Br.	
		Futterwaare	—	Lichttaig	—	gelb. russ. 18% Gld	
	Oelisaaten	Winter-Rapps		Spiritus	loco ohne Fass	30-29% bez. mit Fass — bez.	
		Winter-Rübsen			pr. diesen Monat		
		Sommer-Rübs.			April-Mai	30½-31-0% bez. ¾ Br. ¼ Gld.	
		Leinsaaten			Mai-Juni	30½-31¾ bez., Br. u. Gld.	
					Juni-Juli	31-¾-31 bez., Br. u. Gld.	
					Juli-August	31-¾-¾ bez. ¼ Br. 31 Gld.	

## Erklärung

### Directoriums der Wilhelmsbahn.

Wir haben den Angelegenheiten der Cosel-Oderberger Bahn in jüngster Zeit die möglichste Beachtung schenken müssen, und leider scheint es, als ob die Verhältnisse der Bahn noch immer nicht in das eigentlich entscheidende Stadium gelangt seien, wenigstens lässt die höchst wichtige Correspondenz, welche unsere Leser unter der Rubrik „Unsere heutige Post“ aus Ratibor finden, die uns von ziemlich kompetenter Stelle zugeht, die Vermuthung mit neuer Schärfe hervortreten, die wir vom ersten Augenblick an aussprachen, dass mit dem Uebergang der Verwaltung an den Staat für die Actionäre keinerlei Besserung zu erwarten stehe. Wenn nun aber die jüngsten Verhandlungen über die Wilhelmsbahn sich nothgedrungen zu einer Anklage gegen das Directorium gestalten mussten, so entspringt uns dadurch auch die Pflicht, der Vertheidigung dieses Directoriums redlich eine Stelle zu geben, und deshalb wollen wir unseren Lesern die Druckschriften in ihrer vollen Ausführung mittheilen, welche das Directorium soeben unter dem Titel „Actenmäßige Widerlegung der dem Directorium der Wilhelmsbahn in der Generalversammlung vom 26. März d. J. in dem schriftlichen Berichte des Königl. Eisenbahn-Commissariats gemachten Anschuldigungen.“ Dieses Schriftstück lautet:

In der am 26. März 1857 stattgefundenen ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Wilhelmsbahn-Gesellschaft hat der Königl. Eisenbahn-Commissarius Herr Geh. Regierungsrath v. Nostitz über die gegenwärtige ungünstige Lage des Unternehmens ein schriftlich ausgearbeitetes Exposé zur Kenntniss der Versammlung gebracht, in welchem dem Directorio der Gesellschaft über mehrere Acte der Verwaltung und darüber harte Vorwürfe gemacht worden, dass es die ihm angeblich ertheilten Rathschläge und Mahnungen unbeachtet gelassen. Das Directorium musste sich in der Versammlung darauf beschränken, dieselben im Allgemeinen zurückzuweisen, weil es von dem Inhalte dieser Denkschrift erst im Augenblicke ihrer Vorlesung Wissenschaft erhielt, also die Beweise der Rechtfertigung nicht sofort zur Hand haben konnte. Der Grund dieser Geheimhaltung dem Directorio gegenüber soll hier nicht erörtert werden.

Einige der Herren Actionäre haben in der General-Versammlung den Wunsch ausgesprochen, dass jenes Exposé für sie gedruckt werden möchte. Das Directorium hat keine Veranlassung, dies nicht zu thun, hält es aber für Pflicht, gleichzeitig die nachstehenden actenmäßigen Thatsachen zu veröffentlichen, die bei vorurtheilsfreier Beurtheilung die ihm gemachten Vorwürfe widerlegen dürften.

Die Denkschrift erkennt an, dass der Entschluss, dem Unternehmen durch den Bau von Zweigbahnen in die überaus reichen Kohlenreviere Oberschlesiens neue Einnahmequellen zu schaffen, durchaus zu billigen gewesen und diese Strecken auf Rentabilität gerechten Anspruch haben, sagt aber, dafür, dass die gehofften Vortheile sich bis jetzt nicht verwirklicht haben, sei die Art, wie die Zweigbahnen zur Ausführung gekommen und ihre unverhältnissmässige Vertheuerung die nächste Veranlassung.

Der Vorwurf darüber, dass bis jetzt die gehofften Vortheile noch nicht erreicht worden, kann kaum ernstlich gemeint sein. Die Denkschrift selbst wiederlegt ihn. Sie spricht im folgenden Satze die Zuversicht aus, dass die Rentabilität der Zweigbahnen zu erwarten sei, wenn die Zweigb. nur erst die Periode der 1. Bildung des Verkehrs hinter sich haben werden, die jede Bahn durchzumachen habe. Dass die Periode der ersten Verkehrsbildung schon mit 3 Monaten, seit welcher Zeit die Zweigbahnen eröffnet worden, vorüber sei, zumal wenn, wie hier, Kohlengruben und industrielle Etablissements dem Verkehr zur Basis dienen sollen und die Eröffnung in eine Zeit fällt, wo der Verkehr auf allen Bahnen geringer als sonst ist, wird Niemand behaupten, der mit dergleichen Verhältnissen nur einigermaßen vertraut ist.

Der Vorwurf der unverhältnissmässigen Vertheuerung wird dadurch motivirt, dass die Zweigbahnen ursprünglich auf 3,300,000  $\mathcal{R}$  veranschlagt, in Wirklichkeit ungefähr das Doppelte kosten werden.

Die Ueberschreitung des ursprünglichen Anschlags ist unbedenklich ein Uebelstand, indess geht daraus allein noch keinesweges eine unverhältnissmässige Vertheuerung hervor, die erst durch den nicht vorliegenden Beweis dargethan wäre, dass der Bau billiger hätte hergestellt werden können.

