

Saale-Zeitung.

(Der Bote für das Saalkthal.)

Siebenther Jahrgang.

Abonnement
Im Halle vierteljährlich 2 R., durch die Post bezogen 2 R. 50 Pf., monatlich 1 R. 67 Pf., monatlich 84 Pf., bez. Postgeb.
Bestellungen werden von allen Reichs-Postämtern angenommen.

Für die Redaktion verantwortlich
H. v. Dr. A. Borch in Halle.

Insertate
werden pro Spalte oberer Raum mit 20 Pf., für Halle mit 15 Pf., berechnet und in der Expedition, von untern Annoncenstellen und allen Annoncen-Expeditoren angenommen.
Reklamen pro Zeile 40 Pf.

Er scheint täglich mit Ausnahme der Sonntage und Feiertage.

№r. 179.

Halle a. d. Saale, Sonnabend den 4. August

1883.

Die Entwicklung des preussischen Staatsbahnwesens.

Nachdem mit der Verstaatlichung von sechs weiteren großen Bahnliniën, welche in der nächsten Session des Landtages zweifellos bekräftigt werden wird, das Staatsbahnsystem in der Hauptsache durchgeführt ist, dürfte es von Interesse sein, einen Rückblick auf den Gang der großen Manipulation zu werfen. Der Gang dieser Entwicklung ist in dem von O. Schmoller herausgegebenen „Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft“ (Jahrgang 7 Heft 2) von dem Geheimen Reg.-Rath v. d. Regeu zum Gegenstande einer zusammenfassenden Darstellung gemacht worden, deren Hauptmomente wir nachfolgend wiedergehen.

Es wird zunächst ein halbes Jahrhundert her sein, daß durch Gründung der ersten deutschen Dampf-Eisenbahn der Grund zu dem System von Schienenwegen gelegt wurde, das gegenwärtig die verschiedenen Theile des deutschen Reichs mit einander verbindet.

Zum Gegenstande öffentlicher Erörterung ist die Stellung des Staates zu dem Eisenbahnwesen bereits in den vierziger Jahren gemacht worden. Während die im Schooße der Provinzialparlamenten von 1842 und des vereinigten Landtages von 1847 gefassten Verhandlungen eine dem System der Privatbahnen günstige Stimmung der öffentlichen Meinung bezeugt hatten, brach die Einsicht von der Notwendigkeit staatlicher Leitung des wichtigen neuen Verkehrsmittels sich schon im Jahre 1848 so weit Bahn, daß ein den Anlauf der vorhandenen Linien begünstigender Entwurf des Ministers Hansemann in Erwägung gezogen werden konnte, und daß ein Jahr später die von dem Minister v. d. Heydt vorgelegten Vorschläge, betreffend die staatliche Erbauung dreier Bahnen (der Hildesb., der Westfälischen und der Saarbrücker Bahn) die Zustimmung der Kammer erhielten. Während der folgenden Jahre ging die Niederlassung der Bahn in den Staatsbesitz, die Überführung der Bahn in den Staatseigentum über und wurde das auf die Staatseigenen bezügliche Gesetz vom 24. Mai 1858 erlassen. Noch wichtiger war es, daß auf Veranlassung desselben Ministers von der Hebdt zu einer Organisation der Verwaltung und des Betriebes der im Staatseigentum befindlichen Eisenbahnen gesprochen wurde, deren glänzende Ergebnisse die weitverbreiteten Zweifel an der Ersparlichkeit staatlicher Eisenbahn-Betriebsverwaltungen hinsichtlich widerlegten und die ungetheilte Anerkennung der weitesten Kreise erwarben. Während der folgenden Jahre wurden weitere Fortschritte im Sinne des Staatsbahnsystems nicht gemacht; das Bedürfnis nach beschleunigtem Ausbau und möglicher Vervollständigung des preussischen Schienennetzes kam vielmehr in so hohem Maße zur Geltung, daß die Privatbahntätigkeit für eine Weile wieder in den Vordergrund trat.

