

Name der Gesellschaft
Phoenix, Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb.

会社名
フェニクス鉱山製鉄株式会社

会計年度
1855-56.

業種
鉱山製鉄

掲載文献等
Berliner Börsen-Zeitung, 1856.11.22, SS.1496-1497.

ファイル名
18561122PABH.PDF

seldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn betreffende Notiz sucht einem am 18. d. M. dem Verwaltungsrath der Düsseldorf-Elberfelder Bahn zugestellten Protest gegen die Verschmelzung eine Bedeutung beizulegen, welche derselbe nicht beanspruchen kann. Zur besseren Würdigung des Protestes kann mitgeteilt werden, dass derselbe nicht von einer namhaften Anzahl Actionäre ausgegangen ist, sondern nur von vier Prioritäts-Gläubigern, von welchen der eine gleichzeitig Besitzer dreier Stamm-Actien ist. Eine Berücksichtigung wird derselbe wohl schwerlich erfahren. Der über die Verschmelzung beider Bahnen abgeschlossene Vertrag sichert den Prioritäts-Gläubigern ausschliessend ihre vollen, durch die Fusion nicht einmal gefährdeten Rechte, und wird deshalb der Protest die für die jetzigen Verkehrsverhältnisse und für die Interessen des gewerb- und handeltreibenden Publikums unbedingt notwendige Verschmelzung beider Bahnen hoffentlich nicht anhalten, noch weniger dauernd verhindern.

— **Anschluss der Böhmisches Westbahn an die Bayerische Ostbahn.** In Pilsen ist am 18. d. eine Oesterreichisch-Bayerische Commission (Oesterreichischer Seite wohnte derselben ein Ingenieur bei) zusammengetreten, um über den Anschlusspunkt der projectirten Böhmisches Westbahn an die Bayerische Ostbahn — mit Vorbehalt der höheren Genehmigung — Beschluss zu fassen.

— **Theilsregulirung.** Aus Szegedin schreibt man der P.-O. Z. 4, dass in Folge der günstigen Witterungsverhältnisse und des beispiellos kleinen Wasserstandes der Theiss die Schutzbauten an diesem Flusse sowohl von der Bäcker Theissregulirungsgesellschaft als auch dem Csongráder Verein mit aller Kraft fortgesetzt werden. An dem Sárto-Täpfer Dammbau wurde neuer so viel gearbeitet, dass man dem Schlusse dieser Eindämmung demnächst entgegen sehen darf. Der niedere Wasserstand begünstigte aber vor Allem die Aushebung der Durchstiche in den genannten Sectionen und auch in der oberen Theiss, wo die Eindämmung bereits weit fortgeschritten ist. Im nächsten Sommer werden zur Aushebung der tieferen Schichten der Transsectionen einige Dampfbaggermaschinen zu Theiss, wodurch in möglichst kurzer Zeit die bereits in Angriff genommenen Durchstiche zum Wohle der Schifffahrt vollendet werden können, aufgestellt.

— **Der Gesetzentwurf in Betreff einer höheren Besteuerung der linksrheinischen Bergwerke lautet:** „Die verhältnissmässige Bergwerksteuer in den Landestheilen links des Rheines wird von . . . ab von 5 % des ermittelten steuerbaren Ertrages der Bergwerke auf 10 % bestimmt; die fixe Bergwerksteuer erleidet keine Veränderung. Das Zusatzheftel und die Hebegebühren werden von den Beträgen beider Steuern erhoben. Alle sonstigen Bestimmungen der Gesetze, Verordnungen und Instructionen, welche bisher in Bezug auf die Bergwerksabgaben bestehen, bleiben in Kraft.“ Gleichzeitig verlautet, dass der Herr Handelsminister die Absicht hegt, den Erlass einer Allerhöchsten Verordnung über die nach der Cabinetsordre vom 30. August 1820 von den Bergwerksbesitzern zu fordernde Rechnungslegung, sowie über die Vereidigung der Gruben-Rechnungs-Beamten zu beantragen; dass wegen eines auch für die linke Rheinseite in Uebereinstimmung mit den für die übrigen Landesbeile bereits getroffenen Anordnungen zu erlassenden Verbotes des Verkaufes der Kohlen nach gehäuften Maasse die nöthigen Einleitungen getroffen sind, den Bergbehörden über die Betriebsverhältnisse der von Actien-Gesellschaften betriebenen Bergwerke durch die bei diesen Gesellschaften bestellten königlichen Commissarien, soweit es die Verhältnisse gestatten, jede erforderliche Auskunft zu verschaffen. Die Abgaben, welche das Gesetz vom 12. Mai 1851 dem Bergbau auferlegt, sind: 1) Der Zwanzigste des Bruttoertrages der Bergwerke; 2) das Reccessgeld von einem Thaler jährlich für ein jedes vom Staate verliehene Bergwerk; 3) die Aufsichtsteuer, welche ein Procent von dem Werthe der Produkte der Bergwerke beträgt. Auf dem linken Rheinaufer wird dagegen kraft Gesetz vom 6. Mai 1811 erhoben: 1) die verhältnissmässige Bergwerksteuer, bestehend in einer Abgabe von 5 % des Reinertrags der Bergwerke; 2) die fixe Bergwerksteuer, welche sich nach der Grösse des Concessionsfeldes richtet und 10 fr. von jedem Quadrat-Kilometer beträgt. Ausserdem wird noch ein Zusatzheftel von den Beträgen ad 1 und 2 und von der ganzen Summe eine Hebegebühr, welche 5 resp. 4 % beträgt, entrichtet.