Die Gründe der Nothwendigkeit der Anschlagsüberschreitung und des Mehrbedarfs sind in dem diesfälligen Rechtfertigungsberichte des Ober-Ingenieurs der Gesellschaft enthalten, der als Beilage unseres der letzten General-Versammlung erstatteten Berichts bereits veröffentlicht worden ist. Sind bei den Anschlägen Irrthümer oder Versehen vorgekommen und dieselben bei der Revision der Anschläge durch die Sachverständigen der Aufsichtsbehörde nicht monirt worden, so sind diese Irrthümer oder Versehen entweder unvermeidlich gewesen oder von den Sachverständigen der Aufsichtsbehörde ebenfalls begangen worden. Der hierdurch herbeigeführte Uebelstand kann aber niemals dem Directorium zur Last gelegt werden, welches statutenmässig

nicht aus Technikern besteht und in Betreff des Anschlags seiner Obliegenheit genügt hatte, als derselbe von Aufsicht wegen ohne Monita revidirt war, was geschehen ist. Andernfalls müsste die Aufsichtsbehörde diese Verschuldung in noch höherem Maasse treffen. Bezüglich der Art der Ausführung der Zweigbahnen wird der Verwaltung wörtlich vorgeworfen:

„Als der Bau der Zweigbahnen beschlossen, aber landesherrlich noch nicht genehmigt war, wurde bereits mit der Ausführung begonnen. Es wurde schon darauf losgebaut, bevor die Richtung der Linie und die Nothwendigkeit des Tunnels bei Czernitz näher festgestellt war.“

Die Richtigkeit dieser Behauptungen müssen wir auf Grund folgender Thatsachen bestreiten.

Nach dem Bauberichte des Baumeisters Schulz (Bl. 1 der Acten, die 14tägigen Bauberichte betreffend) ist der Bau erst am 8. August 1853 begonnen worden. Der Allerhöchste Erläss, wodurch die Zweigbahnen landesherrlich genehmigt worden, datirt schon vom 24. Mai 1853 (Ges.-Saml. von 1853, S. 661); die Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde des 3ten Nachtrags-Statuts vom 9. August 1853 (ebendasselbst S. 662). Ausserdem besagte schon das Rescript des Königl. Eisenbahn-Commissariats vom 2. Mai 1853 (Bl. 70 der Acten Sectio A. No. 1. Vol. II.): „Was die Wahl der Linie anbelangt, so findet der Herr Minister im öffentlichen Interesse und vorbehaltlich der künftigen Feststellung der speciellen Bau-Projekte nichts dagegen zu erinnern, wenn die Nicolaier-Bahn statt bei Markowitz bei Nendza von der Hauptbahn abgeht.“

Am 20. Juni 1853 (Bl. 140) eröffnete uns der Königl. Eisenbahn-Commissarius, dass er den Herrn Minister um baldige Publicirung einer bereits extrahirten Allerhöchsten Cabinets-Ordre, welche den Bau der Zweigbahnen genehmigt und das Expropriationsrecht verleiht, gebeten habe, um den baldigen Beginn des Baues zu ermöglichen und mittelst Rescripts vom 1. Juli 1853 (Bl. 33 der Acten, Statuten-Nachträge betreffend) theilte er uns Abschrift der Allerhöchsten Cabinets-Ordre vom 24. Mai 1853 mit und fügte hinzu:

„Das Directorium kann (da die Allerh. Cabinets-Ordre noch nicht publicirt ist) in der Zwischenzeit seine Expropriations-Anträge ebenfalls vollständig vorbereiten, auch hat es nach der ausdrücklichen Bemerkung des Herrn Ministers kein Bedenken, auf den Stellen, wo der Erwerb des erforderlichen Grund und Bodens durch gütliche Einigung erfolgt, mit den Erdarbeiten und sonstigen baulichen Vorbereitungen vorl. zu beginnen.“

Angesichts dessen wird von der Beschuldigung, dass zu früh und ohne Genehmigung mit der Ausführung des Baues begonnen worden, nicht die Rede sein können.

Ein weiterer Vorwurf ist der, dass man gegen die ursprüngliche und von der Aufsichtsbehörde anempfohlene Idee, die Zweigbahn nach Nicolai bei Markowitz an die alte Bahn anzuschliessen, die  $\frac{1}{2}$  Meile weiter zu bauende Linie mit dem Anschluss bei Nendza gewählt hat.

Beide Linien sind bearbeitet worden. Schliesslich musste sich das Directorium entscheiden und glaubte auf Vorschlag des Ober-Ingenieurs der Gesellschaft unter Erwägung der Gründe für und wider den Anschluss bei Nendza befürworten zu müssen. In dem der Aufsichtsbehörde eingereichten Project waren beide Linien enthalten, und der beigelegt gewesene Erläuterungsbericht vom Nov. 1852 stellt S. 7 u. f. die für die Befürwortung leitend gewesenen Motive zusammen.

Da die Aufsichtsbehörde immer noch die andere Linie bestimmen konnte und bestimmen musste, wenn sie dieselbe als die richtige erkannte, das Project aber am 6. Mai 1853 genehmigt zurückkam und auch schon vorher Herr Geheimerath v. Nostitz, wie bereits allegirt, uns eröffnet hatte, dass der Herr Minister gegen die gewählte Linie nichts zu erinnern finde, so hielt sich das Directorium zu der Annahme berechtigt, dass die Aufsichtsbehörde die Ansicht vom Vortrage der anderen Linie aufgegeben habe, und konnte nicht voraussetzen, dass dieselbe Behörde hinterher aus dieser Annahme einen Grund zu Vorwürfen gegen die Verwaltung herleiten würde.

