Abend- № 502. Ausgabe.

Berlin, Donnerstag, den 28. October 1875.

Dieses Blatt erscheint in der Woche zwölfmal.

Abonnements-Preis: vierteljährlich für Berlin 7 M 50 pf, für ganz Preussen, das übrige Deutschland und ganz Oesterreich 9 M.

Insertions-Gebühr: die dreigespaltene Zeile 40 pf

Berliner Börsen-Zeitung.

Alle Post-Anstalten nehmen Bestellungen auf dieses Blatt an; für Berlin die Expedition.

Als Gratis-Beilage erscheint ausser anderen tabellarischen Uebersichten und einer Reihenfolge von Zusammenstellungen Sonnabend Nachmittags: Allgemeine Verloosungs-Tabelle.

Die einzelne Nummer kostet 25 pf.

Expedition der Börsen-Zeitung: Kronenstrasse No. 37. — Annahme der Inserate: in der Expedition.

Für die Monate **November** und **December** eröffnen wir ein **besonderes Abonnement.** Auswärts werden die Bestellungen zum Preise von 6 Mark bei allen Postanstalten, in Berlin zum Preise von 5 Mark bei sämmtlichen Zeitungs-Spediteuren und in unserer Expedition, Kronenstrasse 37, entgegengenommen.

Telegraphische Depeschen.

München, 28. October, Vormittags. (C. T. C.) Gutem Vernehmen nach ist der Bischof Dr. Haneberg von Speyer auf sein Gesuch, dass der König den ihm zu erkennen gegebenen Ausdruck des Königlichen Missfallens zurücknehmen möge, abfällig beschieden worden.

Wien, 27. October, Abends. (C. T. C.) Die Börsenkammer hat angeordnet, dass bei Geschäften in Lombarden mit Rücksicht auf die Erhaltung der Lieferbarkeit an fremden Börsen der nicht zur Einlösung gelangende November-Coupon, sowie der Coupon vom vergangenen Mai mitzuliefern sind. — In Börsenkreisen wird lebhaft für die Wiedereinführung der Sonntagsbörse agitirt.

Wien, 28. October. (C. T. C.) Bezüglich der Böhmischen Westbahn verlautet, dass die bisherigen Betriebsüberschüsse die Vertheilung von 5 % Zinsen, ohne dass die Staatssubvention in Anspruch genommen zu werden braucht, sowie eine entsprechende Dotirung des Reservefonds und wahrscheinlich auch noch eine einprocentige Superdividende gestatten werden.

Konstantinopel, 27. October, Nachmittags. (C. T. C.) Der Russische Botschafter Ignatieff ist heute hier eingetroffen. — Der Grossvezier ist an einer Unterleibsentzündung erkrankt. — Die Verhandlungen mit Baron Hirsch wegen des Baues des Eisenbahnanschlusses bis Nissa sind, wie verlautet, ihrem Abschlusse nahe.

Athen, 27. October, Abends. (C. T. C.) Das neue Cabinet besteht aus folgenden Mitgliedern: Comunduros, Präsident des Conseils und Minister des Innern, Kontostavlos, Minister für auswärtige Angelegenheiten, Karaiszakis, Kriegsminister, Sotiropulos, Finanzminister, Miliotis, Cultusminister, Papazafiropulos, Justizminister und Avgerinos (von der Partei Zaimis), Marineminister.

(Siehe auch am Schluss des Blattes.)

Berlin, den 28. October.

— Die heutige Sitzung des Deutschen Reichstages wurde durch den Präsidenten v. Forckenbeck um 2 Uhr mit der Mittheilung eröffnet, dass seit der gestrigen Sitzung eine grössere Anzahl von Abgeordneten in das Haus eingetreten und den Abtheilungen zugeloost sind. Es wird hierauf der Namensaufruf vollzogen, der die Anwesenheit von 204 Mitgliedern ergiebt. Das Haus ist somit beschlussfähig und schreitet sofort zur Präsidentenwahl.

