

Annoucen-
Annahme-Bureau.
In Posen außer in der
Expedition dieser Zeitung
(Wilhelmstr. 17)
bei G. H. Mici & Co.
Breitestraße 14.
in Gnesen bei H. Spindler,
in Grätz bei F. Streisand,
in L. eferitz bei Ph. Matthias.

Posener Zeitung.

Zweiundachtzigster Jahrgang.

Annoucen-
Annahme-Bureau.
In Berlin, Breslau,
Dresden, Frankfurt a. M.,
Hamburg, Leipzig, München,
Stettin, Stuttgart, Wien:
bei G. S. Paube & Co.,
Haasenstein & Vogler,
Kudolph Morffe.
In Berlin, Dresden, Görlitz
beim „Invalidendank“.

Nr. 844.

Das Abonnement auf diese täglich drei Mal er-
scheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt
Posen 4 1/2 Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf.
Bestellungen nehmen alle Postämter des deut-
schen Reiches an.

Dienstag, 2. Dezember.

Inserate 20 Pf. die sechsgepaltene Petitzeile ober deren
Raum, Reklamen verhältnismäßig höher, sind an die
Expedition zu senden und werden für die am fol-
genden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis
5 Uhr Nachmittags angenommen.

1879.

§§ Die Eisenbahn-Garantien.

Ein berliner Blatt, welches der national-liberalen Fraktion nahe steht, meldet, Fürst Bismarck habe derselben seine „lebhafteste Befriedigung“ über die Behandlung der Eisenbahnfrage seitens dieser Partei aussprechen lassen. Als Beitrag zur Naturgeschichte des dermalen bei uns herrschenden Konstitutionalismus ist diese Mittheilung ungewisslich werthvoll. Nach der Meinung nicht weniger Deutscher wird auch durch die Uebereinstimmung des Reichskanzlers, der Konservativen und der National-Liberalen bewiesen werden, daß die „Garantien“, über welche die Eisenbahn-Kommission sich nunmehr verständigt hat, diese Frage vortrefflich lösen. Jedenfalls ist die letztere thatsächlich erledigt: kein Widerspruch wird mehr etwas an dem im Voraus feststehenden Resultat ändern. Dies kann uns indes nicht an der Erklärung hindern, daß unseres Erachtens die Garantien durchaus ungenügend sind, und daß unter den jetzt formulirten Bedingungen die Verstaatlichung ein höchst gefährliches Experiment ist, welches mitzumachen die Liberalen sich hätten hüten sollen. Was sich bereits so bitter an ihnen gerächt hat: Verantwortlichkeit da zu übernehmen, wo sie ohne genügenden Einfluß auf das sind, wofür sie sich verantwortlich machen — dieser vor einiger Zeit, wie es schien, im liberalen Lager richtig erkannte Fehler, wird jetzt unter den erschwerten Umständen wiederholt.

