

Announcements:
Annahme-Bureau:
In Posen auf der Expedition dieser Zeitung

Announcements:
Annahme-Bureau:
In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M.

Posener Zeitung

Neunundsechzigster Jahrgang.

Nr. 286.

Das Abonnement auf diese täglich drei Mal erscheinende Zeitung beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4 1/2 Mark, für ganz Preußen 5 Mark 45 Pf.

Dienstag, 25. April (Erscheint täglich drei Mal.)

Inserate 20 Pf. die sechsgehaltene Zeile oder deren Raum, Reklamen verhältnismäßig höher, finden die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 12 Uhr Nachmittags angenommen.

1876.

Abonnements auf die Posener Zeitung pro Monat Mai und Juni werden bei allen Postanstalten zum Preise von 3 Mark 61 Pf., sowie von sämtlichen Distributoren und der unterzeichneten Expedition zum Betrage von 3 Mark entgegengenommen, worauf wir hierdurch ergebenst aufmerksam machen. Expedition der Posener Zeitung.

Der neue Giroverkehr der Reichsbank.

Berlin, 23. April. Seit dem 11. d. M. hat die Reichsbank den Giroverkehr eröffnet; die Folgen machen sich bereits in der Wochenübersicht vom 15. bemerkbar und werden voraussichtlich in der gestern zusammengestellten Uebersicht demnächst deutlicher hervortreten. Seit dem 1. Januar war dieser Giroverkehr bereits bei der Bankstelle in Hamburg eingeführt, einem Versprechen gemäß, welches der dortigen Kaufmannschaft bei der gleichzeitig stattfindenden Auflösung der alten hamburger Girobank gegeben war.

Borläufig ist die Eröffnung des Giroverkehrs nur den Kassenbeständen der Bank und der Verminderung des Notenumlaufs zu Gute gekommen. Das Konto der sonstigen täglichen Verbindlichkeiten ist vom 7. bis 15. April um 30 Millionen M. (von 97 auf 127 Millionen) gestiegen, der Kassenbestand gleichzeitig um 21 1/2 Millionen, theils in Folge dessen, theils in Folge verminderter Inanspruchnahme des Bankkredits um 20 Millionen M. gesunken dergestalt, daß der ungedeckte Notenumlauf jetzt nur noch 85 Mill. M. beträgt, also hinter dem steuerfreien Maximum noch um beinahe 187 Mill. Mark zurückbleibt.

Die formellen Einrichtungen zur Vermittlung dieses Giroverkehrs sind überaus fein nach den besten englischen und französischen Mustern erdacht, insbesondere auch um Fälschungen der Cheques zu verhindern. Zu diesem Zweck ist z. B. jedem Cheque eine aufsteigende Zahlenreihe beige gedruckt und der Aussteller verpflichtet, alle den angewiesenen Betrag übersteigenden Ziffern abzuschneiden, so daß die angewiesene Summe durch Fälschung immer nur um den Unterschied der beiden auf der Scala unmittelbar aufeinanderfolgenden Ziffern erhöht werden kann.

Inhaberpapiere entkleidet werden. Es liegt auf der Hand, daß eine erhebliche Ausdehnung dieses Giroverkehrs eine vollständige Umwälzung des Geldmarktes und der Buchführung herbeiführen kann. Das Halten von irgend erheblichen Kassenbeständen wird wie in England für die Geschäftsleute mehr und mehr überflüssig, die Kassierer können ebenso wie die Kassenboten größtentheils verabschiedet werden; alle Irrungen und Schädigungen bei Zahlungen vermindern sich bei der Einschränkung der Zahlungen. Auch bei den Bankstellen selbst können mit der Erweiterung des Kundenkreises an Stelle der Kassengeschäfte einfache Buchübertragungen treten.

Borläufig scheint uns freilich nach jeder Richtung noch dafür gesorgt, daß die Bäume auch des Giroverkehrs nicht alsbald in den Himmel wachsen. Nicht bloß der Kaufmannsstand, auch die Untergebenen des Bankdirektoriums scheinen uns in den alten Geschäftsformen zu sehr eingewurzelt, als daß man annehmen könnte, es werde die Neuerung so rasch Eingang finden, wie man hier wünscht. Am Ende fragt es sich auch, ob die mit dem wachsenden Giroverkehr sich erhöhenden Verwaltungskosten es für die Reichsbank nicht erforderlich machen werden für den unangreifbaren Stamm des Giroverkehrs und die Beträge des einzelnen Cheque Minimalsummen vorzuschreiben, was bis jetzt noch ganz vermieden ist.

Zur Eisenbahnfrage.

