

Dieses Blatt erscheint ohne Ausnahme täglich zweimal.

**Abonnements-Preis:**  
 Vierteljährlich 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.

# Berliner Börsen-Zeitung

Als **Gratis-Beilagen** erscheinen:

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

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

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,** 2. Juni, 12 Uhr 5 Min. Mittags. Alte Freiburger Actien 123 Gld., junge Freiburger 119½ Gld., — Oberschlesische Litt. A. 142½ Gld., do. B. 132½ Gld., — do. C. 132½ Gld., Cosel - Oderberger 63 Gld., Oppeln-Tarnowitzer 83½ Gld., Brieg-Neisser 75 Gld., Schlesischer Bankverein 94½ Gld., Darmstädter Bank-Actien 100 Br., — Disconto-Commandit-Antheile 111 Br., — Oesterr. Credit-Actien 115½ Gld., Oesterr. Bank-Noten 97½ Geld., Poln. Banknoten 95½ Gld., Minerva 96 Gld.

**Breslau,** 2. Juni, 12 Uhr 14 Minuten. Scholtseiwollen 5, Dominal-Wollen 10, feinere 12  $\frac{2}{3}$  niedriger als voriges Jahr. Fabrikanten und Käufer traten als Hauptkäufer auf.

## Telegraphische Depeschen.

**Paris,** 31. Mai. (W. T. B.) Der heutige „Moniteur“ enthält ein Circular des Ministers des Innern, Billant, an die Präfecten in Bezug auf die Wahlen. Die Regierung wird offen ihre Candidaten nennen; jede andere Candidatur ist jedoch frei, wenn sich nicht durch dieselbe eine politische Manifestation kund giebt.

**Marseille,** 31. Mai. (Ag. H.) Wir haben soeben die Post aus Constantinopel vom 21. Mai erhalten. Es finden fortwährend Angriffe gegen das Eigentum statt; selbst die Bazar werden angegriffen. Die Pforte hat die Vertreter der fremden Mächte eingeladen, Delegationen zu ernennen, um über die Massregeln zu berathen, die zu dem Zwecke zu ergreifen sind, um den im Allgemeinen von Ausländern begangenen Verbrechen vorzubeugen und sie zu unterdrücken. Das Paketboot der Messageries „Euphrate“ ist am 16. Mai auf der Rhede von Gallipoli gescheitert; von den Dampfschiffen des Oesterreichischen Lloyd ist es wieder flott gemacht worden. — Nachrichten aus Alexandria vom 18ten d. Mts. melden, dass der erste Weizen bereits geerntet ist. Die Weizenpreise sind sehr aufgeschlagen und man hat, zu 100 Piaster das Lardeb, bedeutende Geschäfte abgeschlossen. — Der Vicekönig wird den Preis aller Lebensmittel bestimmen, um ihrer übertriebenen Theuerung abzuhelfen. — Man schreibt unter dem 2. Mai aus Bombay, dass die nach dem Persischen Meerbusen abgesandten und noch nicht dasebst gelandeten Truppen zurückberufen worden sind. — Aus China, 18. April, wird gemeldet: Die Englische Flotte ist unthätig, erhält aber furchtbare Verstärkungen. Der Handel ist belebt. Im Innern nimmt das Räuberwesen überhand.

**London,** 30. Mai. (A. H.) Sir Charles Napier hat in Unterhause die Motion auf eine Untersuchung in Bezug auf die Organisation der Admiralität gestellt, die aber mit grosser Majorität verworfen worden ist. — Die „Morning Post“ meldet, der Englische Minister in Kopenhagen habe dem Minister des Auswärtigen wissen lassen, dass der Vertrag zwischen Dänemark und den Vereinigten Staaten in Bezug auf die Abschaffung der Sandzölle auf dem Punkte stehe, unterzeichnet zu werden. — Das „Morning Chronicle“ meldet, dass in Bezug auf den Vertrag mit Persien neue Conferenzen gehalten werden sollen. Diese Conferenzen werden aber in London stattfinden, da die Vermittlung Frankreichs nicht mehr notwendig ist. — Die „Times“ sagt in ihrer zweiten Ausgabe, die Schwierigkeiten zwischen Spanien und Mexico seien auf dem Wege einer Uebereinkunft.

