Abend- № 280. Ausgabe.

Berlin, Freitag, den 19. Juni 1874.

Dieses Blatt erscheint in der Woche zwölfmal.

Abonnements-Preis: vierteljährlich für Berlin 2 ℛ 15 ₰, für ganz Preussen, das übrige Deutschland und ganz Oesterreich 3 ℛ.

Insertions-Gebühr: die dreigespaltene Zeile 4 ₰

Berliner Börsen-Zeitung.

Alle Post-Anstalten nehmen Bestellungen auf dieses Blatt an; für Berlin die Expedition.

Als Gratis-Beilage erscheint ausser anderen tabellarischen Uebersichten und einer Reihenfolge von Zusammenstellungen Sonnabend Nachmittags: Allgemeine Verloosungs-Tabelle.

Die einzelne Nummer kostet 2½ ₰.

Expedition der Börsen-Zeitung: Kronenstrasse No. 37. — Annahme der Inserate: in der Expedition.

Telegraphische Depeschen.

Swinemünde, 19. Juni, Morgens. (W. T. B.) Der Postdampfer des Baltischen Lloyd „Franklin" ist gestern Abend 6 Uhr nach New-York in See gegangen.

Wien, 19. Juni, Vormittags. (W. T. B.) Die Direction der Oesterreichischen Nationalbank hat in ihrer gestrigen Sitzung beschlossen, die halbjährige Dividende auf 29 fl. festzusetzen. — Die ausserordentliche Generalversammlung der Oesterreichisch-Französischen Staatseisenbahngesellschaft soll am 18. Juli d. J. stattfinden. Auf der Tagesordnung befinden sich namentlich die Berathung über die Beschaffung der für den Bau der Eisenbahnlinie Temesvar-Orsowa erforderlichen Capitalien und über das betreffs der Rumänischen Eisenbahnlinien getroffene Uebereinkommen.

Wien, 18. Juni, Abends. (W. T. B.) Die „Wiener Zeitung" veröffentlicht ein — wie eine Bemerkung der Redaction besagt — aus Versehen nicht gleichzeitig mit den jüngst erfolgten Ernennungen publicirtes Kaiserliches Handschreiben an den Grafen Andrassy vom 14. d. M., worin demselben der Pesonenwechsel im Kriegsministerium bekannt gegeben wird. Das gedachte Kaiserliche Handschreiben vom 14. d. M. ist vom Grafen Andrassy contrasignirt.

Kopenhagen, 19. Juni, Abends. (W. T. B.) Die Bildung eines Ministeriums Estrup ist nicht zu Stande gekommen, da Estrup und die mit ihm zur Formation eines neuen Cabinets berufenen Gutsbesitzer Frys-Frysenborg und Moltke-Cregenloed abgelehnt haben, dieselbe zu übernehmen. Der König hat gestern in Erwiderung eines vom bisherigen Conseilpräsidenten Grafen Holstein von Holsteinborg bei einem Festmahl auf ihm ausgebrachten Toastes den Grafen Holstein, den Justiz-Minister und mehrere andere anwesende Mitglieder des Ministeriums ersucht, ihm auch noch ferner als Minister zur Seite zu stehen.

Paris, 18. Juni, Abends. (W. T. B.) Die Oesterreichisch-Französische Staatsbahn macht bekannt, dass die Restdividende für 1873 mit 25 Frcs. vom 1. Juli d. J. ab ausgezahlt werden soll. Gleichzeitig werden 5 Frcs. Abschlagszinsen für 1874 pro Actie bezahlt werden.

Paris, 18. Juni, Abends. (W. T. B.) Auf dem Boulevard wurden Türken de 1865 zu 46,55 gehandelt.

