

Hallische Zeitung

vorm. im G. Schwelbke'schen Verlage. (Hallischer Courier).



Abonnements-Preis pro Quartal 3 Mark. Die Hallische Zeitung erscheint wöchentlich in erster Ausgabe Mittwochs 11 1/2 Uhr, in zweiter Ausgabe Abends 6 Uhr.

Inserionsgebühren für die häufigste Stelle oder deren Raum 15 Pf., 15 Pf. für Halle und Reg.-Bezirk Merseburg. Reclamen an der Spitze des Inseratenhefts pro Seite 40 Pf.

Nr 171. Verlag der Actien-Gesellschaft Hallische Zeitung. Halle, Donnerstag den 26. Juli. Verantwortl. Redacteur: In Vert. A. Geyhing in Halle. 1883.

Für die Monate August und September eröffnen wir ein besonderes Abonnement zum Preise von 2 Mark. Sammtliche Postanfragen, für Halle und Umgebungen auch die unterzeichnete Expedition, nehmen Bestellungen auf die Hallische Zeitung entgegen. Neu eintretenden Abonnenten wird auf Wunsch die Zeitung bereits vom Tage der Bestellung ab Seitens der Expedition gratis und franco geliefert. Expedition der Hallischen Zeitung.

Die Entwicklung der preussischen Eisenbahnpolitik.

In der ersten Ausgabe von Nr. 167 unserer Zeitung hatten wir ausgeführt, wie unser von der liberalen Opposition viel angefochtenes Staatsbahnsystem nicht nur in finanzieller und technischer Beziehung als musterhaft sich bewährt, sondern auch bereits einen maßgebenden Einfluss auf die einseitige Regelung des gesammten deutschen Bahnwesens ausgeübt hat.

Wie wohlberechtigt die Hoffnungen gewesen sind, welche man an den Uebergang vom Privat- zum Staatsbahnsystem knüpfte und wie richtig gewährt die Mittel, deren man sich zur Ausführung des letzteren bedient hat, erweist man am besten aus der Thatfache, daß die grundsätzlichen Gegner des Staatsbahnsystems immer mehr abgenommen haben. Gleich bei der ersten Lösung des nummehr geborgenen Gesetzentwurfs die Secundarbahnen betreffend fand derselbe im Abgeordnetenhaus die heftigste Aufnahme, so daß eine nochmalige Erörterung der einschlägigen Beschlüsse nicht nur im Reichstag, sondern auch im Abgeordnetenhaus nicht mehr erforderlich war.

Wir betrachten es daher mit dem Verfasser einer trefflichen Studie über das preussische Staatsbahnsystem (S. Reg. Rath A. von der Leyen in Schmollers Jahrb. 2. Heft 1883) als ein besonderes Glück für unser gesammtes wirtschaftliches Leben, daß der preussisch-deutsche Staat seit Jahren nicht mehr unter den Schwankungen einer unbestimmten Eisenbahnpolitik zu leiden hat. Vergleiche man, mit welchen Schwierigkeiten andere Länder, wie Oesterreich und die Schweiz bei ihren Versuchen, den Staatsbetrieb selbst der unglücklichsten Miswirtschaft der Privatbahnen gegenüber einzuführen, zu kämpfen hatten, so kann man der geschickten und richtigen Anwendung der Mittel, welche bei uns zu diesem Zwecke angewendet worden sind, die wohlverdiente Anerkennung nicht versagen. Der gegenwärtige Zeitpunkt erscheint daher wohl geeignet, diesen großartigen, bisher ohne Beispiel dastehenden Vorgang auf dem Gebiete des volkswirtschaftlichen Lebens in den Hauptmomenten seiner Entwicklung an der Hand der schon erwähnten Abhandlung noch einmal leicht zu skizziren.

Gerade zehn Jahre sind verflossen, seit der Gedanke, daß volkswirtschaftliche Rücksichten und politische Gründe auf die Vereinigung aller Bahnen in der Hand des Staates als letztes

