

Dieses Blatt erscheint ohne Annahme
täglich zweimal.

Abonnements-Preis:
vierteljährl. für Berlin 2 Thlr. 15 Sgr.,
für ganz Preussen 3 Thlr., für ganz
Deutschland 3 Thlr. 15 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 2 1/2 Sgr.

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

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

Breslau, 25. April, 12 Uhr Mittags. — Alte Freiburger Actien 123 1/2 bz., junge Freiburger 119 1/2 bz., Oberschles. A 141 Geld, do. B. 129 bez., do. C. 129 bez., Cosel - Oderberger 78 Gld., Oppeln - Tarnowitzer 82 1/2 Gld., — Brieg-Neisser 80 1/2 Gld. Schlesischer Bankverein 93 1/2 Gld., Darmstädter Bank - Actien 110 1/2 Gld., Disconto-Commandit - Antheile 109 1/2 Geld, Oesterr. Credit - Actien 134 1/2 Gld., Oesterr. Banknoten 97 Gld., Polnische Banknoten 95 bez., Minerva 96 Geld. — Sehr günstig, viel Geschäft.

Telegraphische Depeschen.

Bern, 23. April. (A. A. Z.) Dr. Kern, durch Unpässlichkeit in Basel aufgehalten, kommt heute Abend hier an. Der Besuch des Kaisers Louis Napoleon in Arenenberg ist sehr wahrscheinlich. Die Eidgenössische Zollverwaltung bewilligt auf Dr. Kerns Verwendung die zollfreie Einfuhr dorthin bestimmter Effecten.

Marseille, 23. April. (Ag. Havas.) Man schreibt aus Athen: Die von der Regierung eingesetzte Commission, welche die Frage der Errichtung einer Credit-Anstalt hätte prüfen sollen, welche von einer Französischen Gesellschaft vorgeschlagen worden war, hat sich gegen diesen Plan ausgesprochen. Die Griechische Regierung hat eine wiederholte Prüfung dieser Frage angeordnet.

Triest, 24. April. (W. T. B.) Die Ueberlandpost ist eingetroffen und bringt Nachrichten aus Bombay vom 2. d. Nach denselben hatten sich die Perser angeblich wieder bei Buschir concentrirt. — Aus Hongkong wird vom 15. März gemeldet, dass der Englische Dampfer „Queen“ auf dem Wege nach Macao überfallen und dass der Capitän sowie der grösste Theil der Mannschaft ermordet worden seien.

Genä, 21. April. (O. C.) Die Frau Herzogin von Orleans wird sich nächster Tage von Sestri nach England begeben.

Modena, 20. April. (O. C.) Der Herzog empfing in einer Audienz den als bevollmächtigten Minister von Sardinien beglaubigten Comthur C. Boncompagni.

Constantinopel, 17. April. (O. C.) Anlässlich der „Cangaroo“-Angelegenheit wurde Ferhad Pascha zur Internirung nach Ismid und Ismail Pascha nach Brussa verurtheilt. Der K. Preuss. Gesandte Herr von Wildenbruck trifft Anstalt Constantinopel zu verlassen. Die Commission zur Regelung der Türkisch - Russischen Grenze wird ihre Arbeiten gegen 15. Mai in Kars beginnen. Die „Presse d'Orient“ meldet, es sei die Concession zum Baue einer Eisenbahn von Salonich bis an die Kroatische Grenze an eine Gesellschaft, vertreten von Herrn Valmagini, ertheilt worden.

Smirna, 17. April. (O. C.) Am 12. und 13. d. M. wurden hier leichte Erdrerschütterungen wahrgenommen.

Unsere heutige Post.

— Es geht uns soeben folgende officiële Aufgabe Seitens der Holländischen Regierung über das Resultat der Caffee-Ernten auf Java zu, die wir bei dem Interesse, welches die Sache für einen grossen Leserkreis hat, an dieser Stelle wiedergeben: Ernte von 1856 1857 816,908 Bil., 1855-56 1,263,835 Bil., 1854-55 1,178,737 Bil. Deficit der letzten gegen die vorletzte Ernte 446,927 Bil.

