Abend- № 359. Ausgabe.

Berlin, Sonntag den 19. Juli 1857.

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. 15⅔ Sgr.

Insertions-Gebühr: für die dreigespaltene Zeile 2 Sgr.

Berliner Börsen-Zeitung.

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 Verloosungs-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.

Telegraphische Depeschen.

Madrid, 16. Juli. (A.H.) Der Senat hat den Gesetzvorschlag bezüglich der Landstrassen angenommen. Die Deputirtenkammer hat ihre Sitzungen unterbrochen. Der Spanische Gesandte begiebt sich nach Frankreich.

Berlin, 19. Juli.

— Die Kaiserin-Mutter von Russland ist gestern 3¼ Uhr über Magdeburg in Potsdam eingetroffen. Heute Vormittag fand, wie bereits gemeldet, in Charlottenburg eine Gedächtnissfeier des Sterbetags der Königin Louise statt.

— Die „A.A.Z." bringt aus dem Grossherzogthum Hessen die überraschende Nachricht, dass die Kaiser Alexander und Louis Napoleon am 13. bereits in der Nähe von Strassburg auf Deutschem Boden eine Zusammenkunft gehabt hätten. Am 15. früh um zwei Uhr ist Kaiser Alexander in Kissingen wieder eingetroffen. Andere Blätter wissen von dieser Zusammenkunft Nichts.

— Die Zollvereinsconferenzen zur Berathung der Zuckersteuerfrage haben sich Mitte dieser Woche wegen mangelnder Instructionen vertagt und steht die Aufnahme der Verhandlungen erst in den nächsten Tagen zu erwarten.