**London,** 31. Mai. (W. T. B.) Der Grossf. Constantin ist gestern Mittag in Osborne eingetroffen und wurde von dem Prinzen Albert und dem Prinzen von Wales empfangen. Der Grossfürst wird bis morgen daselbst verbleiben. Die Lords Palmerston und Clarendon befinden sich ebenfalls in Osborne. Am Dienstag wird die Königin nach London kommen.

**Konstantinopel,** 23. Mai. (O. C.) Die Russisch-Türkische Grenzregulirungscommission begab sich von Trapezunt nach Erzerum. Naib Emin Pascha ist auf seiner Reise von Circassien nach Konstantinopel in Trapezunt angekommen. Dem Sultan starb eine Prinzessin. — Das Jonische Parlament wurde am 20. d. M. in Corfu eröffnet. — Die Telegraphenlinie von Adrianopel nach Philippopol wurde dem allgemeinen Verkehr übergeben, doch werden nur Depeschen in Türkischer Sprache angenommen.

**Algier,** 26. Mai. (A. H.) Der Marschall Kriegs-Minister erhielt vom General-Gouverneur von Algier folgende telegraphische Depesche: Wir hatten am 24. eine glänzende Affaire mit den Beni-Raten. Alle ihre Positionen wurden genommen. Die Post bringt meinen Bericht.

## Unsere heutige Post.

— Es findet heute die letzte Verwaltungsrathssitzung des Berliner Bankvereins statt, in welcher die schliesslichen Feststellungen über die bevorstehende Liquidation getroffen werden; unsere jüngst gemachte Mittheilung, dass die Ausschüttung des vorhandenen Gewinns im Monat Juli spätestens stattfinden werde, erhält dadurch eine weitere Bestätigung.