Eine wesentliche und folgenreiche Veränderung in den Beziehungen der Regierung zum Eisenbahnwesen brachten die Umwälzungen des Jahres 1866 mit sich. Die Staatsbahnen der neu erworbenen Landestheile gingen in das Eigentum und die Verwaltung des preussischen Staates über, dessen Einfluß auf das Verkehrsleben dadurch verstärkt wurde.

Später wurde dem Reich eine neue staatliche Linie beschlossen, welche Berlin mit dem Westen und den neu erworbenen Reichsländern verbinden sollte, bei dieser Gelegenheit aber eine parlamentarische Untersuchungskommission niedergesetzt, welche die Ausnahmestellung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über das Konzessionswesen und die Verwaltung der Privatbahnen eingehend prüfen sollte. Das Ergebnis war ein Votum, welches die Vereinigung aller Eisenbahnen in den Händen des Staates „als das wünschenswerthe Ziel der Entwicklung“ und die Einsetzung einer Reichsverwaltung zum Zweck der Beaufsichtigung des Bahnwesens empfahl. Zu einer solchen war bereits früher die Initiative ergriffen und durch das Gesetz vom 27. Juni 1873 die Einsetzung eines Reichs-Eisenbahnamtes ausgeprochen worden.

Eine entscheidende Wendung in Sachen der preussischen und deutschen Eisenbahnpolitik trat indessen erst in den Jahren 1875 und 1876 ein, welche für die gesammte folgende Entwicklung maßgebend gewesen sind.

Der Verwirklichung des dem Gesetze vom 4. Juni 1876 zu Grunde liegenden Gedankens, das Staatsbahnsystem für das gesammte Reich zur Durchführung zu bringen, standen politische Schwierigkeiten im Wege, welche die preussische Regierung bestimmten, zunächst auf die Erweiterung und Befestigung des eigenen Staatsbahnbetriebes Bedacht zu nehmen. Trotz der Kürze des seitdem verfloffenen Zeitraums ist diese Aufgabe bereits gegenwärtig als gelöst anzusehen. Nachdem während der Jahre 1876, 1877 und 1878 die Vollendung einer Anzahl im Bau begriffener staatlicher Bahnstrecken, der Anlauf der Linien Halle-Kassel und Nordhausen-Mittel, sowie die Uebernahme der Bahnen Halle-Corau-Buben und Berlin-Dresden und einer Anzahl hinterkommener Zweigbahnen in die Staatsverwaltung bewirkt worden war, ging der im Frühjahr 1878 ins Amt getretene Minister Maybach bereits während der ersten Jahre seiner Verwaltung mit der Einbringung des prinzipiell außerordentlich wichtigen Gegenwurfs vom 29. Oktober 1879, sowie mit Anlauf von sechs größeren Linien (Magdeburg-Halberstadt, Berlin-Stettin, Hannover-Altenbeken, Köln-Windeln, Rheinische Bahn, Berlin-Potsdam-Magdeburg) in erfolgreicher Weise vor. Daran schloß sich der Anlauf der Hamburger Bahn und der auf großartigem, heftigem Gebiete belagerten Strecke der Main-Weber-Linie.

Das auf solche Weise begonnene Werk wurde während der folgenden Session (1880/81) richtig weiter gefördert. Von besonderer Bedeutung war dabei der im Oktober 1881 geschlossene Vertrag wegen Uebertragung der Thüringer Bahn in das preussische Staatsbahnsystem; dann folgten die Erweiterung der Linien Berlin-Berlin und Kottbus-Großenhain, sowie der Märkisch-Bosener und der Bergisch-Märkischen Bahn, endlich im Verlauf des Jahres 1882 die Verträge mit der bereits früher unter staatliche Verwaltung gestellten Rhein-Nahabahn und mit der wichtigen Linie Berlin-Anhalt. — Das die Erweiterung von sechs weiteren Linien in unmittelbarer Aussicht steht, und daß mit der Verstaatlichung dieser Bahnen das im Jahre 1876 begonnene Werk zum Abschluß gebracht sein wird, ist bereits oben erwähnt worden.