— **Project einer Serbischen Eisenbahn von Belgrad bis Alexinat.** Graf Zichy-Ferraris überreichte bei seiner letzten Anwesenheit in Wien der Oesterreichischen Regierung den Prospect eines Abkommens über den Bau einer Serbischen Eisenbahn von Belgrad bis Alexinat zum Anschluss der projectirten Constantinopel-Belgrader Bahn. So wünschenswerth nun auch ein solcher Schienenweg wäre, und wiewohl man sehr wohl einseht, dass die Verhältnisse daselbst ganz anders sind als in den übrigen Europäischen Staaten, und man daher auch gern bereit ist, manche Opfer zu bringen, so sind doch einzelne der gestellten Bedingungen, wie wir aus sicherer Quelle erfahren, der Art, dass sie Seitens der Serbischen Regierung unmöglich eingegangen werden können. Auch sind die Verhandlungen noch keineswegs geschlossen. Der Oesterreichischen Regierung ist noch ein anderes Project von einer zweiten Gesellschaft überreicht worden, worin unter Anderem nur 6 1/2 % als Zinsen-Garantie des Anlage-Capitals beansprucht wird, wogegen Graf Zichy 7 1/2 % verlangt. Von beiden Anerbietungen wird das Fürstliche als Amortisations-Quote bezeichnet.

— **Ueber den besprochenen Abschluss eines Handels-Vertrages zwischen Russland und Neapel** sagt die „Pr. C.“: „In öffentlichen Blättern ist kürzlich von dem angeblichen Abschluss eines kommerziellen Abkommens

zwischen Russland und Neapel die Rede gewesen. Sicherem Vernehmen nach besteht dieses Abkommen nur in dem Austausch einer ähnlichen gegenseitigen Erklärung zwischen diesen beiden Staaten, wie sie im Laufe dieses Jahres zwischen der Neapolitanischen und allen denjenigen Regierungen, welche in einem Handelsvertrags-Verhältnis mit Neapel stehen, ausgewechselt worden. Diese Erklärungen, mit denen auch die am 3. October d. J. zwischen Russland und Neapel ausgetauschte, im Wesentlichen vollkommen übereinstimmend, betreffen nichts Anderes als die Gleichstellung der indirecten und directen Schifffahrt. Es werden nämlich dadurch die Vortheile, welche die respectiven, zwischen Neapel und anderen Mächten bestehenden Handelsverträge den directen Provenienzen des einen und des anderen contrahirenden Theils in den beiderseitigen Häfen sichern, mit Ausnahme der ausschliesslich den nationalen Fahrzeu gen vorbehaltenen Küstenschifffahrt, auch auf den gegenseitigen indirecten Schifffahrtsverkehr ausgedehnt. Ein anderes commercielles Abkommen irgend einer Art hat, nach zuverlässigen Mittheilungen, in den letzten Jahren zwischen Russland und Neapel nicht stattgefunden.“

— **Ueber die Errichtung eines Frankfurter Credit Mobilier** ist bis jetzt im Senate nichts entschieden, auch vernehmen man, dass das Project seither noch auf keine Mehrheit der Stimmen im Senate hätte zählen können, wenn auch nicht bezweifelt wird, der neue Credit Mobilier werde endlich concessionirt werden, da die Unterbringung eines Theiles der neuen zu contrahirenden Schuld dadurch sehr erleichtert würde.

— **Die Russische Gesellschaft für Handel und Schifffahrt auf dem Schwarzen Meere** hat sich definitiv constituirt und in ihrer (ersten) am 12. November gehaltenen Sitzung zu Directoren gewählt die Herren: Novostelski (der die Seele des Ganzen ist), Gasparini, Jidimowski und General Melnikow.