Gleich nach der Einbringung der Eisenbahnvorlagen wiesen wir darauf hin, daß die durch nichts motivirte Klausel in den Verträgen mit den betr. Aktien-Gesellschaften, der zufolge die Genehmigung des Landtags bis zum 1. Januar 1880 erfolgt sein muß, ein unübersteigliches Hinderniß einer ernsthaften parlamentarischen Behandlung der Eisenbahnfrage sei, daß eine solche mit der Aufforderung an die Regierung beginnen mußte, diesen Termin durch neue Verhandlungen mit den Gesellschaften hinauszuschieben. Mit Ausnahme einiger Zentrumsredner hat man in der Kommission diesen Punkt sehr sänberlich umgangen. Eine Erstreckung des Termins, etwa bis zum 1. Juli, war keineswegs unmöglich. Die Generalversammlungs-Beschlüsse sind bekanntlich durch Consortien zu Stande gekommen, welche zu Spekulationszwecken die Aktien der zu verstaatlichenden Bahnen aufgekauft haben; da der erstrebte Gewinn nicht vor dem Inkrafttreten der Verträge realisiert werden kann, so müssen jene Consortien auch jetzt noch im Besitz der zusammengekauften Aktien sein, so daß mit denselben Majoritäten, mit denen die vorliegenden Verträge genehmigt wurden, eine Verlängerung der Frist sich würde beschließen lassen. Ohne eine solche war freilich die Ausarbeitung eines wirklichen Organisationsgesetzes für die Staatseisenbahnverwaltung unmöglich, mußte man sich auf die jetzt vereinbarten Resolutionen beschränken, welche den Inhalt eines künftigen Gesetzes angeben sollen. Die in der Kommission mit einigem Pathos erörterte Frage — Herr Maybach drohte dabei sogar mit seinem Rücktritt! —, ob man darauf vertrauen könne, daß die Regierung wirklich ein solches Gesetz in der nächsten Session vorlegen werde, kann man bereitwillig bejahen, und hat damit doch noch gar nichts erreicht. Die 600 Personen, welche — im Abgeordnetenhaus, im Herrenhaus und auf Seiten der Regierung — an der Formulirung der sehr langen Resolutionen mitwirkten, können und werden sich bei vielen Sätzen der letzteren sehr verschiedene Vorstellungen machen, denen aber wegen dieser Verschiedenheit ein im nächsten Jahre im besten Glauben vorgelegter Entwurf der Regierung möglicher Weise außerordentlich widerspricht. Es versteht sich ferner von selbst, daß weder eine anders, als gegenwärtig, zusammengesetzte Regierung, noch das Abgeordnetenhaus, in welchem durch Neuwahlen und ohne solche die Majorität sich verändern kann, an die jetzigen Resolutionen gebunden ist. Doch wichtiger, als diese mehr formalen Einwände gegen das eingeschlagene Verfahren ist der sachliche: indem man nicht zunächst den Zwangstermin des 1. Januar 1880 beseitigte, setzte man sich außer Stand, materiell ausreichende Bestimmungen zu formuliren, einerlei, ob in Resolutions- oder in Gesetzesform. Worauf es ankam, das war: im Einzelnen alle wichtigen Verwaltungsakte der Staatsbahn-Administration durchzugehen und die Art ihrer Behandlung, je nach der Natur der einzelnen Verwaltungsmaßnahme, für die Zukunft zu ordnen. Wenn man statt dessen mit ein paar Sätzen über die Zuständigkeit des Landeseisenbahnrathe und der Bezirks-eisenbahnräthe in Pausch und Bogen die Sache abzuthun genöthigt war oder vielmehr sich selbst nöthigte, dann mußten diese Körperschaften freilich auf die ohnmächtige Stellung nur beratender, nicht entscheidender Kollegien beschränkt werden, dann mußte man allerdings finden, daß entscheidende Kompetenz derselben „die Verantwortlichkeit des Ministers aufheben“ würde und daher unzulässig sei. Aber man soll nur nicht die Miene annehmen, als ob dieses abgenutzte Argument aus der Dialektik des französischen Konstitutionalismus Louis Philipp'scher Periode irgend etwas bewiese für die Vortrefflichkeit oder selbst nur für die Unvermeidlichkeit des gewählten Auswegs.

Zunächst: besteht denn in Preußen eine Verantwortlich-

keit des Ministers? Um Schaden nehmen zu können durch die Befugniß von ihm unabhängiger Instanzen zu entscheidenden Beschlüssen müßte sie doch erst vorhanden sein. Wir sprechen nicht von der juristischen Minister-Verantwortlichkeit, welche in der Verfassung steht, aber für deren Durchführung vermittelt des erforderlichen Spezialgesetzes dreißig Jahre nicht ausgereicht haben. Besitzen wir denn aber auch nur die politische Verantwortlichkeit der Minister, welche darin liegt, daß die letzteren nicht gegen den Willen der Volksvertretung im Amte bleiben können? Die Frage stellen, heißt sie beantworten. Wir können dem gravitätsvollen Ernst, mit welchem man die preussische Minister-Verantwortlichkeit als Hinderniß einer Garantie, welche etwas bedeuten würde, behandelt, eine gewisse Bewunderung nicht versagen. Aber wie merkwürdig, daß man sich nicht einen Augenblick erinnert, wie dieses Argument ja bei uns längst widerlegt und aufgegeben ist durch eine der bedeutungsvollsten gesetzgeberischen Arbeiten der neueren Zeit: durch die Verwaltungs-Reform! In jedem einzelnen Falle, in welchem diese Reform die Verwaltungs-Handlungen der vom Minister abhängigen Beamten an die Mitwirkung unabhängiger Elemente aus der Bevölkerung bindet, oder in welchem eine verwaltungsgerichtliche Entscheidung vorgesehen ist, ward das — französische, nicht englische, das mißverständliche, nicht richtige konstitutionelle — Prinzip durchbrochen, daß die gesammte Verwaltung nach dem Willen des Ministers geführt werden müsse, sofern er „verantwortlich“ sein solle. Man hat in der allgemeinen Landesverwaltung unterschieden, auf welche Funktionen wirklich der Einfluß des Ministers gewahrt bleiben muß, und welche anderen besser an von ihm unabhängige Körperschaften übertragen werden, die nicht weniger als er vor dem Lande moralisch verantwortlich sind. Auf ähnliche Unterscheidungen kommt es bei einem Organisationsgesetze für die Staatseisenbahnverwaltung an, sofern man wirkliche „Garantien“ schaffen wollte. Ohne daß man auf die Gestaltung der Staatsfinanzen Personen, welche dazu nicht geeignet erscheinen, erheblichen Einfluß gestatten würde, könnte man durch solche Spezialisirung mancherlei Möglichkeiten des Mißbrauchs der Eisenbahngewalt ausschließen.