Die Betriebslänge dieser sechs Bahnen beträgt mit Einschluß der Pachtstrecken 3698,72 km und die durch die Erweiterung dem Staate entfallende finanzielle Belastung beläuft sich auf 963,651,807 M.

Nach dem Uebertrag dieser Unternehmungen auf den Staat wird das preussische Staatsbahnsystem eine Gesamtlänge von 18,924,43 km haben.

Hierzu kommen noch die vom Staate für Rechnung der Altonaer verstaatlichten Strecken mit 707,06 km.

Damit werden fünfzig noch 1740,84 km preussischer Eisenbahnen im Privatbesitz und im übrigen Deutschland noch 1172,37 km Privatbahnen existieren (2917,42 km Zollbahnen und 595,79 km Bahnen untergeordneter Bedeutung. — Die

nennenswerthe sind: die Hessische Ludwigsbahn, garantierte Linien, 179,15 km, die Hessische Ludwigsbahn, nicht garantierte Linien, 527,26 km, zusammen 706,41 km, die Westfälische Friedrich-Franz-Bahn 349,17 km, die Braunschweigische Eisenbahn 344,34 km, die Sächsisch-Preussische Südbahn 242,84 km, die Werabahn 172,00 km, die Oels-Greifener Eisenbahn 159,71 km, die Marienburg-Neumark Eisenbahn 143,05 km, die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn 131,06 km, die Albeck-Büdenes und Lübeck-Hamburger Eisenbahn 130,43 km, die Altdamm-Kolberger Eisenbahn 122,13 km, die Unterelbische Eisenbahn 105,40 km.

Diese kurze Skizze über den Entwicklungsgang, welchen das preussische Eisenbahnwesen genommen hat, um von der Vielheit privater Unternehmungen zu dem Ziele des vollen Staatsbahnsystems zu gelangen, glauben wir, zureichender nicht schließen zu können, als durch die Uebertragung der nachstehenden Sätze, welche sich in der Denkschrift finden, mit welcher der oben erwähnte Gesetzentwurf vom 29. Okt. 1879 begleitet wurde:

„Unter allen Gestaltungsformen, welche das Eisenbahnwesen in den modernen Kulturstaaten gefunden hat, ist das reine Staatsbahnsystem allein dasjenige, welches die Aufgaben der Eisenbahnpolitik des Staates, die einheitliche Regelung innerhalb des Staatsgebietes und die Förderung der beteiligten öffentlichen Interessen vollumfänglich zu erfüllen vermag. Nur in dieser Form ist eine wirtschaftliche Verwendung des Nationalkapitals, welches durch die Anlage und den Betrieb der Eisenbahnen in so großartigem Maße in Anspruch genommen wird, möglich; nur in dieser Form ist zugleich die unmittelbare und wirksame Förderung des Staates für die feinen Schutze anvertrauten öffentlichen Interessen denkbar und in dieser Form bietet sich endlich die Möglichkeit einfacher, billiger und rationeller Transporttarife, die sichere Verhinderung schädlicher Differenzialtarife, eine gerechte, rasche, richtige, auf das allgemeine Beste bedachte Verwaltung. Es muß daher das Staatsbahnsystem als der Schlüssel der Entwicklung des Eisenbahnwesens angesehen werden.“

Politische Uebersicht.

Die Rongofrete ist neuerdings wiederum in ein neues Stadium getreten; vor einigen Tagen ist der englische General-Lieutenant Fr. A. Golsmith in Begleitung eines Rechtsgelehrten Mr. Morgan mit dem Dampfer „Corisio“ von Liverpool nach dem Kongo abgereist, um sich über die dortigen Verhältnisse zu unterrichten. Der General, ein Mann in der Mitte der vierziger Jahre, biente, wie verlautet, früher in der Armee des indischen Kaiserreichs, hat sich aber seit einigen Jahren aus dem Dienste zurückgezogen. Er gilt für einen tüchtigen Geographen und Gelehrten. Die Fahrt des englischen Generals erregt natürlich das Mißtrauen der Franzosen und der „Empis“ weiß sofort zu melden, General Golsmith bringe Stanley Verstärkungen an Material und Menschen, seine Expedition habe den Zweck, sofort den Kampf mit der Bragza zu beginnen. General Golsmith hat jedoch gutem Vernehmen nach nur den Auftrag, alle Vorgänge und Zustände am Kongo zu beobachten und darüber zu berichten. Seine Mission bemerkt demnach, daß man britischerseits die Bewegung an der Westküste Afrikas genau beobachtet und daß man sich nicht überlässig lassen will.