— **Project einer Eisenbahn-Verbindung von Wimpfen nach Waibstadt.** Das wohl bald der Ausführung entgegenstehende Project einer Heidelberg-Würzburger Eisenbahn hat in Wimpfen und in Rappau einen damit in Zusammenhang stehenden Vorschlag zur Folge gehabt, nämlich eine Eisenbahn-Verbindung von Wimpfen bis Waibstadt, wo der Anschluss an die Würzburger Bahn stattfinden soll. Unter dem Vorsitz des Oberförsters Frhrn. v. Schmalkalden hat sich sofort ein Comité gebildet und unter allgemeinem Anklang mit regstem Eifer seine Aufgabe weiter verfolgt. Abgesehen von der Dichtigkeit der Bevölkerung der von der Bahn berührten Gegend sind es wohl die beiden Salinen Rappau und Wimpfen schon allein, welche die ohne alle Terrainschwierigkeit zu erbauende Bahn hinlänglich alimentiren. Das Comité hat sich nunmehr mit dem geschäftsführenden Comité zu Heidelberg in Berührung gesetzt und vor einigen Tagen eine Deputation an den Grossherzog von Hessen abgesandt. Diese Deputation wurde sehr huldvoll aufgenommen, jeder Vorschub für das Unternehmen und zum Beweis hiefür die Mittheilung gemacht, dass bereits von der Hessischen Regierung eine warme Befürwortung in Karlsruhe stattgefunden habe. An letzterem Orte soll hauptsächlich das Grossh. Finanzministerium wegen der Saline Rappau auf Ausführung dieses Projectes dringen. Da man in Heilbronn keinen Entschluss darüber fassen kann, ob man sich in den Baden bestehenden Bestrebungen für eine Eisenbahn anschliessen soll oder nicht, so soll bei Herstellung der Zweigbahn vorerst auf Rappau und Wimpfen abgehoben werden.

— **Die im Umlauf befindlichen unverloosbaren Ungarischen Münzscheine** betragen nach einer Bekanntmachung des Oesterreichischen Finanzministeriums (vom 15. November) bis zu Ende October 6,825,098 fl.

— **Oron-Bahn.** Die „Berliner Ztg.“ berichtet: Die Concessionäre der Oron-Bahn verdrängen dem Bundesrath seine Mitwirkung und Verwendung bei der jüngsten Konferenz. Sie hoffen, dass bei der festen und zugleich versöhnlichen Haltung der Bundesbehörde eine Verständigung erfolgen werde. Auf jeden Fall werden sie ihre eingegangenen Verpflichtungen erfüllen und die im Bundesbeschlusse geforderten Ausweise vor dem 1. Januar 1857 leisten.

— **Baron Geymüller'sche Concurssmasse.** Die Verwaltung zeigt an, dass sie in der Lage ist, sämmtlichen bei der Pester Masse sich s. Z. angemeldeten Concurssgläubigern auf Abschlag der gerichtlich zugesprochenen Kapitalsforderungen eine Zahlung von 11 % zu leisten. Anmeldungen bis Ende December bei Herrn C. J. Malvieux in Pest.

— **Portugiesisches Anlehen.** Nach Berichten aus Lissabon vom 7. November (über England) beabsichtigt die Regierung das zum Bau öffentlicher Werke bestimmte Anlehen, welches die Veranlassung zum Fall der Regierung Saldanha's gab, jetzt im Lande selbst abzuschliessen. Sie steht wenigstens mit der Bank von Portugal über ein Anlehen von 1500 Contos in Unterhandlung. Uebrigens concurrirt fremde Häuser; mehrere derselben hatten wenigstens Anerbietungen zur Uebernahme der Bahn nach der Spanischen Grenze gemacht.

Die Kunstbauten der Deutschen Eisenbahnen.

I. Tunnel.

Die vor Kurzem erschienene Deutsche Eisenbahn-Statistik für 1854 zählt 32 Tunneln auf, nämlich:

- 6 auf der Württembergischen Staatseisenbahn,
- 5 auf der Rheinischen Eisenbahn,
- 4 auf der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn,
- 4 auf der Bayerischen Staatsbahn,
- 3 auf der Badischen Staatsbahn,
- 3 auf der Sächsischen Staatsbahnen,
- je 2 auf der Saarbrücker u. Thüringischen Eisenbahn,

je 1 auf der Berlin-Stettiner, Leipzig-Dresdener und Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Die Gesammtlänge derselben beträgt 33 53 1/2 Preussische Ruthen, so dass auf jeden Tunnel im Durchschnitt 105 Ruthen kommen.

Die grössten Tunneln sind:

- einer auf der Rheinischen Eisenbahn (bei Königsdorf), 434 Ruthen lang,
- Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (b. Hünnebach) 262 Ruthen lang,
- Bayerische Staatsbahn (durch den Schwarzkopf im Spessart) 256 Ruthen lang,
- Württembergischen Staatsbahn (durch die Prag bei Stuttgart) 241 Ruthen lang.