Zielhinführen, genauer formulirt wurde und sich allmählich dahin entwickelte, in einem einheitlich geschlossenen Reichsbahnsystem die Eisenbahnfrage zu lösen. Das Gesetz vom 1. Januar 1876 betraf die Uebertragung des Eigentums und sonstiger Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das deutsche Reich blieb ohne praktische Folgen. Die übrigen Bundesstaaten nahmen das Anerbieten Preussens, seine Eisenbahnen an das Reich abzutreten, nicht an. Damit war der Versuch gescheitert, das Staatsbahnsystem für das ganze Reich zur Durchführung zu bringen. Darum mußte Preussen selbst die Lösung der großen Aufgabe mit voller Energie unternehmen und vor Allem seinen eigenen Staatsbahnen an Eisenbahnen consolidiren und erweitern. In den folgenden sechs Jahren wurde das Programm zur Ausführung gebracht. Nach einigen Jahren der Vorbereitung erschien der erste Gesetzentwurf über den Erwerb von Privatbahnen durch den Staat, welcher die neue Eisenbahnpolitik einleitete und nach einigen Veränderungen schließlich mit großer Mehrheit von beiden Häusern des Landtages angenommen wurde. Auf Grund dieses Gesetzes sehen wir seit 1879 den größeren Theil der noch vorhandenen Privatbahnen in den Besitz des Staates übergeben. Die Zahlenangaben in unserem Artikel der ersten Ausgabe Nr. 166 genügen zur Klarstellung der unumstößlichen Bedeutung dieses Gesetzes für die Volkswirtschaft der Eisenbahnen. Hier erwähnten, daß nach Abschluß der sechs Privatbahnen über 1700 Privatbahnen für Preussen übrig blieben, denen nahezu 28000 km Staatsbahnen gegenüberstanden. Das Staatsbahnsystem ist daher in Preussen nahezu als durchgeführte zu betrachten.

Die von den Gegnern der Vorlage geltend gemachten finanziellen Bedenken haben sich in keiner Weise als stichhaltig erwiesen. Der allgemeine Staatscredit hat sich gehoben und die Erträge der Staatseisenbahnen haben nicht nur vollkommen ausgereicht, die gestammte Staatsschuld Preussens zu vermindern, sondern außerdem noch bedeutende Ueberschüsse für allgemeine Staatszwecke abgeworfen.

Dieser Erfolg ist das glänzendste Zeugniß für die richtige Organisation der Verwaltung, deren Prinzip die größtmögliche Vereinfachung ist. Die weiteren heilsamen Folgen waren die Verbesserung des Personals- und Güterverkehrs, die systematische Neuordnung der Gütertarifung und das prinzipielle Befreien aller organischen Fehler in der Entwicklung unseres Eisenbahnwesens auszuweisen.

Alle Bedenken gegen die Möglichkeit, ein so großes Netz von Eisenbahnen von einer Stelle zu verwalten, sind schon durch die bisherige Erfahrung glänzend überwunden. „Heute suchen wir“, so argumentirt der Verfasser, „daß der Minister der öffentlichen Arbeiten, wie er bis zum Jahre 1879 9500 km verwaltete, gerade so gut 20000 km (einschließlich der Reichsbahnen und der Wilhelm-Alexander-Bahn) verwalten kann. Es kommt eben auch hier Alles auf die richtige Organisation, auf eine zweckmäßige Dezentralisation der Verwaltung an. Die Aufgaben der Centralstelle werden nicht wesentlich erschwert und komplizirt durch Hinzunahme einiger hundert oder selbst tausend Kilometer Bahnen zu dem Gesamtkomplex.“

Freilich ist noch immer ein gut Stück Arbeit zu thun, ehe alle heilsamen Folgen für das wirtschaftliche Leben zur Geltung gekommen sein werden. Noch manches Jahr wird vorübergehen, bis die Segnungen der neuen Eisenbahnpolitik Allen klar vor Augen liegen werden. Doch liefert das bisher Bisherbrachte den klaren Beweis, daß die Regierung unter freiziger Befolgung der in der Denkschrift vom Jahre 1879 entwickelten Prinzipien unangeseigt und mit fortschreitendem Erfolge befreit gewesen ist, einerseits die verschiedenen Verwaltungs- und Betriebsysteme allmählich zu vereinheitlichen, andererseits mit der fortschreitenden Entwicklung und einheitlichen Erhaltung zugleich die schwerwiegenden öffentlichen Interessen zu wahren und zu fördern, welche bei dem Bau, dem Betriebe und der Verwaltung der Eisenbahnen betheilt sind.

Aus den bisherigen Ergebnissen der preussischen Eisenbahnpolitik zieht der Verfasser am Ende seiner Ausführungen den Schluß, daß Herrschaft des Staatseisenbahnsystems im ganzen deutschen Reich nur noch eine Frage der Zeit sein könne.

Wir können nur wünschen, daß der Verfasser bei dem Vertrauen, das die preussische Eisenbahnpolitik die Wege zur vereinheitlichen Lösung auch der deutschen Eisenbahnfrage gebnet habe, das Gegenstück der centralisatorischen Kräfte und der partikularen Bestrebungen im deutschen Reich nicht allzu sehr unterschätzt haben möge.

