

Breslauer Handels-Blatt

24. Jahrg.

Abonnements-Preis: In Breslau
frei ins Haus 1 Thlr. 15 Sgr. Bei den
Post-Anstalten 1 Thlr. 20 Sgr.

Montag, den 7. December 1868.

Expedition: Herrenstraße 30.
Insertionsgebühren 1 Sgr. 6 Pf. für
die Zeitspalt.

Nr. 287.

Breslau, 7. Decbr. Nachdem die officiellen Blätter neuerdings verkündet, wie ungnädig es unser Finanzminister aufgenommen hat, daß die Berliner und Breslauer Börse Subscriptionen auf ausländische Prämienanleihen und Eisenbahn-Unternehmungen so ungemein protegirt, und diese stets mit bedeutenden Summen überzeichnet werden, erfahren wir durch Bekanntmachung der Seehandlung, daß von den 20 Mill. 4 1/2 proc. preussische Eisenbahnanleihe nur 17,805,325 Thaler genommen worden sind. Möge das als Beweis dienen, wie sehr durch das drohende Deficit und sonstige Maßregeln im Publikum bereits das Vertrauen auf die preussischen Finanzen gelitten hat, was wir im Interesse unseres Staates, dessen Hauptstütze in seiner so vortrefflichen Finanzlage beruht, nur bedauern können.

Je weniger sich aber das große Kapital den Staatspapieren zuwendet, desto dienstbarer wird es intelligenten Unternehmern, welchen es, nachdem im Inlande bereits das Feld versehen ist, neuerdings ermöglicht wird, mit deutschen Geldern dem Auslande Eisenbahnen zu verschaffen.

Besonders hat es Herr Dr. Stroussberg verstanden, das Vertrauen der Kapitalisten zu erlangen und nie ist seine Voransicht schon hier in Erfüllung gegangen, als bei unserer Rechten Oderufer-Bahn, deren Ausführung hauptsächlich ihm und der Direction der Appeln-Larowitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu verdanken ist, Anfangs mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, und heute, kurz nach Eröffnung der Linie Breslau-Kolonoweska, an der Börse bereits ein beliebtes Papier geworden ist.

Neuerdings hat Herr Dr. Stroussberg seinen Unternehmungsgestirnt dem Auslande zugewandt und unsere heutige Zeitung bringt die Subscriptions-Einladung auf 5 Millionen Thaler Obligationen der rumänischen Eisenbahnen, welche am 10. und 11. in Berlin zur Zeichnung aufstiegen.

Diese Obligationen sind auf die rumänischen Bahnen fundirt und deren Zinsen von dem Tage ab, an welchem die Obligationen ausgegeben werden, auf Grund des von den Kammern votirten Gesetzes absolut und unbedingt von dem Staate Rumänien garantirt. Jede der Obligationen enthält den folgenden, von dem Staatscommissar der kaiserlich rumänischen Regierung gezeichneten, mit dem Staatsstempel versehenen Vermerk:

„Die kaiserlich rumänische Regierung garantirt dem Inhaber dieser Eisenbahn-Obligation von 100 Thaler einen jährlichen Zins von 7 1/2 Procent. Diese Garantie beginnt mit der Ausgabe der Obligation und erstreckt sich unverändert auf die ganze Dauer der Concession, welche auf 90 Jahre von dem Tage der Eröffnung an gerechnet wird.“

Diese Zeitbeschränkung ist dadurch gehoben, daß nach dem festgestellten Amortisationsplane die Obligationen während eines Zeitraums von 60 Jahren getilgt resp. in ihrem Nominalbetrage zurückgezahlt werden.

Der Belastung der Eisenbahnen ist eine feste Grenze mit 270,000 Franken pro Kilometer gezogen, also jede Ueberschreitung des Anlage-Capitals definitiv ausgeschlossen. Als Garantie dafür, daß die durch den Verkauf der Obligationen eingehenden Gelder nur für die Ausführung des Baues dieser Eisenbahnen verwendet werden, haben Seine Hoheit der Fürst von Rumänien mit Genehmigung der kaiserl. preussischen Staats-Regierung den hier in Berlin wohnenden Geh. Ober-Finanzrath Ambronn mit der Befreiung an der Abfertigung und der Uebersicherung der Gelder der Obligationen, resp. mit der Aushändigung der letzteren an die Concessionaire beauftragt.

