

Breslauer Handels-Blatt

25. Jahrg.

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

Donnerstag, den 22. April 1869.

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

Nr. 92.

Breslau, 22. April. (Minerva.) Die Berliner Börsen-Zeitung berichtet über die dort abgehaltene Berathung der Actionaire wie folgt:
In einer gestern abgehaltenen Versammlung hiesiger Actionaire wurde beschlossen, den von Breslau eingereichten Anträgen beizutreten und wegen der Neuwahlen für den Verwaltungsrath zwischen den gegenwärtigen Mitgliedern derselben und den Berliner und Breslauer Actionairen einen Compromiß anzubahnen.

Wir erwarten vorerst directe ausführliche Mittheilungen, bevor wir urtheilen können, in welcher Weise die Berliner Interessenten einen Compromiß zwischen Actionairen und Verwaltung behufs der Neuwahlen für möglich halten.

— **Cosel-Derberger Bahn.** Der Berliner Börsen-Courier bringt gegen den aus Leobschütz eingekandten Artikel der Berl. Börsen-Ztg folgende ausführliche Auseinandersetzungen, welche wir bei dem großen Interesse für genannte Bahn ausführlich wiedergeben: Wir befinden uns hinsichtlich der Cosel-Derberger Bahn schon seit längerer Zeit in Widerspruch mit der „B. B. Z.“ da uns die Zukunft der Cosel-Derberger Bahn durchaus nicht in gleich rosigem Lichte erscheint. Bei solchem Widerstreit der Ansichten kommt ein längerer, höchst eingehender und mit großer Sachkenntnis geschriebener, der „B. B. Z.“ angeblich von „Leobschütz“ eingekandter und von ihr am letzten Sonnabend veröffentlichter Artikel sehr à propos, der die Einnahmen und Verkehrsverhältnisse der Bahn speciell bespricht. Es ist offenbar, daß dieser Artikel von einem Manne geschrieben oder inspirirt ist, der sich in unmittelbarer Nähe der oberen Güterverwaltung der Cosel-Derberger Bahn befindet, und somit wäre es sicher richtiger gewesen, denselben von Ratibor denn von Leobschütz zu datiren. Was kann aus Nazareth Gutes kommen! Dieser Artikel nun geht in ziemlich offener Weise Alles das zu, was er eigentlich zu bestreiten scheint. Auch er läßt deutlich erkennen, daß ein Jahr 1868 für die Cosel-Derberger Bahn sobald nicht wiederkehren wird, und es bleibt lediglich unbegreiflich, wie die „B. B. Z.“ in den dem Artikel vorausgeschickten Worten seinen Inhalt dahin resumirt: Er werde erkennen lassen, daß die Verhältnisse der Bahn in einer guten und soliden Entwicklung begriffen sind. Ein derartiges Resümé kann unferes Erachtens nur der abgeben, der die Wahrheit abthätlich entstellen will, oder der sich nicht die Mühe genommen, den zum Druck beförderten, so bedeutungsvollen Artikel auch selbst zu lesen; denn es ist in letzterem ausdrücklich am Schluß des drittlezten Absatzes gesagt, daß die 1869er Einnahme nach den bisher zur Kenntniß gelangten Momenten, sich so gestaltet, als ob „ein Ueberschuß von 500,000 Thln. bleiben würde, von dem etwa 173,000 Thlr. zur Verzinsung und Amortisation, 21,000 Thlr. zur Eisenbahnsteuer, und 290,000 Thlr., zu 5 $\frac{1}{2}$ —6 pCt. Dividende immerhin übrig bliebe.“ Da die Cosel-Derberger Bahn pro 1868 eine Dividende von 7 pCt. vertheilt, so ist damit, dem gewöhnlichen Sprachgebrauch nach, ein Rückschritt constatirt. Die „B. B. Z.“ legt sich dagegen aus dieser Annahme zurecht: „Daß die Verhältnisse der Bahn in einer guten und soliden Entwicklung begriffen sind.“ Es ist übrigens auffallend, wie diese nahezu officielle Dividenden-Erhöhung mit der von jenen wohlunterrichteten Actionairen aufgestellten Annahme ungefähr zusammentrifft, denen wir unsere Information verdanken; von ihnen wurde uns versichert, sie seien bereit, ihre 1869er Dividendenscheine mit 5 $\frac{1}{2}$ pCt. zu verkaufen. Wie wenig man aus dem vielerwähnten Artikel zu Gunsten der Cosel-Derberger Bahn folgern darf, geht zu alledem nicht nur aus dieser einen, besonders prägnanten Stelle hervor, sondern, ebenso wie aus dem gesammten Inhalt, auch noch aus einer großen Anzahl einzelner anderer Sätze, von denen wir zunächst den folgenden hervorheben (Anfang des zweiten Leides zur Zeit an drei Stellen, an denen er durch eigenartig zusammenfassende Verhältnisse in der Entwicklung und in den Erträgnissen Abbruch erfahren hat.“ Kann das, was da leidet, was Abbruch erfahren hat, wirklich in einer guten und soliden Entwicklung begriffen sein! Und da Ziffern mehr als alle Worte beweisen, so sei es gestattet, hier zu

