

Berlin, Dienstag

den 25. August 1857.

Berliner

Börsen-Zeitung.

Abonnement-Preis: ...

Insertions-Gebühr: ...

Alle Postanstalten nehmen Bestellungen auf dieses Blatt an; für Berlin die Expedition der Börsen-Zeitung und alle Zeitungs-Spediteure.

Al-Gratis-Beilagen erscheinens... Die einzelnen Nummer kostet 2 1/2 Sgr.

Expedition der Börsen-Zeitung: Charlottenstrasse No. 28. (Ecke der Kronenstrasse). — Annahme der Inserate: in der Expedition.

Telegraphische Depeschen.

Magdeburg, 25. August, Morgens 9 Uhr. (W. T. B.) Heute Nacht hat eine grosse Feuersbrunst die Königlichen Magazine, die Eisenbahnbrücke der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn und circa 30 Wohnhäuser in Asche gelegt.

Paris, 25. August, Morgens. (W. T. B.) Der heutige „Moniteur“ meldet, dass der Kaiser wahrscheinlich Ende dieser Woche nach dem Lager von Châlons abgehen werde; derselbe wird sich bis Ende September dasselbst aufhalten, um die dortigen grossen Manöver zu leiten. Der „Moniteur“ bringt die Ernennung Alexander von Humboldt's zum Grosskreuz der Ehrenlegion. — Gestern Abend wurden die 3 % auf dem Boulevard zu 67.05 Oesterreichische Staatsanleihe zu 652 gehandelt.

Paris, 24. August. (W. T. B.) Der Kaiser ist heute Morgen 8 1/2 Uhr hier eingetroffen.

London, 24. August, Abends. (W. T. B.) In der heutigen Sitzung des Unterhauses widerspricht Palmerston den Gerüchten, dass die Englische Regierung vom Vicekönig von Aegypten Erlaubniss zur Truppen-Passage über die Landenge von Suez erbeten habe, so wie dass die Deutschen am Cap zur Ablösung von Englischen Truppen activ gemacht werden sollen. In Bezug auf Circassien behauptete Palmerston, dass Russland den Tractat nicht verletzt habe. — Der heutige „Globe“ theilt mit, dass die Regierung die Errichtung von mindestens zwanzig neuen Infanterie-Bataillonen beschlossen habe, wozu das Budget ausreichende Mittel bietet. Der „Globe“ meldet ferner, dass die Königin drei neue Peers ernannt habe.

Unsere heutige Post.

Aus Magdeburg meldet man unter dem 24. August den Ausbruch einer bedeutenden Feuersbrunst. Die Magdeb. Zeitung giebt folgende Mittheilungen über dies beklagenswerthe Ereigniss: „Ein heute Abend um halb 7 Uhr, wahrscheinlich in dem an der Elbe gelegenen Königlichen Proviantsmagazine, anscheinend Feuer ergriff, zuzusehen die daran vorbeiführende nach Amerikanischem Systeme in Holz ausgeführte lange Brücke der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn, welche nach anderthalb Stunden, nachdem sie in ihrem Brande die schönste Illumination der Welt dargeboten, in die Elbe stürzte, verzehrte das ganze grosse Magazingebäude mit all seinem reichen Inhalte, nebst einigen daran stossenden Privatgebäuden, und verbreitete sich so eben, wo wir dieses schreiben (9 Uhr Abends) über die den genannten Gebäude-Complex begrenzende Strasse, auf welcher ein halbes Dutzend Häuser der entgegen gesetzten Seite auf einmal in Flammen standen. Da die Strassen dieses Stadttheils eng, die Häuser klein, alt und meist in Holz gebaut sind, und ein sehr heftiger Nordostwind die Flammen gerade von der Elbe auf die Stadt treibt, so ist bei der furchtbaren Gluth an Löschern gar nicht, an Rotten wenig zu denken, und es liegt jetzt durchaus ausser aller Berechnung, wann und wo man das Feuer Herr werden wird.“ Bereits in der Nacht sind von Berlin aus 6 Spritzen und 50 Feuerleute mit einem Separat-Train nach Magdeburg befördert worden, um die dortigen Löschanstalten zu verstärken. Wie gerüchtweise verlautet, sollen bis heute Morgen schon einige 30 Häuser in Asche gelegt werden sein. Man schätzt den Gesamtschaden für die abgebrannten Häuser auf ca. 120,000%. Der Verlust den die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn erleidet, kann nicht sehr erheblich sein, da die eingemauerten Pfeiler unverletzt sind, und nur der obere Theil der Brücke abgebrannt ist. In dem Verkehr der Bahn ist übrigens keine Unterbrechung eingetreten, nur müssen die Wagen jetzt wieder, wie früher, vor Erbauung der Brücke auf der Axe vor und in die Stadt geschafft werden.

