

veranlasst haben. Der Tatsache, dass die Geldlehrsätze sich etwas erhöhten, legte man keine Bedeutung bei, da man darin nur die Wirkung der Vorbereitungen für den Ultimo und der morgen zu leistenden Einzahlung auf die neue Staatsschuldbuch - Anleihe erblickt, also Anforderungen an den Geldmarkt, welche ihn nur vorübergehend belasten. Einen Druck auf die allgemeine Tendenz übte gegen Schluss der offiziellen Geschäftszeit das durch den Rechnungsabschluss der Hamburg - Amerikanischen Packetfahrt - Gesellschaft hervorgerufene stärkere Angebot in Aktien von Schiffahrtsgesellschaften, deren Kurse sich nach anfänglicher Festigkeit um mehrere Prozent abschwächten. Auf dem Eisenbahnaktienmarkt mussten Aktien der Gotthardbahn, in denen lange Zeit Umsätze überhaupt nicht stattgefunden haben, unter dem Druck ansehnlicher Verkäufe, welche wohl auf das Scheitern der Verstaatlichungsverhandlungen zurückzuführen sind, 4 % gegen ihre letzte Notierung nachgeben. Dagegen zeigten amerikanische Eisenbahnaktien, Franzosen und italienische Eisenbahn-Aktien feste Haltung, letztere in Übereinstimmung mit der an der Mailänder Börse eingetretenen Erholung. Das Geschäft in Bankaktien war still, die Kurse konnten sich aber auf gestrigem Niveau gut behaupten. Einen ansehnlichen Rückgang gegen ihre letztvorhergegangene Notierung erlitten Aktien der Petersburger internationalen Bank. Deutsche Fonds fanden nur wenig Beachtung; von ausländischen Staatspapieren zeigten sich russische Anleihen bevorzugt, vielleicht im Hinblick auf den freundlichen Empfang, welchen die Duma-Mitglieder gestern beim Zaren gefunden. Auf dem Geldmarkte stieg der Privatskontokont auf 4 1/2 %, Geld auf kurze Termine über den Ultimo bedang 5 %; die Seehandlung gab zu denselben Bedingungen wie gestern. Von ausländischen Wechseln war London etwas niedriger, New-York höher. Scheck London wurde zu 20,49, Scheck Paris zu 81,23, Auszahlung Petersburg zu 81,23 gehandelt.

Die gestrigen höheren Berliner und Liverpooler Preise blieben an den amerikanischen Getreidemärkten nicht ganz unbeachtet; doch war die dadurch hervorgerufene festere Tendenz nicht von Dauer, weil man drüben ebenso wie hier schon seit einiger Zeit günstige private Nachrichten über den Saatensand in Südrussland hatte. Allerdings sind diese unter dem Gesichtspunkt aufzufassen, dass Zweifel an dem erheblichen vorläufigen Minderanbau in Südrussland nicht bestehen und sich der gute Stand eben nur auf diesen kleineren Anbau bezieht. Die von Amerika gemeldeten gestrigen Ablieferungen der Farmer waren wiederum sehr geringe. Sie betragen an den Hauptpunkten des Westens nur 349 000 Bushels gegen 745 000 gleichzeitig 1907. Die unter Kontrolle stehende Wochenproduktion der Mühlen in Minneapolis, Superior-Duluth und Milwaukee wird mit 300 340 Barrels gekabelt gegen 297 230 in der Vorwoche. Die lustlosen Berichte Amerikas und mittere Liverpooler Depeschen liessen den hiesigen Markt in schwacher Haltung eröffnen. Weizen liess ca. 1/2 \mathcal{M} nach, doch kamen zu den ermässigten Preisen Deckungen in den Markt, wodurch sich die Haltung wieder etwas befestigte. Laplata - Weizen ist zweithändig reichlicher angeboten und etwas billiger. Roggen hatte schwankende Tendenz. Ein anfänglicher Rückschlag von 1/2 Mark führte Deckungen in den Markt, wodurch gestriger Schlussstand fast wieder eingeholt wurde. Doch konnte sich der Gewinn nicht immer voll behaupten. Russischer Roggen war etwas mehr aber kaum billiger als gestern angeboten, inländische Bahn- und Kahnabladung wurde mehrfach umgesetzt. Hafer ist stark, besonders in Mittel- und Geruchware, angeboten und sehr schwer verkäuflich. Lieferung war abgeschwächt. Mais loko knapp und merklich teurer, auch die Cliffforderungen waren fest. Das Mehlgeschäft blieb ruhig. Rüböl war per Mai in Deckung begehrt und 1 \mathcal{M} teurer. Oktober war mit ca. 30 \mathcal{M} mitgezogen.