Ein greifbarer Inhalt haben nur die Bestimmungen über die Trennung des Eisenbahn- von dem übrigen Staats-Budget und über die Deckung etwaiger Einnahme-Ausfälle durch angeammelte Ueberschüsse der Vorjahre. Aber schwer wiegt dieser Inhalt nicht. Der Betrag, welcher in Reserve gehalten werden soll, wenn ein Jahr besonders günstig war, wird auf rund 7 Millionen Mk. bestimmt, und höchstens zwei Jahre lang soll eine Ansammlung in diesem Betrage erfolgen. Trifft die, diesen Bestimmungen zu Grunde liegende Annahme zu, daß sehr erhebliche Schwankungen im Budget durch die Verstaatlichung nicht eintreten werden — was möglich ist, da bei den Eisenbahnen das Sinken der Einnahmen von einer Verminderung der Betriebskosten begleitet zu sein pflegt — so hat auch die Garantie eben wegen der Geringfügigkeit der Gefahr nicht viel zu bedeuten: 7 Mill. sind eine Summe, um welche im preussischen Etat die Einnahmen und die Ausgaben durch mancherlei Umstände erhöht oder vermindert werden können. Sollten aber im Eisenbahnetat größere Schwankungen eintreten, bedeutende Ausfälle eine Reihe von Jahren nach einander zu decken sein, so würde ein Reservefonds von 14 Millionen Mk. offenbar nicht weit reichen.

Deutschland.

+ Berlin, 30. November. [Die handelspolitischen Verhandlungen zwischen Deutschland und Oesterreich.] Zum vierten Male im Laufe zweier Jahre wiederholt sich jetzt das Schauspiel, daß die vertragmäßige Regelung unserer handelspolitischen Beziehungen zu Oesterreich ganz nahe vor ihrem Ende steht, ohne daß die beteiligten industriellen und kommerziellen Kreise irgendwelche Gewissheit darüber hätten, was demnächst an die Stelle dieser Regelung treten wird. Die Fälle einander widersprechender Nachrichten, welche bei den früheren Gelegenheiten in der Presse auftauchten, wird diesmal fast noch überboten. Und die unerwartet plötzliche Abreise der österreichischen Delegirten von Berlin konnte den verschiedenartigsten Gerüchten nur neue Nahrung geben. Die Offiziösen haben sich freilich beeilt, einer pessimistischen Auslegung von vornherein den Boden zu entziehen. Aber sehr auffallend muß an ihren Aeußerungen doch die Darstellung berühren, als ob in den am Dienstag vorläufig abgebrochenen berliner Konferenzen die Frage, wie sich das handelspolitische Verhältniß zwischen den beiden Reichen unmittelbar vom 1. Januar 1880 an gestalten soll, nur so nebenher behandelt worden sei. In der Außenwelt war man jedenfalls umgekehrt der Meinung, daß diese Frage zunächst der Hauptgegenstand der Besprechungen sein würde. Jener definitive Handels- und Tarifvertrag, welcher nach officiöser Andeutungen bei Gelegenheit der Anwesenheit des Fürsten Bismarck in Wien in Aussicht genommen worden ist, kann selbstverständlich erst nach langen Verhandlungen, um nicht zu sagen Kämpfen, zu Stande kommen. Bis zu diesem Termine wird

