

Name der Gesellschaft  
Bergbau=Aktiengesellschaft Glück=Auf.

会社名  
グリュック = アオフ鋳山会社

会計年度  
1855-56.

業種  
鋳山精錬

掲載文献等  
Berliner Börsen-Zeitung, 1856.10.13,SS.1196-97.

ファイル名  
18561013BAGA.PDF

Royal British Bank. Am 9. d. ist über dieselbe das Fällissement ausgesprochen worden. Man scheint zu fürchten, dass diejenigen Personen, welche ihr Gelder anvertraut haben, mehr als 30% verlieren werden. Was die Actionäre derselben betrifft, so sieht sich die Mehrzahl gänzlich zu Grunde gerichtet.

Schweizerische Nordbahn. Die Direction der Bahn hat Pretermässigungen für Fahrabonnements und für Hin- und Rückfahrten am gleichen Tage eingeführt. Dagegen macht es in Zürich und Aargau böses Blut, dass für die Strecke Zürich-Brugg der zwischen Zürich und Romanshorn geltende Tarif eingeführt, beziehungsweise der bisher auf der Strecke Zürich-Baden bestandene um 25% erhöht wurde.

Bau der Bayerischen Ostbahnen. Nach verschiedenen Bekanntmachungen wird der Bau der Bayerischen Ostbahnen demnächst in Angriff genommen werden und ist bereits Föhrenrundholz zu Wasserleitungsröhren für den Bau dieser Bahnen im Wege allgemeiner schriftlicher Angebote an den Wenigstnehmenden zur Lieferung ausgeschrieben worden.

Po-Schiffahrts-Commission. Die am 27. v. Mts. begonnene gewöhnliche jährliche Conferenz der Commission für die wechselseitige Po-Schiffahrt wurde am 1. d. M. geschlossen.

Französischer Eingangszoll. Der Französische Minister des Innern hat an die Präfecten und Majres ein Rundschreiben erlassen, worin denselben im Falle einer ausserordentlichen Besteuerung, welche bekanntlich in der letzteren Zeit sehr häufig vorkommt, empfohlen wird, keine neuen und dazuernden Eingangszölle auszusprechen, sondern nur die schon bestehenden Abgaben zu erhöhen, weil diese Vermehrung nur vorläufig ist, und nicht länger als 5 bis 6 Jahre dauern kann.

Zweigbahnen der Berlin-Stettiner Eisenbahn. Hinsichtlich der Pommerschen Bahn erfährt man neuerdings, dass bei der von der Berlin-Stett. Eisenbahn-Gesellschaft bedingungsweise beschlossenen Erbauung einer Eisenbahn von Stettin über Pasewalk nach Greifswald und von Prenzlau nach Passow oder Angermünde noch mehrfache Schwierigkeiten hervortreten. Man hält das Interesse der verschiedenen Landestheile für nicht gleichmäsig gewahrt. Zum Zwecke einer näheren Erwägung der von der Gesellschaft gestellten Bedingung, nach welcher die von der künftigen Eisenbahn berührten Kreise das sämtliche erforderliche Terrain ohne allen Vorbehalt hergeben sollen, und daneben 1 Million Thaler in 3% Prioritätsactien zur Erleichterung des Baues gemeinschaftlich anzubringen haben, sind vorerst die näheren Ausmittelungen über den Umfang und Werth des an Grund und Boden von den Kreisen zu bringenden Opfers veranlasst worden. Eine rasch zur Ausführung kommende Bahn zwischen Stettin und Greifswald würde jedenfalls geeignet sein, das Mecklenburgische öffentliche Interesse in höherem Grade, als bisher geschehen, zu erwecken.