Je näher der Tag der Berathung des Reichseisenbahngesetzes im Abgeordnetenhaus herantömmet, um so mehr häufen sich die Kundgebungen, welche Standpunkt und Interesse der bei dieser Frage näher oder entfernter Beteiligten wiedergeben. Auch die Konferenz der Direktoren der Privatbahnen, welche in voriger Woche in Berlin tagte, hat sich über die der Eisenbahnvorlage gegenüber zunehmende Haltung verständigt und ihre Auffassung in einer Denkschrift niedergelegt, von welcher nachstehende Analyse mitgetheilt wird:

Zunächst wird bestritten, daß keine Aussicht auf eine reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens vorhanden sei und behauptet, daß die Annahme eines Reichseisenbahngesetzes keineswegs ausgeschlossen sei. Die Privatbahnen-Direktoren glauben vielmehr den berechtigten Anspruch zu stellen, daß die Reichsregierung die gesetzliche Ordnung des Reichseisenbahnwesens nicht wegen des Scheiterns des vorgelegten Entwurfs ausgeben möge. Sie gehen die mannigfachen Stadien durch, welche beide Vorlagen der Reichsregierung durchgemacht und erinnern daran, daß sie selbst einen vollständigen, den Behörden, sowie dem Reichstage vorgelegten Entwurf des Eisenbahngesetzes ausgearbeitet haben. In Betreff der Zersplitterung des deutschen Bahnnetzes wird aus den politischen Verhältnissen bis 1866 das Hinderniß für die den Verkehrsgebieten entsprechende Entwidlung der Bahnnetze hergeleitet. Als nach dem Fall der politischen Grenzen innerhalb Deutschlands das norddeutsche Bahnnetz sich weiter auszubauen begann, trat sofort das Bestreben der größeren Privatbahnen hervor, sich zu zweckentsprechenden größeren Komplexen zu ordnen. Diese Ideen haben sich in dessen der Begünstigung der preuß. Staatsregierung nicht überall zu erfreuen gehabt. Die Konzeptionspolitik derselben hat vielmehr thatsächlich seit jener Zeit, wie der Blick auf die Karte bezeugt, einer verständigen Konsolidierung des preuß. Staatsnetzes des Privatbahnnetzes entgegen gewirkt. Die nach den Motiven des Gesetzesentwurfs in Aussicht genommene Erweiterung des Staatsbahnnetzes durch Neubauten, so daß für jede Hauptverkehrsroute eine neue selbstständige Staatsbahnlinie geschaffen wird, kann in dessen die Folgen der jetzigen Zersplitterung der Bahnnetze nicht ausgleichen, Maßregeln dieser Art werden einen Theil der bestehenden Bahnen schädigen, können aber die bestehenden Zustände nur noch komplizierter machen. Bei der jetzigen Lage der Sache werden die Staatsmittel zum Theil für Konkurrenzlinien ausgegeben, die einen besonderen wirtschaftl. Zweck nicht erfüllen und bestehende Bahnen nutzlos entwerthen. Nach dem heutigen Stande der Eisenbahntechnik und des Verkehrs wird auch die bestorientirte Aufsichtsbehörde oder Staat bei Uebernahme der ganzen Linien schwerlich wesentliche Verbesserungen einführen können. Ein Gleiches gilt von den gemeinschaftlichen Einrichtungen zur prompten Durchführung des Güterverkehrs. Die Lösung der Tariffrage erscheint dem Direktorenverein auch bei dem jetzigen Zustand des deutschen Eisenbahnwesens wohl möglich; er hebt hervor, daß die Privatbahnverwaltungen im eigenen Interesse bereits früher wie in England zur Annahme eines gemeinschaftlichen Tarifs gekommen sein würden, wenn die preuß. Staatsregierung und die Reichsaufsichtsbehörde nicht ihre Mitwirkung im Interesse der Annahme des elsass-lothringischen Tariffsystems verweigert hätten. Hinsichtlich der Verbindung der Aufsicht über das Eisenbahnwesen mit der Verwaltung großer Staatsbahnkomplexe in einer Hand sagt die Denkschrift: Die Intraden eines Eisenbahnnetzes, wie des preussischen nach Vollendung der im Bau begriffenen Linien, bilden einen so wesentlichen Faktor des Reichsbudgets, daß die fiskalische Seite der Frage die volkswirtschaftliche regelmäßig aufwiegen wird. Die Denkschrift erläutert die finanziellen Resultate der preuß. Staatsbahnverwaltungen und kommt zu dem Ergebnisse, daß thatsächlich Differenzen im Betrage von 21 Millionen Mark von einem Jahr zum andern eintreten können. Der Hergang bei der Erhöhung der Gütertarife weist übrigens darauf hin, daß der Eisenbahnbetrieb ein integrierender Theil der gesammten wirtschaftlichen Thätigkeit der Nation und nicht einer allgemeinen Regierungsmaßregel gleichzustellen ist. Bei Vergleichung der bisherigen finanziellen Resultate der Staats- und Privatbahnen ist die Wirtschaft