Bei der am Donnerstag in der französischen Deputiertenkammer fortgesetzten Beratung der mit der Dabanggesellschaft abgeschlossenen Konvention wurde

Ein Spiel des Zufalls.

Roman von Wald August König.
(Fortsetzung.)

Der Banquier Reichert war durch dieses spurlose Verschwinden des Geldes zürrit; er hatte alles, was er noch besaß, seinen Gläubigern überlassen und es ergab sich nun, daß die Masse kaum zehn Prozent der Forderungen enthielt. So lagen die Dinge, als die jüngste Tochter Reicherts mit ihrem Gatten von der Hochzeitreise zurückkehrte.

Das junge Ehepaar war länger ausgeblieben, als es beabsichtigt hatte. Es fand die Eltern bereits wohllich eingerichtet in der kleinen Villa und das müßige diese Zusammenwohnens wurde ihm schon in den ersten Tagen sichtbar.

Aber auch den Eltern schien dieses Verhältniß unangenehm zu sein; sie hatten für den nächsten Sonntag ihre Kinder zusammenberufen, um mit ihnen über die Zukunft Familienerbschaft zu halten.

Am Vormittage dieses Sonntags machte sich wieder einmal zwischen Mutter und Tochter eine Meinungsverschiedenheit in scharfer Weise geltend, wodurch der Banquier Julius Wenzel sich zu der Aeußerung veranlaßt sah, er werde, wenn das so weiter gehe, die Villa räumen und mit Leonie die kleine Wohnung in seinem Geschäftslokal beziehen.

Er war sonst ein sehr friedfertiger Mensch, und Leonie, die von der Herrschaft ihrer Mutter nicht geerbt hatte, liebte ebenfalls den Frieden, aber alles konnten sie sich im eigenen Hause doch nicht gefallen lassen, wobei dieses Haus auch ein Geschenk der Eltern sei.

Seiner Abwehrlust hatte zur Folge, daß das Ehepaar Reichert heute nicht an der Familientafel, sondern in seinen eigenen Räumen speiste, und obgleich Wenzel im Grunde über dieses Alleinsein mit seiner Gattin erfreut war, ärgerte ihn das beginnende Zerwürfniß democh.

„Das hätte ich ahnen sollen“, sagte er, als sie schweigend ihr Mahl eingenommen hatten und nun beim Dessert angekommen waren, „ich würde dieses Danaer-Geschenk wohlhaftig nicht angenommen haben.“

„Wer hätte es ahnen können?“ seufzte Leonie. „Wenn dieses Unglück nicht eingetreten wäre?“

„Dann wäre Dein Vater trotz alledem über kurz oder lang bankrott gewesen“, fuhr er heraus.

„Julius!“ rief sie bestürzt und ihre braunen, gutmüthigen Augen mußten mit einem angstvollen Ausdruck auf seinem scharf geröteten Antlitze.

„Es ist leider Wahrheit“, nickte er, während er mit großer Sorgfalt einen Apfel schälte und ihr die einzelnen Stücken auf der Spitze seines Messers präsentierte. „Ich habe gestern Abend einmal die Geschäftsbücher und die Bilanz-Abchlüsse durchgesehen. Schwager Heinrich wollte es anfangs nicht zugeben, aber nachher mußte er die Wahrheit meiner Bemerkungen einräumen. Glaub mir, Dein Papa mußte sehr genau was er that, als er sich die Wohnung hier ausdrücklich vorbehielt.“

„Ich habe Papa immer für einen sehr reichen Mann gehalten“, sagte Leonie kopfschüttelnd.