— „Wenn in Handel und Verkehr gegenwärtig eine der Stagnationen stattfindet, wie sie im Lauf der Zeit periodisch wiederkehren, so liegt es leider nicht in der Macht der Regierungen, diesem Uebelstande abzuhelfen, der sich in anderen Ländern in gleicher Weise, wie in Deutschland fühlbar macht". — Wir sehen den Verfasser dieser Stelle der gestrigen Thronrede vor uns, wie er leichten Herzens diesen hübsch gebauten Satz niederschreibt, überzeugt, den Nagel auf den Kopf getroffen und einen Ausspruch gethan zu haben, der klar erweist, mit welch' liebevoller Sorgfalt die Regierung ihr Augenmerk auf Handel und Verkehr richtet und wie sehr sie bedauert, nicht helfen zu können. Wie wenig aber wird hier die Wirklichkeit durch die Phrase gedeckt! In einer jener Stagnationen also befindet sich Handel und Verkehr, welche im Laufe der Zeit periodisch wiederkehren! Es wird uns manche Unbegreiflichkeit der Deutschen Handelspolitik klar, seit wir aus der Thronrede wissen, dass man in den Regierungskreisen die seit Jahren anhaltende Krisis für eine Stagnation hält, und wir glauben jetzt die seit einiger Zeit circulirende Anekdote, der zufolge der Herr Finanzminister jüngst bei einem Gespräch über die gegenwärtigen Verkehrszustände geäussert haben soll: Handel und Wandel blüht ja, ich sehe keine Krisis! Ob wohl in der ganzen Handelsgeschichte eine Stagnation von solcher Dauer, von solcher Intensivität, von solchen geradezu verheerenden Wirkungen gefunden werden kann, wie die, von welcher die gestrige Thronrede spricht? Die Reichsregierung kann, wie sie sagt, diesem „Uebelstande" nicht abhelfen, es gereicht ihr dabei aber offenbar zur Beruhigung, dass er sich in anderen Ländern in gleicher Weise, wie in Deutschland fühlbar macht und sie nimmt vielleicht an, dass auch die von der Stagnation zu Boden Gedrückten gleicher Weise Trost empfinden — solamen est, socios habuisse malorum. Wir vermögen nun diese Gefährten im Unglück leider nicht aufzufinden: meint man vielleicht Frankreich, dessen Steuereinkommen in neun Monaten einen Ueberschuss von 160 Millionen Francs aufweist, meint man England, woselbst der Handelsstand einen Bankzinsfuss von 4% bereits als ungewöhnlich hoch erachtet, meint man Russland, das in dem Fall der Moskauer Commerz-Leihbank seit Jahren die erste wirklich bedeutende Zahlungseinstellung sieht, meint man die Schweiz, Belgien, Holland, wir wissen es nicht. Das einzige Nachbarreich, das unter ähnlichen Verhältnissen wie Deutschland leidet, ist Oesterreich, und dort ist die Krisis keineswegs, wie bei uns, tief in die Industrie und den Handel eingedrungen, dort leidet man nicht unter einer verkehrten Zollpolitik, unter tausend Neuerungen in der Bank- und Münzgesetzgebung, unter neuen Steuerprojecten, unter Experimenten im Eisenbahnwesen etc. etc., dort sind es fast lediglich die Sünden der Börse, unter welchen die mit dem Actiengeschäft mehr oder weniger direct zusammenhängenden Kreise leiden und diesen Letzteren kann man vielleicht mit Recht zurufen: Büsst, was ihr verschuldet habt. Aber auch diesen Kreisen gegenüber hat die Oesterreichische Regierung sich nicht auf einfaches Zusehen und Gehenlasssen beschränkt, auch der verlästerten, mit Vorwürfen und Anklagen überhäuften Börse hat sie wenigstens versucht, aufzuhelfen. In Deutschland hat man Hilfe von Seiten der Regierungen noch gar nicht verlangt, Handel und Industrie sind in dieser Beziehung nicht im Geringsten verwöhnt, und man sieht es im Allgemeinen als selbstverständlich an, dass die Regierung der Unterofficier-Frage grösseres Gewicht beilegt, als der Frage der Aufhebung der Eisenzölle, die traurige Wahrheit ist aber die, dass die Regierungen der Deutschen Staaten nicht nur nicht Hilfe leisten, sondern vielmehr durch ihre Maassnahmen dazu beitragen, die Krisis weiter und weiter zu vertiefen. Der ungezügelte Neuerungsdrang ist anzuklagen, welcher die weitgehendsten Veränderungen, die an sich recht gut sein mögen, gerade in einer Zeit einführt, die dazu am wenigsten geeignet ist, der graue Doctrinarismus, der am lebendigen Körper seine Experimente macht, die unerschütterliche Selbstgenügsamkeit, die sich jeder Vorstellung eines Andersdenkenden verschliesst, die mangelhafte Vertretung der Interessen des Handels und der Industrie innerhalb der Reichsregierung — dies sind die Wurzeln, aus welchen die Krisis herausgewachsen ist und aus welchen sie noch immer Nahrung zieht. Wir geben zu, dass die Börse und der Gründungsschwindel einen Theil der Schuld tragen, wer spricht aber jetzt noch von Börsenkatastrophen, wer beklagt sich über grosse Baisseperioden, die in jedem Jahre über die eine oder andere Börse hereinbrechen? Man ist über die Zeit längst hinaus, als grosse Coursrückgänge zum Gegenstand allgemeiner Erörterungen gemacht wurden. Das Bankgeschäft, der Verkehr in Actien, die Speculation in Fonds und Effecten sind seit zwei Jahren schon ruinirt, im Handel und Verkehr aber, in der gesammten Industrie greift das Siechthum fort und fort noch um sich, nicht weil die Hilfe von oben fehlt, sondern weil die diese Gebiete treffenden Maassnahmen der Reichsregierung stets neue Verlegenheiten, Wirrnisse und Verluste bereiten. Wie soll sich die Eisenindustrie von ihrer Krankheit erholen können, wenn die Frage der Aufhebung der Eisenzölle nicht mit mehr Verständniss behandelt wird, wie ist eine Besserung der Börsenverhältnisse möglich, wenn man — gerade als ob der ungünstigste Zeitpunkt geflissentlich ausgesucht worden wäre — die Börse jetzt wieder mit einer eigenen Steuer belegt? Wie ist ferner eine Beruhigung des Geldmarkts, auf dessen gesunde, leistungsfähige Haltung alle Zweige des Handels und der Industrie angewiesen sind, denkbar, wenn im Laufe von zwei Jahren das ganze Münz-, Noten- und Papiergeldwesen von Grund aus reformirt, alles Bestehende umgestürzt und eine neue Ordnung eingeführt wird, für deren Durchführung nur die mangelhaftesten Vorbereitungen getroffen sind? Als die Peel'sche Bankacte in England eingeführt wurde, liess man dem Volk viele Jahre Zeit, sich entsprechend einzurichten, bei uns wird mit einer Kühnheit, die nur zu erklären ist, weil man von der Gefahr keine Ahnung hat, eine neue Münzwährung und eine neue Bankgesetzgebung eingeführt und frischweg decretirt, dass binnen einem Jahr ganz Deutschland sich darauf eingerichtet haben muss. Als der Berliner Polizeipräsident für die Droschkenkutscher neue Uniformen vorschrieb, liess er ihnen ein Jahr Zeit, die alten Kleider aufzutragen und die neuen anfertigen zu lassen; für Gesetze, welche Jahrhunderte alte Gewohnheiten stürzen und für abermals Jahrhunderte neue Wege anweisen sollen, bleibt den betroffenen Kreisen kaum die Frist von zwölf Monaten! Dabei ist noch die Frage, ob die ganze Reform überhaupt nöthig war; jedenfalls befand sich unter den alten Münz- und Bankverhältnissen alle Welt recht wohl, während sich mit den neuen noch Niemand wirklich befreundet hat. Möge man in den maassgebenden Regierungskreisen doch endlich einsehen, dass der blinde Eifer nur schadet und dass man einem durch drei grosse Kriege, durch eine radicale Umwälzung fast des ganzen Verkehrswesens erschütterten Gemeinwesen Zeit gewähren muss, vorerst nur wieder zur Ruhe zu kommen. Wenn die Regierung Handel und Wandel sich nur erst selbst überlässt, wenn sie während einiger Zeit auf diesem Gebiet eine conservative statt der enragirten Fortschritts-Politik inne hält, wird sie vielleicht dem nächsten Reichstag schon sagen können, dass die „Stagnation" nahezu überwunden ist, sie wird dann dem Handel und Verkehr die grösste Hilfe geleistet haben, die man überhaupt je von ihr verlangt hat.