wiederholen, was an ziffermäßigen Angaben über die drei leidenden Punkte, nämlich Kohlenverkehr, internationaler Güterverkehr und localer und directer Güterverkehr der Artikel der „B. B. Z.“ beibringt. Der Kohlenverkehr erfuhr folgende Rückgänge:

| 1868: | | 1869: | |
|---------|--------------|-----------|--------------|
| Januar | 652,148 Ctr. | September | 630,603 Ctr. |
| Februar | 713,092 „ | October | 638,985 „ |
| März | 457,534 „ | November | 744,300 „ |
| April | 361,272 „ | December | 733,342 „ |
| Mai | 482,544 „ | | |
| Juni | 488,448 „ | Januar | 825,119 „ |
| Juli | 616,067 „ | Februar | 578,344 „ |
| August | 624,760 „ | März | 365,226 „ |

Die Dimensionen des internationalen Güterverkehrs sind folgende gewesen:

| 1868: | | 1869: | |
|---------|--------------|-----------|--------------|
| Januar | 220,158 Ctr. | September | 403,643 Ctr. |
| Februar | 257,400 „ | October | 528,781 „ |
| März | 589,870 „ | November | 388,298 „ |
| April | 672,518 „ | December | 317,958 „ |
| Mai | 476,469 „ | | |
| Juni | 411,940 „ | Januar | 419,724 „ |
| Juli | 332,613 „ | Februar | 402,836 „ |
| August | 259,607 „ | März | 285,655 „ |

Im lokalen und directen Güterverkehr wurden befördert;

| 1868: | | 1869: | |
|---------|--------------|-----------|--------------|
| Januar | 659,534 Ctr. | September | 840,141 Ctr. |
| Februar | 756,040 „ | October | 1,036,073 „ |
| März | 933,447 „ | November | 754,503 „ |
| April | 1,136,440 „ | December | 662,836 „ |
| Mai | 935,802 „ | | |
| Juni | 946,030 „ | Januar | 650,088 „ |
| Juli | 885,574 „ | Februar | 775,899 „ |
| August | 697,468 „ | März | 810,205 „ |