„Oh, reich? Das ist er wohl nie gewesen. Für ein kleines Bankgeschäft reichen seine Fonds hin, aber das geringe Deiner Mama nicht. Sie wollte ein großes Haus machen und mich hundertst wachhaftig noch heute, daß sie nicht eigne Equipage hielt. Mann mit sich nicht über, daß ich so frei von der Leber rede“, fuhr er fort, als er die Schatten auf ihrer Stirn bemerkte, „ich weiß wohl, es sind Deine Eltern und in diesem Punkte ist am Ende jeder Mensch hartnäckig, aber ich halte es doch auch für notwendig, daß Du einen klaren Blick in die Verhältnisse gewinnst. Weiß Gott, Deine Mama hat nicht die mindeste Berechtigung, den Kopf so hochmüthig in den Nacken zu werfen! Das große Haus mußte gemacht werden, um die Tochter an den Mann zu bringen.“

„Aber das ist absurdlich, Julius!“

„Mein Kind, es ist die reine Wahrheit; Du wirst das zugeben müssen, wenn Du darüber nachdenken willst! Ich habe Dich ja darum nicht weniger lieb und wie gesagt, aus dieser Villa, Deiner Wittig, mache ich mir gar nichts, wenn wir hier unter der Änne Deiner liebeswürdigen Mama leben sollen. Schwager Heinrich mag meinemwegen die Rolle des sanften Heinrich spielen, ich thue es nicht und wird hier nicht bold

eine Aenderung getroffen, so sehe ich mich in der Stadt nach einer passenden Wohnung um.“

„Darin bin ich ja ganz mit Dir einverstanden“, sagte Leonie, während er mit der großen Seelenruhe den zweiten Apfel schälte, aber ich kann nicht glauben, daß Papa diese vorangesehene hat, als er uns die Villa schenkte. Es wäre wohl alles anders gekommen, wenn ihn das Unglück nicht getroffen hätte.“

„Na, liebes Kind, das weiß ich noch besser“, fuhr er fort, die Geschäftsbücher gehen darüber den sichersten Aufschluß. Dein Papa mußte sehr genau, daß die Ausgaben seine Einkünften überstiegen und um das auszugleichen, ließ er sich in sehr genaue Unternehmungen ein. Es hat nicht jeder Glück und Deinem Vater wußte es ganz entschieden den Rücken, er verlor große Summen. Dann spekulirte er in Aktien, indem an der hiesigen Börse, sondern in anderen Städten, seinem Kredit wollte er nicht schaden; das Haus Reichert galt hier noch als sehr solide, während ein Verlust nicht dem andern es traf. Da kam denn, wie man fast sagen möchte, das Unglück schließlich ganz gelegen, es fällt wenigstens kein Flecken auf den Namen, wenn auch die Banquierfamilie ausgespielt ist.“

„Sollte in diesen Deinen Auseinandersetzungen der Vater nicht auch eine Rolle spielen?“ fragte Leonie in vorwurfsvollem Tone. „Ich gebe ja zu, daß wir ein großes Haus gemacht haben, und ich will am Ende auch, daß die Eltern, daß Mama den von Dir vorausgesehenen Zweck dabei im Auge hatte, aber...“

„Aber, — es giebt da kein Aber!“ unterbrach er sie. „Die Sache verhält sich genau so, wie ich sie schildere, und giebt nicht, es werden aus der Masse noch keine zehn Prozent herauskommen.“

„Für die weniger bemittelten Gläubiger wäre das freilich schlimm.“

„Namentlich für diejenigen, die ihr kleines, santer erpartes Vermögen Deiner Vater anvertraut haben.“

„Wenn das verlorene Geld wiedergewunden würde.“

„Daran ist nun nicht mehr zu denken; Donnerstag hat's benachteiligt oder es liegt an einem sichern Orte, aber es allein kennt, und ich glaube ganz entschieden das letztere. So dumme ist niemand, daß er aus purer Rachsucht eine so enorme