— Dass unsere Gesetzgebung auf dem Gebiete des Actienwesens und der Werthpapiere überhaupt an sehr empfindlichen Lücken leidet, tritt gerade in Zeiten einer derartigen Krisis, wie die gegenwärtige, sehr klar zu Tage. Je mehr in solchen Zeiten auch alle sicher fundirten Werthe von der Ungunst der Verhältnisse afficirt werden, um so nothwendiger erscheint es, dass die rechtliche Basis aller Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen und Pfandbriefe genauer präcisirt werde, dass namentlich auch die Rechte der Inhaber derartiger Papiere ganz genau gesetzlich geregelt erscheinen. Während nun aber bei uns die Gesetzgebung und die Landesvertretung mit einer Menge ganz nebensächlicher und fernab liegender Dinge beschäftigt, während sie oft genug störend in den Gang von Handel und Industrie eingreift, fehlen so nothwendige Gesetze, wie es das in Oesterreich unter dem 24. April 1874 erlassene Gesetz über die Wahrung der Interessen der Prioritäten-Besitzer und über die Errichtung der Grundbücher von Eisenbahnen und ähnlicher Unternehmungen ist, noch ganz. Die Besitzer von Pfandbriefen könnten nicht in eine derartige Unruhe kommen, wie wir sie seit einigen Tagen an der hiesigen Börse Platz greifen sehen, wenn diese Punkte zunächst auf dem Wege der Gesetzgebung klar geregelt wären. Es giebt für eine Regierung auch Unterlassungssünden und eine solche liegt hier vor, die zu beseitigen dringende Veranlassung vorliegt.

— Ueber den Bau der Eisenbahn Posen-Schneidemühl-Belgard wird aus Posen folgendes geschrieben: Die Vorarbeiten für die Strecke werden bis zum Beginn des Winters vollendet sein. Während des Winters liegen die Pläne und Projecte dem Handelsminister zur Revision und Ge-