

Danziger Zeitung

Die „Danziger Zeitung“ erscheint täglich 2 Mal mit Ausnahme von Sonntag Abend und Montag früh. — Bestellungen werden in der Expedition Ketterhagergasse No. 4 und bei allen Kaiserlichen Postämtern des In- und Auslandes angenommen. — Preis pro Quartal 4,50 A., durch die Post bezogen 5 A. — Inserate kosten für die Zeilre ober deren Raum 20 Z. — Die „Danziger Zeitung“ vermittelt Intentionaufträge an alle auswärtigen Zeitungen zu Originalpreisen.

Telegramme der Danziger Zeitung. Berlin, 23. Febr. Das Abgeordnetenhaus nahm einstimmig den Antrag des Abg. Denzin...

legitime Anspruch anderer berechtigter Interessen auf staatlichen Schutz dies fordert. Werden die bestehenden Beschränkungen der Ansiedelungsfreiheit auf diesem Maßstabe gemessen, so ergibt sich folgendes Resultat: 1) Die Vorschrift in § 25 Absatz 2 des Gesetzes vom 3. Januar 1845, wonach die Abgaben und sonstigen öffentlichen Verhältnisse der neuen Ansiedelung vor Ausschüttung des Bauconsenses regulirt sein sollen, würde bei der Weitläufigkeit des Abgaberegulierungsverfahrens in vielen Fällen einem Besohre der Ansiedelung gleichkommen, wenn streng auf die Ausführung gehalten würde. Sie kann unbedenklich fallen gelassen werden. 2) Die Vorschrift in § 20 No. 1 des gedachten Gesetzes, dass die Bewohner einer neuen Ansiedelung die ihnen nach Gesetz oder Observanz obliegenden Abgaben und Leistungen an die Kirche, Schule, Gemeinde u. s. w. zu übernehmen haben, bedarf der ausdrücklichen Hervorhebung nicht. Wenn aber derselbe Paragraph in No. 2 dem Ansiedler auch die besonderen Unkosten und Lasten auferlegt, die durch seinen Eintritt dem Gemeinde-, Kirchen-, Schul- oder sonstigen Verbands entstehen, so ist dies, so allgemein gefasst, entweder ebenfalls ohne practische Bedeutung, oder es führt zu einer ungerechtfertigten Bekrömerung des Rechtes der freien Niederlassung. Die gedachte Vorschrift hat daher in dem vorliegenden Entwurf keine Aufnahme gefunden. Dagegen ist mit Rücksicht darauf, dass im öffentlichen Interesse jede Ansiedelung zugänglich sein muss, den Ansiedlern die bestimmte Verpflichtung auferlegt, für einen jederzeit offenen Weg zu sorgen (§ 16). 3) Nach dem Reichsgesetz über die Freizügigkeit vom 1. November 1867 ist die Befugniß der Gemeinden zur Abweisung eines neu Anziehenden auf den Fall beschränkt, wenn sie nachweisen können, daß der Neuzuziehende außer Stande ist, sich und seinen nicht arbeitsfähigen Angehörigen den nothdürftigen Lebensunterhalt zu verschaffen. Außer diesem Falle hat jeder Reichsangehörige das Recht, innerhalb des Reichsgebietes an jedem Orte Grundeigentum aller Art zu erwerben und sich da niederzulassen, wo er eine eigene Wohnung oder ein Unterkommen sich zu verschaffen im Stande ist. Die Befugniß vorläufiger Verarmung berechtigt den Gemeindevorstand nicht zur Zurückweisung. Mit diesen Vorschriften ist die landesgesetzliche Beschränkung in § 11 des Gesetzes vom 24. Mai 1853, welche dem Ansiedler die Beweislast über den Besitz eines hinlänglichen Vermögens zuschiebt, und, falls der Beweis nicht erbracht wird, die Gemeinde ein Widerspruchsrecht wider die Ansiedelung einräumt, nicht vereinbar. 4) Nach § 27 des Gesetzes vom 3. Januar 1845 kann die Ansiedelung von Polizeiwegen unterbunden werden, wenn davon Gefahr für das Gemeinwohl zu besorgen und die polizeiliche Aufsicht mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten verbunden ist, was besonders bei solchen Ansiedelungen anzunehmen, welche von anderen bewohnten Orten erheblich entfernt, oder sonst unpassend gelegen und zugleich zur Gründung einer selbstständigen Ortschaft nicht hinreichend sind. Namentlich unvermögen die beschränkten Personen in folchem Falle die Ansiedelung in der Regel zu versagen. Die hier statuirten Beschränkungen werden nicht ausdrücklich