*** **Glogau**, 18. Juli. Die heute hier stattgefundene ordentliche Generalversammlung der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft wurde von dem vorsitzenden Director, Herrn Lehmann, mit einem Vortrage eröffnet, in welchem es unter Anderm heisst: Die geehrten Actionäre unserer Gesellschaft sind zuletzt am 22. December v. J. zu einer ausserordentlichen Generalversammlung einberufen gewesen, in welcher Sie uns die Mittel zur Herstellung der Bahn und ihrer Bauwerke, sowie zur Anschaffung neuer Betriebsmittel bewilligt haben, um den mit Eröffnung der Lissa-Glogauer Zweigbahn zu erwartenden Verkehr bewältigen zu können. Es ist keinem Zweifel unterworfen, dass, bei der Energie, mit welcher die Königl. Direction der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn den Bau der gedachten Strecke fortsetzen lässt, bei dem Eifer, mit welchem der von ihr damit beauftragte Architect den grossen Brückenbau über die Oder leitet, und bei den die Arbeiten so ungemein begünstigenden Wasserständen dieses Flusses, noch im Laufe des Jahres 1857 der directe Anschluss der Niederschlesischen Zweigbahn an das Netz der östlichen Eisenbahnen bis Posen und Stettin einerseits, so wie bis Bromberg, Danzig und Königsberg andrerseits, bewirkt werden wird. Sollten wider Erwarten die in Berlin angefertigten Eisentheile der Oderbrücke nicht zur bestimmten Zeit vollendet sein, so wird doch Alles ins Werk gesetzt werden, um eine ununterbrochene Verbindung der beiden Eisenbahnen, und zwar sowohl für den Personen- als für den Güterverkehr, auch während des bevorstehenden Winters herzustellen. In dieser Voraussetzung sind auch alle Vorbereitungen von uns getroffen, um den alsdann vom Westen, wie vom Osten, zu erwartenden grösseren Personen- und Güterverkehr aufnehmen zu können. Die auf einem Theile der Strecke und auf den Bahnhöfen zu legenden, neuen Schienen sind bei der Laura-Hütte in Oberschlesien, vier gekuppelte Locomotiven nebst Tendern sind in der Fabrik des Herrn A. Borsig in Berlin bestellt, und die erforderlichen neuen Personenwagen, sowie bedeckte und offene Güterwagen sind in den Fabriken des Herrn F. A. Pflug in Berlin und W. Linke in Breslau, sowie in unserer eigenen Wagenbau- und Reparatur-Anstalt in Arbeit gegeben. Zur Anlegung einer kurzen Flügelbahn von Sprottau nach den Hüttenwerken in Eulau, wodurch über unsere Bahn die Bedürfnisse an Roh- und Brennmaterial, so wie die Fabrikate dieser Hütten, in viel grösserem Maasse als bisher gehen werden, sind unter Garantirung eines gewissen Ertrages von Seiten der Hüttenbesitzer, die erforderlichen Vorarbeiten beendigt. Gleichzeitig ist, in Gemässheit eines Vertrages mit der Königl. Telegraphen-Direction, von derselben die Anlegung des electrischen Telegraphen der Bahn von Hansdorf bis Glogau übernommen und damit bereits begonnen worden. Durch einen mit der Königl. Direction der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn abgeschlossenen Vertrag ist festgestellt, dass die Verbindung beider Bahnhöfen diesseits der Oder auf unserem Bahnhofe in Glogau stattfinden wird, der zu diesem Behufe mannigfache bauliche Erweiterungen erhält. In einem gemeinschaftlichen Empfangshause werden die Reisenden nach beiden Richtungen befördert und in einer gemeinsamen Güter-Expedition die Frachten nach beiden Seiten hin abgefertigt werden. Der durchgehende Verkehr wird mithin keiner Art von Verzögerung unterliegen, und da es unser Bestreben sein wird, auch bei den Anschlüssen in Hansdorf, namentlich in der Richtung von und nach Görlitz, Dresden und Leipzig ein besseres Ineinandergreifen der Züge, als bisher möglich war, zu erreichen, so zweifeln wir nicht, dass sich die Resultate eines ausserordentlich gesteigerten Personen- und Güterverkehrs schon im ersten Jahre nach dem Anschluss an die Glogau-Lissa-Posener Linie kundgeben werden. Diese Resultate werden uns auch sehr bald in den Stand setzen, das unseren Herren Actionären bereits seit längerer Zeit bekannte Project der Erbauung einer Eisenbahn von unserer Station Klopschen nach Liegnitz zur Ausführung zu bringen. Die seit länger als 6 Monaten an den Europäischen Geldmärkten herrschenden Conjuncturen haben alle neuen Eisenbahnprojecte und mithin auch das unsrige in den Hintergrund gedrängt. Bei der soliden Basis, auf welcher jedoch das Klopschen-Liegnitzer Project ruht, ist mit Sicherheit anzunehmen, dass dasselbe zu den ersten gehören wird, die zur Realisirung gelangen. Wir haben daher auch Alles zu diesem Zwecke vorbereitet; die Nivellements der gedachten Linie und die übrigen Vorarbeiten sind beendet, so dass mit dem Eintritte besserer Geldverhältnisse, wo die Aufbringung des erforderlichen Capitals auch wieder