der letzteren in keiner anderen Weise als der ersteren auf die Rentabilität des Anlagekapitals gerichtet gewesen. Das gesammte Anlagekapital der deutschen Privatbahnen hat sich nach der dem deutschen Reichstag vorgelegten Zusammenstellung des Reichseisenbahnnetzes 1874 mit 4,65 dCt., 1873 — 5,88, 1869 — 7,45, 1867 — 7,75 pCt., das der preuß. Staatsbahnen 1874 mit 5,37, 1873 — 5,37, 1869 — 6,27, 1867 — 6,12 pCt. verzinst. Die wirtschaftliche Politik des Staates kann auf die Dauer um so weniger eine andere sein als die der Privatbahnen, weil die Wirtschaft des Staats im Eisenbahnwesen bisher stets theurer gewesen ist, als die der Privatbahnen. Es sind denn auch die Fahr- und Frachtpreise in ihrer Höhe bei den deutschen Staatsbahnen im Durchschnitt und bei allen Verschiedenheiten im Einzelnen nicht niedriger bemessen als bei den Privatbahnen und die Herabsetzungen der Tarife sind im Laufe der Zeit ebensowohl von Privatbahnverwaltungen als von den Staatsbahnen ausgegangen. Die Staatsbahnen haben ferner von der relativen Verschiedenheit der Tarifsätze (Differentialtarife) ebensowenig Abstand nehmen können als die Privatbahnen. Will der Staat, der bisherigen wirtschaftlichen Politik der Staatsbahn-Verwaltungen entgegen, billigere Fahr- und Frachtpreise und Verkehrs-Erleichterungen aller Art gewähren und die bestehenden Betriebs-Einrichtungen weit über das jetzige Maß verbessern, wie die Motive zwar nicht in bestimmte Aussicht stellen aber doch andeuten, so ist dies nach den zeitigen Verhältnissen nur unter erheblicher Herabminderung der Rente der Staatsbahnen unter das landesübliche Maß der Verzinsung und auf Kosten der Steuerzahler durchführbar. Der Schwerpunkt des Eisenbahnwesens liegt nicht in der Existenz der Bahnanlagen für den Transport, sondern in dem Transportgeschäft, welches von dem Besitz der Bahnen nicht getrennt werden kann. Nach der Auffassung der Privat-Direktoren muß sich die Staatsaufsicht auf folgende Punkte erstrecken: 1) daß die Sicherheit und Ordnung des Betriebes gewahrt wird, 2) daß die übereinstimmenden Verkehrs-Einrichtungen, welche der durchgehende Verkehr über das gesammte deutsche Bahnnetz erfordert und deren Durchführung Art. 42-47 der Verfassung verzieht, überall in Kraft gesetzt werden, 3) daß die Fahr- und Frachtpreise gewisse Grenzen nicht übersteigen, welche eine direkte Kollision der Interessen des Publikums und der Eisenbahn-Gesellschaften darstellen. Da der Schwerpunkt des Eisenbahnwesens im Transportgeschäft liegt, so ist für die Leistungen der Eisenbahnen die Kunst der Verwaltung entscheidend, das Transportgeschäft möglichst zweckentsprechend und billig einzurichten. Fällt die Anregung aus dem Verkehr und der Konkurrenz fort und wird das Reich-Eisenbahnnetz im Interesse völliger Uniformität von einer Zentralstelle geleitet, so erringt die bürokratische Tendenz, die mit dem Geschäftsumfang wächst, das Uebergewicht und es ist zu befürchten, daß mit der zentralisirenden Richtung des Reichseisenbahnwesens die akuten Verkehrsbedürfnisse nicht die Pflege finden, deren sie vor allen bedürfen. Soll die Aufsicht über das Eisenbahnwesen mit der Verwaltung in der Hand der Reichsbehörde vereinigt werden, so verlangen die Privatbahnen für die Fälle der Kollisionen, daß 1) ein Reichs-Eisenbahngesetz erlassen wird, welches die Rechte der Aufsichtsbehörde feststellt, 2) daß ein Reichsverwaltungsgerichtshof eingesetzt wird, welcher im Falle der Kollisionen unparteiisch über die Maßregeln der Reichsbehörde entscheidet. Die Denkschrift schließt mit den Worten: „Die Zukunft des Eisenbahnwesens mit dem nachhaltigen Einfluß des deutschen Reichs wird am besten gesichert sein nicht durch ein Experiment vom größten Umfange, wie es die unausbleibliche Folge der Annahme des vorgelegten Gesetzesentwurfs ist, sondern durch den Erlaß des Reichseisenbahngesetzes.“