Die amtlich festgestellten Preise waren am Frühmarkt: Weizen inländ. 204—206 ab Bahn und frei Mühle, Mai 209. Roggen inländ. 194 bis 195 ab Bahn und frei Mühle, Mai 199. Hafer, märk., mecklenburg., pomm., preussischer, posen-scher und schlesischer fein 175—185, mittel 163 bis 174, gering 157—162 ab Bahn und frei Wagen, Mais, amerik. mixed 158—160, runder 157—160 frei Wagen. Gerste, inländische Futtergerste mittel und gering 151—161, gute 162—178, russische und Donau leichte 150—153 ab Bahn und frei Wagen. Erbsen, inländische und ausländische Futterware mittel 180—186, feine Futtererbsen und Taubenerbsen 187—195 ab Bahn und frei Wagen.

Weizenmehl 00 26,25—29,00. Roggenmehl 0 und 1 25,10—26,90. Weizenkleie 12,50—13,25. Roggenkleie 12,50—13,00 \mathcal{M} . Mittagsbörse: Weizen märkischer 205 bis 207 ab Bahn, Mai 209 1/4—208 1/2—209 1/4—209 1/4, Juli 210 1/4—209 1/2—210 1/4. Roggen inländ. 194 bis 195 ab Bahn, Mai 199 1/4—198 1/4—200 1/4—199 1/4.

Juli 196 1/2—196—196 1/4. Hafer Mai 166 1/2 bis 166 1/4, Juli 168—167 1/4.

Weizenmehl 00 26,50—29,00. Roggenmehl 0 u. 1 25,10—26,90, Mai 25,50—25,60. Rüböl Mai 69,5—70,5, Oktober 67,2—67,6 \mathcal{M} .

Preise um 2 1/2 Uhr (nichtamtlich): Weizen Mai 209, Juli 210. Roggen Mai 199 1/4, Juli 196 1/4. Hafer Mai 165 1/2, Juli 167 1/2. Mais Mai 146 1/2. Mehl Mai 25,55, Juli 25,35. Rüböl Mai 70,5, Oktober 67,6 \mathcal{M} .

Die 4 % Dortmund - Stadt - Anleihe von 1905 wurde heute an der hiesigen Börse zum ersten Male notiert. Der Kurs stellte sich auf 98,20 bez. Geld.

Wir machen darauf aufmerksam, dass die neuen Vorzugs-Aktien der Westfälischen Stahlwerke von morgen ab gegen Rückgabe der Einzahlungssquittung bei den Ausgabestellen in Empfang genommen werden können.

