

Danziger Zeitung.

No 10777.

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

1878.

Telegramme der Danziger Zeitung.

Berlin, 28. Januar. Das Abgeordnetenhaus beschloß zu der Petition betreffend die Berliner Stadtbahn, welche beantragt, die Regierung zur aktenmäßigen Entwicklung über die Lage der Gesellschaft und zur Abänderung des Bauplans aufzufordern, Uebergang zur Tagesordnung. Der Handelsminister theilte mit, es sei eine Verständigung mit den beteiligten Gesellschaften erfolgt, nach welcher der Staat selbst den Bau in die Hand nehme und die gegenwärtige Gesellschaft sich auflöse; dem Landtage werde eine dahin bezügliche Vorlage zugehen. Die Petition der Actionäre der bergisch-märkischen Bahn beschloß das Haus der Regierung zur nochmaligen Erwägung der Frage zu überweisen, ob nicht eine Erweiterung der Zinsgarantie für die Bahn Finantrop-Nothwendigkeit geboten erscheine. Hierauf wurden mehrere andere Petitionen, sowie die Berichte der Budgetcommission den Commissionsanträgen entsprechend erledigt.

Berlin, 28. Jan. Das Herrenhaus begann heute die Verathung des Gesetzentwurfs über den Sitz der Landgerichte und Oberlandesgerichte und erledigte die bezüglichen Bestimmungen betreffend der Provinzen Preußen, Pommern, Posen und Brandenburg nach den Commissionsanträgen. Für Berlin wurde anstatt der vom Abgeordnetenhaus beschlossenen 3 Landgerichte die Errichtung von nur 2 Landgerichten beschlossen. Der Justizminister hatte den bezüglichen Commissionsantrag Namens der Regierung acceptirt.

Maschinenzölle.

Der Verein deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller hat nunmehr den von ihm der Reichsregierung vorgelegten Entwurf zu einem autonomen Zolltarif für Eisen, Stahl und Maschinen veröffentlicht. Der schützöllnerische Centralverband hat dem Entwurfe sein Bifurm erteilt, ihn in allen Punkten angenommen und beantragt seine Annahme bei der Reichsregierung im Interesse der „Beförderung und Wahrung nationaler Arbeit.“ Die jetzt vorgeschlagenen Zollsätze stimmen in vielen Fällen mit den Sätzen überein, welche bis zum 1. Januar 1877 im deutschen Zolltarif bestanden haben und von dem Vereinsvorstande den Mitgliedern in vertraulicher Weise zur Verathung und Beschlussfassung vorgelegt waren. In einigen sehr wichtigen Punkten gehen sie indessen über die früheren Zollsätze erheblich hinaus. Dies gilt vor Allem von den jetzt beantragten Zöllen auf Maschinen. Hier feiert in der That die seit Jahren mit so großen Mitteln betriebene schützöllnerische Agitation einen Triumph. Es wird nämlich vorgeschlagen, den Zoll auf Maschinen, vorwiegend aus Gußeisen, welche zuletzt 1 Mk. pro Ctr. zahlten, auf 3 Mk. pro Ctr. und den Zoll auf Maschinen, vorwiegend aus Schmiedeeisen oder Stahl, von welchen zuletzt ebenfalls 1 Mk. pro Ctr. erhoben wurde, auf 4 Mk. pro Ctr. zu normiren. Auf diese Weise würden alle Reformen, welche seit Abschluß des Handelsvertrages mit Frankreich i. J. 1862 hinsichtlich der Zollbelastung der Maschinen im Interesse aller immer mehr auf die Verwendung von Maschinen angewiesenen Gewerbszweige unter stets erneuten harten Kämpfen durchgeführt worden sind, mit einem Federstrich wieder beseitigt werden. Der 1865 in Kraft getretene Tarif zum Handelsvertrage mit Frankreich

setzte die Maschinenzölle auf 1,50 bzw. 2,50 Mk. pro Ctr. fest. Die jetzt vorgeschlagenen Sätze gehen darüber noch hinaus; ja der Zollsatz, welcher jetzt für die im hohen Grade leistungsfähige deutsche Maschinenindustrie gefordert wird, ist nicht nur im Betrage der Sätze selbst, sondern auch noch indirect dadurch höher als vor 13 Jahren, daß der Aboheisenzoll, den man jetzt auf 30 Pf. pro Ctr. normirt haben will, 1865 noch 75 Pf. pro Ctr. betrug. Die großartige Entwicklung, welche die deutsche Maschinenindustrie in dieser Zeit genommen, soll also vollständig vergeblich gewesen sei; die in ihrer Entwicklung hauptsächlich von der Benutzung maschineller Kräfte abhängige Gewerthätigkeit Deutschlands soll also aufs Neue zum Vortheil unserer Maschinenfabrikanten einer Besteuerung unterworfen werden, die schon als ungerecht und wirtschaftlich schädlich zu einer Zeit verurtheilt worden ist, als unsere Maschinenfabrikation, im Vergleich zu ihrem heutigen Umfange, noch in den Kinderschuhen steckte. Die Last dieser Besteuerung mag man nach dem folgenden Beispiel beurtheilen.