Dass der Tunnel überhaupt zu vermeiden gewesen, behauptet die Denkschrift selbst nicht; sie behauptet nur, dass dessen Nothwendigkeit bei der Besichtigung der Bahnlinie durch Techniker des Königl. Handelsministeriums immer noch in Zweifel gezogen und den Gesellschafts-Vorständen damals und später dringend empfohlen worden, umfassende Terrainuntersuchungen anzustellen, um das Bauwerk zu vermeiden, dass aber diese wohlgemeinten Rathschläge unbeachtet geblieben.

Die Richtigkeit dieses Vorwurfs muss das Directorium entschieden in Abrede nehmen. Es hat den Tunnel stets als ein Uebel betrachtet und wiederholt, insbesondere auch zu der Zeit, wo dessen Verlängerung und grössere Kostspieligkeit in Frage kam, möglichst versucht, dasselbe los zu werden.

Die erste technische Besichtigung der projectirten Zweigbahn Nicolai Seitens der Aufsichtsbehörde erfolgte durch den Königl. Ober-Baurath Hartwich. Der Bericht desselben, den er Sr. Excellenz dem Herrn Minister am 30. September 1852 erstattet hat und der uns durch das Königl. Eisenbahn-Commissariat unter dem 18. October 1852 zur Kenntnissnahme und Beachtung mitgetheilt wurde, sprach sich laut unserer Acten Sect. I. A. 1. Vol. I. Bl. 171 u. f. wörtlich dahin aus:

„Zu der für die Kohlenförderung ganz wichtigen Bahn von Ratibor nach Nicolai, deren Ausführung

von der Gesellschaft der Wilhelmsbahn beabsichtigt wird, waren bereits vorläufige Projecte entworfen, so dass bei der Local-Besichtigung eine genügende Uebersicht über die Terrainverhältnisse gewonnen werden konnte. — Die Kohlen- und Gypslager bei Czernitz und Niedobschütz, dergleichen die dort vorhandenen Hütten müssen mit der Bahn jedenfalls in Verbindung gebracht werden; man ist daher mit Recht von dem frühern Projecte, von Sumin aus direct nach Rybnik zu gehen, zurückgekommen, da der Bau und Betrieb der Zweigbahn nach Czernitz kostbarer gewesen sein würde, als wenn die Hauptbahn, wie jetzt projectirt ist, über gedachte Orte geführt wird. Die Terrain- und besonders die Steigungsverhältnisse bei Czernitz, wo ein ganz kurzer Tunnel unvermeidlich sein wird, sind zwar nicht günstig, bieten jedoch auch keine grossen Schwierigkeiten dar.“

Trotz dieser unbedingten Erklärung des Technikers des Königl. Handels-Ministeriums für die Unvermeidlichkeit des Tunnels bei der Wahl der allein als zweckmässig erkannten Richtung der Zweigbahn wurden, um die Kosten des Tunnels, wenn irgend möglich, zu vermeiden, mehrfache aber fruchtlose Versuche gemacht, denselben durch Auffindung einer anderen Linie, auf welcher der Betrieb nicht all zu schwierig und gefahrvoll wäre, unnöthig zu machen. Gleichzeitig wurden die geognostischen Lagerungs-Verhältnisse durch Bohrversuche und Schachtabteufungen weiter erforscht. Später riefen Herr Regierungs- und Bau-Rath Malberg, Herr Geheimer Ober-Baurath Hübner und der Königl. Eisenbahn-Commissarius, Herr Geheimer Regierungsrath von Nostitz, diese Versuche zu erneuern und dies ist in umfassendster Weise geschehen. Es sind mehrere Versuchslinien aufgenommen worden, über sechs derselben sind die Situations- und Nivellementspläne in unseren Acten vorhanden. Immer nöthigten ungünstige Terrain- und Steigungsverhältnisse die Techniker auf das vom Herrn Ober-Baurath Hartwich zuerst vorgeschlagene Tunnelproject zurückzukommen.

Die Resultate der Ermittlungen sind in den, den eingereichten Projecten beigelegt gewesenen Erläuterungsberichten vom 16. Juli und 15. December 1854 aufgeführt und in den Revisionsbemerkungen des Herrn Regierungs- und Baurath Schwedler vom 25. Juli 1855 zu dem genehmigt zurückgekommenen Project (Bl. 88 der Acten, betreffend die Genehmigung der Bau-Projekte) ist anerkannt, dass das Directorium zur möglichen Beseitigung der Tunnel-Anlage Versuchslinien habe bearbeiten lassen und sich erst nach allseitiger Erwägung der Vortheile und Nachtheile für die Beibehaltung derselben erklärt habe. Selbst noch im März und Juni 1856 ist auf besonderen Antrag von Directionsmitgliedern die Frage, ob nicht die interimistische Zweigbahn durch Verbesserung in eine definitive umgeschaffen oder ein anderer Bergübergang oder eine zweckmässigere Bahn von Sumin ab nach Rybnik ermittelt werden könne, wiederholt erörtert, aber auf Grund des technischen Gutachtens vom 4. April 1856 (Bl. 83 bis 102 Vol. II. der Acten, den Tunnelbau betreffend) aus technischen und finanziellen Gründen verneint worden.

Bei diesen überall unter Beweis gestellten Vorlagen dürfte es dem, dem Directorio gemachten Vorwürfe, Ermahnungen und wohlgemeinte Rathschläge unbeachtet gelassen zu haben, an jeder rechtlichen Basis fehlen.