In der heutigen ordentlichen Generalversammlung der Grossen Berliner Strassenbahn gab die Verwaltung über die Art der Abschreibungen, die Verhandlungen der Stadt Berlin und den geplanten Tunnelbau durch die Strassenbahn nachstehende Erklärungen ab: Regierungsrat Koehler äusserte sich über die Abschreibungen wie folgt: § 261 No. 3 des Handelsgesetzbuches besagt, dass Anlagen und Gegenstände, die dauernd zum Geschäftsbetriebe der Gesellschaft bestimmt sind, ohne Rücksicht auf den geringeren Wert zu dem Anschaffungs- oder Herstellungspreise angesetzt werden dürfen, sofern ein der Abnutzung gleichkommender Betrag in Abzug gebracht oder ein ihr entsprechender Erneuerungsfonds in Ansatz gebracht wird. Dem entsprechend sind wir stets vorgegangen. In unserer Bilanz stehen die Konten: Mobilien, Utensilien, Pferde, Geschirre, Bekleidungen auf je 1 \mathcal{M} abgeschrieben, während auf Maschinenkonten regelmässig 10 % pro anno abgesetzt werden. Anders liegen aber die Verhältnisse bei den Bahnkörper- und den Fahrtrahnmittelkonten. Diese Anlagen und Gegenstände müssen dauernd in einem derartigen Zustand erhalten werden, dass vollständige Gebrauchsfähigkeit und Betriebssicherheit vorliegt. Die Aufsichtsbehörden verschaffen sich durch periodische Revisionen hierüber Gewissheit. Die Mittel hierzu werden teils aus den laufenden Unterhaltungsfonds (1907 laut Tabelle S. 17 des Geschäftsberichts zusammen rund 3,6 Millionen Mark gegen rund 3,2 Millionen im Jahre 1906), teils durch Entnahme aus dem jährlich dotierten Erneuerungsfonds I und II (1907 2 270 000 \mathcal{M}) genommen. Ausserdem noch Abschreibungen auf diese Konten zu machen, ist aber keinesfalls erforderlich. Hierin unterscheiden sich Eisenbahnbetriebe und Fabrikbetriebe sehr wesentlich. Die in der Bilanz auf Konto „Bau des Gesamtbahnkörpers, Gebäude- und Wagenkonto“ mit 1 350 000 \mathcal{M} bezeichneten Abschreibungen, repräsentieren vielmehr die an die Obligationeninhaber gezahlten Zinsen der planmässigen Amortisationsbeträge, sind also Schuldentilgung. Anders steht es bezüglich der Frage, wie es seitens unserer Verwaltung im Jahre 1920 gehalten werden soll mit Rücksicht auf die vertraglichen Abmachungen mit der Stadtgemeinde Berlin, falls der Bahnkörper mit Zubehör unentgeltlich in das Eigentum der Stadtgemeinde übergehen sollte, soweit derselbe im städtischen Weichbilde belegen ist. Da die unserer Gesellschaft staatlich verliehene Betriebskonzession bis zum Jahre 1950 bekanntlich läuft und ebensolange natürlich auch unser Betriebsrecht dauert, so würde von einem Abtreten des Bahnkörpers in natura nicht die Rede sein und eventuell nur eine Wertregulierung nach sachverständiger Schätzung stattfinden können. Wie diese Schätzung im Hinblick auf das bestehende Betriebsrecht ausfallen würde, mag hier unerörtert bleiben. Aber angenommen, dass ein Buchwert des Gesamtbahnkörpers von 60 Millionen Mark in Frage kommt, so würde, da auf das Weichbild Berlins etwa 3/5 davon in Rechnung zu stellen wäre, eine Abfindungssumme von 36 Millionen Mark in Betracht kommen. Zur Ablösung dieser Verpflichtung würde der Bahnkörperamortisationsfonds dienen, welcher zurzeit mit 18 1/2 Millionen zu Buch steht. Dieser Fonds würde bei der jährlichen Dotierung in bisheriger Höhe und mit Rücksicht darauf, dass demselben vom Jahre 1911 ab, in welchem die Obligationenleihen völlig getilgt sein werden, die bisher an die Obligationäre gezahlte Annuität von ca. 1 500 000 Mark, ebenfalls zufließen wird, bei nur drei Prozent Zins und Zinseszins auf einen Betrag von 43 bis 44 Millionen Mark angewachsen sein und demnach reichlich die Mittel enthalten, um die Verpflichtungen decken zu können. Sache der Verwaltung würde es sein, in den dann folgenden 30 Jahren neue Mittel fondsmässig anzusammeln, welche im Jahre 1950 unter Zurechnung des dann auf mehr als 40 Millionen angewachsenen Reservefonds und des aus den Grundstücken, Gebäuden und Wagen zu machenden Erlöses unseren Aktionären eine reichliche Liquidationssumme auszuhändigen.