† Neisse, 24. April. Ihr geschätztes Blatt hat das Gerücht, dass die Eisenbahn nach Brieg a) einen zu schwachen Fuhrpark und b) einen zu geringen Reserve- und Erneuerungsfonds habe, ebenfalls in seinen Spalten aufgenommen, und denselben dadurch eine grössere Verbreitung gegeben. Aus bester Quelle kann ich Ihnen aber mittheilen, dass erstens die Neiss-Brieger Eisenbahn einen so überreichen Fuhrpark hat, dass sie bis 1855 jährlich 2 bis 4000 \mathcal{R} für die Benutzung derselben von Nachbarbahnen erhalten hat; für 1856 fällt diese Einnahme fort, da die Oberschlesische Eisenbahn die Betriebverwaltung dieser Ausgaben und Einnahmen contractlich übernommen hat. Sollte in diesem oder folgenden Jahren der Verkehr so überraschend zunehmen, dass der eigene Fuhrpark doch nicht ausreicht, so sind die mittelbar und unmittelbar anschliessenden Bahnen verpflichtet, ihren Fuhrpark der Brieg-Neisser Bahn gegen contractliche Entschädigung zu überlassen. Zweitens hat die Brieg-Neisser Bahn einen Reserve- und Erneuerungsfonds von 40,000 \mathcal{R} , bei freiem, unverschuldeten Besitzstand, ohne Prioritäts-Actien und ohne schwebende Schuld; befindet sich also in einem völlig gesunden Zustande! Bei dieser Gelegenheit theile ich Ihnen mit, dass in dieser Woche abermals ein lebhafter Fracht-

verkehr auf der Bahn stattfindet, und die Mehr-Einnahmen sich wahrscheinlich bis zur Ernte noch in erheblicher Weise steigern werde, die Aussicht auf eine Dividende also eine günstige ist.

△ Köln, 24. April. Wenn Ihnen vor einigen Tagen von Aachen aus geschrieben wurde, dass in Folge des schönen Wetters sich der Verkehr auf der Rheinischen Eisenbahn zu beleben anfange, so muss ich Ihnen von hier aus melden, dass die unfreundliche Witterung in den letzten Tagen höchst nachtheilig auf den Personenverkehr derselben eingewirkt hat. Bei dem Schnee, Hagel- und kalten Märzschauern, wie sie jetzt an der Tagesordnung sind, ist es ganz natürlich, dass Vergnügungsreisen und selbst unwichtige Geschäftstouren bis auf bessere Tage verschoben werden. Aber auch abgesehen davon, hat die Rheinische Eisenbahn seit Anfang dieses Monats durch die neue Einrichtung auf der Köln-Krefelder Eisenbahn eine stärkere Concurrenz bekommen, indem es dem Publicum, welches auf Beschleunigung der Fahrt nicht so sehr sieht, als auf Billigkeit, möglich gemacht worden ist, bei Benutzung der Köln-Krefelder und Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn die Reise von hier nach Aachen wohlfeiler zu machen, als bei directer Fahrt von hier dorthin. Der Güterverkehr hat im vorigen Jahre durch den starken Fruchttransport die Ausdehnung erlangt, wie er solche im laufenden Jahre wohl schwerlich erreichen wird, so dass also nicht anzunehmen ist, dass dieser den möglichen Anfall beim Personenverkehr zu ersetzen im Stande ist. Kurz, fasst man alle Momente, welche eine gesteigerte Frequenz bedingen, zusammen, so kommt man zu der Schlussfolgerung, dass die Rheinische Eisenbahn nicht gleichen Schritt mit der Köln-Mindener hält, und dass die diesjährige Einnahme nicht die vorjährige übersteigen wird. Anhaltspunkte zu dieser Annahme bieten uns bereits die Resultate der drei ersten Monate dieses Jahres, welche über 5000 \mathcal{R} gegen die Betriebsergebnisse des ersten Quartals von 1856 zurück bleiben. — Ein telegr. Dep. aus London zufolge ist der Wechselfälscher Disteling, welcher unsere Privatbank auf eine so unangenehme Weise heimgesucht hat, zwölf Stunden vor der Ankunft des ihm nachgesandten Polizeicommissars nach Amerika abgereist, wohin ihm auf Veranlassung des Preussischen Consuls ein Englischer Polizeimann mit dem erforderlichen Verhaftsbefehl unverzüglich nachreisen wird. Die Direction der hiesigen Privatbank ist mit der Erstattung des Geldes nicht zufrieden, sondern dieselbe will zur Constatirung eines Beispiels selbst bei bedeutenden Kosten die Person vor das hiesige Schwurgericht stellen. Dieses Vorhaben ist nur zu billig, indem ein solch geschickter Fälscher ein Schreckel der ganzen Kaufmannschaft ist.