Die Ausführung des Unterbaues ist nicht durch einen General-Entreprise-Contract, sondern durch Entreprise-Contracte nach Einheitspreisen geschehen. Das Directorium hielt diese Art der Ausführung nach den Erfahrungen beim Bau der Hauptbahn in eigener Regie für zweckmässiger und vermog einen Grund zum Vorwurf darin nicht erkennen, dass es schon diesfällige Einleitungen traf, bevor noch der Bau definitiv feststand. Vorbereitende Einleitungen, aus denen der Gesellschaft keine Verpflichtungen erwachsen, schienen sogar der Vorsicht halber geboten, um eintretenden Falls mit dem Bau unverzüglich beginnen zu können.

Die derzeitigen Gesellschaftsvorstände können nicht einräumen, dass ihnen vor Abschluss des Entreprise-Contracte der Herr Eisenbahn-Commissarius dergleichen Contracte je widerrathen hätte, weil sie nach seiner persönlichen Ansicht für die Gesellschaft nicht zweckmässig wären. Sollte er sich in ähnlicher Weise, vielleicht gelegentlich gegen den einen oder andern der Beamten geäußert haben, so würde dies einen dem Directorio gemachten Vorwurf, welches davon keine Kenntniss erhalten hat, noch in keiner Weise rechtfertigen. Und wenn in diesem Falle die Gesellschafts-Vorstände wirklich der kundgegebenen persönlichen Ansicht des Herrn Eisenbahn-Commissarius nicht gefolgt wären, weil sie entgegengesetzter Meinung gewesen, mit welchem Rechte könnte man ihnen deshalb einen Vorwurf machen? Weder das Gesellschafts-Statut, noch das Gesetz verpflichtet sie, der persönlichen Ansicht des Herrn Staats-Commissarius blindlings zu folgen. Der Herr Minister selbst hat dies anerkannt, wie die Denkschrift erwähnt. Auch ist der Bau noch genauer, als der Herr Minister vorausgesetzt, überwacht worden. Denn nicht dem Ober-Ingenieur allein war diese Ueberwachung übertragen; es waren zu diesem Behufe unter dessen Controlle für jede Bahnstrecke auch Bauaufseher und ein Baumeister von der Gesellschaft angestellt.

Wo es sich mit unserer Ueberzeugung irgend vereinigen liess, haben wir dem Gewicht der persönlichen An-

sicht des Herrn Eisenbahn-Commissarius stets Rechnung getragen. Er würde dies bezeugen müssen. Unseres Wissens waren seine gegen uns ausgesprochenen Wünsche stets so, dass wir uns ihnen fügen konnten und gefügt haben, so dass eigentliche Ermahnungen oder Warnungen überhaupt nicht vorgekommen, vielweniger unberücksichtigt geblieben. Selbstverständlich ist hier nur von Mittheilungen die Rede, von denen das Directorium Kenntniss erhalten. Wir erinnern nur an einen Fall, in welchem es besser gewesen wäre, sich den Vorwurf des Widerspruchs zuzuziehen, anstatt nachzugeben:

Als sich im vorigen Jahre die Unzulänglichkeit des Bau-Capitals herausstellte, wollten die Gesellschaftsvorstände schon damals eine ausserordentliche General-Versammlung berufen und die Bewilligung der nothwendigen Geldmittel beantragen, die damals, wo die Actien der Gesellschaft noch zwischen 135 bis 140 % standen, sicherlich mit weniger Schwierigkeit als jetzt hätten beschafft werden können. Der Herr Staats-Commissarius, der zu einer diesfälligen Besprechung eingeladen worden war, rief dringend, die Einberufung bis dahin, wo das Project einer Leobschütz-Neisser Strecke vorgelegt werden könnte, zu verschieben und seine Meinung gab den Ausschlag, freilich erst alsdann, als er in Aussicht gestellt hatte, dass der Staat die Bewilligung zur Erhöhung des Anlagecapitals doch nicht eher bewilligen würde. (Cfr. die Protocolle der Directorial-Sitzungen vom 18. und 29. Decbr. 1856, Bl. 4 der Acten die ausserordentlichen General-Versammlungen S. 1. Vol. II.)

Wenn die Denkschrift selbst sagt, dass beim Abschlusse des Entreprise-Contracts die Einnischung der Aufsichtsbehörde weder rechtlich begründet noch angemessen gewesen, so wird Niemand einen Grund zu einem gerechten Angriffe darin finden, dass dieser Contract ohne alle Mitwirkung der Staatsbehörden zu Stande gekommen. Wir müssen sogar behaupten, dass beim Zustandekommen dieses Vertrages, wenn auch nicht Staatsbehörden, doch aber Staatsbeamte unmittelbar wesentlich eingewirkt haben. Wir müssen auf diesen Gegenstand etwas näher eingehen, weil die ganze Behandlung dieses Vertragsabschlusses in der Denkschrift eine Verdächtigung der Gesellschaftsvorstände involvirt, die wir mit Indignation zurückweisen.

Als der projectirte Bau der Zweigbahnen seiner Verwirklichung näher rückte, offerirten sich die Bau-Unternehmer zu dessen Ausführung in Entreprise. Zu ihrer Empfehlung bemerkten sie, dass sie im Laufe von acht Jahren auf gleiche Weise einen Theil der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, einen Theil der Kurfürstlich-Hessischen Staatsbahn zur Zufriedenheit ausgeführt hätten, in gleicher Beziehung noch zur Königlichen Westphälischen Bahn ständen, und dass der Herr Geheime Ober-Finanz-Rath Mellin zu Berlin, Director im Ministerium, Abtheilung für öffentliche Bauten, sowie der Herr Geheime Rath Hentz in Paderborn, vorsitzender Director der Westphälischen Bahn, sich über ihre Qualification aussprechen würden. (Bl. 1 der Acten die Verdingung des Baues betreffend A. Nr. 9.)

