

Berlin, Sonntag

Berliner

Börsen-Zeitung

Dieses Blatt erscheint ohne Ausnahme täglich zweimal.

Abonnements-Preis:

vierteljährl. für Berlin 2 Thlr. 15 Sgr.,
für ganz Preussen 3 Thlr., für ganz
Deutschland 3 Thlr. 15 $\frac{1}{2}$ Sgr

Als Gratis-Beilagen erscheinen:

Der Börsen-Courier,
ein tabellarisches Uebersichtsblatt,
Donnerstag Abend;
Allgemeine Verlosungs-Tabelle,
je nach Massgabe des Stoffes;
Die Börse des Lebens,
ein feuilletonistisches Blatt,
Sonntags früh.Die einzelne Nummer kostet 2 $\frac{1}{2}$ Sgr.

Insertions-Gebühr:

für die dreizehnpaltene Zeile 2 Sgr.

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

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

Telegraphische Depeschen.

Paris, 10. October. (W.T.B.) Der Kaiser wird heute Abend 6 Uhr hier erwartet.**Turin**, 7. October. (O.C.) Die Eisenbahn von Navarra nach Buffalo wird am 10. d. M. eröffnet. Der Herzog und die Herzogin von Montpensier sind heute hier eingetroffen.**Florenz**, 6. October. (O.C.) Die Besserung des Krankheitszustandes der Grossherzogin schreitet vor.**Madrid**, 9. October. (A.H.) Durch Königliches Decret ist es verboten, in und ausländische Waaren ohne Transitbegleitschein (passavant) von einem Zollbezirk nach dem andern zu schicken.**London**, 10. October, Nachmittags. (W.T.B.) Die mit dem Dampfer „Persia“ aus Newyork eingetroffenen Nachrichten vom 30. v. M. melden ferner: Das Disconto war fortwährend exorbitant, die Wechselcourse waren sehr schwankend, die Course der Stocks indes besser. Von den neuen Banken waren mehrere fallit. Der Baumwollenmarkt war bei unveränderten Preisen stille. — In Boston hatten die Zustände sich gebessert.

Berlin, den 11. October.

— Die neuesten Bülletins über das Befinden Sr. Majestät des Königs lauten:

Im Laufe des Tages haben sich bei Seine Majestät dem Könige die Congestionserscheinungen sehr bedeutend gemindert und selbst in den Abendstunden zeigt sich bis jetzt keine Steigerung derselben.

Sanssouci, 10. October, Abends 8 Uhr.

gez. Dr. Schönlein. gez. Dr. Weiss.

Seine Majestät der König haben in der Nacht viel und ruhig geschlafen, fühlen sich aber beim Erwachen sehr müde und angegriffen. Die Congestionserscheinungen treten immer mehr in den Hintergrund.

Sanssouci, 11. October, Morgens 8 $\frac{1}{2}$ Uhr.

gez. Dr. Schönlein. gez. Dr. Weiss.

— Nach einer uns eben zugehenden Notiz haben die beiden bedeutenden Firmen J. L. Boskowitz und M. Engländer in Wien gestern ihre Zahlungen eingestellt. Dieselbe Mittheilung meldet uns, dass an Stelle des fallit gewordenen Herrn Zugschwerdt der Dr. Blühdorn zum Mitgliede des Verwaltungsrathes der Oesterreichischen Credit-Anstalt gewählt worden ist.