erhalten werden können. Ob Jemand genügendes Vermögen zu einer Unternehmung besitzt, ist seine Sache und kein Gegenstand für die polizeiliche Prüfung, welche überdies, auf Niederlassungen angewandt, den Bestimmungen des Gesetzes über die Freizügigkeit nicht entspricht. Jedoch auch von der Unbescholtenheit pflegt wohl die Ausübung politischer, aber nicht individueller wirtschaftlicher und allgemein bürgerlicher Befugnisse abhängig gemacht zu werden. Anders verhält es sich mit den örtlichen Verfassungsgründen des Gesetzes vom 3. Januar 1845. Das Gesetz vom 3. Januar 1845 bezeichnet die erhebliche Entfernung von bewohnten Orten oder die sonstige unpassende Lage von Ansiedelungen als besondere Umstände, welche die Befugniß einer Gefahr für das Gemeinwohl begründen und die Polizeibehörde zur Versagung berechtigen sollen. Die Bestimmungen ermangeln der wünschenswerthen Bestimmtheit und lassen dem polizeilichen Ermessen einen zu weiten Spielraum. Dem gegenüber hat der vorliegende Entwurf es versucht, die Fälle concreter zu bezeichnen, in welchen die Ansiedelungsfreiheit in Bezug auf die Wahl der Localität beschränkt werden muß. — Betreffs der sog. Reichseisenbahnfrage hört die „Post“, daß jetzt erst die technischen Vorarbeiten für den aufzustellenden Gesetzentwurf, welcher die Uebergabe der preussischen Bahnen an das Reich herbeiführt, vollendet werden müssen. An eine demnächstige Vorlage desselben an den Landtag ist also zunächst nicht zu denken. — Die Schwierigkeit, gegen die Gründer von Actien-Gesellschaften, die in den Jahren 1871-1873 entstanden sind und deren Erträge, selbst wenn man von den in den Prospecten ausgesprochenen Erwartungen ganz absteht, auch den mäßigsten Ansprüchen in Beziehung auf die Verzinsung des zu Grunde liegenden Gesellschafts-Capitals nicht entsprechen, kräftig vorzugehen, ist niemals mehr im Interesse der Sittlichkeit und der öffentlichen Ordnung beflagt worden, als jetzt. Hauptächlich beziehen sich die Anschuldigungen auf die Mobilitäten, unter welchen die Gründer die für ein Actienunternehmen bestimmten Objecte erworben und sodann auf dem Markt gebracht haben. Gelingt es hierbei, den Nachweis zu führen, daß ein bedeutend größeres Capital in Actien aufgebracht worden, als das zu Grunde liegende Object thatsächlich gefordert hat, so sind damit die Begründer des betreffenden Actienunternehmens moralisch bloßgestellt, eine Handhabe, um strafgerichtlich gegen dieselben vorzugehen, ist jedoch dadurch nicht ohne Weiteres gegeben. In vielen Fällen hat aber jene moralisch verdamnmenswerthe Manipulation zu Konsequenzen geführt, welche sich wohl ohne Weiteres als strafbarer Betrug qualificiren. Um die Verschiedenheit des thatsächlichen Werthes der neubegründeten Actienunternehmungen und des durch die Actien repräsentirten Werthes zu verdeutlichen, haben die Vorstände einzelner Gesellschaften nach dem ersten Geschäftsjahre durch Aufstellung von innerlich unmotivirten Bilanzen Dividenden herausgerechnet, welche den in den Prospecten ausgesprochenen Erwartungen entsprachen, thatsächlich aber nicht den Reinertrag repräsentirten, sondern zum Theil dem Gesellschaftskapital entzogen wur-