Man muß hinzurechnen, daß der Artikel erläutert: „Die Thatfache, daß der Ausfall im Kohlenverkehr centnermäßig, also quantitativ durch den Zuwachs im internationalen Verkehr per Februar c. noch gedeckt wurde, entspricht nicht in derselben Weise den Einnahme-Verhältnissen, denn der internationale Verkehr bewegt sich auf nur 7 Meilen zu sehr billigen Tarifen und kostet Wagenmiete, der Kohlenverkehr aber bewegt sich zumeist auf 11 Meilen, und bringt Wagenmieten (extraordinäre Einnahmen); per März zeigen beide Verkehrstheile aber Ausfälle.“ Wenn somit der sachkundige Verfasser das wesentlichste Gewicht auf den Kohlenverkehr legt, so ist zu beachten, daß er über dessen Aussichten für die Zukunft an anderer Stelle Folgendes anführt: „Selbstverständlich wird der Kohlenverkehr der Wilhelmsbahn die großen Dimensionen des Vorjahres kaum wieder annehmen können, wenn nicht die Kohlen-Verkaufspreise, welche zum großen und fühlbaren Nachtheile des Kohlenverkehrs der Wilhelmsbahn leider übermäßig erhöht worden, dem Niveau des Jahres 1867 bedeutend näher kommen und bald wieder zurückfallen.“ Es ist wirklich wunderbar, wie man aus alledem zusammenstellen konnte, „daß die Verhältnisse der Bahn in einer guten und soliden Entwicklung begriffen sind;“ auch der Umstand, daß in dem Artikel die April-einnahme auf ca. 90,000 Thlr. geschätzt wird, spricht dagegen, denn April 1868 lieferte 93,000 Thlr. und die Summe von 91,000 Thlr., war überhaupt die niedrigste Ziffer, welche als Monatseinnahme aus 1868 nachgewiesen ist. Was der Verfasser sagt über die bei Frachtbonifikationen und Wagenmieten möglich gewordenen Ersparnisse, was er von Ziffern beibringt über die Entwicklung des Personenverkehrs, aus dem eine Einnahme resultirt von

| | Januar | Februar | März |
|------|------------|------------|------------|
| 1868 | 7239 Thlr. | 6948 Thlr. | 8126 Thlr. |
| 1869 | 8425 Thlr. | 8300 Thlr. | 9900 Thlr. |

wollen wir nicht bemängeln; doch ist dieser Zuwachs zu gering, um den Ausfall im Güterverkehr decken zu können. Auffallend dagegen sind die für den Schluß des Artikels gewählten Worte, mit denen der Weiterbau von Leobschütz in der Richtung auf Troppau und Jägerndorf motivirt wird. Wenn mit der Ausführung dieses Baues die Wilhelmsbahn nur in die Lage käme, ihre dauernde Rentabilität zu wahren und alle Schädigungen durch die sonstigen projectirten Neubauten zu paralysiren,“ dann ist es ja wohl richtig, was wir ebenfalls behauptet haben, daß dieser kostspielige Bau nicht unternommen wird,

die Rentabilität zu erhöhen, sondern daß er lediglich aufgezwungen ist durch die Nothwendigkeit, den Concurrenzbestrebungen der Oberschlesischen Bahn die Spitze zu bieten. Vielleicht überzeugt die Nothwendigkeit, ein großes Capital hier in eine neue Linie ohne Aussicht auf deren eigene Ertragsfähigkeit anzulegen, die Actionaire der Cosel-Derberger Bahn um so mehr davon, daß, wie die „B. B. Z.“ meint, „die Verhältnisse der Bahn in einer guten und soliden Entwicklung begriffen sind.“

Berlin, 20. April. Das heute ausgegebene Bundesgesetzblatt enthält eine königliche Verordnung d. d. 17. April, welche den Bundesrath des deutschen Zollvereins zum 28. d. M. nach Berlin einberuft.