† Pilsen, 20. April. Herr Mirès machte in seinem Journal dieser Tage den Gebrüthern Pereire das vielsagende Compliment: Frankreich habe es diesen zu danken, dass sein Bahnnetz ein halbes Jahrhundert früher fertig werde. Die Concessionäre der Prag-Pilsener Eisenbahn, zum Anschlusse an die Nürnberg-Regensburger Bahn, scheinen nach dem entgegengesetzten Ruhme zu zeichnen: diese wichtige Schienenverbindung unseres Landes mit Süddeutschland möglichst zu verzögern. Bei dem Eifer Ihres Blattes, in Vertretung der Verkehrsinteressen Deutschlands und Oesterreichs, gestatten Sie mir wohl einige Andeutungen über diese beispiellose Verzögerung und deren Folgen. Bereits Anfangs 1855, also ein Jahr vor der Periode des Actienheils, erhielt das Prager jüdische Banquierhaus Lamei die vorläufige Concession für die erwähnte Bahnstrecke. Bald darauf wurde der Chef jenes Hauses zur Mitbegründung der Wiener Creditanstalt berufen, die, bekanntlich mehrere der Oesterreichischen Bahnen schaffen half, es also dem Hause Lamei gar leicht geworden wäre, den Bau seiner Bahn durch Beschaffung des nöthigen Actienkapitals zu sichern. Mittlerweile hatten aber rühriger Bewerber viel später nachgesuchte Eisenbahnconcessionen erhalten und die Actien placirt, dazu trat später die Krise für neue Actienunternehmungen und — der günstige Moment, die Prag-Pilsener Actien mit angehoftem Agio auf den Markt zu bringen, war veräußert. Da aus dieser Ursache in Erwartung baldiger Besserung des Actienmarktes hinausgeschobene Concessionserlangung erfolgte endlich dennoch, und um die Ungeduld der öffentlichen Meinung zu beschwichtigen, wurde ausgetreut: das Haus Lamei werde bei der fortwährend kritischen Lage des Papiermarktes für jetzt keine Actien ausgeben, die concessionirte Böhmischo-Bayrische Bahn jedoch vorläufig selbst bauen und später an eine Actiengesellschaft übergeben. Seitdem sind aber bereits wieder mehrere Monate verflossen, und während andere viel später projectirte Bahnen Böhmens und des Kaiserstaates binnen wenigen Monaten die Concession zu erwerben wussten, Actiengesellschaften und Verwaltungen