Versailles, 18. Juni, Abends. (W. T. B.) Die Nationalversammlung setzte die zweite Berathung über den Gesetzentwurf betreffend die Organisation der Municipalbehörden fort. Ein Antrag Bardoux, wonach für die Amtirung der Municipalräthe der gegenwärtige Modus beibehalten und dass von der Commission vorgeschlagene Decentralisationssystem beseitigt, namentlich die Bestimmung, dass den Municipalräthen eine gleich grosse Anzahl von Mitgliedern aus der Classe der höchsten Steuerpflichtigen beigegeben werde, wegfällig werden soll, wurde mit 373 gegen 325 Stimmen angenommen. Das Resultat dieser Abstimmung, durch welche die ganze von der Commission ausgearbeitete Vorlage als in Frage gestellt erscheinen kann, erregte grosse Sensation. Der Berichterstatter der Commission, Chabrol, beantragte die Vertagung der Berathung, damit sich die Commission über ihr weiteres Verhalten schlüssig machen könne. Die Regierung nahm an der Verhandlung darüber keinen Theil.

Madrid, 18. Juni. (W. T. B.) Der amtlichen „Gaceta" zufolge ist eine Carlistische Truppenabtheilung von 12,000 Mann unter Don Alphons bei Alcora vollständig geschlagen worden. Der Sohn des Infanten, Henri von Bourbon, ist in der Schlacht gefallen.

Madrid, 18. Juni. (W. T. B.) Die Carlisten haben sich bei Monte Jurra concentrirt. Alle in der Umgegend von Estella befindlichen Lebensmittel, Wagen und Pferde sind von ihnen mitgenommen.

Der Finanzminister wird das Budget in einigen Tagen veröffentlichen. Eine Gruppe von Bankhäusern hat dem Staatsschatze 55 Millionen Realen vorgeschossen; darunter befindet sich die Bank von Spanien mit 25 Millionen.

(Siehe auch am Schluss des Blattes.)

Berlin, den 19. Juni.