Das Directorium ernannte eine Commission zur näheren Prüfung der Offerte (Bl. 2 der Acten) und beauftragte ein Mitglied der Direction und den Ober-Ingenieur, um der Instruction gemäss, die ihnen schriftlich ertheilt wurde, an Ort und Stelle bei den genannten Herren Beamten und sonst auf jede Weise Erkundigungen einzuziehen, einerseits über den Character, die Verlässlichkeit, die technische Qualification und die sonstigen persönlichen und finanziellen Verhältnisse der Unternehmer, sowie darüber, ob es überhaupt rathsam, sich mit ihnen in dergleichen Verträge einzulassen; andererseits über die Erfahrungen der Directionen, die Bahnbauten in Entreprise ausgeführt und wie die diesfälligen Contracts abgefasst gewesen. (Bl. 4—6 der Acten.)

Der erstattete Bericht (Bl. 13—15 der Acten) lautete in jeder Beziehung günstig. Namentlich versicherte danach der Königliche Ober-Bau-Director Herr Mellin, dass die Unternehmer ihren Verpflichtungen stets nachgekommen und anständige, wohlhabende Leute seien, die deswegen vor andern Unternehmern beim Bau der Westphälischen Bahn den Vorzug erhalten. Der Königliche Ober-Bau-Rath Herr Hartwich, der die Westphälische Bahn im Auftrage des Herrn Ministers mehrfach revidirt hatte, ertheilte ihnen dasselbe Zeugnis und bezeichnete sie als durchaus solide und zuverlässige Geschäftsleute. Der Königliche Geheime Rath Herr Hentz schilderte sie beide als sehr ehrenwerth und den einen als reich, während er den andern alt einen sehr soliden, zuverlässigen Unternehmer und einen ganz erfahrenen Techniker bezeichnete, dem man die schwierigsten Baus anvertrauen könne. Er fügte bei, dass ihre Bau-Unternehmungen stets, insbesondere die bedeutendsten Entreprisen der Königlichen Westphälischen Bahn, auch auf den Hessischen Bahnen bedeutende Arbeiten zur Zufriedenheit von ihnen ausgeführt worden. Die specielle Frage, ob man sich mit ihnen auf eine grosse Entreprise einlassen könnte, hatte er auf das Bestimmteste bejahend beantwortet, und sich überhaupt sehr beifällig für die Etablierung grosser Entreprisen ausgesprochen, indem er mehrfach bestätigt gefunden, dass dieselben sich aus vielen Gründen billiger für die Gesellschaft herausstellten, als bei eigener Regie, was insbesondere der Westphälische Bahnbau wieder bewiesen habe.

Wenn so hohe Königliche technische Staatsbeamte die Bauunternehmer empfohlen, wenn das Gutachten der Königlichen Direction einer Bahn auf Grund eigener Erfahrung die Zweckmässigkeit grosser Entreprisen bestätigte und die Königliche Staats-Regierung selbst Bahnbauten in Entreprise ausführen liess und zwar durch die empfohlenen Unternehmer, so wird man gerechter Weise

das Directorium der Wilhelmsbahn um deshalb nicht verdächtigen können, weil es mit denselben Unternehmern einen ähnlichen Entreprise-Contract einging und zugeben müssen, dass hierbei das Urtheil von Staatsbeamten, die zum Theil Mitglieder der Aufsichtsbehörde waren, mittelbar nicht ohne wesentlichen Einfluss gewesen.

Um einen richtigen Anhalt für die Einheitspreise zu erlangen, wurden die bei Bauarbeiten in eigener Regie gezahlten Preise durch den Ober-Ingenieur und Haupt-Redanten ermittelt (Bl. 4 der Acten) und unter Berücksichtigung der üblichen Löhne nach Ort und Zeit im Wege der Unterhandlung möglichst ermässigt (Bl. 17, 20, 22, 23, 24 u. F. 41 d. Acten). Bei Aufstellung und Fassung der Contractsbestimmungen wurde nach mehrfachen Beratungen unter den Verhältnissen entsprechenden Modificationen das Formular zum Grunde gelegt, welches bei der Königlichen Direction der Westphälischen Bahn zu Paderborn üblich war. Die Preise der Hauptarbeiten, namentlich der Erdarbeiten und Erdtransporte sind — wie eine Vergleichung der Preislisten ergibt — billiger normirt und bei der Ausführung der Brückenbauten haben die Unternehmer in der That mehr zahlen müssen, als ihnen von der Gesellschaft stipulirt war, was das Zeugnis der betreffenden Handwerker im Vergleich zu den Contractspreisen ausser Zweifel stellen würde.

Bei dieser Sachlage müssen wir die von dem Herrn Eisenbahn-Commissarius ausgesprochene Meinung, der Contract sei nichts weniger als günstig gefasst und lege gewissermassen alle Vortheile auf Seite der Unternehmer, Alles Risiko auf Seite der Gesellschaft als nicht gerechtfertigt erklären, und provociren wir zum Beweise unserer entgegenstehenden Ansicht ebenfalls auf den Inhalt des Contracts. Jedenfalls wird ein Hinblick darauf, wie der Contract zu Stande gekommen, welche Information wir vorher eingegeben, welche Umstände in Erwägung gewesen, und nach welchem Vorbilde wir uns gerichtet, der Vorwurf als aus der Luft gegriffen erscheinen, dass wir leichtfertig und ohne das sorgsamste Streben, die Interessen der Gesellschaft besonders zu wahren, in das Vertragsverhältniss eingetreten. Jeder Geschäftsmann wird bestätigen, dass trotz aller Vorsicht beim Abschlusse von Verträgen, oft, besonders bei solchen Verträgen, die, wie der in Rede stehende, so vielseitige Beziehungen berühren, erst hinterher in der Erfüllung in Folge verschiedener Auslegung Zweifel entstehen, deren Beseitigung durch eine andere Fassung hätte geschehen können, wenn es möglich wäre, alle Eventualitäten voranzusehen. Ein solcher Fall liegt der Anführung des Herrn Eisenbahn-Commissarius zu Grunde, die aber eben deshalb den Beweis für die ungünstige Beschaffenheit des Contracts nicht liefert. Sein diesfälliges Rescript (Bl. 32 der Acten) ist vom 5. September 1854 datirt. — (Der Contract vom 4. Juni 1853 kann also nicht „erst Jahre nachher“, wie die Denkschrift sagt, zur Kenntniss der Aufsichtsbehörde gelangt sein) — und spricht auf das von Seiten des Directoriums ergangene Ersuchen seine Ansicht über die zweifelhafte Auslegung des §. 12 Act. 3 des Vertrages und die dabei in Betracht kommenden, ebenfalls nicht unzweifelhaften Begriffe „definitive Legung des Bahngestänges und Bahnstrecke“ mit dem Rathe aus, diese Zweifel durch Unterhandlung mit den Bau-Unternehmern zu beseitigen. Dies ist am 12. resp. 14. October 1854 (Bl. 85—87) geschehen.