Als einen Beitrag zur Eisenbahnfrage bringt das Organ der badischen nationalliberalen Partei, die „Bad. Corr.“, einen Artikel von einem badischen Abgeordneten (Lamey), dem wir Folgendes entnehmen:

Mit der Entscheidung des Bundesraths über die Erwerbung der preussischen Staatsbahnen, so meint der Verfasser, sei das Schicksal aller übrigen Bahnen mittelbar entschieden, seit der Anfang mit dem Ankauf von Bahnen gemacht, so dränge die Natur der Dinge vorwärts auf dem betretenen Wege. Wie aus einem preussischen Heere ein norddeutsches und später ein einheitliches deutsches Heer geworden, so würde aus dem, wenn vom Reiche erworbenen, preussischen Eisenbahnwesen in Folge der attrahirenden Wirkung eines solchen Reichsorganismus auch später ein einheitliches, gesammtes deutsches Eisenbahnwesen sich gestalten. Der Verfasser erörtert sodann, daß ein rechtliches Hinderniß für den Ankauf der Staatseisenbahnen durch das Reich, das ja auch schon Eisenbahnen im Reichslande Elsaß-Lothringen erworben, nicht bestehe. Hierdurch sei aber der Anfang gemacht, ohne Aenderung der Verfassung den Grund- und Eckstein zu einem einheitlichen Reichseisenbahnwesen zu legen. Täuschen wir uns nicht, heißt es weiter, „die Vorlage eines Gesetzes über Expropriation sämtlicher Eisenbahnen für das Reich wird nicht zu gewärtigen sein. Dieser kurze aber ungeliebte Weg müßte das Hinderniß der Reichsverfassung überwinden, die dem Reiche ein Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen und zu diesem Zwecke auch ein Gesetzgebungsrecht und für bestimmte Zwecke die Anlegung neuer Eisenbahnen mit Expropriationsrecht einräumt, von einer allgemeinen Expropriationsbefugnis zum Zwecke des Ankaufs der bestehenden Eisenbahnen aber nichts weiß, und so lange 14 Stimmen im Bundesrath dagegen sind, auch nichts wissen will. Ein solcher verwegener Schritt ist zu dem nicht erforderlich, was von selbst kommen wird, wenn der Bundesrath dem Ankauf der preussischen Staatseisenbahnen zustimmen wird. In diesem Falle sind allerdings nur zwei, aber zwei wichtige, große Verkehrsadern in sich ergende Eisenbahnverwaltungen, die königlich preussische und die kaiserlich deutsche (für Elsaß-Lothringen) in einer Hand vereinigt. Sie müssen in örtlichen Zusammenhang gebracht werden und man wird unter günstigen Bedingungen die Eisenbahnen erwerben, die diesen Zusammenhang erleichtern. Bisher schlecht rentirende Eisenbahnen werden den Augenblick benutzen, um mit Anstand in der Reichseisenbahn begraben zu werden. Das Reichseisenbahnnetz wird bald das ganze Gebiet der preussischen Monarchie umschlingen und auch die Eisenbahnterritorien der kleinen norddeutschen Staaten in sich aufnehmen. Wir Badener wären, wenn wir den Verkaufswiderwillen bis zur Uebermüth treiben sollten, in der unbehaglichen Lage, unsere Finanzen und unsere Volkswirtschaft, um dem Moloch des partikularistischen Stolzes zu fröhnen, zu Tode gefastet zu haben. So schlechte Geschäftsleute werden wir aber schwerlich werden. Noch sind wir frei in unseren Entschlüssen. Der erste Schritt, der Ankauf der preussischen Staatsbahnen, ist nicht erfolgt. Ihn aus Gründen der verfassungsmäßigen Kompetenz zu hintertreiben, wäre geradezu lächerlich und der nationalen Politik unserer Staatsregierung unwürdig. — Es wird uns in der nächstkommenden Zeit nicht erlassen werden, zu erwägen, mit welcher Würde unsere Eisenbahnverwaltung belastet ist und ob wir auch fernerhin noch in der Lage sein werden, ohne Schädigung unserer Staatsfinanzen eine Einrichtung, die bis jetzt die Zierde