Verkehr und Handel Mecklenburgs. Der Geschäftsverkehr des hiesigen Ortes, in Producten der Landwirthschaft, schreibt man aus Schwerin, hat bis zum Schlusse des vorigen Monats einen bedeutenden Aufschwung nicht erlangt. Ueberhaupt scheint die Versendung von Getreide aus unserem Lande nach Hamburg für Rechnung Englischer Häuser zunächst noch nicht den sonst stattfindenden Umfang erreichen zu wollen, was seinen Grund darin haben dürfte, dass die Ernte in England reichlicher, als erwartet worden, ausgefallen ist, und die Geldverhältnisse an den Börsenplätzen der Speculation zur Zeit nicht günstig sind. Die Rückwirkung auf den Ertrag unseres Eisenbahnverkehrs dürfte auch im Laufe dieses Betriebsjahres hervortreten, wenn gleich die Zufuhr und der Export des diesjährigen Getreides nach Beendigung der Saatbestellung und bei modificirten Handelsconjuncturen im Laufe der Herbstmonate ansehnlich zunehmen mögen.

Einführung des 35 Mark-Fusses in Lübeck. Die Einführung des 35 A-Fusses, die bekanntlich in diesem Frühjahr in Hamburg erfolgte, wird, wie schon vor einigen Monaten gemeldet, nun auch für Lübeck beabsichtigt. Dem Vernehmen nach ist in Betreff dieser Angelegenheit so eben eine Vorlage des Senats an die dortige Handelskammer gelangt.

Creditanstalt zu Zürich. Dieselbe offerirt dem Handel in Zürich und Winterthur Darleihen zu 5% Zins und bis auf 1% Provision.

Schweizerische Centralbahn. Der „Hand-Courier“ meldet, die Planaufnahme für die Bahnstrecken Biel-Bern und Bern-Thun rücke ihrem Ende entgegen und werde noch im Laufe des Herbstes der Regierung zur Genehmigung zukommen, um dann mit dem Wiederbeginn der schönen Jahreszeit in Angriff genommen zu werden.

Hannoversches Eisenbahn-System. Mit der Vollendung der letzten Süd-Bahnstrecke, das Hannoversche Eisenbahn-System in seinen Hauptrichtungen zum Abschluss gebracht. Es umfasst 109 Meilen, wovon etwas über 16 Meilen auf nicht-Hannoverschem Boden, aber unter diesseitiger Verwaltung. 45 Meilen kommen auf die älteren Linien (Hildesheim-Lehrte-Harburg und Braunschweig-Bremen-Minden), 32 Meilen auf die Westbahn und 25 Meilen auf die Südbahn. Diese zum Theil auf sehr schwierigem Terrain laufenden Eisenstrassen wurden in dem verhältnissmässig kurzen Zeitraum von zwölf Jahren, sämmtlich auf Landeskosten, vollendet. Am 22. Oct. 1843 erfolgte die Eröffnung der ersten Strecke Hannover-Lehrte, am 3. December Lehrte-Peine; am 19. Mai 1844 Peine-Braunschweig; am 14. October 1845 Lehrte-Celle; am 11. Juli 1846 Lehrte-Hildesheim; am 1. Mai 1847 Celle-Harburg; am 15. October Hannover-Minden; am 12. December Hannover-Bremen. Dann bemerken das Jahr 1848 und seine Folgen die rüstige Arbeit, und erst am 1. Mai 1853 konnte die erste Strecke

der Südbahn (Hannover-Alfeld) dem Verkehr übergeben werden; am 15. September folgte die Zweigbahn Hildesheim-Nordstemmen; am 31. Juli 1851 Alfeld-Göttingen; am 23. November das erste Stück Westbahn (Ehden-Papenburg); am 21. November 1855 Osnabrück-Löhne; am 2. Mai 1856 Papenburg-Lingen; am 8. Mai Göttingen-Münden; am 20. Juli die Vollendung der Westbahn und am 26. September die der Südbahn, deren letzte Strecke an Kürheissischen Hindernissen so lange zurückblieb. Weitere Ergänzungs-Bahnen, die mit Sicherheit zu erwarten sind Bremen-Gestemünde, Bremen-Harburg und Hameln-Elze. Dagegen scheidet die Deisterbahn, die erste, welche die Privat-Speculation unternehmen wollte, an den Zweifeln zu scheitern, dass sie auf die Dauer erforderlich und fruchtbar bleiben würde.