Danzig, 10. October. An unserer Börse ist es ziemlich still, da die Zuflüsse jetzt eben nicht häufig sind. Der so sehr niedere Wasserstand der Weichsel und die hohe Eisenbahnfracht hält die fernern Abblader zurück, indessen sollen von Polen her nicht unbeträchtliche Ladungen schwimmen. Feine Weizen finden rasch zu circa 10 $\frac{1}{2}$ höheren Preisen Nehmer, doch sind die ausgestellten Quantitäten äusserst gering. Die letzten Stürme haben einige kleinere Schiffe hier auf den Strand geworfen, es werden aber ausserdem noch einige andere, auf deren Ankonft man wartete, vermisst. Auf der Rhede liegen jetzt die Fregatte „Thetis“ und „Amazon“, sowie das Transportschiff „Mercur“, welches Letztere ausser Dienst gestellt worden ist, während Erstere bis Ende 1858 wohl nicht dazu gelangen werden. Die Dampf-Corvette „Danzig“, welche einem Gerüchte nach bereits vollständig faul sein soll, liegt hart an der Marinewerfte und es erregt allgemeine Bewunderung, dass man für die Maschine nicht ein anderes Schiff baut, da man eben durch den Bau der „Arcona“ und „Gazelle“ im Zuge ist, Lente vollan hat und Manches würde gebrauchen können, was jetzt bei einer längeren Unterbrechung der Bauten dem Verderben anheimfällt. Unsere Privat-Bank kämpft mit denselben Schwierigkeiten, wie die Königsberger, so dass ich Ihnen nur die Klagen des Königsberger Correspondenten wiederholen könnte, wenn ich mich über diesen Punkt näher auslassen wollte. Es war übrigens davon die Rede, dass die Preussische Bank einen Vermittelungsvorschlag, dahin gehend, die Noten alle drei Monat zu saldiren und in zwischen durch die eingehenden Preussischen Noten nach Kräften einzulösen, eingehen werde, es wird uns indes heut für bestimmt mitgetheilt, dass dies nicht der Fall ist. Als Curiosum wird dabei hervorgehoben, wie das Haupt-Bank-Directorium davon schmerzlich berührt sei, dass man die wohlmeinende Absicht, die doch ihren Massregeln zum Grunde liege, so verkaufen kann, darüber, dass die Noten angenommen werden, hat sich noch Niemand beschwert, gewiss ist das eine treffliche Massregel des Handelsministers, aber darüber beschwert man sich mit Recht, wenn die Preuss. Bank so kurze Einlösungs-Termine stellt, dass die Wirksamkeit der Preuss. Zettelbank unmöglich dem Publikum die erhoffte Hilfe gewähren können, dass die Bank dies nicht begreift, dürfte schwer erklärlich sein; freilich muss

man dabei rechnen und das soll nicht Jedem leicht werden. Sie können in Berlin die Nützlichkeit der Privat-Banken kaum ermessen, wir aber haben sie mit Freuden begrüsst, wie man die Erlösung von einer Gefangenschaft feiert, denn Sie haben Disconto-Gesellschaft, Kassenverein und zahlreiche Privat-Discontours, wir Nichts, als das Bank-Comtoir, vor dessen Controle sassen wir fest, oder mussten uns dem Zinsfuss für 8monatliche Tratten unterwerfen, da unsere Banquiers neben bei auch Importeurs oder Exporteurs sind, und auf sie wenig zu zählen ist und sie auch nichts amsonst thun. — Der Abschluss eines Cartel-Vertrages ohne Handels-Vertrag mit Russland hat uns eigenthümlich berührt, jedoch hält man auf alle Handels-Verträge mit Russland so lange wenig, bis jene Regierung nicht für Rechtssicherheit und Communicationsmittel in ihren Staaten gesorgt hat und die Grenz Expedition von allen Beamten-Plackereien befreit. Die dortigen Unterthanen finden hier allen Schutz; der gemeinste Polnische Schiffsknecht findet das „Admiralitäts-Gericht“ bereit, sich seiner anzunehmen, sein Recht zu schützen, Wehe aber dem, der in Polen oder Russland die Justiz anzurufen hätte und ohne Weiteres als sein gut Gewissen käme. Alles will haben; an den Grenzen bestehen ganz bestimmte Abgaben, ohne welche kein Fahrzeug rasch expedirt wird, und deren Verweigerung grosse Unannehmlichkeiten nach sich zieht. Hiergegen muss sich Preussen sichern, über dergleichen Missbrauch Klage erheben, dann wird man auch dorthin mit Ruhe handeln können; heutzutage sind wir noch nicht soweit.