Am 22. d. Abends wurde die in Cottbus belegene frühere Cockerill'sche, jetzt Seidel'sche Schaufelweberei mit der Lohnweberei, Maschinenfabrik etc. ein Raub der Flammen. Eine weitere Ausbreitung des Feuers hat glücklicherweise nicht stattgefunden. (S. das heut. Inserat.)

Die Agitation gegen den Stader Zoll nimmt mit jedem Tage zu. So hat sich in diesen Tagen der Vorstand der Handelskammer zu Bristol dahin ausgesprochen, für eine Abschaffung desselben wirken zu wollen, und auch der Portugiesische Gesandte in London hat von seiner Regierung eine in demselben Sinne lautende Weisung erhalten.

Köln, 24. August. Ueber den beträchtlichen Courserückgang der Actien der Rheinischen Eisen-

bahn-Gesellschaft ist man hier einigermaßen erstaunt, und man bemüht sich vergeblich, dafür haltbare Gründe zu finden. Zwar weist die diesjährige Einnahme nur eine Steigerung von 489 % nach, und wenn auch für das ganze Jahr eine namhafte Mehr-Einnahme nicht zu erwarten steht, so giebt dies doch keinen Grund ab, die Actien 10 % unter Pari zu drücken. Die einzige tatsächliche Veränderung in der Verrechnung der diesjährigen Einnahme ist durch die Verschmelzung mit der Bonn-Köln-Eisenbahn, unter Gewährung einer Dividenden-Priorität von 5 1/2 % herbeigeführt worden. Diese Priorität bleibt aber ausser Acht, ohne Einfluss, weil sich nach Verhältnis der jetzigen Einnahmen am Schlusse des Jahres ein Ergebnis herausstellen muss, welches eine Dividende von über 5 % repräsentirt. Dass die projectirte Eisenbahn von hier nach Trier in ihrer Fortführung bis an das Mitteländische Meer schon jetzt einen solchen Einfluss ausüben sollte, ist schwer anzunehmen, denn erstens liegt die Ausführung desselben in zu weiter Ferne, und zweitens würde die Rheinische Eisenbahn dabei eher gewinnen, als verlieren. Man braucht nur einen Blick auf die Karte zu werfen, und die Städte Köln, Trier, Metz, Toul, Dijon etc. zu verbinden, um zu erkennen, dass durch diese Linie der Verkehr auf der Rheinischen Eisenbahn, nebst ihren Zweigbahnen nicht beeinträchtigt wird. Sollte das Project zur Ausführung kommen, so würde der Ausbau der Düren-Schleidenener Bahn, über deren Rentabilität man noch immer im Zweifel ist, bis Trier unmittelbar folgen und somit diese Bahn aufhören, eine Sackbahn zu sein. Doch, wie gesagt, wissen die hiesigen theilhaftigen Häuser von diesem Unternehmen zur Zeit noch nichts. Aber auch angenommen, dass das Project wirklich besteht, so erfordert dasselbe zu immense Mittel, als dass man schon in den ersten Jahren an einen Angriff desselben denken könnte. Wenn daher weder die Einnahme der Rheinischen Eisenbahn noch die zu befürchtende Concurrenz einen Grund für den merklichen Rückgang der Actien abgiebt, so ist in der That keiner zu finden, oder man müsste denn annehmen, dass die Gesellschaft in Folge der auszuführenden Bauten, gleichwie die Cosel-Oderberger-Gesellschaft in Schaden gerieth. Allerdings ist der Umfang der projectirten Bauten gross genug, um namentlich unter den gegenwärtigen Börsen-Verhältnissen Besorgnisse zu erregen. Der Ausbau bis Bingen und Nymwegen, die Verbindungsbahn in und um die Stadt, die Düren-Schleidenener- und die Lahnbahn mit der Rheinbrücke bei Coblenz, alle diese Bauten zusammen sind allerdings ein riesenhaftes Unternehmen, für dessen Rentabilität nichts als Müthmassungen bürgen. Kommt zu diesem Umstande noch Misstrauen hinzu, wie man solches stets gegen die Actien der Rheinischen Eisenbahn gehegt hat, so ist es leicht erklärlich, dass ein Gerücht gleich zur folgenschweren Wirklichkeit wird und hinreicht, den Cours der Actien um mehrere Procente zu werfen.

