

Berliner Börsen-Zeitung

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 - Tar-
nowitzer 82 1/2 Gld., — Brieg-Neisser 80 1/2 Gld. Schlesi-
scher 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 Un-
pässlichkeit 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 Ver-
wendung die zollfreie Einfuhr dorthin bestimmter Ef-
fecten.

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

Triest, 24. April. (W. T. B.) Die Ueberland-post
ist eingetroffen und bringt Nachrichten aus Bombay
vom 2. d. Nach denselben hatten sich die Perser ange-
lich wieder bei Buschir concentrirt. — Aus Hong Kong
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
Orléans wird sich nächster Tage von Sestri nach Eng-
land 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 Brusca
verurtheilt. Der K. Preuss. Gesandte Herr von Wilden-
bruck trifft Anstalt Constantinopel zu verlassen. Die
Commission zur Regelung der Türkisch - Russischen
Grenze wird ihre Arbeiten gegen 15. Mai in Kars begin-
nen. Die „Presse d'Orient“ meldet, es sei die Conces-
sion 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 Sei-
tens der Holländischen Regierung über das Resultat der
Caffee-Ernten auf Java zu, die wir bei dem Inter-
esse, 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 Ein-
nahme fort, da die Oberschlesische Eisenbahn die Be-
triebverwaltung dieser Ausgaben und Einnahmen con-
tractlich übernommen hat. Sollte in diesem od-r folgen-
den 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 ge-
gen contractliche Entschädigung zu überlassen. Zweitens
hat die Brieg-Neisser Bahn einen Reserve- und Erneue-
rungs-Fonds von 40,000 \mathcal{R} , bei freiem, unverschuldeten
Besitzstand, ohne Prioritäts-Actien und ohne schwebende
Schuld; befindet sich also in einem völlig gesunden Zu-
stande! Bei dieser Gelegenheit theile ich Ihnen mit,
dass in dieser Woche abermals ein lebhafter Fracht-

verkehr auf der Bahn stattfindet, und die Mehr-Ein-
nahmen sich wahrscheinlich bis zur Ernte noch in erheb-
licher Weise steigern werde, die Aussicht auf eine Divi-
dende 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 Rheini-
schen Eisenbahn zu beleben anfange, so muss ich Ihnen
von hier aus melden, dass die unfreundliche Witte-
rung 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 Geschäftstou-
ren bis auf bessere Tage verschoben werden. Aber auch
abgesehen davon, hat die Rheinische Eisenbahn seit An-
fang dieses Monats durch die neue Einrichtung auf der
Köln-Krefelder Eisenbahn eine stärkere Concurrenz be-
kommen, indem es dem Publicum, welches auf Beschleunig-
ung 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 di-
recter Fahrt von hier dorthin. Der Güterverkehr hat im
vorigen Jahre durch den starken Frachttransport die
Ausdehnung erlangt, wie er solche im laufenden Jahre
wohl schwerlich erreichen wird, so dass also nichtanzu-
nehmen ist, dass dieser den möglichen Anstoss beim Per-
sonenverkehr zu ersetzen im Stande ist. Kurz, fasst man
alle Momente, welche eine gesteigerte Frequenz bedin-
gen, zusammen, so kommt man zu der Schlussfolgerung,
dass die Rheinische Eisenbahn nicht gleichen Schritt mit
der Köln-Mindener hält, und dass die diesjährige Ein-
nahme nicht die vorjährige übersteigen wird. Anhalts-
punkte zu dieser Annahme bieten uns bereits die Resul-
tate der drei ersten Monate dieses Jahres, welche über
5000 \mathcal{R} gegen die Betriebsergebnisse des ersten Quartals
von 1856 zurückbleiben. — Ein telegr. Dep. aus London
zufolge ist der Wechselfälscher Disteling, welcher
unsere Privatbank auf eine so unangenehme Weise heim-
gesucht hat, zwölf Stunden vor der Ankunft des ihm
nachgesandten Polizeicommissars nach Amerika abge-
reist, wohin ihm auf Veranlassung des Preussischen Consuls
ein Englischer Polizeimann mit dem erforderlichen
Verhaftsbefehl unverzüglich nachreisen wird. Die Direc-
tion der hiesigen Privatbank ist mit der Erstattung des
Geldes nicht zufrieden, sondern dieselbe will zur Con-
statirung 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 Gebrüder Pereire das vielsa-
gende 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 zeihen:
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 Zögerung 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 nötigen Actienkapitals zu sichern. Mittlerweile hat-
ten 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 ver-
säumt. Die aus dieser Ursache in Erwartung baldiger
Besserung des Actienmarktes hinausgeschobene Conces-
sionserlangung erfolgte endlich dennoch, und um die Un-
geduld der öffentlichen Meinung zu beschwichtigen,
wurde ausgereut: das Haus Lamei werde bei der fort-
dauernd 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 Kaiser-
staates binnen wenigen Monaten die Concession zu er-
werben wussten, Actiengesellschaften und Verwaltungen