§ **Stettin**, 10. October. Schon früher habe ich Sie darauf aufmerksam gemacht, dass bis jetzt diejenigen Vortheile für unsern Platz sich nicht haben zur Geltung bringen können, welche mit Recht an die Aufhebung des Sundzollens geknüpft wurden. Neben anderen mitwirkenden Ursachen ist für diese Thatsache der Umstand massgebend, dass die Tarifsätze auf der Berlin-Stettiner Eisenbahn verhältnissmässig zu hoch sind, sowie, dass das Transportreglement mehrfache für die Sicherheit und prompte Expedition der Waarensendungen nicht besonders günstige Bestimmungen enthält. In dieser Beziehung steht die Beförderung der Güter u. s. w. unvortheilhaft hinter denjenigen z. B. zurück, welche auf der Bahnstrecke von Hamburg bis Dresden stattfindet. Hier gilt unter anderen die Bestimmung, dass bei einer Verzögerung von einem Tage der Aufgeber die Hälfte der bezahlten Fracht zurückzufordern berechtigt ist u. s. w. Unter diesen Umständen hat denn auch unser Handelsstand in jüngster Zeit Schritte gethan, um die oben geschilderten Unzuträglichkeiten zu beseitigen und sich deshalb an die betreffenden Eisenbahnverwaltungen gewendet. Was die Güterbeförderung, abgesehen von der Eisenbahn, betrifft, so ist zwar neben derselben der Wassertransport derjenige, welcher eine billigere Frachtversendung ermöglicht. Es ist auch anzuerkennen, dass von Seiten unserer Regierung vieles geschieht, um das Flussbett der Oder zu reguliren und das Fahrwasser von den die Oderflussschiffahrt hemmenden beeinträchtigenden Hindernissen zu befreien, so namentlich von dem auf dem Grunde sich ansammelnden Steinen u. s. w. Nichtsdestoweniger bleibt noch viel zu thun übrig, da es nicht zu leugnen ist, dass im oberen Oderbett stellenweise arge Verschlammungen die Schiffahrt zeitweilig auf das Empfindlichste hemmen. Wie ich höre, sind denn auch vor Kurzem an einschlagender Stelle hydrotechnische Untersuchungen des oberen Oderbettes angeordnet, ein auf Grund der an Ort und Stelle durch Sachverständige gemachten Erhebungen diejenigen Massregeln einzutreten zu lassen, welche geeignet erscheinen, jener Verschlammung entgegenzuarbeiten. So viel ich von bewährten Sachverständigen vernommen habe, dürfte eine Einengung der Oder an den betreffenden Stellen das wirksamste Mittel sein, die erwähnten Hemmnisse der Schiffahrt zu beseitigen. — Aus einem Geschäftsbriefe eines Tilsiter Handlungsbauses ersehe ich, dass daselbst eine zweite Maschinenbauanstalt und Eisengießerei in grossartigem Massstabe errichtet werden soll.

† **Schwern**, 9. October. Es ist gewiss, dass auch in dem nächsten zusammentretenden Landtage, und zwar von mehren Seiten, ein Antrag auf Anschluss Mecklenburgs an den Deutschen Zollverein gestellt werden wird. Die hiernach bezüglichen Anträge haben indessen nachher ein eigenthümliches Schicksal gehabt, indem, wenn sie von Seiten der Regierung gestellt würden, der Landtag, und wenn sie aus der Mitte des Landtages selbst hervorgegangen, von der Majorität unserer adligen Rittergutsbesitzer abgelehnt würden. Es ist in dieser Beziehung viel auf Mecklenburg in der Deutschen Presse geschmäht und demselben Mangel an Patriotismus,