In dieser Aufstellung fehlen jedoch folgende Eisenbahnen:

- die Anhalt-Cöthen-Bernburger Bahn, die Löbau-Zittauer Eisenbahn,
- Oesterreichischen Staatsbahnen,
- Pfälzische Ludwigsbahn.

Von diesen enthalten die beiden zuerst genannten keine Tunneln.

Auf den Oesterreichischen Staatsbahnen, in Deutschland kommen — zwei kleine Tunneln in dem unter Sächsischer Verwaltung stehenden Theile der nördlichen Staatsbahn ungerchnet, da dieselben schon oben mitgezählt sind — nicht weniger als 42 Tunneln vor, nämlich 7 zwischen Olmütz und Bodenbach, 10 zwischen Brünn und Trübau, einer zwischen Wien und Gloggnitz, 17 zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag, 8 zwischen Mürzzuschlag und Laibach. Der grösste derselben ist der Semmering-Tunnel, 753 Klafter oder 379 Preussische Ruthen lang.

— Die Pfälzische Ludwigsbahn enthält 12 Tunneln, von denen der längste oder Heiligenberg-Tunnel 1347 Metres oder 357 1/2 Ruthen lang.

Demnach enthielten Ende 1854 sämtliche Deutsche Eisenbahn 86 Tunneln. Von diesen ist der Königsdortener Tunnel auf der Rheinischen Eisenbahn der längste; dem folgen der Semmering-Tunnel und der Heiligenberg-Tunnel.

Die Gesammtlänge der Oesterreichischen Tunneln beträgt 2705, die der Pfälzischen 952 1/2 Ruthen. Dies giebt als Gesammtlänge aller bis Ende 1854 befahrenen Deutschen Tunneln 7011 Ruthen oder über 3 1/2 Meilen, und als Durchschnittslänge 81 1/2 Ruthen.

2. Brücken.

Nach der officiellen Deutschen Eisenbahnstatistik enthielten die Deutschen Eisenbahnen, jedoch ohne die Niederschlesisch-Märkische, die Oesterreichischen Staatsbahnen, die Pfälzische Ludwigsbahn, die Anhalt-Cöthen-Bernburger und die Löbau-Zittauer am Ende des Jahres 1854: 3096 eigentliche Brücken. Darunter waren:

- 1762 ganz massive,
- 415 eiserne,
- 546 hölzerne,
- 373 unbekanntes Materials;
- ferner ohne die zuletzt erwähnten:
- 365 grössere (über 30 Fuss lichte Weite),
- und 2358 kleinere.

Die grössten vorkommenden Weiten einer Hochöffnung sind:

- 201 Fuss auf der Badischen Staatsbahn,
- 172 Fuss auf der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn,
- 170 Fuss auf der Württembergischen Staatsbahn,
- 167 Fuss auf der Bayerischen Staatsbahn,
- 144 Fuss auf der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn,
- 120 Fuss auf der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn,
- 100 Fuss auf der Bergisch-Märkischen, Cöln-Münder und Leipzig-Dresdener Eisenbahn,

Die längsten vorkommenden Brücken sind:

- 3985 Fuss auf der Magdeburg-Wittenbergischen Bahn (über die Elbe bei Wittenberg),
- 1414 Fuss auf der Magdeburg-Leipziger Bahn (über die Saale bei Calbe),
- 1354 Fuss auf der Leipzig-Dresdener Bahn (über die Elbe bei Riesa),
- 1330 Fuss auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (über die Donau bei Wien),
- 1301 Fuss auf der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn (über die Elbe bei Dresden),
- 1104 Fuss auf der Berlin-Anhaltischen Bahn (über die Elbe bei Rosslau),
- 931 Fuss auf der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (über die Fulda bei Güntershausen),
- 782 Fuss auf der Württembergischen Staatsbahn (über die Enz bei Besigheim),
- 704 Fuss auf der Sächsisch-Bayerischen Bahn (über die Pleisse bei Cennowitz),
- 700 Fuss auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn (über die Elbe bei Magdeburg),
- 612 Fuss über die Niederschlesische Zweigbahn (über den Bober bei Sagan),
- 600 Fuss über die Stargard-Posener Eisenbahn (über die Warthe bei Wrucke),
- 600 Fuss auf der Thüringischen Eisenbahn (über die Elster).

Phönix, Actien-Gesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb zu Cöln.