— In unserer diesjährigen Nummer 177 haben wir auf das bei Georg Wigand in Leipzig erschienene „Alphabetische Waarenverzeichnis zu den Zolltarifen des Zollvereins, des Zollvereins und Oesterreichs, und Oesterreichs mit den beigetzten Abgaben- und Tarifsätzen, gültig vom 1. Januar 1857 ab, von Robert Rhens, aufmerksam gemacht. Jetzt, nachdem dasselbe innerhalb der verfloffenen 6 Wochen die ausgebreiteten Adern des Buchhandels durchlaufen haben wird, und wir der wirklich exacten und sauberen Arbeit haben eine grössere Aufmerksamkeit schenken können, glauben wir unserm Leserkreise ferner dienlich zu sein, wenn wir die das Werk charakterisirenden Grundzüge hier recapituliren. Es ist neu in seiner Einrichtung, weil es zu jedem einzelnen Schlagworte des übrigens festgehaltenen Wortlautes der amtlichen Waarenverzeichnisse den dafür festgesetzten Eingangs- resp. Ausgangs-Abgabensatz aufweist und zwar im 14  $\frac{2}{3}$ -, 24  $\frac{1}{2}$  fl.- und 20 fl.-Fuss. Der ersten Colonne für den Verkehr aus dem Auslande in den Zollverein schliesst sich die zweite: für den Zwischenverkehr des Zollvereins mit Oesterreich, in gleicher Ausführung an. Diese Colonne wird zu den einzelnen Schlagwörtern ausgefüllt, entweder durch Punkte — und diese bezeichnen die Zollfreiheit des Gegenstandes — oder durch Striche — und diese zeigen an, dass eine Zollermässigung hinsichtlich des Gegenstandes im Zwischenverkehr nicht statt hat — und endlich durch Zahlen, welche die ermässigten Zollsätze für die bezüglichen Waaren repräsentiren. Wenn sich nun dieser zweiten Colonne eine dritte anreihet, nämlich die Zollsätze enthaltend, welche für Gegenstände zu entrichten sind, wenn sie aus dem Auslande in Oesterreich eingeführt werden, so sind es vornehmlich folgende Vortheile, welche sich für den aus dieser Zusammenstellung Rath Holenden ergeben: 1) Die Bequemlichkeit des unmittelbaren Auffindens des Abgabensatzes, die den amtlichen Ausgaben abgeht, weil diese durch die daneben gesetzten Positionen erst auf den angehängten Tarif verweisen und die Benutzung dieses Tarifs gerade dem nicht ganz damit Vertrauten gewisse Schwierigkeiten bereitet. 2) Die übersichtliche Aufstellung der Colonne 2, welche im Vergleich mit der Colonne 1 und 3 dem kaufenden oder verkaufenden Zollpflichtigen, dem Spediteur im eigentlichen Sinne des Wortes gleichzeitig Aufschluss giebt, ob es vortheilhaft, eine gewisse Waare aus Oesterreich, resp. über Oesterreich für den Zollverein und umgekehrt zu beziehen. 3) Die Benutzung der Colonne 2 hinsichtlich derjenigen durch . . . . (Punkte) markirten Freigegenstände. Bei Versendung solcher aus dem freien Verkehr des Zollvereins nach Oesterreich und umgekehrt darf die amtlich bescheinigte Angabe in den die Waaren begleitenden Zolldeclarationen, dass diese Gegenstände sich im freien Verkehr des einen oder anderen Zolllandes befinden, nicht fehlen, während, wenn eine gleiche Zollfreiheit gegenüber dem Zoll-Auslande, ersichtlich aus den Columnen 1 resp. 3, vorliegt, eine solche Angabe nicht erforderlich ist. Wenn nun endlich diese Zusammenstellung der 3 Zolltarife zweier grosser Zollkörper gegenüber der weitem Ausbildung des durch den bekannten Handelsvertrag vom Jahre 1853 formirten Handelskörpers auch die handelspolitischen Interessen berührt und wohl dazu geeignet ist, mit Leichtigkeit den noch schwebenden und in nächster Zeit in Wien zu Ende zu führenden anderweiten Vereinbarungen sachgemäss folgen zu können, so ist das Interesse an diesem Werke so vielseitig, dass wir es als eine wirklich gediegene Erscheinung bezeichnen können und hiernach anheimgeben, den übrigens sehr soliden Preis von 1  $\frac{1}{2}$   $\frac{2}{3}$ , welcher bei Beschaffung der einzelnen 3 Tarife etc. beinahe um die Hälfte überstiegen werden müsste, anzulegen, um den nicht unwesentlichen eigenen Interessen Rechnung zu tragen. Auf die in dem Punkt 2 angedeuteten Vortheile werden wir nächstens in einer besonderen Beilage zu unserer Zeitung ausführlich eingehen.

— Die Pfandbriefe der Coburg-Gothaischen Hypothekbank erscheinen am 1. Juni c. Wie wir bereits früher mitgetheilt, werden dieselben in verschiedenen Summen ausgeschrieben, tragen 4½ % Zinsen, werden jährlich mit 1 % amortisirt und die zu amortisirenden mit 2 % Agio eingelöst. Die Emission geschieht nur al pari, und ist dieser Cours mit Rücksicht auf unsere anderen Pfandbriefe, denen dieselben an Sicherheit

durchaus nicht nachstehen, ein billiger, da der Cours von circa 80 % für 3½ % dem von mindestens 106 % für 4½ % entspricht. Die Gründung und das Insistiren der Coburg-Gothaischen Hypothekbank hilft einem längst und sehr gefühlten Mangel und Bedürfnisse ab; denn nicht nur wird endlich dem Grundbesitzer und dem Inhaber guter Hypotheken Gelegenheit geboten, diese letzteren leicht und billig zu verwerthen, was ja bis jetzt mit so enormer Schwierigkeit und Verlusten verknüpft war, (da die Bank bekanntlich bereits vorhandene sichere Hypotheken erwirbt, und auf Grund derselben Pfandbriefe ausgiebt), sondern auch dem Capitalisten es erleichtert, sein Geld sicher zu einem den jetzigen Verhältnissen angemessenen Zinsfusse anzulegen.