Der Tunnelbau schritt in ersterer Zeit hauptsächlich um deshalb nur langsam vor, weil die Schwierigkeiten beim Bau sich wider Erwarten häuften und mehrmalige Aenderungen im Princip der Verzimmerung und selbst der Construction des Bauwerks nothwendig wurden. Der Entreprise-Contract trug nicht die Schuld. Die Erfahrung beim Fortschritte des Baues bedingten demnach so wesentlich andere Dispositionen, dass die Contractsbestimmungen darauf nicht mehr passten und hemmend auf die Beschleunigung der Sache einwirkten. Deshalb wurde die Entreprise bezüglich des Tunnels aufgelöst, wobei den Unternehmern die durch Rechnungs-Beläge nachgewiesenen Kosten erstattet wurden, was in sofern als kein Opfer angesehen werden kann, als diese Kosten ebenfalls entstanden sein würden, wenn in eigener Regie von Anfang an gebaut worden wäre. Der Baumeister, unter dessen Leitung das Werk gedeiht, ist übrigens ein Beamter, den die Unternehmer beim Tunnelbau beschäftigt hatten und von denen er bei Auflösung des Contracts übernommen worden ist. (Bl. 130. Vol. I. und Bl. 109. 112. 114. 115. Vol. II.)

Die Aufstellung und Genehmigung specieller Anschläge und Pläne vor dem Beginn von Bauausführungen und vor Anschaffung von Materialien ist dem Ober-Ingenieur der Gesellschaft im § 8 und 9 seiner Instruction vom 19. December 1853 zur Pflicht gemacht, in der Geschäftsordnung vom 9. November 1855 § 13 wiederholt und im § 15 daselbst durch den Special-Director als den beständigen Commissarius des Directorii (conf. § 1 u. 9 seiner Instruction) unter Controlle gestellt.

Eine von der Hauptcasse geforderte specielle technische Buchführung mag der schnelleren und besseren Uebersicht wegen zweckmässig sein; sie ist indes nicht überall und auch bei der Wilhelmsbahn nicht eingeführt, weil die Aufsichts-Behörde sie niemals verlangt hat und der Zweck derselben wenn auch weniger schnell und leicht durch die hier eingeführte Art der Buchführung bei der Hauptcasse erreicht wird.

In den Berichten des Königlichen Eisenbahn-Bauinspectors Herrn Simon heisst es, er sei beauftragt, ihn der General-Versammlung vorzutragen, da es Wille sei, derselben die Lage des Unternehmens vollständig und wahrheitsgetreu darzulegen. Soll hierdurch etwa angedeutet sein, dass beim Directorio nicht derselbe Wille vorherr-

sche, so müsste auch diese Verdächtigung als durchaus unbegründet zurückgewiesen werden. Das Directorium hat laut der alljährlich erstatteten Berichte den General-Versammlungen die Lage des Unternehmens, wie dieselbe nach seiner besten Ueberzeugung in der That vorhanden und zu seiner Kenntniss gekommen, stets vollständig und wahrheitsgetreu geschildert.

Die in dem in Rede stehenden Berichte ausgesprochene Nothwendigkeit so sehr bedeutender Summen zu Reparaturen und Erneuerungen der alten Bahn konnte das Directorium nicht mittheilen, weil ihm dieser Bericht erst im Momente seines Vortrages bekannt geworden ist und es auch nicht ein Resultat, wie es der Bericht giebt, voraussehen konnte; das Letztere nicht aus folgendem Grunde:

Als im vorigen Jahre die Dividende festgestellt werden sollte, liess die Aufsichtsbehörde den Zustand der Bahn revidiren und das Rescript des Königlichen Eisenbahn-Commissariats vom 13. Februar 1856 lautet: (Bl. 166 der Acten betreffend die Unterhaltung des Bahn-Planums und des Oberbaues S. II. Lit. II.)