Berlin, 20. April. Die erste Vorlage zur Erhöhung der Steuerlast des Volkes, das Gesetz, die Besteuerung des Branntweins betreffend, haben wir nun in Händen. In Staaten, wo die Volksvertretung den Anspitz auf den Beutel zu halten gewohnt ist, pflegt ein Finanzminister es für nöthig zu halten, die Einbringung einer Steuer-Vorlage mit einer umfassenden Darlegung der gesammten Finanzverhältnisse zu begleiten. Bei uns gilt dergleichen für überflüssig. Schon der Bundesrath ist uns vorgelegt worden mit Erläuterungen, die nur todes Zahlenwerk enthalten, wie es der geringste Calculaturbeamte anzustellen vermag. Diese Gesetzes-Vorlage kommt wieder gesondert vom Etat zur Vorlage. Zwar ist sie begleitet von 63 Quartseiten Motive, aber alle diese Ausführungen betreffen nicht das, was den Volksvertreter in erster Reihe interessiren muß, nämlich den Steuerfuß, sondern nur den Modus der Berechnung, indem sie die Einführung der facultativen Fabriksteuer neben der Malzschraumsteuer empfehlen. Diese Aenderung wird gewissermaßen als die Hauptsache hinzustellen gesucht. Man folgert aus der Tarification der Fabriksteuer auf 15 Pf. für 50 Procent Alk. hol. einen Steuerausfall von 414,688 Thlr. Damit wird denn auf Seite 24 der Motive die Erhöhung der Branntweinsteuer im Ganzen um ein volles Drittel eingeleitet. Die jetzige Steuer hat 1868 nach Abzug der Ausfuhrbonifikationen 11,403,638 Thlr. eingetragen; die Erhöhung des Steuerfußes von 3 auf 4 Sgr. für 20 Quart Malzschraum kommt also einer Mehrbesteuerung des Volkes im Betrage von 3,801,213 Thlr. gleich. Als Motive zu dieser Erhöhung wird lediglich angeführt die Nothwendigkeit, die eigenen Einnahmen des Bundes zu steigern, um die für die Finanzen der einzelnen Staaten so drückenden Lasten der Matricularbeiträge zu vermindern. Das mag als Grund für die Mitglieder des Bundesraths und der Einzel-Regierungen ausreichen. Diesen kann es schon recht sein, wenn sie einen Theil dessen, was sie jetzt als Matricularbeitrag abführen müssen, in der eigenen Staatskasse zu ihrer Verfügung behalten. Das Volk im Ganzen fragt aber nicht darnach, ob es mehr an den schwarzen Grothen oder an den schwarzweißen Fiscus zu bezahlen hat, sondern kümmert sich nur darum, wie viel es überhaupt zu bezahlen hat. Da steht nun die Sache einfach so: Es behält die alte Landessteuer und bekommt die neue Bundessteuer noch obendrein aufgeladen. Und nicht nur das. Je mehr die sog. eigenen Einnahmen des Bundes wachsen, um so erträglicher finden die kleinstaatlichen Regierungen den Bund; in demselben Maße vermindert sich dann das Interesse ihrer Vertreter im Bundesrath gleich dem Volke auf Ersparungen zu dringen. So liegt in jeder Vermehrung der sog. eigenen Einnahmen des Bundes eine Erleichterung des fiscalischen Gehelwerks, womit der Bund aus dem Brunnen des Volksvermögens schöpfen kann. Alle diese Gesichtspunkte werden natürlich in der Regierungs-Vorlage unerörtert gelassen. Den Bundesfiscus beunruhigen nur die beiden Fragen: 1) Werden die Landwirthe die Erhöhung der Branntweinsteuer auch aushalten, und 2) werden die Consumenten die Verrechnung des Bundesfiscus nicht durch Verminderung des Verbrauches kreuzen? Die Statistik ist in diesen beiden Fragen etwas unbequem. Die Zahlen in den Motiven selbst weisen nach, daß in Preußen seit 1820 mit den fortschreitenden Steuererhöhungen in den Jahren 1824, 1838 und 1859 die Zahl der Brennereier von 16,332 auf 12,595, auf 6611 und dann auf 6051 sich vermindert hat. Seit 1854 ist nur bei denjenigen

Berlin, 22. April. (Anfangs-Course.) Ang. 2 1/2 U.
Cours v. 20. April.

Table with 3 columns: Item, Price (left), Price (right). Includes Weizen, Roggen, Rüböl, Spiritus, Fonds u. Actien, Freiburger, Wilhelmshafen, etc.

Stettin, 22. April. Cours v. 20. April.

Table with 3 columns: Item, Price (left), Price (right). Includes Weizen, Roggen, Rüböl, Spiritus, etc.

Wien, 21. April. Abends. [Abend-Börse.] Credit-Actien 286, 30, Staatsbahn 333, 00, 1860er Loose 101, 20, 1864er Loose 122, 90, Böhmisches Westbahn —, Silber-Rente —, Papier-Rente —, Seltzer 217, 50, Lombarden 232, 00, Napoleonsd'or 9, 92, Anglo-Austrian —, Franco-Austrian —.

Table with 3 columns: Item, Price (left), Price (right). Includes Wien, 22. April. (Vorbörse.) Ziemlich fest, 1860er Loose, 1864er Loose, Credit-Actien, etc.