Die Zinsen der Obligationen sind in Berlin, Paris und London in der Landes-Münze ohne jeden Abzug zahlbar. Es wird dadurch den Inhabern der Vortheil gewährt, sie an den Plätzen zu realisiren, an denen sie die beste Rechnung geben. Nach dem Stande der augenblicklichen Wechsel-Course würde beispielsweise eine Realisation der Zinsen in London um 2 Procent günstiger, als in Berlin sein.

Dasselbe gilt von den Amortisationsquoten, für welche von der Eröffnung der Eisenbahn von Galatz bis Roman ab, welche bis Ende des nächsten Jahres erwartet werden darf, 1 per Mille, d. h. 1/10 Procent und die durch die Amortisation ersparten Zinsen zu verwenden sind.

Die Verloosung geschieht in Berlin öffentlich in Anwesenheit eines Notars.

Der Bau der betreffenden Bahnen ist in vollem Gange und wird mit Ausbietung bedeutender Kräfte gefördert.

Die Obligationen sind mit einer absoluten, sofort bei deren Emission in Kraft tretenden Staatsgarantie ausgestattet und hiernach ein „Staatspapier“, dessen Sicherheit dadurch, daß es auf die rumänische Bahn fundirt wird, eine zweifache ist. Die rumänische Regierung ist immer und unter allen Verhältnissen ihren finanziellen Pflichten nachgekommen; sie besitzt in Staats-Domänen, Petroleumquellen und Salz-lager, ein Activum, dessen Werth nach dem Ausbau des rumänischen Eisenbahn-Netz in größtem Maße steigen wird.

Die Concessions-Urkunde, welche die Zinsgarantie enthält, ist durch ein von der Landesvertretung votirtes und in allen vorgeschriebenen Formen publicirtes Gesetz legalisirt und dadurch auch eine vollständige constitutionelle Garantie geboten. Die Finanzen Rumäniens werden in der Thronrede, mit welcher am 27. Novbr. die Kammern eröffnet wurden, als „blühend“ geschildert. Die Person des Fürsten, welcher dem hohenzollerischen Hause angehört, bürgt für die Richtigkeit dieses Ausspruchs. Die gesammte rumänische Staatsschuld beträgt nur 40,982,521 Thlr. und das Budget pro 1868 schließt bei einer Einnahme von 20,291,342 Thlr. mit einem Ueberschuß von 300,000 Thlr.