„Die kürzlich von unserem technischen Mitgliede vorgenommene Revision der Wilhelmsbahn zwischen Cosel und Oderberg hat den Beweis geliefert, dass das Bahngelcis in seiner Bettung und Befestigung recht gut unterhalten ist, dass dagegen die Schienen selbst, deren Form, Gewicht und Verbindung mit dem so bedeutend gestiegenen Güter-Verkehre nicht im Verhältnisse stehen, durch den nun fast zehnjährigen Betrieb besonders aber in der neuesten Zeit so angegriffen sind, dass eine gründliche Erneuerung derselben unumgänglich nothwendig erscheint.“

Behufs dieser Erneuerung wurde bestimmt, dass ungefähr ein Zehnthel der Schienen in den nächsten Wochen umzuwechseln und mit der weitem Erneuerung in der Weise vorzugehen, dass innerhalb Jahresfrist ein Drittheil umzulegen. Die hierzu erforderliche Summe, das Drittheil mit circa 50,000  $\%$  veranschlagt, sollte der weiteren Anordnung gemäss theils aus dem Reserve-Fonds, theils aus dem Reinertrag des Jahres 1855 entnommen werden. Dies alles ist bereitwilligst geschehen wie auch der Bericht anerkennt, u. wenn eben vollständig geschehen ist, was in Folge der Revision der Bahn seitens der Aufsichtsbehörde für erforderlich erachtet wurde, so konnte das Directorium nicht voraussehen, dass die ein Jahr später erfolgte Revision ein so wenig zufriedenstellendes Resultat haben würde. Erklärlich erscheint die Sache dadurch, dass bei der diesjährigen Revision ganz andere Grundsätze der Beurtheilung zur Anwendung gekommen sein mögen, woraus dem Directorio kein Vorwurf erwächst und wofür der Umstand spricht, dass alle Brücken einen eisernen Oberbau erhalten sollen. In der Frage der Nothwendigkeit wird die Aufsichtsbehörde als solche immer Recht behalten; es möge daher nur erwähnt sein, dass während des grössten Verkehrs auf der Bahn ein Geleis auf der Strecke Ratibor-Neudza ausgebreitet hat, dass das bereits fertige neue Geleis mit eisernen Brücken versehen ist und die Reparatur der Brücken auf den Verhältnissen entsprechende Weise geschehen sollte.

Die kritische Lage des Unternehmens ist zunächst in Folge der Ueberschreitung des ursprünglichen Kostenanschlags entstanden. Dass Anschlags-Ueberschreitungen Uebelstände sind, ist unverkennbar, sie scheinen aber unvermeidlich, denn sie sind nicht nur bei der Wilhelmsbahn, sie sind bei allen bisherigen Bahnbauten, die Staatsbahnen nicht ausgenommen, vorgekommen. Es haben aber auch noch andere Umstände so wesentlichen Einfluss gehabt, dass ohne sie die missliche Lage nicht herbeigeführt worden wäre. Dahin gehören: die ungewöhnlich hohen Einnahmen der Vorjahre und die verhältnissmässig um so grössere Mindereinnahme zur Zeit, wo der Verkehr überhaupt stockte; der Umstand, dass bezüglich der Zweigbahnen die erste Periode der Verkehrsbildung noch nicht vorüber ist; erhöhte Ansprüche an den Zustand der Bahn bei erniedrigten Tarifsätzen; endlich der Umstand, dass der Mehrbedarf in eine Zeit fällt, wo die Eisenbahnen, Verkehrs- und Geld-Institute im Allgemeinen kein Vertrauen besitzen und von gewissen Speculanten jedes Mittel benutzt wird, das Vertrauen zu untergraben. Dass hier auch Mangel entsprechender Rücksichtnahme auf Rath, Mahnungen und selbst Warnungen Seitens der Aufsichtsbehörde mitgewirkt haben, müssen wir in Abrede nehmen, weil wir unseres Wissens den Wünschen derselben stets nachgekommen sind.

## ANZEIGER Bremer Rheder ei-Gesellschaft in Bremen.

Durch Consensum des hohen Senates vom 15. d. Mts. sind der Bremer Rhederei-Gesellschaft die Rechte der juristischen Person verliehen und ist dieselbe gemäss §. 5 der Statuten nunmehr definitiv constituirte. — Bekanntmachungen der Direction erfolgen mit rechtlicher Kraft bis auf Weiteres in der Wasser-Zeitung in Bremen und werden ausserdem in der Berliner Börsen-Zeitung in Berlin; Cölnischen Zeitung in Cöln; publicirt werden.

Der Geschäftsführer der Gesellschaft, Herr Carl Merle zeichnet „für die Direction.“  
Bremen, den 17. April 1857.