Politischer Tagesbericht.

Wie wir aus gut informirter Quelle erfahren, wird es sich erst nach der Zusammenkunft unseres Kaisers mit Kaiser Franz Joseph von Oesterreich entscheiden, ob Oesterreich dem Könige von Italien in Monza bei Mailand einen Besuch abstatten wird. Die darauf bezüglichen Verhandlungen sind preussischerseits zwischen Gastein und Friedrichsruhe gepflogen.

Nach vielen Vermuthungen ist es bestimmt, daß eine einheitliche Nieseinteilung in Deutschland gekommen, da in Folge der Schritte des Vereins deutscher Papierfabrikanten nicht bloß die Reichsbehörden, sondern auch die Regierungen der Bundesstaaten es den Unterbehörden zur Pflicht gemacht haben, fortan bei Bestimmungen und Subventionen von Papier das Niese zu 1000 Bogen zu Grunde zu legen. Nun hat man sich in der Papierindustrie auch über die Herstellung von Normalformaten geeinigt, und der Vorsteher der Reichsdruckerei hat bei den ersten Verhandlungen mitgetheilt, daß er zur Zeit mehr als 120 Formate auf Lager habe und daß er nach einer vorzunehmenden genaueren Prüfung und Sichtung mit 12 Formaten vollständig auskommen könnte. In der That hat man sich, wie wir hören, jetzt über 12 Formate geeinigt, welche in der letzten Generalversammlung des Vereins deutscher Papierfabrikanten einstimmig angenommen wurden. Inzwischen haben der Vorstand des deutschen Buchverleger-Vereins und der Vorstand der Verleger-Vereine diese Formate angenommen, und auch die Papierhändler stellen sich der Sache sehr freundlich gegenüber. Wir hören, der Vorstand der deutschen Papierfabrikanten habe die Absicht, sich an die Reichsregierung wie an die Einzelregierungen der deutschen Bundesstaaten zu wenden. Ob es Niese waren, ob Niesen an Erbarmen, das verhalte über der breiten Thalschlucht. Endlich fahre er einen verzweigten Entschluß. Mit einem Sprünge entfernte er sich von dem langsam verfliehenden Pferde. „Zehn, zwölf Schritte trug ihn auch der trügerische Boden, so daß sich auf dem Ufer wieder Nischen hoben, um ihn am Entkommen zu hindern, als er bis über die Kniehöf durchsah und der Anblick des vor ihm unheimlich schwankehenden Wogens ihn mit neuem Entsetzen erfüllte.“

Wie einem von Todesangst geleiteten Infinitum folgten, lehrte er sich auf besessener Stelle um. Er mochte wägen, auf dem Rücken des bis an die Gattelschlingen eingeklinkerten Pferdes wegzusitzen vorläufig einen festeren Halt zu gewinnen, aber schon bei der nächsten Bewegung verlor er bis an die Knie. Gewaltig kämpfte er, sich von dem täuschlichen Griff des Triefbaums zu befreien, griff nach vorn, zu beobachtet, wie er sich auf den Rücken wurf und wieder nach vorn lehnte, ohne dadurch etwas anderes zu erreichen, als daß der Boden ringsum sich um so schneller lockerte, um so schneller die graumäntelnden Felsen ihn niederwärts zogen.

Jetzt erst, nachdem seine Beine vollständig verschwunden waren, er also befragt, daß sein Gebirge unabsehbar, stieg er einen Entgegensturz aus. Schauerlich tönte er zu den Männern auf dem Plateaurande hinauf. „Lai-oi hatte sich niedergelazert. Das Antlitz in beide Hände legend, verschoß sie ihre Drohne, sie kannte den Strom, welchen sie so oft in ihrem Leben treuzte, zu genau, um nicht das Entgegenstürzen der schredlichen Scene zu ermessen. Sogar Roland und Gonales waren sprachlos vor Grauen, während Saavebra die Brauen tief runzelte und, wie unbewußt, zwischen den Zähnen herorroeperte.“

„Wer er auch sei und was er verbrochen haben mag: es wäre christlich, ihm eine Kugel durch den Kopf zu schießen.“ Er athmete auf, denn er erbedete, daß einer der auf dem Ufer stehenden Männer die Wäpfe an die Schulter hob. Der Schuß knallte, doch nicht der Rüstling, sondern das Pferd tief seinen Kopf auf den Sand sinken.

Die Traber. Roman von Waldun Willhausen. (Fortsetzung.)