Wie hoch dann schliesslich der Bahnkörper zu Buch noch steht, interessiert gar nicht, weil derselbe bei der Liquidation der Gesellschaft als Wertobjekt gar nicht in Frage kommt. Man möge aus dieser kurzen Darlegung ersehen, dass Befürchtungen über zu geringe Abschreibungen bei unserer Gesellschaft, wie solche in letzter Zeit mehrfach erörtert worden sind, jeglicher Begründung entbehren. Wir können vielmehr mit vollem Vertrauen in die Zukunft unseres Unternehmens sehen, welches noch fast in jedem Jahre eines ständigen erheblichen Verkehrszuwachses sich zu erfreuen hat, und wir hoffen auch, dass eine steigende Rentabilität des Unternehmens nicht ausbleiben wird. Sodann sprach Ministerial-Direktor a. D. Dr. Mücke über die Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Berlin: Wie ja allen durch Mitteilungen in der Presse bekannt ist, hat im Mai v. Js. unter dem Vorsitz des Herrn Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg in Potsdam eine Verhandlung zwischen Vertretern der Stadt Berlin und der Grossen Berliner Strassenbahn über die Tunnelprojekte stattgefunden, bei der schliesslich allseitig der Wunsch hervortrat, nicht bloss über diesen Punkt eine Aussprache und Verständigung zu versuchen, sondern eine Verständigung auf allgemeiner Grundlage herbeizuführen. Zu diesem Zwecke haben vorabredungsgemäss zwischen dem Herrn Oberbürgermeister Kirschner und mir Verhandlungen stattgefunden, bei denen Vorschläge ausgetauscht wurden, die auf eine Beseitigung der zwischen Stadt und Strassenbahn bestehenden Meinungsverschiedenheiten hienzielen. Diese Erörterungen haben zu einem Ergebnis nicht geführt, da die Anerbietungen, die der Strassenbahn-Gesellschaft gemacht wurden, für sie völlig unannehmbar waren. Denn zu einem Kurse von 160 neue Aktien abzugeben, kann doch einem Aktionär erstlich nicht zugemutet werden. Mein Verständigungsvorschlag beruhte auf einer ganz anderen Grundlage, da die Strassenbahn-Gesellschaften, wenngleich sie auch das lebhafte Bedürfnis empfinden, die bedauerlichen Meinungsverschiedenheiten zwischen der Stadt und ihr beseitigt zu sehen, durchaus nicht ihr Unternehmen anbieten wollten. Mein Vorschlag ging davon aus, dass das Unternehmen selbständig bliebe; es sollte eine Art Interessengemeinschaft in Aussicht genommen werden, bei der die Stadt für die Opfer und das Risiko, das die Gesellschaften hierbei übernehmen wollten, der Strassenbahn ihren gegenwärtigen Besitzstand, 8 % Rente und Beteiligung an dem darüber hinaus erzielten Reingewinn gewährleisten sollte. Dieser Vorschlag fand nicht den Beifall auf der andern Seite und wurde auch in formeller Beziehung beanstandet. Für den erwähnten völlig unannehmbaren Gegen-vorschlag bei den Geschäftsorganen einzutreten, konnte ich mich natürlich nicht entschliessen. Die weitere Erklärung des Ministerial-Direktors a. D. Dr. Mücke bezüglich der Tunnelprojekte lautet: Was die Tunnelprojekte anlangt, so möchte ich die Gelegenheit benützen, einer Legende entgegen zu treten, die sich über sie nach und nach gebildet hat und neuerdings mit besonderer Feilheit verbreitet wird. Es wird behauptet, dass die Tunnelprojekte von den Strassenbahngesellschaften aus gewinnstüchtigen Absichten ersonnen seien, um sich für ihre Unternehmungen besondere Vorteile — Konzessionsverlängerung und Tarifhöhung — zu sichern. Diese Behauptung ist unrichtig und widerspricht den Tatsachen. Die Tunnelprojekte verdanken vielmehr ihre Entstehung einer unmittelbaren Anregung des verstorbenen Ministers der öffentlichen Arbeiten v. Budde, der vor nunmehr nahezu drei Jahren die Gesellschaften veranlasste, in eine ernsthafte Prüfung darüber einzutreten, auf welche Weise technisch und wirtschaftlich die Herstellung eines eigenen Strassenbahnkörpers in der Potsdamer- und Leipzigerstrasse möglich sei, und hierbei einen Entwurf aufzustellen. Die Gesellschaften konnten sich dem natürlich nicht entziehen und fertigten einen allgemeinen Entwurf an, der auf Wunsch des Herrn Ministers zugleich auch auf die Anlage eines Tunnels in der Strasse Unter den Linden ausgedehnt worden war. Auch an diesem Punkte sind nämlich erhebliche Verkehrsersparnisse zu beiseiten, denn die Linden besitzen gegenwärtig nur einen einzigen Schienenübergang, der nur in beschränktem Umfange einen Verkehr zwischen dem nördlichen und südlichen Teile des Strassenbahnnetzes gestattet. Nachdem der allgemeine Entwurf im September 1905 fertiggestellt war, und sich ergeben hatte, dass seine Ausführung einen Kostenaufwand von 60 Mill. Mark erfordern würde, erklärten die Gesellschaften, dass die Aufbringung dieser bedeutenden Mittel nur möglich sei, wenn eine 90jährige Konzession — wie bei der Hoch- und Untergrundbahn — und wirtschaftlich erfüllbare Bedingungen gewährt würden. Inzwischen hatte der jetzige Herr Minister der öffentlichen Arbeiten sein Amt angetreten und erklärt, dass er hinsichtlich der Tunnelprojekte ganz auf dem Standpunkt seines Amtsvorgängers stünde und ihre Förderung wünsche. Die sich daran anschliessenden ausführlichen Vorarbeiten, bei denen