△ Köln, 1. Juni. Der in der letzten General-Versammlung erstattete Verwaltungsbericht der Rheinischen Eisenbahngesellschaft enthält namentlich in Bezug der ferneren Entwicklung des Unternehmens Mittheilungen, die zu verschiedenen Bedenken Veranlassung geben und deren Realisirung, wenn nicht zweifelhaft, doch wenigstens in nächster Zeit noch sehr in Frage steht. Unter diese gehört zunächst die nach verschiedenen Zeitungen als bereits ins Leben getretene Convention Behufs directer Einschreibung von Personen und Gütern in Frankreich und Belgien nach den Stationen des Norddeutschen Verbandes und vice versa, deren Ausführung dem Berichte gemäss durch ministerielle Verfügung suspendirt sei, beim Verbleiben der jetzigen Lage der Sache gemäss indess nie zu Stande kommen wird. Wir sagen bei der jetzigen Sachlage und verstehen darunter das Verhältniss, welches zwischen der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn und dem Staate besteht. Bekanntlich ist letztere Bahn eine Staatsbahn und erfreut sich einer lebhaften Protection unseres Handelsministeriums. Es ist daher um so weniger auf das Zustandekommen der Uebereinkunft, welche der Rheinischen Eisenbahn den Verkehr zwischen unseren westlichen Nachbarstaaten und Norddeutschland vollständig sichert, zu rechnen, als dadurch die Frequenz auf der Concurrenzlinie Aachen-Düsseldorf beeinträchtigt wird. Dass aber die Aachen-Düsseldorfer Bahn durch die billigeren Tarifgebühren und geringere Entfernung eine fühlbare Concurrenz für die Rheinische Eisenbahn ist, lässt sich nicht verkennen, und wird sich diese Concurrenz dann erst weniger geltend machen, wenn durch die Ueberbrückung des Rheins eine ununterbrochene Linie zwischen der Rheinischen und Köln-Mindener Eisenbahn hergestellt ist. Alsdann wird sich durch den Ausfall der Speditionsgebühren und durch die Gewährung anderer Vortheile, als Wegfall der Umfrachtungen etc., der Güterverkehr der Aachen-Kölner Linie fast ausschliesslich wieder zuwenden, wohingegen der Personenverkehr, durch die billigere Fahrt angelockt, auch für die Zukunft der Aachen-Düsseldorfer Bahn verbleiben wird. Wie bedeutend aber der Unterschied bezüglich der jetzigen Tarifgebühren zwischen den beiden Bahnen ist, erhellt daraus, dass die Beförderung von hier nach Aachen bei Benutzung der Köln-Crefelder und Aachen-Düsseldorfer Bahn in der letzten Classe, die ein Hauptfactor der Rentabilität der Eisenbahnen bildet, für das halbe Geld erfolgt, als wenn man sich direct von hier nach Aachen einschreiben lässt. Doch diese der grösseren Rentabilität der Rheinischen Eisenbahn entgegenstehenden Hindernisse werden fortfallen, wenn die in ferner Zukunft schwebende Verschmelzung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Bahn mit der Rheinischen, wozu die Vollmacht bereits ertheilt, aber der günstige Moment noch nicht eingetreten ist, stattgefunden hat. Die weiter als günstige Momente in Aussicht gestellten Bauten, als die Brücke in Mainz und Nymwegen, die Eisenbahn zwischen hier und Elberfeld und deren Ausbau, die vermittelt der Eifelbahn herzustellende Verbindung mit Marseille und Genua liegen selbst dem Berichte nach in zu ferner Zukunft, um deren Einfluss schon jetzt in Betracht ziehen zu dürfen, wiewohl es sich nicht verkennen lässt, dass nach Fertigstellung derselben der Verkehr von allen Richtungen her der Rheinischen Eisenbahn zufließen muss. Der Verbindungsbahn durch unsere Stadt und der Errichtung der Central-Bahnhöfe, die einen integrirenden Theil des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens bilden, stellen sich Schwierigkeiten entgegen, an die man Anfangs nicht gedacht hat. Bezüglich der Bahn protestirt man gegen die Anlage derselben im Niveau des Pflasters bei Uebergängen über Strassen, und will man Vorkehrungen getroffen haben, die den Verkehr innerhalb der Stadt ungeschmälert lassen. Hinsichtlich des Central-Güter-Bahnhofes ausserhalb der Stadt