**Die Direction.**

C. L. H. Bencke. C. F. C. Buff. C. D. Stahlknecht.

Wir hören sehr häufig als den Character eines Menschen die Characterlosigkeit bezeichnen, wobei ein schlechter Nebenbegriff immer nahe liegt. Die Börse thut seit langer Zeit alles Mögliche, um sich das fortgesetzte Epitheton einer solchen Characterlosigkeit zu verdienen. Nur ist hier der Unterschied, dass, wenn ein Character des Menschen sich überhaupt nicht anders als im Handeln bewähren kann, die Börse leider auch das Handeln selbst nach und nach aufzugeben scheint. Ein so hoher Grad von Geschäftslosigkeit, wie er heut wieder herrschte, muss uns natürlich am Schlusse einen Blick auf eine völlig monotone Börse übrig lassen. Es that heut offenbar das Ungewohnte der Räumlichkeit (bekanntlich fand heut die Börsenversammlung zum ersten Mal im Freien in der sogenannten Theerbusch'schen Ressource statt) Manches zu einer Verstärkung der Geschäftslosigkeit, theils weil der Raum sehr eng, theils aber auch, weil das gegenseitige Auffinden sehr schwierig war. Wir machten bereits vor einigen Tagen darauf wiederholt aufmerksam, dass die Börse alle Hoffnungen und Befürchtungen lange im Voraus zu escomptiren pflegt, so dass das wirkliche Eintreten eines Ereignisses die Wirkung gewöhnlich bereits erschöpft findet. Es ist dies denn auch in vollem Maasse wieder gegenwärtig in Beziehung auf das unsern Lesern sehr frühzeitig von uns signalisirte Einschreiten der Regierung gegen die fremden Banknoten der Fall gewesen. Der Herr Handels-Minister und resp. der Minister des Innern haben heut gleichzeitig in beiden Häusern der Volksvertretung den desfallsigen Gesetzentwurf zur schleunigen Berathung und Beschlussfassung eingebracht, und trotzdem dieses Factum auf der Börse bereits in bestimmter Weise bekannt war, zeigte sich dennoch für die davon betroffenen Bankactien keinerlei weitere Wirkung; denn wir haben seit lange nicht einen Tag gehabt, an dem so unbedeutende Coursveränderungen gerade in diesen Papieren stattfanden, wie heut. Wenn wir einen nicht ganz unbeträchtlichen Rückgang der Meininger Creditbank-Actien ungerechnet lassen, und auch darüber hinwegsehen, dass Cob. Act. heut mehr als gewöhnlich angeboten waren, dann haben wir fast stereotyp genau dieselbe Course heut für die Bk.-A. wieder zu notiren, wie am letzten Sonnabend. Dasich miteinander Verbote der auswärtigen Banknoten die Wahrscheinlichkeit für die Preussische Bank mehr, ihren Noten einen ausgedehnten Umlauf zu sichern, so war das heut eingebrachte Gesetz höchstens in so weit von einer Wirkung für die Coursebewegung, als es den Antheilscheinern der Preuss. Bank wieder einen gewissen Aufschwung gab. Der Verkehr in den Eisenbahn-Actien war von keiner grossen Bedeutung, und die Sachen, die wir darunter besonders hervorzuheben haben, sind solche, die heut einen entschiedenen Course-rückgang aufweisen. Es stehen heut hierbei wieder die Cosel-Oderberger einmal in vorderster Reihe, wie denn die interessanten Mittheilungen, die uns heut von völlig kompetenter Stelle aus Ratibor über den Vertrag wegen Uebergabe der Bahn an den Staat zugegangen sind, (s. unser heut. Hauptblatt) denn leider die von uns von Anfang an vertretene Ansicht nur bestärken können, dass es für die Actionäre das Unvortheilhafteste, was überhaupt nur passieren kann, sei, diese Verwaltung in die Hände des Staats übergehen zu sehen, so dass es fortgesetzt ein schwerer Vorwurf gegen die Berliner Actionaire bleiben wird, dass sie in feiger Furcht gegen vorübergehende Bedrängnisse sich selbst das geistige Armuthzeugniss ausstellten u. um diese smaltische Verwaltung petitionirten. Der heut von Neuem begonnene stärkere Course-rückgang kann unter solchen Umständen nur die naturgemässe Folge sein, und es bleibt nur zu wünschen, dass die Actionaire bis zu der General-Versammlung am 23. wieder ihre Ueberlegung in soweit wiederfinden, dass sie einem ihren Interessen widerstehenden Vertrage ihre Zustimmung versagen. Demnächst brach denn auch bei den Franzosen heut der Course-rückgang in einer etwas entschiedenere Weise durch, da die abermalige Mindereinnahme von 19,700 fl. für die letzte Woche in Verbindung mit den mannichfachen andern Umständen dazu beitrug, die Meinung für dies Papier noch weiter zu erschüttern. Auch die Brieg-Neisser Actien haben wir heut mit einem niedrigeren Briefcours zu notiren, wie man bei der Beurtheilung der Verhältnisse dieser Bahn, namentlich Angesichts des jetzt von der Staatsregierung als Oberaufsichts-Behörde eingehaltene Verfahren, nicht übersehen darf, dass die Bahn einerseits bis jetzt nur einen sehr schwachen Fahrpart, andererseits einen beschränkten Reservecapital und noch gar keinen Erneuerungs-Fonds besitzt, so dass die hierdurch entstehenden Ausgaben für dieses Jahr schwer ins Gewicht fallen würden. Die Oberschles. Actien sind heut gleichfalls niedriger und von den Freiburgern erfahren nur die Actien neuerer Emission eine Coursebesserung. Die ausländischen Fonds behaupteten auch heut ihre stationären Course, wogegen die Preussischen Fonds etwas mehr gesunken und mit Ausnahme der Prämien-Anleihe fester waren. Unter den Industriepapieren behaupteten Minerva-Actien nur schwer ihren letzten hohen Schlusscours und auch Dessauer Gas-Actien gingen nicht über ihre verhältnissmässig sehr niedrige letzte Notirung hinaus.

In- und ausländische Eisenbahn-Stamm-Actien.

Table with columns: Div. 1855, Div. 1856, Z.F., Zinstermine, and various stock entries like Aachen-Düsseldorf, Aachen-Mastricht, Amsterdam-Rotterdam, etc.

In- und ausländische Eisenbahn-Priorität-Actien.

Table with columns: Div. 1855, Div. 1856, Z.F., Zinstermine, and various stock entries like Aachen-Düsseldorf, Aachen-Mastricht, Bergisch-Märkische, etc.

Industrie-Actien.

Table listing industrial stocks such as Magdeburger Feuer-Vers.-Actien, Concordia, Lebens-Vers.-Actien, etc.

Preussische Fonds und Staatspapiere.

Table listing Prussian bonds and state papers like Freiwillige Staats-Anleihe, Staats-Anleihe von 1850, etc.

Ausländische Fonds.

Table listing foreign bonds like Oesterreichische Metalliques, National-Anleihe, etc.

Bank- und Creditbank-Actien.

Table listing bank and credit bank stocks like Berliner Bank-Verein, Cassenvereins-Bank-Act., etc.

Wechsel-Course vom 18. April.

Table showing exchange rates for various locations like Amsterdam, Hamburg, London, Paris, etc.

Geld und Gold.

Table listing gold and silver prices like Friedrichsd'or, Louisd'or, Gold al marco, etc.