— In Folge des Bundesraths-Beschlusses vom 11. Juni haben laut amtlicher Bekanntmachung bisher folgende Eisenbahn-Gesellschaften — und zwar vom 1. August c. an — ihren Tarif für sämmtliche Artikel, mit Ausnahme für Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Salz, Mehl- und Mühlenfabrikate um 20 % erhöht: die Berlin-Anhaltische Eisenbahn, die Berlin-Hamburger Eisenbahn; die Märkisch-Posener Eisenbahn. Ferner die Hannover-Altenbekener Eisenbahn (ausschliesslich der Frachtsätze für die Seehafen-Stationen im Hannover-Rheinischen Verbande); die Hannoversche Staatsbahn (ausschliesslich der Seeplätze, worüber nähere Bekanntmachung erfolgen wird); die Königliche Ostbahn (weitere Ausnahme für einzelne Verkehre und Artikel werden vorbehalten); die Thüringische und Werra-Eisenbahn (mit vorläufiger Ausnahme der Frachtsätze in Verkehren mit ausserdeutschen Stationen, mit Stationen und im Transit über Strecken der Bayerischen Ost- und Staatsbahn, mit den Nordsee- und den Bodensee-Hafenplätzen im Hannover-Bayerischen Verbande, und wird wegen der demnächst ebenfalls bevorstehenden Erhöhung dieser Frachtsätze besondere Bekanntmachung erfolgen); die Köln-Mindener Eisenbahn (mit vorläufiger Ausnahme der Tarifsätze für den Verkehr mit den Oesterreichischen, Niederländischen, Belgischen und Französischen Stationen, den Nordseehäfen Emden, Leer und Papenburg, sowie für den Verkehr mit Russland, excl. desjenigen mit der Warschau-Wiener-Bromberger Bahn). Auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn tritt folgende Tariferhöhung ein: bis 24 Meilen 20 pCt., bis 36 Meilen 15 pCt. und für weitere Entfernungen 10 pCt. Zuschlag. Für Steinkohlen und Coaks dagegen betragen diese Zuschläge bis 6 Meilen 20 %, bis 12 Meilen 15 %, bis 18 Meilen 10 %, bis 24 Meilen 5 %, über 24 Meilen tritt keine Erhöhung ein. Bei sämmtlichen Bahnen beträgt der Minimalsatz pr. Meile für Eilgut 6 ₰ und für Frachtgut 4 ₰ — Der Bundesrath hat übrigens die Genehmigung zur Tariferhöhung an die Bedingung geknüpft, dass eine jede Eisenbahnverwaltung vom 1. Januar 1875 ab entweder das auf den Reichseisenbahnen bestehende sogenannte natürliche Tarifsystem, oder das von dem Reichseisenbahnamt empfohlene System unter Aufgabe der bisherigen Classificationen u. s. w. einführt. Dem Anscheine nach werden die meisten Verwaltungen das von dem Reichseisenbahnamt empfohlene System acceptiren. Dasselbe lässt sich unter Berücksichtigung der von dem Bundesrathe beschlossenen Modificationen in folgenden Grundzügen darstellen: Die zum Transport aufgegebenen Güter werden tarifirt als Eilgut oder als Frachtgut. In Eilfracht werden die als Eilgut aufgegebenen Güter befördert und wird hierfür der doppelte Betrag der gewöhnlichen Güterfracht erhoben. Der Frachtminimalsatz beträgt 0,6 Mark. Als Stückgut werden alle Güter befördert, welche der Versender nicht als Eilgut oder als Wagenladung aufgegeben hat, oder die nicht nach den desfallsigen Vorschriften als Wagenladungen zu berechnen sind. Für Stückgut aller Art besteht nur eine Klasse. Die Fracht wird nach dem Gewicht der Sendung mit der Modification berechnet, dass für jeden Cubikmeter Wagenraum, der die Sendung nach Feststellung der Versandt-Güter-Expedition in Anspruch nimmt, die Fracht für mindestens 150 Kilogramm (3 Ctr.) erhoben wird. Der Frachtminimalsatz beträgt 0,4 Mark. Bezüglich der Wagenladungen bestehen für sämmtliche Güter 2 generelle Wagenladungssätze. Die Sätze der Klasse A. kommen für Sendungen zur Berechnung, welche mit einem Frachtbriefe aufgegeben werden, wenn Versender die Fracht für mindestens 100 Ctr. für jeden verwendeten Wagen bezahlt. Die Sätze der Klasse B. werden bei Zahlung der Fracht für 200 Ctr. für jeden verwendeten Wagen berechnet. Bei Verladung grösserer Quantitäten als 100 Ctr. in einem Wagen ist die Fracht der Klasse A. zu entrichten, sofern der sich danach ergebende Frachtsatz den für 200 Ctr. berechneten Satz der Klasse B. nicht übersteigt. Die zu den Sätzen der Klassen A. und B. berechneten Wagenladungen werden gedeckt befördert. Hierbei soll die Differenz der Sätze der Klasse A. gegen diejenigen der Stückgutklasse nicht weniger als 33⅓ %, und diejenigen der Sätze der Klasse B. gegen diejenigen der Stückgutklasse nicht weniger als 50 % betragen. Für gewisse unbedeckt zu transportirende Verkehrs-Artikel werden bei Entrichtung der Fracht für 200 Ctr. für jeden verwendeten Wagen Specialtarife zu billigeren Einheitssätzen, als die in die Klasse B. eingerechneten gebildet. Die Zahl der Specialtarife soll jedoch 4 nicht übersteigen. Welche Artikel den Specialtarifen zu überweisen und in welcher Weise dieselben in diese Tarife (für sämmtliche Bahnen gleichmässig) einzureihen, soll vom Reichs-Eisenbahnamt resp. dem Bundesrath nach Anhörung der Eisenbahn-Verwaltungen und des Handelsstandes festgestellt werden. Salz und Kartoffeln sollen jedenfalls der niedrigsten Tarifklasse, Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlfabricate derjenigen Wagenklasse zugetheilt werden, deren Sätze den zur Zeit geltenden am nächsten stehen. Das sogenannte natürliche, auf den Reichs-Eisenbahnen eingeführte Tarifsystem unterscheidet Eilgüter, Stückgüter und Wagenladungen und bei letzteren die Beförderung in bedeckten und in offenen Wagen. Die Wahl der Transportart ist Sache des Versenders, soweit nicht das Betriebsreglement für einzelne Artikel die Beförderung in offenen Wagen vorschreibt. Die Frachtberechnung geschieht im Fall der Beförderung in bedeckten (Klasse A.) oder in offenen Wagen (Klasse B.) folgendermaassen: Von jedem Wagen wird mindestens die Fracht für 100 Ctr. nach dem Ein-Centnersatz erhoben. Das in demselben Wagen verladene, 100 Ctr. übersteigende Gewicht wird unter Abrundung des Bruch-Centners so lange in gleicher Weise tarifirt, bis die Gesammtfracht den für 200 Ctr. angegebenen Frachtsatz erreicht. Bei Beförderungen der Artikel in bedeckten Wagen kommen die Sätze der Klasse A, beim Transport in offenen Wagen die ermässigten Frachtsätze der Kasse B. zur Anwedung. Endlich fällt eine ganze Reihe von Artikeln, welche in offenen Wagen befördet werden, unter die ermässigten Frachtsätze des Specialtarifs, wenn sie mit je einem Frachtbriefe in Ladungen von je 200 Ctr. in einem Wagen aufgegeben oder bei geringerem Gewicht für 200 Ctr. die Fracht gezahlt wird.