Doch die Warnungen übten gerade die entgegengelegte Wirkung von der beabsichtigten aus; denn auf's neue schaltete er sein Pferd, welches ihn alsbald bis auf das Ufer des Stromes trug. Bevor er in dessen feinen Weg auf dem zwar schroffen, jedoch nachgiebigen Sandbagger niederwärts lachte, waren die auf der Hochebene befindlichen Reiter auf deren Hand eingetroffen, während die fünf anderen aus der Schluchtmündung in das Kanakian-Thal hineinprengten, wo sie noch einen Blick auf den Rüstling gewannen, als derselbe eben im Begriff war, mit seinem Thier in das Strombett hinabzugleiten.

„Schont die Güte nicht!“ rief einer der auf der Ebene haltenden Männer den im Thal befindlichen Gefährten bis in das Lager der Traber hinein vernehmlich zu. „Jetzt ist's Zeit, heranzukommen! Schieße ihn über den Haufen, wenn er's kann, aber meidet das Strombett, bis wir's feicher furtig herbeifahren können!“ Dann sprühten Alle nach dem Rüstling hin, dessen ansehendes trockenes Bett jener Reiter nach wenigen Schritten einen feichten Kanal formte, dessen gelbes Wasser seinem Pferde kaum bis an die Knie reichte. Doch auch die fünf Reiter im Thal blieben noch in wilder Bewegung, indem sie den hinter dem Uferand verschwindenden wieder in ihren Gesichtskreis zu bringen trachteten.

Die Kronen hatten sich auf das Stufen in weitem Bogen ebenfalls schiefenartig nach dem Rande der Ebene hinüberbegeben, und so rühten denn die Wäpfe aller dort Anwesenden auf dem Verfolgten wie auf den Nachfolgenden, von welchen Niemand abließ, wer das Recht auf seiner Seite habe. Doch wie die Erde liegen mochte: von Seiten der Traber würde jedes Einschreiten unmöglich gewesen, selbst dann, wenn sie nicht auf der Hut vor den Kronen hätten bleiben müssen. Keiner sprach ein Wort. Man hätte die Athemzüge jedes Einzelnen hören können, so starr beobachteten Alle, wie das Wasser unter den

Füßen des stüchtigen Pferdes spritzte, bis es endlich wieder, kaum anderthalb hundert Schritte weit vom Ufer, trockenen Boden gewann. Es war dies ansehend eine Sandbank, welche das ganze übrige Flußbett ausfüllte und nur hier und da von schmalen Rinnsalen durchschnitten wurde.

Drei oder vier Sprünge setzte das Pferd noch mit Leichtigkeit zurück, dagegen erhielt die ebene Sandfläche bei den durch die Hüfte erzeugten Erschütterungen plötzlich wie durch Zauber eine dunklere Farbe, in welcher die frühe Morgenfonne sich glitzernd spiegelte.

„Gott sei ihm gnädig.“ sprach Saavebra zu Roland gerichtet, besten Antlitz bei der furchtbaren Entdeckung förmlich erstarrte.

„Der Boden trägt ihn.“ versetzte Gonales. Das letzte Wort schwabte aber noch auf seinen Lippen, als das Pferd anscheinend stolperte, noch einmal seine Hüfe dem sie umstrickenden Sande entzog, dann aber bis über die Knie einbrach. Die in der Todesangst ausgeführten nächsten ungestümen Bewegungen verurtheilte, daß die Hüfe den letzten Widerstand verloren und es mit dem Leibe auf den feuchten Sand zu liegen kam.

Der Reiter sah mit emporgeworbenen Knien im Sattel. Angesichts des drohenden Verderbens sandte er einen Blick nach dem Ufer zurück, wie berechnend, ob es noch eine Möglichkeit für ihn gebe, nach dortigen zu entkommen. Da frengten aber auch schon seine unermüdlichen Verfolger herbei, und sich von den Pferden schwingend, begrüßten sie ihn mit wilden Drohnen. Einer lezte fogar, wie die Traber deutlich unterschieden, seine Wäpfe auf ihn an; dieselbe wurde indessen von einem Gefährten zur Seite geschlagen, als hätte man dem Rüstling die Wohlthat eines schnellen Todes nicht gegönnt.

Dieser hatte sich aufgerichtet und stand an dem Rücken des schwer ringenden Pferdes; nur mit Wäpfe bewachte er das Gleichgewicht. Er schwang die Arme und schrie noch seinen Verfolgten hinüber, die nunmehr auf ihre Wäpfe gelehrt rühten dahinstanden und den letzten feindseligen Gedanken verloren zu haben