den. Wo sich dies constatiren läßt, da liegt zweifellos eine strafbare Handlung vor. Die Staatsanwaltschaft am hiesigen Stadtgericht hat, wie man hört, mit besonderer Berücksichtigung des zuletzt erwähnten Moments, über hiesige Actienunternehmungen umfangreiche Untersuchungen angestellt und auf Grund derselben eine Anzahl „Gründer“ in den Anklagestand versetzt. Bei einigen sind bereits vom hiesigen Stadtgericht für den nächsten Monat die Audienztermine anberaumt worden. — Von dem Gesandten der Vereinigten Staaten von America ist der Wunsch ausgesprochen worden, daß Personen, welche naturalisirte Staatsangehörige der Vereinigten Staaten geworden sind, bei ihrer Rückkehr nach Deutschland die ihnen erteilten Legitimations-Papiere (Bürgerbrief und Paß) nicht, wie bisher, namentlich in Folge von Untersuchungen auf Grund des § 140 des Reichsstrafgesetzbuches geschehen ist, zur Prüfung ihrer Staatsangehörigkeit abgenommen werden möchten. Da durch die Vorenthaltung dieser Papiere den Inhabern derselben die Möglichkeit entzogen wird, sich über ihr in den Vereinigten Staaten erworbenes Bürgerrecht auszuweisen und die Vermittelung des Vertreters dieser Staaten in Anspruch zu nehmen, so hat der Justiz-Minister durch eine allgemeine Verfügung vom 30. Dezember 1875 die Gerichtsbehörden und Beamten der Staatsanwaltschaft angewiesen, die Abnahme jener Papiere, wo nicht Gründe zur Verhastung der betreffenden Person vorliegen, thunlichst zu unterlassen. Wenn die Einsichtnahme der Papiere durch andere Behörden als die betreffende Localbehörde erforderlich wird, ist eine beglaubigte Abschrift der erheblichen Urkunden, wozu meistens nur der Bürgerbrief gehören wird, zu den Acten zu nehmen, und, sofern dies nicht geschehen kann, den Beteiligten bei der Abnahme eine Empfangs-Bescheinigung mit Angabe des wesentlichen Inhalts der Papiere und des Zweckes, zu welchem die Anforderung geschah, zu erteilen. Der Minister des Innern hat die Bezirksregierungen zc. durch Circulverlaß vom 18. Januar d. J. angewiesen, in vorkommenden Fällen hinsichtlich der in Rede stehenden Papiere in gleicher Weise zu verfahren. — Die Einnahmen an Zöllen und gemeinschaftlichen Verbrauchssteuern im Deutschen Reich haben für die Zeit vom 1. Januar bis zum Schlusse des Monats Januar 1876 betragen (im Vergleich mit demselben Zeitraum im Vorjahre): Zölle 9 931 721 M. (+ 63 817 M.), Rübrückersteuer 1 653 783 M. (- 684 130 M.), Salzsteuer 2 769 600 M. (- 26 185 M.), Tabaksteuer 72 033 (+ 31 014 M.), Branntweinsteuer 1 705 207 M. (+ 191 601 M.), Uebergangsabgaben von Branntwein 10 512 M. (+ 6237 M.), Brausteuer 2 440 437 M. (+ 52 392 M.), Uebergangsabgaben von Bier 70 409 M. (+ 996 M., Summa 18 653 702 M. (- 364 158 M.)

Der Zusammenstoß der Dampfer „Franconia“ und „Strathclyde“. Ueber die schredliche Katastrophe bei Dover liegen jetzt ausführlichere Berichte vor, die allerdings in der Zahl der Umgekommenen mit den bereits veröffentlichten Telegrammen übereinstimmen, die den Hergang bei der Collision jedoch wesentlich anders darstellen. Dabei ist insbesondere zu bemerken, daß das Folgende nur den Aussagen der Besatzung des „Strathclyde“ entnommen ist, während eine Darstellung des Vorgangs von deutscher Seite noch nicht vorliegt. Dem Bericht des Capitäns der „Franconia“ ist um so mehr mit Spannung entgegenzusehen, als dem deutschen Schiffsführer von englischer Seite der schwere Vorwurf gemacht wird, er habe sich, ohne den Erkennen der geringsten Hilfe zu leisten, mit seinem Schiffe entfernt. Bis zum Freitag Abend war festgestellt worden, daß 38 Personen gerettet worden waren, während von den übrigen 34 Personen ein Theil umgekommen ist und über andere noch bestimmte Nachrichten fehlen. Von den in Deal gelandeten Schiffbrüchigen sind später drei Personen, der Bootsmann und zwei männliche Passagiere, in Folge der Geschöpfung gestorben. Wie es heißt, ist auch eine Dame, die von der Bark „Queen of Nations“ gerettet wurde, später verstorben. Die beiden Dampfer fuhren vor der Collision mit einer Schnelligkeit von resp. 9 und 12 Knoten; die „Franconia“ war das schnellere Schiff. Der Capitän rühmt die Gile, mit welcher die Leute von Deal seinem unglücklichen Schiffe, das binnen 6 Minuten versank, zu Hilfe kamen, sowie auch die große Gafffreundschaft, mit welcher die Schiffbrüchigen aufgenommen wurden. Der Steward ist stark gelähmt, einige andere haben geringe Verletzungen davon getragen. Am Freitag Nachmittag fand in Deal eine Leichenfeier (Coroner's inquest) über die verstorbenen Passagiere und den Bootsmann statt. Der Capitän der „Strathclyde“, John Dodd Eaton, sagte u. a. Folgendes aus: „Der Dampfer hatte eine Bemannung von im Ganzen 47 Personen und verließ am Donnerstag Morgen 5 Uhr unter Be-