Der Bau der Eisenbahn begründet schon an sich erfahrungsgemäß ganz neue Verhältnisse; die Thatsache aber, daß die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Gesellschaft sich beeilt hat, die Concession für die Linien Suczawa-Jassy und Botshany-Roman zu erwerben, daß die österreichische Staatsbahn-Gesellschaft sich bereits mit den Vorarbeiten für zwei Bahnen von Kinkinde nach Paucsojowa oder Semlin und von Bazias nach Orsova beschäftigt, sprechen für die große Wichtigkeit, welche man dem Ausbau der rumänischen Bahnen beilegt. Die Bauten dieser beiden Gesellschaften werden den rumänischen Bahnen einen bedeutenden Verkehr zuführen; ja noch mehr, jene Bauten erhalten erst durch die Verbindung mit Galatz, welche die „rumänische Bahn“ herstellt, ihre eigentliche Bedeutung und die Basis ihrer künftigen Rentabilität. Das rumänische Bahnetz bildet den Schlüssel, welcher die Kornkammer der fruchtbaren Donauländer im Nothfalle für Norddeutschland öffnet; sie werden erst den Impuls zu der Entwicklung einer Landescultur geben, welche die volle Ausbeutung der Fruchtbarkeit des dortigen Bodens und eine Verwerthung seiner sonstigen Schätze gestattet. Die Schwerfälligkeit der Communicationsmittel lähmt bisher die Production und den Export; wenn derselbe nichts desto weniger durch die Sulina-Mündung bereits eine große Ausdehnung gewonnen hat, so ist damit der vollgiltige Beweis einer bedeutenden Entwicklungsfähigkeit gegeben. Das rumänische Bahnetz wird auch einen bedeutenden Antheil an dem levantinischen und ägyptischen Handel gewinnen und die Straße der ostindischen Ueberlandspost bilden. Galatz bildet den Endpunkt der aus West-Europa durch Oesterreich und Ungarn nach dem Schwarzen Meere gehenden Bahnlilien. Der neueste Bericht des preussischen Vice-Consulats zu Galatz und Braila (Handels-Anzahl 1868, Seite 659) giebt an, daß die unteren Donauländer in 1868/69 im Stande sein werden 3 Millionen Quarter Cerealien im Werthe von ca. 40 Mill. Thlr. an das Ausland abgeben zu können. Die Production von Petroleum betrug in Rumänien im Jahre 1867 1,260,000 Wadra (die Wadra gleich 12 preussische Quart). Im Jahre 1867 sind 492,127 preussische Wispel Getreide, im Werthe von mehr als 29 Millionen Thaler, über die Sulina abgeföhren worden. Im Jahre 1867 passirten die Donaumündung 1960 Schiffe mit 394,020 Tonnen (auf englische Register-Tonnen reducirt) Gehalt. Diese Data sind einer Zeit entnommen, in welcher Rumänien der Eisenbahnen entbehrt; bringt man den durch den Bau derselben bevorstehenden Verkehrs-Aufschwung in Rechnung, dann erscheint es zweifellos, daß das ganze Bahnetz die bestimmte Anwartschaft auf eine gute Rentabilität hat. Dasselbe kommt aber — wie wiederholt bemerkt werden muß

— nur als eine neben der staatlichen Zinsgarantie gehende Fundirung in Betracht.

Daß der Bau der rumänischen Bahn an preussische Unternehmer überlassen wurde, muß in wirtschaftlicher Beziehung sehr hoch veranschlagt werden, weil dadurch der Grund zu einem weiteren Aufschwunge der Zollvereins-Industrie gegeben wird. Die Uebernahme der rumänischen Bahn durch preussische Concessionaire legte denselben die Verpflichtung nahe, einen Theil der Obligationen auf den preussischen Markt zu bringen.

Mit Rücksicht auf den Umstand, daß die letzte 8procent. rumänische Anleihe 84 pCt. steht, ergibt sich für die a 71 pCt. der Subscription aufgelegten 7 1/2 procent. Eisenbahn-Obligationen ein Courswerth von 78,5 pCt., resp. ein Beneficium von 7 pCt.

— Der „Staats-Anz.“ berichtet: Nachdem in Gemäßheit des Art. 48 der Verfassung des norddeutschen Bundes eine einheitliche Verwaltung des Telegraphenwesens für das gesammte Gebiet des norddeutschen Bundes eingetreten ist, erscheint es wünschenswerth, die den Eisenbahnen im Interesse der Bundes-Telegraphenverwaltung auferlegenden Verpflichtungen gleichmäßig zu bemessen. Es ist daher die Zusammenstellung der Verpflichtungen, welche bei Concessionsertheilung für neue Eisenbahnunternehmen den Gesellschaften im Interesse der Bundes-Telegraphenverwaltung auferlegen, beziehungsweise von den Verwaltungen der Staats-Eisenbahnen zu übernehmen sind, von dem Bundeskanzler dem Bundesrathe des norddeutschen Bundes zur Beschlußnahme vorgelegt worden.