General-Versammlung am 27. October c. Nachdem wir gleich nach stattgefundener General-Versammlung der hier genannten Gesellschaft im Allgemeinen berichtet haben, entnehmen wir heute zur Beweisführung unserer damaligen Behauptung bezüglich der

schlägen sind bis jetzt im Ganzen 37 Flötze, und darunter viele von einer sehr bedeutenden Mächtigkeit, ausgerichtet worden. In den Monaten Juli und August d. J. musste die Kohlenförderung, der schlechten und matten Wetter wegen, in etwas beschränkt werden; dieser Wettermangel tritt jedoch jährlich um dieselbe Zeit, je nach den Witterungsverhältnissen, in grösserem oder geringerem Maasse ein, weshalb der zweite Schacht, welcher ausser als Wasserhaltungs- hauptsächlich als Wetter-Schacht dienen soll, in einer Entfernung von 350 Lachter vom jetzigen Schacht ab nach Norden niedergebracht und mit dem in dieser Richtung fortgesetzten Querschlag der 56. Lachter Sohle durchschlägig gemacht werden wird. Obgleich nun die baulichen Verhältnisse der Zeche „Vereinigte Carolinen-Glück“ so beschaffen sind, dass in diesem Sommer täglich schon 4000 Scheffel Kohlen hätten gefördert werden können, so hat die Gruben-Verwaltung, im wohlverstandenen Interesse der Gesellschaft, dies nicht für angemessen erachtet, weil 1) die Landfrachten nach Station Herne-Bochum zu hoch, 2) weil es an Arbeitskräften und Transportmittel, die nicht zu beschaffen waren, fehlte, und 3) weil bei der Aussicht auf baldige Ausführung der Eisenbahn von Zeche „Vereinigte Carolinen-Glück“, zum Anschluss an die Köln-Mindener Bahn, es nicht rathsam erschien, für eigene Rechnung, noch theures Fuhrwerk anzuschaffen. Ein Schienenweg bis zur Hauptbahn ist deshalb durchaus notwendig, und es liegen die hierauf bezüglichen Vorarbeiten, nachdem sie alle Instanzen [durchlaufen, nimmher dem Ministerium zur Herbeiführung der Landesherrlichen Genehmigung vor. Man hofft diese Concession binnen Kurzem zu erhalten und den Bau der Bahn sehr wahrscheinlich noch in diesem Jahre beginnen zu können. Nach dem Kosten-Anschlage beträgt die dazu erforderliche Summe 138,178 $\frac{1}{2}$. Wie fast bei allen Actien-Gesellschaften, so hat auch diese Concessions-Ertheilung dadurch einige Verzögerung erlitten, dass die Statuten behufs Abänderung mehrerer unwesentlichen Monita zurückgeschickt wurden. Es sind dieselben jedoch sofort im Sinne des Ministeriums erledigt, so dass man die Statuten jetzt mit jedem Tage genehmigt von Berlin zurückerwartet. Ausser den früheren 108 $\frac{1}{2}$ Kuxen sind, seit Constituirung der Gesellschaft für Rechnung derselben acquirirt worden 10 $\frac{1}{2}$ Kuxen. Der Ankauf der noch fehlenden 8 $\frac{1}{2}$ Kuxen bleibt vorbehalten. Die Abrechnung vom 1. März bis ultimo August 1856 stellt sich folgendermassen:

A. Einnahme.		
1) Für die gegen Baar verkauften 349,755 Scheffel Kohlen abzüglich Fuhrlohn nach Herne-Bochumer Bahnhof	45293	5 8
2) Für Fuhrlohn der pr. Eisenbahn versandten Kohlen	14269	23 5
3) Für die restituirten Bergwerksfälle von den Brandkohlen der Bergleute	61	17 1
4) Für überlassene 212 St. Borde eingenommen	89	1 2
5) Für auf Eisenhülle bewilligten Rabatt	2	23 6
	59716	15 10
B. Ausgabe.		
1) An Grubenförderungs- und Betriebskosten, Bauten, Anlagen über und unter Tage	53110	13 2
2) An Gef. u. Bergamts-Casse	2806	24 —
3) An Desgl. zur Knappschaffts-Casse	417	5 5
4) An Sporteln, Gebühren u. Gerichtskosten	104	9 —
5) An Grund-Entschädigungen	32	14 5
6) An Druck-, Reisekosten und Schreibmaterialien	267	9 6
7) An Aussergewöhnliche Ausgaben	137	7 —
	56875	22 6
ab!		
An Anlagen Vorrichtungen etc., welche nach § 18 der Statuten aus dem Stammvermögen d. Gesellschaft entnommen werden müssen	8681	24 5
	48193	28 1
Ausbeute	11522	17 9
Kohlen-Vorrath	358	5 10
Mithin erzielter Gew. während 6 Monat	11880	23 7

Die Eventualität einer weiteren Disconto-Erhöhung Seitens der Preussischen Bank.