aber ein Provisorium geschaffen werden müssen, welches an die Stelle des mit dem 31. Dezember d. J. ablaufenden Vertrages tritt. Denn es wäre doch mehr als seltsam, es wäre in hohem Grade bedenklich, wenn man die geplanten intimeren wirtschaftlichen Beziehungen damit beginnen wollte, daß man den heute noch vorhandenen letzten Rest einer freundschaftlichen Regelung der Handelsbeziehungen beseitigte und den unverhüllten Zollkrieg eintreten ließe. Ueber die Aussichten in dieser Beziehung erfahren wir nun von officiöser Seite weiter nichts, als daß „die österreichisch-ungarischen Kommissare nicht in der Lage waren, auf die von deutscher Seite gemachten Vorschläge ohne vorgängige Einholung einer Instruktion bindende Erklärungen abzugeben.“ Daraus ist jedenfalls soviel zu entnehmen, daß die Differenzen zwischen dem deutschen und dem österreichischen Standpunkt nicht gerade geringfügig sind; denn andernfalls würde die mangelnde Instruktion leicht auf schriftlichem oder gar telegraphischem Wege haben beschafft werden können. Ob das, was in den Blättern über die einzelnen Punkte, in denen man auseinandergeliehe, verlautet, authentisch ist oder nicht, kann dahingestellt bleiben. Von den früheren Verhandlungen her sind die Steine des Anstoßes zu gut bekannt, als daß man sie jetzt nicht mit Leichtigkeit errathen sollte. Da sind hauptsächlich die beiden Fragen des zollfreien Veredelungs- und des zollfreien Kohleinenverkehrs. Der Vortheil des ersteren ist sehr überwiegend auf deutscher Seite. Im Jahre 1877 wurden von österreichischen Waaren in Deutschland veredelt 91,279 Ztr., von deutschen Waaren in Oesterreich 54,651 Ztr. Die Veredelung bestand besonders im Bedrucken, Färben und Bleichen von Baumwollenwaaren, im Färben und Bedrucken von Wollenwaaren, im Verweben von Wollen- und Baumwollengarnen, im Bleichen von Leinengarnen. Bekanntlich wurde in Oesterreich schon lange eine sehr starke Agitation gegen den Veredelungsverkehr betrieben. In dem Vertrage vom 16. Dezember 1878 sind dann freilich Bestimmungen gegen den notorischen Mißbrauch desselben getroffen, im Uebrigen aber ist er ohne Einschränkung aufrechterhalten worden; namentlich wurde die österreichische Forderung eines Appreturzolls von 10 fl. pro 100 Kilogr. fallen gelassen. Lag darin ein Zugeständniß an Deutschland, so erhielt Oesterreich als Gegenleistung die Aufrechterhaltung der von Alters her bestehenden Kohleinen-einfuhr über die schlesische und sächsische Grenze, jedoch unter lokaler Begrenzung. Wir vermögen nicht zu übersehen, wie diese Einschränkung gewirkt hat. Thatsache ist aber, daß namentlich die schlesische Leinenindustrie die Aufhebung der Vergünstigung ihrer böhmischen Konkurrenten für sich als eine Existenzfrage betrachtet. Der deutsche Reichstag hat denn auch in der letzten Session die verbündeten Regierungen in einer Resolution aufgefordert, nach Ablauf des bestehenden Handelsvertrages mit Oesterreich-Ungarn die zollfreie Einfuhr der Kohleinen nicht mehr zuzugestehen. Andererseits hat das österreichische Abgeordnetenhaus die Aufhebung oder wenigstens die Beschränkung des Veredelungsverkehrs gefordert. Sollte diesen parlamentarischen Wünschen auf beiden Seiten stattgegeben werden, so würden für beide Interessenten die Hauptvorteile des gegenwärtigen Vertrags verloren gehen. Ein Ausweg aber, wie wir etwa für die Aufhebung des Kohleinenverkehrs Oesterreich anderweitig entschädigen könnten, ist schwer ersichtlich. Früher konnte die Aufrechterhaltung des Zollkartells als ein erhebliches Zugeständniß an Oesterreich gelten; mit der Einführung unseres neuen schutzöllnerischen Tarifs aber, Angesichts des zu erwartenden unvermeidlichen Aufschwungs des Schmuggels, haben auch wir an diesem Kartell ein sehr erhebliches Interesse. Auch das Verbot der Beschlagnahme von österreichischem Eisenbahnmaterial kann nicht als Kompensationsobjekt benutzt werden. Denn abgesehen von der durch die deutsche Regierung im Reichstage abgegebenen ausdrücklichen Erklärung, daß sie den betreffenden § 17 des gegenwärtigen Vertrags nicht zu erneuern beabsichtige, würde eine solche Bestimmung jedenfalls keine Rechtskraft haben, so lange der Reichstag sie nicht sanktionirt hätte; und dieser tritt erst im Februar zusammen. Nach alledem ist allerdings klar, daß eine einfache Verlängerung des gegenwärtigen Vertrags nicht wohl möglich sein wird. Auf der andern Seite würde ein mit dem 1. Januar 1880 eintretendes Vacuum so bedenkliche Folgen befürchten lassen, daß wir die Hoffnung nicht aufgeben, man werde doch noch rechtzeitig zu einer leidlichen Verständigung gelangen.

□ Berlin, 30. November. (Von fortschrittlicher Seite eingesandt.) [Die neue Jagdordnung. Wahlprüfungs-Kommission.] Die „Post“ berichtet in fast feierlicher Weise eine neulich von ihr selbst gebrachte Nachricht, daß zwischen dem Minister Lucius und dem Minister Bitter eine Differenz über die dem Landtage vorzuliegende Jagdordnung ausgebrochen sei. Die Nachricht klang von vornherein nicht recht glaubhaft. Denn die preussischen Traditionen, die bei einer neuen Jagdordnung maßgebend sein werden, lassen die Pflicht zur Erstattung von Wildschäden nicht zu, und damit fielen auch der einzige Grund, weshalb der Finanzminister, welcher befürchten konnte, die Verheerungen der in den fiskalischen Forsten er-