Table with 3 columns: Item, Price (left), Price (right). Includes 3% Metalliques, National-Anl., 1860er Loose, 1864er Loose, Credit-Actien, etc.

Table with 3 columns: Item, Price (left), Price (right). Includes Paris, 21. April, Nachmittags 3 Uhr. Felt, ziemlich belebt. Consols von Mittags 1 Uhr waren 93 1/2 gemeldet. (Schluß-Course.) Cours v. 20.

Table with 3 columns: Item, Price (left), Price (right). Includes London, 21. April, Nachmittags 4 Uhr. Consols, 1proc. Spanier, 5proc. Rente, etc.

Table with 3 columns: Item, Price (left), Price (right). Includes Petersburg, 20. April, Nachmittags 5 Uhr. Wechsel auf London 3 M., etc.

Amsterdam, 21. April. Getreidemarkt [Schlußbericht.] Weizen geschäftslos. Roggen loco Han, pr. Mai 194, pr. Oct. 183. Raps pr. April 65 1/2, pr. Octbr. 68 1/2. Rüböl pr. Mai 34 1/4, pr. Herbst 36 1/4. — Schönes Wetter.

Table with 3 columns: Item, Price (left), Price (right). Includes Newyork, 21. April, Abends 6 Uhr. (Schluß-Course.) Wechsel auf London in Gold, etc.

Wein Comptoir befindet sich von heute ab: Antonienstraße 30, parterre. Breslau, den 20. April 1869. Albert Ludwig Cohn.

Für Destillatenre. Reine unverfälschte Lindenfohle ist nur zu haben bei F. Philippsthal, Büttnerstraße Nr. 31. [275]

Doppelt gereinigte Lindenfohle empfehl Moritz Lövy, Büttnerstraße Nr. 34, 2. Etage.

Ein junger Mann, jüdischer Confession, der die Qualifikation zum einjährigen Militärdienst besitzt und eine schöne Handschrift schreibt, findet in meinem Producten-Geschäft als Lehrling ein baldiges Unterkommen. 278 Martin Deutsch, Roßmarkt 11.

Unser Expeditiions- u. Verl.-Geschäft befindet sich von heute ab Büttner-Strasse 5. Schlesinger & Saleri.

Bekanntmachung. Feuer-Versicherungs-Actien-Gesellschaft für Deutschland „Adler“.

Grund-Capital: Eine Million Thaler preuß. Courant. Nachdem Herr Paul Behrens, bisheriger Associé der Herren Carl Scharrf u Co. zu Breslau, welche unsere Gesellschaft bis jetzt in der Provinz Schlesien vertreten haben, aus dieser Firma ausgeschieden ist, haben wir demselben nach allseitigem freundschaftlichem Uebereinkommen die Führung der General-Agentur für seine Person übertragen. Indem wir dies zur öffentlichen Kenntniß bringen, empfehlen wir den Herren General-Agenten Paul Behrens dem verehlichen Publikum und ersuchen insbesondere unsere Herren Special-Agenten in der Provinz Schlesien, sich in allen geschäftlichen Angelegenheiten an denselben zu wenden und einer prompten Erledigung gewiß zu sein. Berlin, den 12. April 1869. 271

Feuer-Versicherungs-Actien-Gesellschaft für Deutschland „Adler.“ Der Director. Woeniger.

Bezugnehmend auf vorstehende Bekanntmachung vernehle ich nicht, die am hiesigen Orte nunmehr von mir vertretene Gesellschaft „Adler“ dem Wohlwollen des Publikums auf das Angelegentlichste zu empfehlen und wird es mein stetes Bestreben sein, durch prompte und coulante Geschäftsführung den Versicherungs-suchenden nach Kräften entgegen zu kommen. Breslau, den 15. April 1869.

Der General-Agent. P. Behrens. Ohlauer Stadtgraben Nr. 19.

Breslauer Börse vom 20. April 1869.

Large table with multiple columns: Inländische Fonds- und Eisenbahn-Prioritäten, Ausländische Fonds, Gold und Papiergeld, Diverse Action, Wechsel-Course. Includes items like Preuss. Anl. v. 1859, Amerikaner, Italienische Anleihe, etc.