Stuttgarter Handwerkerbank. Man schreibt aus Stuttgart für 7. October: „Bei der gestern im Saale der Bürger-Gesellschaft gehaltenen Generalversammlung der hiesigen Handwerkerbank zeigten sich sehr erfreuliche Wahrnehmungen. Als die Bank sich am 1. März konstituirte, bestand sie aus einer Mitgliederzahl von 69 mit 116 fl. 42 kr. Monatsbeiträgen und 48 fl. 18 kr. Eintrittsgeld. Gestern Abend waren es bereits 163 Mitglieder mit 422 fl. 24 kr. Monatsbeiträgen und einem Gesellschaftsvermögen von 2361 fl. 6 kr. Hierzu kommen noch Anleihen, theils verzinslich, theils unverzinslich, im Betrage von 2065 fl. 25 kr., giebt ein disponibles Vermögen von 4430 fl. 31 kr. Seit dem viermonatlichen Bestehen der Bank wurde eine Summe von 10,339 fl. 51 kr. umgesetzt. Kaum in irgend einem Verhältnis steht hierzu der Verwaltungsaufwand, der seit der Gründung der Bank, vom 1. März bis Ende September, in Allem sich nur auf 48 fl. 23 kr. beläuft. Darunter sind sogar die Kosten für die erste Einrichtung, für Bücher n. s. f. inbegriffen. Mitglieder oder Kapitalisten, welche ihre Gelder der Bank anvertrauen wollen, erhalten für einen Termin von einem Vierteljahr 4%, und für kürzere Termine 4% Zinsen. Nach Abzug der Unkosten wird sich die Divi'nde auf 6% berechnen, — ein Resultat, das freilich bloß dadurch erzielt werden konnte, dass die ganze Verwaltung unentgeltlich besorgt wird.

Graz-Köflacher Eisenbahn. Nachdem man über die angekündigte Inangriffnahme des Baues lange Zeit Nichts erfahren konnte, hört man endlich durch eine Correspondenz der „Oesterr. Ztg.“ aus Graz, dass der den Bau leitende Ingenieur sammt dem technischen Personale sich dort befindet, und schöpft aus diesem Umstande die Hoffnung, dass der Bau nun sofort beginnen werde. Und für wahr, — heisst es am angeführten Orte weiter, — es ist die höchste Zeit, dass die Unternehmung ein Lebenszeichen von sich giebt. Die eigentliche Frage des Gedeihens dieses Projectes liegt, wie ich glaube, noch immer darin, dass sich durch eine dem wahren Werthe entsprechende Schätzung der damit verbundenen Kohlenbergwerke das Vertrauen wieder einfände. Es ist mir unbekannt, in wie weit die Mittheilung, als habe der neue Verwaltungsrath hierauf bezügliche Unterhandlungen mit den Gründern eingeleitet, ihre Richtigkeit hat; aber ich halte sie schon deshalb für wahr, weil die Besitzer jener Entitäten sich unmöglich verhehlen können, dass am Ende der höhere Preis, wenn auch von den Actionären zugestanden, doch nur ein scheinbarer Vortheil ist. Die Gründer erhalten ja für ihre Bergwerke keine baare Zahlung, sondern Actien. Es liegt wohl für jeden Erfahrenen klar am Tage, dass die Gründer, was sie durch den höheren Schätzungspreis zu gewinnen glauben, durch den in Folge der dadurch erzeugten Bedenklichkeiten niedern Cours ihrer Actien wieder verlieren müssen. Diese Erwägung allein sollte, scheint es, hinreichen, um den zu hohen Schätzungspreis herabzusetzen und dadurch das Vertrauen des Publicums wieder zu gewinnen. Der Nachtheil des Momentes wird durch den günstigen Fortgang des Unternehmens mehr als reichlich aufgewogen. Die andere Bahn von Leipzig nach Schwaberg, die sich einer äusserst günstigen Aufnahme von Seite des Publicums erfreut, soll, obschon bloss als eine Pferdebahn projectirt, wie man von einer Seite wünscht, nun doch Localomotivbahn werden, und dies scheint mir das Richtige; wo einmal eine Eisenbahn Bedürfniss ist, da wird die Locomotivbahn trotz der grösseren Anlagekosten immer mehr Vortheil bringen, denn sie allein kann jenen Aufschwung des Verkehrs herbeiführen, der nur durch die Vervielfältigung der bewegenden Kraft mittelst des Dampfes möglich ist.