— Durch den Meridian von Berlin wird der Preussische Staat in nahezu gleiche Hälften getheilt, die östliche enthält 3226 Quadratmeilen mit 11,085,800 Einwohnern, die westliche 3040 Quadratmeilen mit 13,567,000 Einwohnern. An Staats-Eisenbahnen sind vorhanden in der östlichen Hälfte 265,7 Meilen, d. i. 1 Meile auf 12,1 Quadratmeilen und auf 41.720 Einwohnern, in der westlichen Hälfte 276,3 Meilen, d. i. 1 Meile auf 11 Quadratmeilen und auf 49,100 Einwohner, hiervon jedoch 170 Meilen durch die Erwerbung der neuen Provinzen 1866 hinzugekommen. Im Bau befindliche Staatsbahnen enthält die östliche Hälfte 24,8 Meilen, die westliche 9,4 Meilen; zur Ausführung genehmigt sind durch die 120 Millionen-Anleihe in der östlichen Hälfte Nichts, in der westlichen 124 Meilen, durch die 50,6 Millionen-Anleihe in der östlichen Hälfte 82,6 Meilen, in der westlichen 11,8 Meilen. Nach Vollendung dieser Linien wird in der östlichen Hälfte auf 8,7 Quadratmeilen und 29,745 Einwohner, in der westlichen Hälfte auf 7,2 Quadratmeilen und 32,190 Einwohner eine Meile Eisenbahn kommen. Unter Staatsverwaltung stehen Privatbahnen fertig, resp. im Bau oder concessionirt, in der östlichen Hälfte 225,6 Meilen, in der westlichen 233,4 Meilen. Eisenbahnen, für welche der Staat eine Zinsgarantie geleistet hat, giebt es in der östlichen Hälfte 175 Meilen, in der westlichen 120,5 Meilen. Hierauf hat der Staat an Zinszuschüssen gezahlt für Bahnen in der östlichen Hälfte 11,077,605 ℛ, in der westlichen 7,158,955 ℛ, zusammen 18,236,560 ℛ, dagegen durch Betheiligung an den Erträgen garantirter Bahnen an Extradividenden, Dividenden und Zinsen eingenommen 27,795,011 ℛ.

— Wenn es schon interessant ist, der Frage näher zu treten, als welchen Gründen in den einzelnen Staaten die Entscheidung für Staats- und Privatbahnen gefallen ist, so ist es gewiss von besonderem Werth zu untersuchen, wie im Preussischen Staate das bunte Gemisch der Staats- und Privatbahnen entstanden, und wie sich im Laufe der Zeit die Preussische Regierung zu dem Eisenbahnwesen gestellt, und in welcher Weise sie sich