Köln, 24. August. Endlich ist der so lange schon erwartete Jahresbericht der hiesigen Handelskammer für 1856 erschienen. Indem ich mir vorbehalte ausführlicher darauf zurückzukommen, hebe ich für heute nur einiges Wichtige aus demselben hervor, das geeignet ist, ein allgemeineres Interesse in Anspruch zu nehmen. Zunächst weist der Bericht unter Hervorhebung der durch den Anschlussvertrag in Betreff seiner Bahnen in Preussen und der mit seinem Zolltarif vorgenommenen theilweisen Ermässigungen von Russland angebahnten Verkehrsvereinfachungen auf den in der That wenig erfreulichen Umstand hin, dass die vertragmässigen freieren Beziehungen zwischen dem Königreiche Polen und Preussen aus dem Staube der Acten noch nicht wieder ins Leben getreten seien. Die in dieser Hinsicht von der Kammer ausgesprochene Erwartung, dass die Staatsregierung unverwandt ihr Augenmerk auf Wiederherstellung jener vertragmässigen, grösseren Verkehrsvereinfachungen gerichtet halten möge, ist ohne Zweifel eine völlig berechtigte. Auch was der Bericht über die Haltung der Preussischen Bank von Januar bis September vor. Js. und den masslosen Speculationen in jenem Zeitpunkte gegenüber aussert, muss als begründet anerkannt werden. Der Bericht findet darin, dass der Disconto der Preussischen Bank und, dieser folgend, der Disconto mehrerer anderer Deutschen Zettelbanken unverändert auf 4 % blieb, während in Frankreich und England der Disconto sich fest auf 6 % behauptete, die Gewölbe dieser beiden Hauptbanken Europas sich immer mehr leerten und in London und Paris ein scharfer Druck auf dem Geldmarkte lastete, eine Ursache mit dafür, dass auf der Börse der Traum von der Unerlöschlichkeit der der Speculation zu Gebote stehenden Mittel aufrecht erhal-

ten wurde. Das Steigen der Notenemission der Preussischen Bank gleich nach Emanation des Gesetzes v. 7. Mai 1857 um 26,755,300 %, während gleichzeitig sich der Barvorrath nur um 7,955,000 % erhöhte, hat, wie der Bericht hervorhebt, um so mehr dazu beigetragen, die Speculation, deren Anschwellen mit jener gesteigerten Emission zusammenfiel, über das natürliche Mass hinaus zu entwickeln, als gleichzeitig auch bei den älteren und neu begründeten Deutschen Zettelbanken die Notenemission, in höherem Masse als die Vermehrung des Barvorrathes stieg. Während sodann der Bericht berechnet, dass im Laufe der letzten Jahre allein in Preussen an Kohlenzechen, Hochöfen, Spinnereien, vom Staate concessionirten neuen Eisenbahnen ein Kapital von 240 Mill. % in Anspruch genommen werden wird, und zwar, die Ausführung der gedachten Unternehmungen auf 4 Jahre angenommen, mit jährlich 60 Mill. %, und während derselbe den Einfluss dieser Thatsache auf die gesteigerten Fluctuationen der Börse hervorgehoben, fährt er also fort: Die Zettelbanken, also vor allen die Preussische und die Oesterreichische Nationalbank, werden die Aufgabe haben, bei unausgesetzter scharfer Beobachtung der Metallströmung die geeigneten Mittel ausfindig zu machen und anzuwenden, um den Deutschen Geldumlauf vor allzu stürmischen Stößen zu bewahren. Mit Rücksicht auf den grossen Capitalbedarf der nächsten Jahre und auf den voraussichtlich noch erwachsenden Silberbedarf halten wir es für rathsam, dass die grossen Deutschen Geld-Institute bei Fixirung des Discontos mehr, als in letzter Zeit, auf den Discont der beiden Haupt-Geldmärkte Paris und London Rücksicht nehmen. Hervorheben will ich für heute noch, dass der Bericht die gänzliche Zollfreiheit zwischen Oesterreich und dem Deutschen Zollverein sehr lebhaft befürwortet und, was jedenfalls weniger Widerspruch von irgend einer Seite hervorrufen dürfte, die Aufhebung der Durchfuhrgebühren und schon jetzt der völlig freien Durchfuhr zwischen beiden Zollgruppen, als eine volkswirtschaftlich gebotene Massregel darstellt.

