

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

Nr 329.

Mittwoch, den 25. November.

1846.

Bekanntmachung.

Bereits im Jahre 1844 übergab uns Herr J. W. Ell aus Dresden zwei Actien der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, um deren Erträgnisse zu einem Stipendium für einen hilfsbedürftigen Studierenden mosaischen Glaubens an hiesiger Universität zu verwenden. Da nun gegenwärtig zum ersten Male das Erträgnis dieser Stiftung mit 24 Thlr. ausgezahlt werden soll, so fordern wir Diejenigen, welche sich um dieses Stipendium bewerben wollen, hierdurch auf, ihre Gesuche nebst dem Geburtsort und Armuthszeugnisse binnen 14 Tagen und längstens

den 10. December d. J.

aktuell einzureichen.

Leipzig, den 23. November 1846.

Der akademische Senat daselbst.

Dr. Ludwig v. d. Pfordten,

1. B. Rector.

Böttger, S.

Ueber die gegenwärtige Geldnoth und die Mittel, ihr abzuhelfen,

mit besonderer Hinsicht auf die Eisenbahnunternehmungen.

Unter dieser Ueberschrift enthält Nr. 89 des „Herold“ einige Betrachtungen, aus denen wir, auf desfallsigen Wunsch, das Wesentliche in d. Bl. aufnehmen. Der Verf. bemerkt Eingang, daß es zwar ganz richtig sei, wenn man die jetzige Geldnoth dem Umstande Schuld gebe, daß die vielen Eisenbahnbauten und sonstigen Gewerksunternehmungen den ganzen Geldvorrath erschöpft hätten, daß aber deshalb das Geld doch nicht verschwunden sein könne. Wenn man auch annehme, daß 10 bis 15 Proc. der dazu verwendeten Capitalien für Materialien und Werkzeuge ins Ausland gegangen sei, so seien doch 85 bis 90 Proc. im Inlande verwendet worden, theils für den Ankauf von Grund und Boden, von Baumaterialien und Arbeitswerkzeugen, theils für Löhne an Handwerker, Handarbeiter und für Fuhrten, theils endlich für Gehalte an Beamten, Aufseher u. s. w. Die Anläufe von Land und Baumaterialien, sowie für Fuhrlohn seien fast ausschließlich den Dortschaften längs den Eisenbahnen selbst zu gute gekommen, die Handwerksarbeiten den Handwerkern in den Städten in der Nähe der Bahnen, die Arbeitslöhne und Gehalte endlich seien wohl ebenfalls zum größten Theile auf den Stationsplätzen und in den Dortschaften an den Bahnen verausgabt, und zwar der größere Theil für Producte der inländischen Bodens oder der inländischen Industrie. Man findet also, daß die für die Eisenbahnen ausgegebenen Capitale zum größten Theil im Inlande; ja in der nächsten Nähe der gebauten Bahnen verblieben, daß sie aber in eine Menge von Händen und namentlich unter die arbeitenden Classen, die kleinen Handwerker und die Landbesitzer verstreut worden sind. Hier müssen sich aller Wahrscheinlichkeit nach eine Menge kleiner Capitalien angesammelt haben.

Es fehlt also — heißt es in dem beregten Aufsätze weiter — nicht an Capitalien, um den Bau fortzusetzen; denn von den bereits verbauten Capitalien sind gewiß — wenn wir auch die Ausgaben für ausländische Locomotiven, Schienen, Kohlen u. s. w., ferner für das vermehrte Consumo ausländischer Producte noch hoch anschlagen — doch mindestens $\frac{2}{3}$, (also, die Ge-

sammtsumme zu 200 Mill. Thlr. angenommen, 130—140 Mill.) im Lande, ja sogar, aller Wahrscheinlichkeit nach, in den nächsten Umgebungen der gebauten Bahnen verblieben. Es kommt nur darauf an, diese Capitalien (wenn es wirklich an neuem Zuflusse von anderswoher fehlt) wieder flüssig zu machen und zu der Quelle zurückzuleiten, von wo sie ausgeflossen sind. Mit andern Worten: es kommt nur darauf an, die vielen kleinen Capitalien, die sich durch den bei den Eisenbahnbauten gemachten Verdienst hier und dort angesammelt haben müssen, selbst wieder beim Eisenbahnbau zu interessiren.

Dies kann nun auf verschiedene Weise geschehen. Am Sichersten wohl — wie unsre Verhältnisse sind — wird man diese kleinen Capitalien (deren Besitzer, namentlich die kleinen Landeigentümer, in der Regel schwer Etwas wieder herausgeben), dann zur Verfügung gestellt erhalten, wenn die Regierungen auf ihre Hand und unter ihrer Garantie Darlehne in kleinen Posten, und zwar in den einzelnen Districten des Landes selbst gleich an Ort und Stelle (durch die Unterbehörden), aufnehmen und damit den Eisenbahnbau fördern. So macht es jetzt, wie man hört, die sächsische Regierung, und zwar, dem Vernehmen nach, mit gutem Erfolge. Zu 4 $\frac{1}{2}$ % und unter Staatsgarantie giebt auch der Landmann sein Erträgnis her, zumal wenn es in kleinen Summen, zu 25, 30, 50 Thlrn., geschehen kann.

Ein zweites Mittel zum gleichen Zwecke böten nach unsrer Ansicht Banken dar, die von den Eisenbahnverwaltungen selbst, jedoch unter Controle und nöthigenfalls auch unter Mitgarantie des Staats, errichtet werden könnten. Auf jedem Eisenbahnbureau müßte eine solche Bank sein, welche ganz kleine Summen — vielleicht bis zu 1 Thlr. herab — annähme und dafür Papier ausgab. Dieses Papier dürfte jedoch nicht ein bloßes Surrogat für klingende Münze (nach Art der Cassenanweisungen oder der jetzigen Eisenbahnscheine), sondern es müßte ein verzinsliches Papiergeld sein, welches vom Tage der Ausgabe an bis zum Tage der Wiedereintlösung bei der Bank seine bestimmten Zinsen trüge. Dies zu bewerkstelligen wäre nicht so schwer, als es vielleicht beim ersten Blicke scheint. Um das Geschäft zu erleichtern, dürfte dieses Bankgeld nur in jährlichen Serien ausgegeben werden. Jede Serie wäre mit dem Datum der Ausgabe bezeichnet. Die Verzinsung geschähe am Schlusse des darauf ausgegebenen Jahres. Wenn also z. B. Jemand am 1. Jan. 1847