fehl eines Trinityboots das Victoria-Dock in London. Der Bootschiff wurde bis nach Dover, wo wir um 3 1/2 Uhr Nachmittags an der Doffe der Admiralty Pier stoppten, mitgenommen. Wir lagen etwa zehn Minuten beigestreht, der Wind war zur Zeit WSW., frische Brise und klares Wetter, der Seegang mäßig. Außer einer vor Anker liegenden Bark befand sich kein Schiff in der Nähe. Es war Fluth. Etwa fünf Minuten vor 4 Uhr setzten wir mit voller Kraft die Reise fort. Zwei Quartiermeister waren auf dem Deck, ich und der erste Offizier auf der Brücke, die ganze übrige Mannschaft befand sich vorne auf dem Deck um anzugucken. Der Maschinenraum stand mit der Brücke in telegraphischer Verbindung. Als wir von Dover abfuhren, bemerkten wir etwa 4 Seemeilen hinter uns einen großen Dampfer auf einem etwa WSW.-Kurse in den Canal hineinziehend. Derselbe befand sich nördlich von uns, war schon beim South Sand Head vorbei, fuhr schneller als wir und holte uns rasch ein. Wir dampften mit ca. 9 Knoten Fahrt. Der andere Dampfer näherte sich uns, so daß er um 4 Uhr 12 Min. bis auf zwei Strich davor und in eine Entfernung von einer Viertelseemeile gekommen war. Ich ließ deshalb den Kurs von SW. zu S. auf SW. 1/2 S. ändern, um unsern Bug mehr dem Lande zuzubringen; der Befehl wurde prompt ausgeführt. Als ich dann wieder nach dem anderen Dampfer sah, bemerkte ich, daß derselbe mit Backborddruber sich herumdrehte, so daß er mit seinem Bug auf unsere Backbordseite wies. Ich ließ nun das Ruder hart Backbord drehen, wodurch unser Bug sich noch mehr von dem fremden Dampfer ab- und dem Lande zuwenden mußte. Bei diesem zweiten Befehl rief ich aus: „Was will er thun? Er versucht uns niederzurennen.“ Der Dampfer war uns mittlerweile schon sehr nahe gekommen und ich sah ein, daß eine Collision fast unvermeidlich war. Dreißig Secunden später traf er uns etwa 4 Fuß hinter dem Schoß des Maschinenraumes. Unser Schiff war 300 Fuß lang, vom Heck bis zur Hinterluke betrug die Entfernung etwa 60 Fuß. Der Stoß erfolgte zwischen Schornstein und Großmast. Ich weiß nicht, ob der andere