Schienenweg über Nienheim von der Weser zur Westphälischen Bahn. Es wird in dieser Angelegenheit aus Detmold mitgetheilt: Dem Vernehmen nach sollen die Nivelirungen und Chartirungen hinsichtlich der über Nienheim einzuschlagenden Richtung des von der Weser auf die Westphälische Eisenbahn zu legenden Schienenweges so vortheilhaft ausgefallen sein, dass wir uns der Hoffnung hingeben dürfen, das betreffende Ministerium in Berlin, dem jetzt die Acten vorliegen, werde sich für jene Richtung kurz entschliessen, ohne noch eine weitere Vermessung in der Richtung über Brakel u. s. w. vornehmen zu lassen. Unser Land gewönne dadurch für die durch dasselbe von Herford herunter zu legende Bahn nicht nur einen bedeutend näheren und leichteren Anschluss, sondern sähe auch den Zeitpunkt, wann damit begonnen werden könnte, in weniger weite Ferne gerückt. Denn dass bei uns gebaut werde, sobald die Richtung von der Weser nach der Westphälischen Bahn feststeht, dürfte ausser Zweifel sein. Wenn auch unsere Regierung keine Garantien übernehme, wird doch ein oder die andere Gesellschaft bauen lassen, um so mehr, da eine Bahn von Münster, Rheda, Paderborn nicht scheint zu Stande zu kommen und also die von Osnabrück nach dem Süden bestimmten Güter uns nicht entziehen kann, andererseits aber das Project der Eisenbahn vom Jahdebussen nach Herford herab die Aussicht auf Rentabilität unserer Bahn um Vieles verbessert.