leichter sein wird, der Bau der Klopschen-Liegnitzer Linie, zu welchem die Allerhöchste Concession bereits in sichere Aussicht gestellt ist, sofort wird beginnen können. Dass uns für diesen Fall auch schon Zusagen der Zeichnung namhafter Capitalbeträge von angesehener und hochachtbarer Seite gemacht sind, ist unseren Herren Actionären bekannt, und werden wir nicht unterlassen, dieselben, sobald der oben angedeutete günstigere Moment eingetreten sein wird, durch Berufung einer ausserordentlichen Generalversammlung davon zu benachrichtigen. Was das Project des Anschlusses unserer Bahn, und zwar des Hansdorfer Endpunktes oder der Station Sagan an die projectirten Eisenbahnen der Lausitz betrifft, so ist dessen Realisirung ebenfalls mit dem Bau dieser Eisenbahnen zu erwarten, die in der Ober- und Niederlausitz, in der Richtung von Osten nach Westen, noch gänzlich fehlen, für diese Landestheile aber, so wie für die directe Verbindung der Provinzen Schlesien und Sachsen ein dringendes Bedürfniss sind. In besserer Weise, als irgend ein anderer Punkt, bietet unsere Bahn, die an der Grenze der Lausitz endigt, den Bahnen, die diesen Landestheil von Westen nach Osten zu durchziehen bestimmt sind, Gelegenheit, in directe Verbindung mit dem östlichen Theile der Monarchie über Glogau, Posen und Bromberg zu gelangen, welche letztgenannten Städte bekanntlich ebenfalls durch eine directe Eisenbahn verbunden werden. — Es ist keinem Zweifel unterworfen, dass unsere Bahn einer mit jedem Tage besser werdenden Zukunft entgegengeht. Schon für das vorige Jahr waren wir im Stande, unseren Stamm-Actionären eine, wenn auch nur geringe Dividende von 1⅙ % zu gewähren. Vergessen wir nicht, dass wir dabei auch stets unsere Prioritätsschuld mit resp. 4⅓ und 5 % verzinst und mit 1 % amortisirt haben. Gewiss ist der Zeitpunkt nicht fern, wo sich auch die Dividende für die Stammactien auf gleiche Höhe erheben wird. Ein Rückblick auf den progressiven Verkehr unsrer Bahn, selbst in der Zeit, wo sie noch eine Sackgasse bildete, wird leicht einen Schluss auf die Ausdehnung dieses Verkehres in der Periode ziehen lassen, wo sie ein Glied einer grösseren Eisenbahnkette sein wird. Da nun die Niederschlesische Zweigbahn am 1. November 1856 zehn Betriebsjahre zurückgelegt hat, so dürfte ein Rückblick auf die bis dahin erzielten Resultate nicht ohne Interesse sein. In unseren früheren Verwaltungsberichten haben wir bereits erwähnt, dass die Ergebnisse des Personenverkehres, wenngleich auch pro 1856 eine Zunahme von ca. 2300 Personen gegen das Jahr 1855 sich ergeben hat, dennoch hinter den lebhaften Fortschritten des Güterverkehres zurückbleiben. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich indess durch eine gleichmässigere Benützung der II. und III. Wagenklasse jedenfalls günstiger gestaltet; denn während in den Jahren 18⁴⁶/₄₇ eine Person durchschnittlich 13,₅₆ Sgr. eintrug und sich die Benutzung der II. Klasse auf 15,₆ % und der III. Klasse auf 83,₉ % stellte, so ergiebt sich pro 1856 bereits eine Durchschnittssumme von 18,₇₃ Sgr. pro Person und es benützten 40,₅₅ % die II., dagegen nur 57,₉₃ % die III. Wagenklasse. Ebenso ist die Benützung der I. Wagenklasse am Schluss des Jahres 1856 bis zum dreifachen der ursprünglichen diese Klasse benützenden Zahl gestiegen, wozu eine angemessene Ermässigung des Tarifs beigetragen hat. War bis zum Schlusse des Jahres 1851 auf unserer Bahn hauptsächlich der Personenverkehr der überwiegende Theil der Frequenz-Einnahme, indem die Erträge aus dem Güterverkehr kaum die Hälfte der Personengeld-Einnahme ausmachten, so entwickelte sich der Güterverkehr vom Jahre 1852 ab in überraschender Weise, da derselbe mit ca. 20,000 Rthlr. Mehr-Einnahme gegen das Vorjahr nicht allein die Personengeld-Einnahme erreichte, sondern dieselbe auch noch um ca. 8000 Rthlr. überschritt. In unserm vorjährigen Berichte haben wir den Herren Actionären bereits eine Zusammenstellung des seither auf unserer Bahn jährlich bewegten Güterquantums geliefert, aus welcher die bedeutenden Fortschritte, welche der Frachtverkehr von Jahr zu Jahr gemacht hat, zu entnehmen waren. Aus den in unserm diesjährigen Berichte enthaltenen speciellen Betriebsergebnissen wird wiederum auf das Erfreulichste hervorgehen, dass und in welchem Maasse dieser Verkehr eine Steigerung erfahren hat, wodurch wir zu der sichern Annahme berechtigt sind, dass auch in der Folge, besonders nach Eröffnung der Glogau-Lissaer Linie, vor Allem der Güterverkehr eine grosse Einnahmequelle unserer Bahn bilden wird. Wir führen in nachfolgender Zusammenstellung die Resultate der einzelnen Verkehrszweige seit Eröffnung der Bahn bis zum Schlusse des Jahres 1856 auf:

Im Jahre	Personenverkehr. Zahl d. Pers.	Einnahme. Rthlr.	Sgr.	Pf.
Novbr. Decbr. 1846				
1847	107522	48605	19	3
1848	108697	47464	16	8
1849	80589	34624	10	2
1850	98743	47862	7	—
1851	86975	42809	15	8
1852	79114	40325	5	2
1853	79203	42049	9	8
1854	73647	43649	8	5
1855	79045	48067	11	5
1856	81344	50674	24	5

Im Jahre	Gepäckverkehr. Einnahme. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Güterverkehr. Ctr.	Einnahme. Rthlr.	Sgr.	Pf.
Novbr. Decbr. 1846							
1847	1375	24	6	476493*)	41413	28	5
1848	949	1	9	204900	19616	11	6
1849	725	27	2	171957	16970	8	1
1850	796	5	4	201922	19802	9	3
1851	947	2	5	359308	28076	12	3
1852	1061	8	—	602214	48054	16	9
1853	1038	26	7	659503	53019	20	7
1854	1126	15	10	782283	61599	23	6
1855	1243	9	7	939420	61436	7	9
1856	1297	27	1	1289160	76870	24	—

* Aus **Kurhessen**, 17. Juli. Wegen grossen Mangels an Arbeitern hat die Regierung genehmigt, dass Sträflinge gegen entsprechende Zahlung an den Orten, wo sich die betreffenden Strafanstalten befinden, zu Feldarbeiten verwendet werden können. In solchem Falle ist für die Behandlung der Strafgefangenen besondere Instruction ertheilt und werden besondere Aufseher beigegeben.

□ **Wien**, 17. Juli. Wie ich Ihnen bereits gemeldet, sind bei dem Finanzministerium Central-Inspectoren mit dem Titel und Character von Ober-Finanzräthen creirt worden. Ein Theil derselben hat jetzt begonnen, diejenige Bereisung der einzelnen Kronländer (zunächst Ungarns und Galiziens) vorzunehmen, welche namentlich in ihr Ressort fallen. Dem entsprechend sind, nachdem bereits eine allgemeine Instruction voraufgegangen war, sämmtliche dem Handelsministerio untergeordnete Behörden und Aemter speciell angewiesen, den Central-Inspectoren bei ihren Inspectionsreisen jede gewünschte amtliche Mitwirkung zu gewähren. — In Folge einer Verfügung des Handelsministerii ist die Verwendung Oesterreichisch-Italienischer Briefmarken auf den ausserhalb des Lombardo-Venetianischen Königreichs aufgegebenen Briefen für zulässig erklärt; dagegen ist die Verwendung Oesterreichisch-Deutscher Briefmarken im Lombardo-Venetianischen Königreiche, wegen des Silberagio, für nicht statthaft erachtet worden. — Nachdem Ungarn und Galizien eine umfassendere Unterabtheilung in unserem Verwaltungsgebiete erfahren haben, ist das bisher in Betreff der reisenden Handelsagenten vorgeschrieben gewesene Verfahren für nicht länger sachgemäss erkannt worden. Es hat deshalb das Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerio die einschlagende Verordnung vom 3. November 1852 im § 2 derselben dahin modificirt, dass Concessionen an reisende Handelsagenten von den Statthaltereiabtheilungen Ungarns, der Statthalterei von Lemberg und der Landesregierung in Krakau nur für den

*) mit Einschluss der Baumaterialien für eigene Rechnung.