Wir sind entfernt davon, mit dieser Ueberschrift den Eintritt dieser Eventualität schon jetzt als nahe gerückt bezeichnen zu wollen, es soll sich hier nur um die Frage handeln, ob eine Erhöhung des Discontosatzes über 6 % hinaus überhaupt zulässig ist, da im ersten Augenblicke, als die Erhöhung auf 6 % publicirt wurde, vielfach Zweifel darüber laut wurden, inwiefern die Bank damit an dem gesetzlichen höchsten Punkte des Disconto-Satzes

angelangt sei. Die zu treffenden Bestimmungen über diesen Punkt finden sich in dem § 6 der Bankordnung vom Jahre 1846, in dem der Bank die Pflicht auferlegt ist, den Satz bekannt zu machen, zu welchem sie Wechsel annehmen und Darlehen gewähren will; es wird dabei hinzugesetzt, dass sie für Darlehen, welche gegen Verpfändung von edlen Metallen gewährt werden, einen niedrigeren Zinssatz allgemein festsetzen, dass sie aber bei ihrem Lombard-Geschäfte den Zinssatz von 6 Procent, auf das Jahr gerechnet, nicht überschreiten dürfe. Damit also, dass diese Beschränkung ausdrücklich nur für den Lombard-Verkehr festgestellt ist, ist indirect bestimmt ausgesprochen, dass dieselbe für den Wechsel-Verkehr keine Anwendung findet. Es kommt dazu, dass nach allen Umständen des geschäftlichen Lebens der Wechsel in dritter Hand als ein Handelsartikel angesehen wird, für den der Preis zu bestimmen lediglich in die Hand des Käufers gelegt ist, und es können nimmlich andere Grundsätze angewendet werden bei der Beurtheilung derartiger Kaufgeschäfte Seitens einer Bank als Seitens eines Privaten. Endlich aber ist auch der Beweis für das Erlaubtsein eines über 6 % hinausgehenden Discontosatzes bei der Preussischen Bank durch Thatsachen bereits constatirt, indem der Discontosatz bei der Königlichen Bank hier selbst am 2. Mai 1817 auf 10, am 4. Juli 1821 auf 8, am 10. Juli 1824 wiederum auf 10 und am 24. Mai 1825 auf 8 % festgesetzt worden ist. Es unterliegt nach diesen Daten und aus den angegebenen Gründen daher keinem Zweifel weiter, dass die rechtliche und gesetzliche Möglichkeit einer weiteren Disconto-Erhöhung gegeben ist, so dass es lediglich Sache der Zweckmässigkeit und Nützlichkeit bleiben wird, über den Eintritt der Thatsache selbst weiter zu befinden.

Die Geldkrisis in Frankreich.

Es lassen sich die Gründe für die in Frankreich mit immer deutlicheren Symptomen hervortretende Geldkrisis kaum klarer und übersichtlicher zusammenstellen als dies eine Correspondenz der Weser-Zeitung aus Paris thut, die folgendermassen lautet:

Die Neapolitanische Expedition, das Russische Rundschreiben, wie überhaupt alle Fragen der äusseren oder inneren Politik treten in den Hintergrund vor der Einen grossen Tagesangelegenheit, welche alle die öffentliche Aufmerksamkeit beschäftigt, wir meinen die Finanzklemme. Das ist gewiss eine internationale Frage, wie es deren kann je eine von solcher Allgemeinheit gab. Die Haltung aller grossen Europäischen Börsen, die Escompteerhöhungen der Banken zu London, Berlin, Wien, Brüssel und an allen grossen Geldmärkten zeigen hinlänglich, dass die Verlegenheit überall sich fühlbar macht. Die Situation, ohne derart specifisch französisch zu sein, hat jedoch hier ihre Eigentümlichkeiten, welche sie von den analogen Vorgängen in anderen Europäischen Ländern wesentlich unterscheidet. Sie ist hier namentlich complicirter als irgendwo. Wir haben es gleichzeitig zu thun: mit einer Münznoth, mit einer Börsenklemme und mit einer Verkehrskrisis. Die drei Erscheinungen beeinflussen sich wohl gegenseitig, aber sie haben doch jede ihren eigenen Ausgangspunkt und ihre besondere Ursachen. Sie können daher auch nicht durch ein und dasselbe Mittel beseitigt werden. Um die Lage richtig würdigen und die Aussichten und Befürchtungen gehörig abwägen zu können, ist es gut, jene drei Erscheinungen nicht durch einander zu werfen. Wir nannten die Münznoth in erster Linie. Wir meinen hiermit nicht die Verlegenheiten, welche die starke überseeische Silberausfuhr verursacht und die sich jetzt auf allen Europäischen Plätzen so sehr fühlbar macht. Man ist heute über die Zeit hinaus, welche in den Edelmetallen den einzigen wahren Reichtum sah und den Gipfel aller Weisheit in der Handelspolitik suchte, welche möglichst viel Geld ins Land zu locken wusste und möglichst wenig aus demselben hinausgehen liess. Da Europa sein Silber den Indiern und Chinesen nicht schenkt, sondern ihnen dafür Waaren abkauft und sie nur kauft, weil es sie mehr als das Geld zu benötigen glaubt, so könnten wir in dem starken Silberabfluss höchstens die Quelle einer vorübergehenden Verlegenheit, aber weder einen Verlust noch ein bleibendes Leiden sehen. Wir glauben, dass der Schreck, welchen die starke Silberausfuhr selbst dem intelligenteren Theil der Presse und der Finanzwelt in Europa verursacht, ein mehr instinctiver als überlegter und berechtigter ist, und dass ein Ueberrest jener alten Ansicht von der allein bereichernden Kraft des Edelmetalls noch in vielen Köpfen spukt und sein gut Theil zu jener Panik beiträgt. Wenn demohingegen die Silberausfuhr in Frankreich ernstliche Verwirrungen und Leiden hervorruft, so hat dies seinen Grund in unserem doppelten Münzfluss. Das Gold verliert bekanntlich heute 2—3 % gegen die Silbermünze; das benachbarte Belgien nimmt sogar unsere Louis'or nur für 18 fr. 98 ct., d. h. mit einem Verlust von mehr als 5 %. Im Lande aber kann Niemand das Gold zurückweisen und es auch nicht billiger taxiren wollen, da beide Metalle legalen Cours haben. Die Folge dessen ist, dass bei Zahlungen Jedermann sich des billigeren Metalls bedient. Der Staat zahlt in Gold, die Bank zahlt in Gold, die grossen industriellen Gesellschaften zahlen ihre Beamten und Lieferanten in Gold, die Miether zahlen in Gold, die Schuldner zahlen in Gold, d. h. dass alle Diejenigen, welche Geld zu bekommen haben, sofort einen Verlust von 4—5 % erleiden, mehr vielleicht, als sie an dem ganzen Geschäfte, von welchem die Zahlung herührt, hätten gewinnen können. Wollen sie dann ein neues Geschäft mit dem Golde anfangen, namentlich Zahlungen oder Ankäufe im Auslande machen, so wird es ihnen doch nur nach seinem inneren Werthe oder Marktpreise und nicht nach dem Nominalcourse abgenommen. Die Ungerechtigkeiten, die Nachteile und