### Geschäfts-Kalender für die laufende Woche.

- a) General-Versammlungen.
  - Am 17. Octbr. der Lübecker Privatbank in Lübeck.
  - „ 18. „ der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn-Gesellschaft in Elberfeld.
  - „ „ der Ruhr-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Ruhrort.
  - „ 20. „ der Lugauer Bergbau-Gesellschaft Rheindorf in Weimar.
  - „ 21. „ des Aplerbecker Actien-Vereins für Bergbau in Dortmund.
- b) Verloosungen.
  - Am 15. Octbr. 24. Ziehung der Preussischen Seehandlungs-Prämien-scheine (103 Serien mit 10,800 Nummern zu 110  $\mathcal{R}$ , zahlbar 15. Januar 1857.)
  - „ „ Prämienziehung der Fürst-Salm-Reifferscheidtschen 40 fl. Loose.
  - „ „ Prämienziehung der Graf Waldstein'schen 20 fl. Loose.
  - „ 30. „ Prämienziehung der Fürst Clary 40 fl. Loose.
  - „ 31. „ Verloosung der Russisch-Englischen  $\frac{4}{5}$  % Anleihe von 1849, (zahlbar 2. Januar 1857.)
- c) Einzahlungen.
  - Am 13. Octbr. 5. Einzahlung auf die Actien von No. 1-2000 des Zwickau-Vielauer Steinkohlenbau-Vereins.
  - „ 14. „ 2. Einzahlung von 20% mit 100  $\mathcal{R}$  Actie der Magdeburger Privatbank.
  - „ „ 2. Einzahlung von 10% mit 20  $\mathcal{R}$  der Privatbank in Gotha.
  - „ „ 2. Einzahlung von 10  $\mathcal{R}$  der Sächsischen Schieferbruch-Compagnie bei Lössnitz im Ober-Erzgebirge.
  - „ 15. „ 2. Einzahlung von 15% mit 74 fr. 60 ct. der Deutsch-Schweizerischen Creditbank in St. Gallen.
  - „ „ Einzahlung von 15% der Oepeln-Tarnowitzer Eisenbahn.
  - „ „ 2. Einzahlung von 10% mit 19  $\mathcal{R}$  17  $\mathcal{S}$  der Dessauer Credit-Anstalt.
  - „ „ 4. Einzahlung von 10% mit 50  $\mathcal{R}$  der Rheinischen Bergbau- und Hüttenwesens-Actien-Gesellschaft.
  - „ „ 6. Einzahlung von 10% mit 20  $\mathcal{R}$  der Geraer Bank.
  - „ „ 5. Einzahlung von 15% mit 30  $\mathcal{R}$  der Bergbau-Actien-Gesellschaft Tremonia.
  - „ „ 5. Einzahlung von 20% mit 20  $\mathcal{R}$  der Commandit-Gesellschaft für Bergbau, Mineralöl- und Paraffinkerzen-Fabrikation Paul Wagemann & Comp.
  - „ „ 1. Einzahlung v. 20% mit 40  $\mathcal{R}$  auf die neue Emission der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.
  - „ „ 1. Einzahlung von 10% mit 20  $\mathcal{R}$  der Bergbau-Gesellschaft Colonia in Bochum.
  - „ 16. „ Einzahlung von 10% mit 19  $\mathcal{R}$  26  $\mathcal{S}$  des Berg- und Hüttenvereins Neu-Schottland.
  - „ 17. „ 2. Einzahlung von 20% der Benheim-Lingener Bergbau-Gesellschaft.
  - „ 20. „ 4. Einzahlung von 10% mit 20  $\mathcal{R}$  der Harpener Bergbau-Gesellschaft.
  - „ „ 3. Einzahlung von 10% mit 18  $\mathcal{R}$  26  $\mathcal{S}$  der Rehmsdorfer Mineralöl- und Paraffin-Fabrik.
  - „ „ Einzahlung von 20% mit 20  $\mathcal{R}$  der Dortmunder Bergbau- und Hütten-Gesellschaft.
  - „ „ Einzahlung von 10% des Sieg-Rheinischen Bergwerks- und Hütten-Vereins.
  - „ „ 2. Einzahlung von 10% bis 20. October des Schlesischen Bankvereins.
- d) Auszahlungen.
  - Vom 1. October an. Auszahlung der am 1. October fälligen Zins-Coupons No. 7 zu den Prioritäts-Obligationen I. Emission und No. 3 zu denen II. Emission der Stargard-Posener Eisenbahn.
  - „ „ Auszahlung der Zinsen mit 12  $\frac{1}{2}$  fl. Actie der Oesterr. Immobilien-Gesellschaft.
  - „ 2. „ Auszahlung der am 2. October 1855 verloosten Gloggnitzer Eisenbahn-Einlösungs-Obligationen.
  - „ 25. „ Auszahlung der Zinsen der I. Serie der Polnischen Cassenbills à 100  $\mathcal{R}$ .
  - „ 31. „ Auszahlung der 5% halbjährigen Renten der Grundentlastungs-Capitalien.

### Bergbau-Gesellschaft Glück Auf.

Es geht uns vom Comité dieser Gesellschaft zu Mühlheim an der Ruhr ein Bericht über die derselben gehörige Zeche „Vereinigte Carolinen-Glück“ bei Bochum zu, dem wir folgende Data entnehmen:  
Der 9 1/2 Lachter tiefe Maschinen- und Förder-Schacht der Zeche „Vereinigte Carolinen-Glück“ hat seine sogenannte Wettersohle in einer Tenfe von 45 Lachter, deren Querschlag nach Norden 146 1/2 und der nach Süden 49 Lachter weit aufgeföhren sind. Die erste Wettersohle ist in einer Tenfe von 56 Lachter, die zweite von 85 Lachter angesetzt; die weiter abgeteufte 6 1/2 Lachter bilden den Sumpf, worin die Wasser zusammenfliessen, mit einem Querschlag von 19 1/2 Lachter. Seit dem 1. März sind in der 56 Lachter Fördersohle, 33 1/2 Lachter, in der 85 Lachter Fördersohle 9 1/2 und 13 1/2 Lachter weitergetrieben worden. In den verschiedenen Quer-

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 unmöglich 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 Eigenlichkeiten, 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 Louisdor 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 Nachtheile 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 Demonstrierung 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 demonstrieren 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 etwa 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 Ausgabenetat 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 haltlos 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-