Wien, 23. August. Schon bei Eröffnung der Dampfschiffahrt-Verbindung zwischen Triest und Barcelona habe ich auf die Erwartungen hingedeutet, welche unser Handels- und Gewerbestand mit dieser endlich wieder angeknüpften Verbindung mit einem Lande vorbereitet, dessen Beziehungen einst sich so fruchtbar erwiesen. Je mehr eine Reihe werthvoller Exportartikel sich zum Absatz gerade auf der Pyrenäischen Halbinsel eignen, die man bisher anderwärts und unter weniger günstigen Conjunctionen zu verwerthen suchte, desto mehr muss es sich empfehlen, unsern Export nach Spanien zu beleben und directe Beziehungen mit diesem Lande herzustellen. Bereits ist auch schon, angeregt durch die oben erwähnte Dampfschiffahrtsverbindung, die Errichtung eines Agentur- und Commissionsgeschäftes in Barcelona im Werke, ein Unternehmen, das durch die Fürsorge unserer Regierung und die Bemühungen unseres Generalsconsuls in Barcelona sich bald von den wohlthätigsten Folgen für unsere Handelsbeziehungen mit Spanien begleitet und Veranlassung sein wird, unsere directe Beziehung dorthin immer mehr auszudehnen. Zur wesentlichen Ergänzung jener zunächst von unserem und dem Triestiner Handelsstande ausgehenden Bestrebungen ist es jedoch erforderlich, dass, wie mit Frankreich, England und anderen Staaten, auch mit Oesterreich ein auf Gegenseitigkeit beruhender Schiffsahrtsvertrag mit Spanien abgeschlossen werde. Wie ich aus guter Quelle höre, hat denn auch unser Handelsministerium eifrig Schritte gethan, welche hoffentlich bald zum Abschluss des erwähnten Schiffsahrtsvertrages führen werden. Bei der Vielgestaltigkeit unserer Kronländer und der dadurch herbeigeführten Unkenntnis in einem Kronlande von demjenigen, was in dem andern für die Handelsverhältnisse Wichtiges geschieht, und da es ohnedies selbst oft genug vorkommt, dass dasjenige, was in einer Provinzialstadt zur Veranlassung kommt, in einer andern dem Handelsstande verborgen bleibt, ist namentlich die Bekanntmachung ausgebrochener Concurrenzen regelmässig nur in dem betreffenden Provinzialblatte veröffentlicht worden, so ist auf Anregung unserer Handels- und Gewerbekammer und desfallsiger Eingabe an die Statthalterei binnen Kurzem eine Ministerial-Verfügung zu gewärtigen, wonach alle Concurrenzen in den einzelnen Kronländern, sofern es sich namentlich um Fallissements von Geschäftleuten handelt, in der Wiener Zeitung veröffentlicht werden müssen, um ihnen dadurch die möglichst umfassende Verbreitung zu sichern. Es ist oft vorgekommen, dass nach Veröffentlichung eines Concurses im Provinzialblatte hiesige