Selbstsucht u. s. w. vorgeworfen werden. Wenn dieser Vorwurf aber auch nicht völlig unbegründet sein mag, so gewinnt die Angelegenheit doch eine andere Gestalt, wenn man sie mit völlig vorurtheilsfreiem Auge betrachtet. Diejenigen, welche verlangen, dass Mecklenburg der — in anderer Hinsicht so schwer zu entdeckenden — Deutschen Einheit zu Liebe mit beiden Händen die Wohlthat der Zolleinigung ergreife, verlangen zunächst etwas, was kein Staat seiner selbst willen thun darf, sie verlangen, dass Mecklenburg eine Reihe selbstständiger wichtiger Interessen auf den Altar des Vaterlandes niederlege, um dafür ein mindestens höchst zweifelhaftes Gut einzutauschen, die Idee, sich als vollberechtigtes Glied eines grossen Ganzen, des Deutschen Zollvereins, zu wissen. Es mag zugegeben werden, dass der Beitritt Mecklenburgs (und der Hansestädte) den Zollverein ergänzen, ihm die nördlichen und nordwestlichen Häfen und Mündungen zuführen, und die Möglichkeit gewähren würde, dass Deutschland sich zu einer grossen Handels-, See- und Colonialmacht herausbildet. Wir wollen nicht davon sprechen, dass ohne eine Deutsche Flotte die Bildung einer solchen Macht mehr oder weniger ein Utopien ist, wir wollen davon absehen, dass Deutschland sich selbst in seiner Handels- und materiellen Stellung durch die Art und Weise, wie es die Holsteinische Angelegenheit hat verkommen lassen, arg die Hände gebunden hat. Aber das wollen wir fragen, ob denn der Norden und Nordwesten etwa den Zollverein hindert, sich commercieell mit ihm zu vereinigen, ob z. B. Mecklenburg es ist, das die zollvereinsländische Industrie durch hohe Schutzzölle ausschliesst? Mecklenburg hat theils gar keine, theils bei weitem niedrigere Zölle, als der Zollverein, und hat sich dabei bisher sehr wohl befunden; Mecklenburg sowohl wie die Hansestädte hindern durchaus nicht, dass Deutsche Kapitalien und Deutsche Fabrikate den Weg zu ihnen nehmen, während der Zollverein umgekehrt sich vielfach mit hohen Einfuhrzöllen umgürtet hat. Mecklenburg müsste somit jedenfalls verlangen, dass für die Opfer, welche man ihnen zumuthet, der Zollverein seinerseits zu Opfern geneigt sei, und eine Reihe seiner Tarifpositionen, z. B. den Eingangszoll auf rohen Zucker, Tabak, Kaffee, Wein u. s. w. ermässige, da nun einmal die Consumtionsverhältnisse im Norden ganz andere sind. Dazu kommt, dass die Organisation des Zollvereins derart ist, dass er durch sie selbst die Reformen, die sich als wünschenswerth und nothwendig darstellen, fast zur Unmöglichkeit macht. Wäre somit Mecklenburg, oder wäre überhaupt der ganze Norden und Nordwesten Deutschlands mit dem Zollverein verbunden, hätte es für die precäre Wohlthat dieser Verbindung auf die wesentlichen Vorzüge freierer Handelsbewegung und billigerer Consumtionsartikel verzichtet, so würde es kaum hoffen können, die für seine besonderen und berechtigten Verhältnisse erforderlichen Reformen jemals durchzusetzen, und hätte sich auf Gnade und Ungnade dem wenig volkswirthschaftlichen System der ausgeprägten Schutzzölle überliefert. Der Gegensatz des Nordens und Südens hat sich, z. B. in der Frage der Eisenzölle, oft genug im Zollverein zur Geltung gebracht und jedesmal zum Nachtheil des Nordens und des Aufschwungs seiner Rhederei. Sollte somit der Eintritt Mecklenburgs an den Deutschen Zollverein (der nebenbei höchstens zugleich mit Oldenburg und Hannover einen rechten Sinn gehabt hätte) erfolgen, so müsste zunächst der Zollverein sich verpflichten, eine Reihe von Eingangszöllen, von denen wir einen Theil oben erwähnt, herabzusetzen und die bestimmte Aussicht geboten werden, dass durch entsprechende Aenderung seiner Organisation der Norden nicht in Gefahr gerathe, ohne Aussicht auf Besserung immer tiefer in die widerstreitenden, schutzzöllnerischen Tendenzen des Südens verstrickt, resp. niemals davon befreit werden zu können. — Im nächsten Jahre wird bekanntlich eine besondere Commission die Elbe in hydrotechnischer Hinsicht untersuchen, und sich demnächst auf Grund der gewonnenen Resultate die Elbschiffahrts-Commission sich wieder versammeln. Ob von derselben eine Ermässigung der Ablösung der Elbzölle durchgesetzt werden wird, mögte übrigens stark zu bezweifeln sein; unsere Regierung wenigstens ist nicht sonderlich geneigt, auf die Erträge der Elbzölle ohne weiteres zu verzichten.

§ **Hannover**, 9. October. Unser Königreich ist zwar vorwiegend ein ackerbaureichendes Land, und es ist deshalb natürlich, dass gerade zur Hebung der Landeskultur am umfangreichsten von der Regierung gesorgt wird. Wenn aber auch der Ackerbau die Hauptquelle unserer Volkswohlfahrt bildet, so ist doch, namentlich in jüngster Zeit, auch die Thätigkeit den Gewerben und den industriellen Unternehmungen zugewendet worden.