organisirt und inzwischen bereits auch grosse Bau-
strecken 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 Nach-
theile dieser Zögerung schmerzlich empfunden werden.
In Prag wird über Kohlenvertheuerung geklagt, Nürn-
berg und Augsburg müssen ihrer Industrie den Brenn-
stoff aus Sachsen, Rheinland und Westphalen mit enormem
Frachtaufwand herbeiholen, während dagegen die rei-
chen 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 unüberbrin-
gliche 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 Eisenbahn-
wesens 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 Rich-
tung in allen Details Jedermann bekannt ist, rüdet sich
Alles, um für die lange Verzögerung wenigstens dadurch
Ravanche zu erlangen, dass der Bahnunternehmer den
Territorial- und Materialbedarf möglichst hoch bezahle.
Ebenso hätte bei gehöriger Zeitbenutzung der Abschluss
für Baubedarf, Arbeitslöhne, Schienen und Betriebsmit-
tel viel billiger gesichert und realisirt werden können,
als jetzt, wo die rasche Ausführung anderer Bahnen all-
diesen Bedarf für die nächsten Jahre wesentlich ver-
theuert. Der Unternehmer hat sich selbst gegen diese
ungünstigen Chancen freilich bereits gesichert, da siche-
rem Vernehmen nach in den Voranschlägen die Herstel-
lungskosten der Bahn mit nahe an 1 Million Gulden je
Meile beziffert sein sollen, was im Verhältnis des grös-
sten Theils günstigen Terrains eine allen Fachmännern
sehr bedenkliche Ziffer bildet. Ob aber bei gehöriger
Benutzung von Zeit und Umständen in der eben an-
gedeuteten Art, nicht bedeutende Ersparnisse zu erzielen
gewesen wären, und welchen Einfluss dieser ungewöhn-
lich hohe Bauaufwand auf den derinstigen 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 Er-
leichterung des gegenseitigen Verkehrs zwi-
schen Oesterreich und dem Zollverein werden bereits
im Anfang nächsten Monats hier beginnen. Zunächst
wird es sich dabei um eine Annäherung des Zollvereins-
tarifs an das System des Oesterreichischen Tarifs, ins-
besondere rücksichtlich der Tarifrung des feinen und
feinsten Waaren handeln. Daraus knüpft sich die Herbei-
führung einer gleichmässigen Bezeichnung der Tarif-
posten zu dem Zwecke, im Waarenverkehr dieselbe
Waarendeclaration für den Zollverein und für Oesterreich
benutzen zu können. Sodann wird es sich um Errich-
tung gemeinschaftlicher Zollämter an einzelnen grossen
Handelsplätzen handeln, um dasselbst Waaren für Rech-
nung des andern Zollgebiets zu verzollen und direct auf
den Ort der Bestimmung abzufertigen. Demnächst ste-
hen Verabredungen wegen Erleichterung des Durchfahr-
verkehrs sowie wegen Erleichterung in den Durchfah-
rrollen 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 zoll-
freie Waaren der Contractanten, welche aus dem Ge-
biete des andern Theils ohne Berührung zwischenliegen-
den Auslandes durch ihr Gebiet nach dem Auslande aus-
geführt 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 zwi-
schenliegenden Auslandes durchgeführt würden, wenn
diese Waaren nach ihren allgemeinen Zolltarifen weder
bei der Einfuhr noch bei der Ausfuhr einer Abgabe un-
terliegen, keine Durchgangsabgaben, in allen andern
Fällen aber keine andern als die gegenwärtig bestehen-
den Durchgangsabgaben, höchstens jedoch der Betrag