organisirt und inzwischen bereits auch grosse Baustrecken vollführt, ist bei der Westbahn noch nicht die mindeste Vorbereitung zum Beginn des Baues, wohl aber nur allzudeutlich die beliebte Devise „Abwarten“ sichtbar, während auf Seite des Publicums die unersetzlich-n Nachtheile dieser Verzögerung schmerzlich empfunden werden. In Prag wird über Kohlenvertheuerung geklagt, Nürnberg und Augsburg müssen ihrer Industrie den Brennstoff aus Sachsen, Rheinland und Westphalen mit enormem Frachtaufwand herbeiholen, während dagegen die reichen Kohlenlager um unsere Stadt ohne Absatz sind, weil die Eisenbahnverbindung nach Prag und Bayern fehlt. Tausende von Centnern der Mineralproducte aus dem Westen Böhmens sind im Winter unvertäufbar, im Sommer gehen sie, von Eger angefangen, den grossen Umweg über Regensburg die Donau abwärts nach Wien, weil die Eisenbahnverbindung mit Prag fehlt, und in gleicher Art könnte man noch gar viele unüberbringliche Verluste an unproductivem Zeit- und Geldaufwand belangreichster Art aufzählen, welche dem Lande durch Verschleppung dieser hochwichtigen Bahnangelegenheit verursacht werden. Aber auch die künftigen Actionäre der Bahn werden diese in der Geschichte des Eisenbahnwesens beispiellose Verzögerung theuer bezahlen. Hätte man die Concessionserlangung beschleunigt, so würden von Prag über hier bis zur Grenze teils Communen und grosse Domänenbesitzer bereitwillige Opfer an Areal und Baumaterial gebracht haben, um ihren Territorien die Berührung durch die Bahn zu sichern; jetzt, wo selbst seit Jahren ausgesteckt und deren Richtung in allen Details Jedermann bekannt ist, rüestet sich Alles, um für die lange Verzögerung wenigstens dadurch Revanche zu erlangen, dass der Bahnunternehmer den Territorial- und Materialbedarf möglichst hoch bezahlt. Ebenso hätte bei gehöriger Zeitbenutzung der Abschluss für Baubedarf, Arbeitslöhne, Schienen und Betriebsmittel viel billiger gesichert und realisirt werden können, als jetzt, wo die rasche Ausführung anderer Bahnen all diesen Bedarf für die nächsten Jahre wesentlich theuert. Der Unternehmer hat sich selbst gegen diese ungünstigen Chancen freilich bereits gesichert, da sicherem Vernehmen nach in den Voranschlägen die Herstellungskosten der Bahn mit nahe an 1 Million Gulden pro Meile beziffert sein sollen, was im Verhältnis des grössten Theils günstigen Terrains eine allen Fachmännern sehr bedenkliche Ziffer bildet. Ob aber bei gehöriger Benützung von Zeit und Umständen in der eben angedeuteten Art, nicht bedeutende Ersparnisse zu erzielen gewesen wären, und welchen Einfluss dieser ungewöhnlich hohe Bauaufwand auf den derzeitigsten Ertrag der Bahn äussern wird, das sind Fragen, die, wenn Sie mir Raum gönnen, demnächst weiter beleuchtet werden sollen.

□ Wien, 22. April. Die Verhandlungen wegen Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs zwischen Oesterreich und dem Zollverein werden bereits im Anfang nächsten Monats hier beginnen. Zunächst wird es sich dabei um eine Annäherung des Zollvereinstarifs an das System des Oesterreichischen Tarifs, insbesondere rücksichtlich der Tarifrung des feinen und feinsten Waaren handeln. Daraus knüpft sich die Herbeiführung einer gleichmässigen Bezeichnung der Tarifposten zu dem Zwecke, im Waarenverkehr dieselbe Waarendeclaration für den Zollverein und für Oesterreich benutzen zu können. Sodann wird es sich um Errichtung gemeinschaftlicher Zollämter an einzelnen grossen Handelsplätzen handeln, um dasselbst Waaren für Rechnung des andern Zollgebiets zu verzollen und direct auf den Ort der Bestimmung abzufertigen. Demnächst stehen Verabredungen wegen Erleichterung des Durchfuhrverkehrs sowie wegen Erleichterung in den Durchfuhrzöllen durch besondere Tarifbestimmungen in Aussicht. Diese hier angeführten Punkte sind solche, welche sich unmittelbar an die Vorbehalte des Zollvertrages vom 19. Februar 1853 anschliessen. So bestimmte schon der Art. 5 des gedachten Vertrages, dass von den (in der Anlage näher bezeichneten) im Zwischenverkehr zollfreien Waaren der Contractanten, welche aus dem Gebiete des andern Theils ohne Berührung zwischenliegenden Auslandes durch ihr Gebiet nach dem Auslande ausgeführt werden, Durchgangs-Abgaben nicht erhoben werden sollten. Ferner sollten von Waaren, welche von dem Auslande durch ihr Gebiet nach dem Gebiet des andern Theils oder umgekehrt, ohne Berührung zwischenliegenden Auslandes durchgeführt würden, wenn diese Waaren nach ihren allgemeinen Zolltarifen weder bei der Einfuhr noch bei der Ausfuhr einer Abgabe unterliegen, keine Durchgangsabgaben, in allen andern Fällen aber keine andere als die gegenwärtig bestehenden Durchgangsabgaben, höchstens jedoch der Betrag