

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 192.

Sonnabend, den 11. Juli.

1846.

### Bekanntmachung.

Nach Erledigung einer Zugführerstelle bei der achten Compagnie ist bei der deshalb stattgehabten Wahl Herr **Wilhelm Stord**, Maler, zum Zugführer ernannt und von dem Communalgarden-Ausschusse in dieser Charge bestätigt worden. Das aufgenommene Wahlprotokoll nebst Stimmzetteln liegt bis zum 18. huj. im Bureau des Ausschusses zur Einsicht jedes Betheiligten bereit. Leipzig, den 8. Juli 1846.  
Der Communalgarden-Ausschuß.  
**S. W. Neumeister**, Commandant.  
Adv. Ed. Hermsdorf, Prot.

### Alare Einsicht thut Noth.

Der Verfasser des Aufsatzes „Hilfe thut Noth“ (in Nr. 188 d. Bl.) schwebt in einer völligen Unklarheit über die Verhältnisse, welche er bespricht. Er betrachtet die Lage, in welcher sich der deutsche Geldmarkt seit geraumer Zeit befindet, als etwas äußerlich Gemachtes, nicht als etwas, das aus unsern ganzen Zuständen als ganz natürliche Folge hervorgegangen. Was Wunder, daß er meint, dem Dinge lasse sich auf eine eben so mechanische Weise durch ein paar Regierungsverfügungen und Regierungsmaafregeln abhelfen. Die Unklarheit seiner Ansichten ist auch auf die Aeußerung derselben übergegangen, denn er weiß eigentlich selbst nicht, was er will; er fühlt, daß ihn etwas drückt, aber er erkennt nicht, von wo denn eigentlich der Schmerz herührt. In dieser Beziehung und durch die erzeugten Widersprüche wird er beinahe unwiderleglich. — Aus Allem aber geht hervor, daß ihm die Entwerthung der Eisenbahnpapiere Angst und Schrecken macht. Natürlich muß er Jemanden haben, der, allen Besitzern solcher Papiere und dem Nutzen der Eisenbahnunternehmungen selbst zum Trost, diese Papiere entwerthet. Es sind dies die „Bucherer“ und „Speculanten.“ Damit seine Hypothese Glauben findet, macht er die „soliden“ Actienbesitzer zu einem Haufen von Schwachköpfen, die sich durch die künstlichen Mittel der Speculanten, durch falsche Gerüchte, niedrige Angebote u. s. w. ihre Actien ablocken lassen. — Denn anders als Schwachköpfe kann man doch jene „soliden“ Leute nicht nennen, die Papiere, welchen eine mäßige Verzinsung garantirt ist, zum halben oder zu zwei Dritttheilen ihres realen Werthes sich ablocken lassen! — Freilich läßt sein ängstlicher Eifer, womit er auf Maafregeln der Regierung dringt, die die Einzahlungen auf die Actien möglichst lange hinausschieben sollen, errathen, wie es denn eigentlich mit der Solidität der Actienbesitzer beschaffen ist, deren Interesse er zu wahren sucht. Wenn Papiere solcher Art zu Coursen, welche den Nominalbetrag der garantirten Verzinsung zu einem doppelt so hohen realen steigern, keine Abnehmer mehr finden, so ist hundert gegen eins zu wetten, daß die Mehrzahl der Besitzer dieser Papiere den Zahlungsbedingungen nicht mehr genügen kann, sondern sie um jeden Preis auf den Markt zu werfen gezwungen ist. Diese Zahlungsunfähigkeit spielt bei diesem Stücke die erste Rolle, die Speculanten und Bucherer nur die zweite. Das „Spiel des Verkaufes von Actien auf Zeit“ von Seiten der Letzteren, ein Verfahren, das der Verfasser, wie es scheint, erst als neuerdings in Uebung gekommen wähnt, hat mit den Interessen der soliden Actienbesitzer gar nichts zu schaffen, weil diese nicht von dem Schwanken der Course, sondern von dem schnellen und wohlfeilen Bahnbau und bei vollendeten Bahnen

von einer thätigen, nicht kostspieligen Verwaltung derselben und einem steigenden Ertrag der Unternehmungen abhängig sind. — Ist das Vertrauen in die Eisenbahnunternehmungen wirklich gesunken, so kann dies nur darin liegen, daß entweder die Ueberzeugung von der Unzulänglichkeit der Mittel der Unternehmer und die daraus hervorgehende Besorgniß der verjährten Ausführung im Publicum herrscht, oder daß die Abnahme der allgemeinen Wohlstandsverhältnisse Grund zu der Furcht giebt, der Verkehr auf den resp. Bahnen werde den zur Verzinsung nothwendigen Ertrag nicht liefern, oder aber, daß das Liegen der Ausführung und Verwaltung in ungeschickten und unfähigen Händen der öffentlichen Meinung eine gleiche Besorgniß einflößt. — Es soll hier nicht untersucht werden, welcher von diesen Gründen und ob nicht alle gemeinschaftlich in Sachsen die Ungunst für Eisenbahnunternehmungen oder mehr für die Papiere derselben herbeigeführt haben. Die Thatsachen sind in jeder dieser Beziehungen zu offenkundig, als daß es hier eines näheren Eingehens darauf bedürfte. Nur das Eine sei hier berührt, daß beziehentlich aller ebenerwähnten Punkte das in Sachsen eingeschlagene Zwittersystem des Bahnbaues mittels einer gewissen Concurrenz der Privaten und des Staates eine Menge Uebelstände, die fast nur entweder der Ausführung dieser Unternehmungen durch Privatgesellschaften oder der durch den Staat eigenthümlich sind, zusammenhäuft und mit neuen, von beiden nicht gekannten, vermehrt. Der Fehler, daß der Staat nicht vom Anfang an den Bau der wichtigsten aller Verkehrswege selbst in die Hand genommen und mit seinem bewährten Credit und mit allen ihm zu Gebote stehenden umfangreichen Kräften dieses Unternehmen betrieben, liegt in diesem Augenblicke wohl nun vor Jedermanns Augen.

Die Mittel und Maafregeln, welche der Verfasser vorschlägt, um der gegenwärtigen, in Wahrheit wahrhaft beklagenswerthen Lage abzuhelfen, sind unter obwaltenden Umständen mehr oder minder unausführbar, oder, wenn nicht, würden sie ihren Zweck verfehlen. — Daß die Regierung aus eigenem Ermessen „einen Theil der tief unter dem Cours (?) stehenden Papiere an sich kaufe, um die Course zu heben,“ wie solches der Verfasser anräth, ist ohne Zustimmung der Stände schon ein für allemal nicht möglich; ein Gleiches gilt in dieser Beziehung ziemlich von allen andern Vorschlägen des Verfassers, deren Verwirklichung die ständische Mitwirkung in Anspruch nimmt; eine schleunige Abhilfe auf diesem Wege nach eben geschlossenem Landtage zu hoffen, hieße sich großer Täuschung hingeben. Aber selbst wenn diese Bedenken nicht beständen, würde das Ergebniß solcher Maafregeln bei bewandten Dingen sehr problematisch sein. Maaf-