Berlin, 5. December. (Gebrüder Berliner.) Wetter: Mild. — Weizen loco unverändert. Termine matter, loco 7 1/2 2100 Hk. 60—70 Hk. nach Qualität, feinstbunt polnischer 65 ab Bahn bez., 7 1/2 2000 Hk. 7 1/2 diesen Monat 61 1/2 bez., April-Mai 59 1/2, 60 bez., Roggen 7 1/2 2000 Hk. loco ziemlich lebhafter Umsatz. Termine schwankend, vordere Sichten etwas fester, spätere Termine gedrückt. Gefündigt 9000 Etr., Ründigungspreis 50 1/2 Thlr., loco 49—51 ab Bahn bez., 7 1/2 diesen Monat 49 1/2—50 1/2—50 1/2 bez., Decbr. Januar 49 1/2—50—49 1/2 bez., Januar-Februar 49 1/2—49 1/2 bez., Februar-März 49 bez., April-Mai 49—48 1/2—49 1/2—49 bez. und Br., Mai-Juni 49 1/2—49—49 1/2—49 3/8 bez., Juni-Juli 50 1/2 bez., Gerste 7 1/2 1750 Hk. loco 45—55 Hk. — Erbsen 7 1/2 2250 Hk. Rechwaare 64—70 Hk., Futterwaare 54—58 Hk., ab Bahn 54 bez., Hafer 7 1/2 1200 Hk. loco nur in feiner Waare gut zu lassen. Termine behauptet. Gefündigt 1200 Etr., Ründigungspreis 31 Thlr., loco 28—34 1/2 Hk. nach Qualität, galizischer 28—29 1/2, schlesischer 33, pommerischer 32 1/2—33, poln. 29 1/2—30, böhmischer 32 1/2 ab Bahn bez., 7 1/2 diesen Monat 31 1/2—31 1/2 bez., Decbr.-Januar 31 1/2—31 1/2 bez., April-Mai 30 1/2 bezahl. — Weizenmehl excl. Sack loco per Etr. unversteuert Nr. 0 4 1/2—3 1/2 Hk., Nr. 0 und 1 3 1/2—3 1/2 Hk., Roggenmehl excl. Sack, loco 7 1/2 Etr. unversteuert, Nr. 0 3 1/2—3 1/2 Hk., Nr. 0 und 1 3 1/2—3 1/2 Hk., incl. Sack 7 1/2 Decbr. 3 Hk. 15 1/2 Hk. bez. u. Br., Decbr.-Januar 3 Hk. 14 Hk. bez., April-Mai 3 Hk. 12 Hk. bez. und Br., Petroleum 7 1/2 Etr. mit Faß loco 7 1/2 Br., 7 1/2 diesen Monat 7 1/2 Br., Decbr.-Januar 7 1/2 Br., Januar-Febr. 7 1/2 Br., Februar-März 7 1/2 Br., — Desfaaten 7 1/2 1800 Hk. Winter-Mais 79—84 Hk., Winter-Mais 76—80 Hk. — Rübbel 7 1/2 Etr. ohne Faß matter. Gefünd. 200 Etr., Ründigungspreis 9 1/2 Thlr., loco 9 1/2 Br., 7 1/2 diesen Monat u. Decbr.-Jan. 9 1/2—9 1/2 bez., Januar-Febr. 9 1/2 bez., Februar-März 9 1/2 Br., April-Mai 9 1/2—9 1/2 bez., Mai-Juni 9 1/2 bez., Septbr.-Octr. 11 1/2—10 1/2 bez., — Feindl 7 1/2 Etr. ohne Faß loco 11 1/2 Hk. — Spiritus 7 1/2 8000 Etr. fest und neuerdings etwas besser bezahl. Gefündigt 30,000 Ort. Ründigungspreis 15 1/2 Hk., mit Faß 7 1/2 diesen Monat und Decbr.-Januar 15 1/2—15 1/2 bez., Januar-Februar 15 1/2—15 1/2 bez., Februar-März 15 1/2—15 1/2 bez., April-Mai 15 1/2—16 1/2 bez., Mai-Juni 16 1/2—16 1/2 bez., Juni-Juli 16 1/2 bez., Juli-August 16 1/2—16 1/2 bez., August-Septbr. 16 1/2 bez., ohne Faß loco 15 1/2 bez. — Mehl fand nur zu neuerdings billigeren Preisen langsam Abnehmer.

Berlin, 6. Decbr. (Course aus dem heutigen Privatverkehr.) Die Stimmung im Privatverkehr war in Folge der beruhigenderen Nachrichten, welche Betreffs der griechisch-türkischen Zer-