Verlegenheiten dieses Zustandes liegen auf der Hand. Sie sind, wie gesagt und wie leicht zu sehen ist, ein Anrfluss unseres doppelten Münzflusses, der auf einem Verhältniss (Gold zu Silber: wie 1 zu 15,5) beruht, das die Ereignisse zerstört haben. Einsichtsvolle Oekonomen haben diese Verwicklung seit der Entdeckung der Californischen und Australischen Goldlager vorausgesehen und vorausgesagt; sie haben deshalb, der Staatrath Michel Chevalier an der Spitze, seit Jahren auf die Demonetisirung des einen oder des andern Metalls, d. h. auf die Einführung eines einfachen Münzflusses; gedrungen. War es Unglaube an diesen Prophezelungen, war es blosse Liebe zur Routine, genug an dem, die Mahnung blieb unbeachtet. Heute kann natürlich die Regierung sich nicht mehr der Einsicht entschlagen, dass jene Massregel eine absolute Nothwendigkeit geworden. Sie ist auch entschlossen, das Silber zu demonetisiren und allein den Goldfluss einzuführen. Darum lässt sie, trotz der prohibitionistischen und interventionistischen Schreie nach Ausfuhrverboten und nach Massregelungen, dem Metallverkehr seinen freien Lauf. Wird das Silber abfliessen, nun gut, so wird die Einführung des alleinigen Goldflusses sich thatsächlich von selbst gemacht haben und die gesetzliche Sanctionirung dieser vollbrachten Thatsache wird um so weniger Widerstand finden. Wir können dieser liberalen Enthaltensmässigkeit nur unseren vollen Beifall zollen, um so mehr als wir die durch hundert Erfahrungen bestätigte Ueberzeugung haben, dass jede Massregel das Uebel nur verschlimmern würde. Eins bleibt aber nichtsdestoweniger wahr, dass, bis jener Abfluss des Silbers anhört und die Regierung zur Regelung der Münzverhältnisse im angedeuteten Sinne übergeht, die obengenannten Verlegenheiten, Verluste und Ungerechtigkeiten, welche die doppelte Münzwährung heute einem grossen Theil des Publikums verursacht, in aller Kraft fortbestehen und sich täglich erneuern. Eben so wahr ist es, dass diese Uebel sich vermeiden liessen, wenn die Regierung vor zwei Jahren freiwillig zu der Massregel griff, die ihr so vielfach angethan worden und die sie jetzt unter dem allmächtigen Drucke der Nothwendigkeit doch wird ausführen müssen. Diese Verlegenheiten des Silberausflusses sind, glauben wir, schwerwiegend genug, und reichen vollkommen hin, unserer Münznoth eine sehr ernste Tragweite zu geben. Wir mögen diese nicht unterschätzen. Aber man überschätzt sie offen, wenn man die Silberausfuhr auch als Haupt- oder als einzigen Grund unserer Börsenklemme hinstellt. Wir sagten bereits, dass Münznoth und Börsenklemme sich wohl gegenseitig beeinflussen, aber nicht als Ursache und Wirkung mit einander zusammenhängen. In der That könnte das nur der Fall sein, wenn infolge der Silberausfuhr und seitdem sie stattfindet, unser Metallvorrath, d. h. die Masse unserer Verkehrsmittel, eine wesentliche Verringerung erfahren hätte. Das ist aber durchaus nicht geschehen. Die bezüglichen Zahlen sind letzthin in officiöser Weise zusammengestellt worden und haben die Runde durch die Europäische Tagespresse gemacht. Sie lassen keinen Zweifel darüber, dass seit 1848, wo die Aenderung in den Werthbeziehungen der beiden Edelmetalle ihren Anfang nahm, Frankreich bei weitem viel mehr Gold behalten und erhalten, als es Silber ausgeführt hat. In runden Ziffern haben sich die Circulationsmittel in edlem Metall, die man früher auf 4 Milliarden schätzte, seit 1848 um etwn 600 Millionen Gold vermehrt und um 100 Mill. Silb. vermindert, also im Ganzen eine Vermehrung von einer halben Milliarde erfahren. Die Geldnoth im Allgemeinen (nicht blos Silbermangel) an welcher unsere Börsenwelt heute leidet, rührt also keineswegs von der Münzcrisis her. Sie hat ihren Grund darin, dass die unproductiven Ausgaben und Anlagen und das Verlangen nach Capital viel bedeutendere und schnellere Fortschritte als der Zuwachs an Vermögen und an Circulationsmitteln gemacht. An zwei bis drei Milliarden im Orientalischen Kriege verausgabte und ein regelmässiges Staatsbudget von 1700 Millionen und einem entsprechenden Ausgabebetrag der grossen Städte (Paris allein hat ein Budget von 157 Millionen, während das ganze Königreich Belgien mit 132 Millionen ausreicht) sind unproductive Lasten, welche selbst die Kräfte eines reichern und rascher producirenden Landes als Frankreich leicht erschöpfen könnten. Dazu die endlose Masse der grossartigen finanziellen und industriellen Unternehmungen, welche seit 1852 hier aufschossen. Wir sind weit entfernt, über diese Regsamkeit ein allgemeines Verdammungs-Urtheil oder Bedauern aussprechen zu wollen, und diese Unternehmungen im Durchschnitt für so unproductiv zu halten als die Kriegskosten und die meisten andern Staatsausgaben. Betreffs der Capitalabsorption üben sie jedoch, wenigstens vorläufig, nahezu dieselbe Wirkung wie diese. Die grossen Projecte, mit denen wir hier in den letzten Jahren überschüttet worden, lassen sich nämlich, kleine Ausnahmen abgerechnet, füglich in zwei Hauptklassen scheiden. Die Einen sind ganz grund- und hallos und nur darauf berechnet, einige Gründer zu bereichern und das Publikum auszubeuten. Diese Unternehmungen sind bereits in einer trostlosen Liquidation begriffen oder siechen in einem elenden Dasein dahin; in beiden Fällen absorbiren sie in unproductiver Weise eine Masse Capitalien, die erst nach Jahren allmählig wieder flüssig werden. Die zweite Kategorie bilden die ersten soliden Unternehmungen, die allerdings für die wirtschaftliche Zukunft Frankreichs vom grossartigsten und heilsamsten Einfluss sein können. Aber gerade in der Natur solcher Unternehmungen (Eisenbahnen, Dampfschiffahrts-Gesellschaften u. s. w.) liegt es, in den ersten Jahren massenhafte Capitalien zu verschlingen und wenig oder gar nicht abzuwerten. Freilich werden sie mit reichlichen Zinsen wiedergeben, was sie heute dem Verkehr entziehen, aber dazu müsste die Zeit warten können. Das kann er, wenn jene Unternehmungen im richtigen Verhältniss zum all-