Dampfer mit voller Kraft fuhr, er traf uns aber mit großer Gewalt. Wir konnten unsere Fahrgeschwindigkeit nicht vergrößern, da wir so schnell wie möglich segelten. Wir befanden uns zur Zeit 2 1/2 Seemeilen von der Admiralty Pier. Der fremde Dampfer traf uns mit dem Vordertheil in die Seite und schnitt etwa 4 Fuß ein; das Loch war oben etwa 2 Fuß breit. Sofort nach dem Stoß fuhr der Dampfer, der sehr scharf war, zurück und das Wasser drang durch das Loch. Der Dampfer traf uns dann noch einmal, meiner Ansicht nach durch Zurückprall, davor vom großen Mast, und verursachte ein zweites Loch. Ich telegraphirte nach dem Maschinenräume, daß die Maschine gestoppt werden solle, verließ dann die Brücke, um die Größe des Schadens zu sehen und befahl, die Bote bereit zu machen. Gleich nach dem Befehl nahm ich wahr, daß das Schiff sank. Durch beide Einschnitte war die Ladung zu sehen. Die Passagiere befanden sich auf dem Verdeck und fragten mich, ob Gefahr vorhanden sei, worauf ich ihnen erwiderte, das Schiff werde sinken, sie sollten jedoch keine Furcht haben, da noch Zeit genug sei, um die Bote auszusetzen und alle zu retten. Da ich bemerkte, daß das Hintertheil so schnell versank, bat ich die Damen, mir nach der Brücke zu folgen. Wir hatten vier Lifeböte, zwei große und zwei kleine, sämmtlich an Davits hängend, so daß wir sie nur hinaus zu schieben hatten. Ich ließ alle weiblichen Passagiere (15) und die Stewardessen in das Backbord-Lifebboot, das groß genug war, um 40 Personen zu tragen, steigen, doch stürzten sich zugleich auch ein Theil der Mannschaft und die meisten Männer in dasselbe. Ich forderte darauf die Männer auf, aus dem Bote heraus zu kommen und erst den Damen die Gelegenheit zur Rettung zu geben. Einige der Männer und vier Frauen stiegen wieder aus. Wir hoben nun das Boot aus und ließen es in's Wasser, unmittelbar darauf sank jedoch das Hintertheil des Schiffes vollständig unter Wasser und das Boot kenterte. Die See muß dasselbe gefüllt haben, da die Tause, wie ich sicher weiß, losgeworfen wurden. Das Boot war 30-33 Fuß lang und 6 1/2 Fuß breit. Die Insassen wurden sämmtlich in die See geschleudert.

Der zweite Offizier setzte dann das Gig am Steuerbordquartier aus, sprang mit vier von der Mannschaft hinein, schob ab und leistete den im Wasser befindlichen Personen Hilfe. Die Damen, welche aus dem ersten Boote ausgestiegen waren, wurden in das Steuerbord-Lifebboot geschafft. Das Hintertheil versank noch mehr, eine ungeheure Welle schlug über dasselbe und die Brücke hin und rief einige der Herren und das Boot mit den Damen fort. Ich, der zweite Maschinist und ein Heizer waren jetzt nur noch allein auf dem Schiffe und wir sprangen schließlich über Bord. Dies Alles geschah innerhalb weniger Minuten. Das andere Schiff befand sich etwa eine Viertelseemeile von unserm Steuerbordquartier und steuerte anscheinend nach Dover, ohne ein Boot auszusetzen und Hilfe zu leisten. Eine Minute später, nachdem ich die Brücke verlassen, verschwand das Schiff vollständig. Die ganze Mannschaft, mit Ausnahme der vier Personen in dem Gig, befand sich im Wasser. Ich hatte zwei Damen bei mir, denen ich half, sich an einer Planke, die ich faßte, festzuklammern. Die eine stieß sofort, die andere fünf Minuten vorher, ehe das Boot „Early Morn“, von dem ich gerettet wurde, zu unserer Hilfe herbeikam. Ehe ich über Bord sprang, hielt ich eine Rundschau, was für Hilfe in der Nähe sei und bemerkte einen auf uns zukommenden Logger aus Deal, eine Bark und anscheinend einen Schleppdampfer bei der Dover Pier. Ich weiß aber nicht, ob derselbe uns zu Hilfe kam. Meine Uhr ist um 4 Uhr 22 Minuten stehen geblieben, wahrscheinlich als ich beim Sinken des Dampfers über Bord sprang. Als der Logger zu mir kam, war derselbe mit geretteten Leuten fast angefüllt, ich war ungefähr bei der letzten, der aufgenommen wurde und etwa 40 Minuten im Wasser gewesen. Fast leblos wurde ich aufgenommen. Ohne die Hilfe dieses Bootes wären wir alle umgekommen. Von dem Dampfer, der uns übersegelt hatte, wurde keinerlei Hilfe geleistet, ja es wurde uns nicht einmal ein Tau zugeworfen. Während ich im Wasser war, sah ich, daß die Bark „Queen of Nations“ beidrehte und ein weißes Boot herabließ, das, wie ich glaube, einige Personen aufnahm. Der Name des anderen Schiffes stand am