Nach der amtlichen Eisenbahn-Statistik haben die preussischen Bahnen im Jahre 1876 276 Locomotiven neu angeschafft, deren Gesamtgewicht auf 171 924 Ctr. angegeben wird. Der autonome Tarifentwurf verlangt, wie für alle Maschinen vorwiegend aus Schmiedeeisen oder Stahl, einen Zoll von 4 Mk. pro Ctr. Dieser Satz würde also für jene 246 Locomotiven eine Besteuerung von 687 696 Mk. ergeben. Unter Berücksichtigung des Bedarfs der außerpreussischen Bahnen an Locomotiven würden hiernach die deutschen Eisenbahnen alljährlich für ihre Locomotiven mehr als 1 Million Mk. zu Gunsten der Locomotivfabrikanten zu Steuern haben. Und diese Besteuerung würden die deutschen Eisenbahnen zu tragen haben, gleichviel ob die Locomotiven vom Auslande bezogen und verzollt, oder von inländischen Fabrikanten geliefert würden. Denn die inländischen Fabrikanten beherzigen schon gegenwärtig den deutschen Markt so vollständig, daß sie auf die Dauer unzweifelhaft eine dem Zollbetrage entsprechende Preiserhöhung durchsetzen und festhalten würden. Von den 276 Locomotiven, welche die preussischen Bahnen im Jahre 1876 angeschafft haben, sind 3 2 nur 8 Stück vom Auslande bezogen, und diese entfallen ausschließlich auf zwei kleine, im Westen belegene Eisenbahnen, die Kreisfeld-Kreis Kemper Industrie-Eisenbahn und die Magener Industriebahn; alle anderen preussischen Bahnen haben 1876 ihre Locomotiven sämmtlich aus deutschen Establishments entnommen.

Nach dieser Probe mag man sich eine Vorstellung von der Steuerlast machen, welche ein Theil der deutschen Maschinenfabrikanten — keineswegs alle — den anderen deutschen Gewerben auferlegt sehen will, wenn man in dem Entwurf lieft, daß derselbe Zollsatz von 4 Mk. pro Ctr. verlangt wird für: alle Maschinen vorwiegend aus Schmiedeeisen oder Stahl, Locomotiven, Locomotiven, auch Maschinen zur Vorbereitung zum Spinnen, Zwirnen, Weben, zum Stricken, Sticken, Wirken, Nähen, desgleichen Maschinen zum Appretiren der Textilstoffe. Eine Besteuerung dieser Art in einer Zeit, wo Landwirtschaft und Kleingewerbe ebenso auf den Betrieb mit Maschinen angewiesen sind, wie die Großindustrie, läßt einermassen ahnen, wie theuer ein „mäßiges“ Schützöllner System einem Lande zu stehen kommt. Und diese ganze Be-

steuerung soll im vorliegenden Falle eingeführt werden zu Nutz und Frommen einer Industrie, die sich gerade in der Periode von Herabsetzung bis zur gänzlichen Aufhebung ihrer Schützölle in der großartigsten Weise entwickelt hat.

An einer Productionsstatistik für die deutsche Maschinenindustrie fehlt es leider vollständig. Aber die Gewerbestatistik wenigstens lehrt uns, daß in Preußen allein die Maschinenindustrie 1861 nur 2157 Betriebe mit 26 450 Arbeitern, bei der letzten Zählung am 1. December 1875 aber 5289 Betriebe mit 99 316 Arbeitern umfaßte. Von 1861—1875 hat sich also die Zahl der in der Maschinen-Industrie beschäftigten Arbeiter fast vervierfacht. Aber selbst diese Zahlen geben noch durchaus kein richtiges Bild von der Entwicklung der deutschen Maschinenindustrie, denn wenn in irgend einem Zweige, so ist gerade in diesem während der letzten Decennien menschliche Arbeitskraft durch Maschinenbetrieb im weitesten Umfange ersetzt worden. Die Steigerung der Production in der deutschen Maschinen-Industrie muß also verhältnismäßig viel größer sein, als die Steigerung der Arbeiterzahl. Am internationalen Verkehre in Maschinen ist Deutschland in den letzten Jahren weit mehr exportirend als importirend betheiligt gewesen; die Einfuhr umfaßt in der Hauptsache Spezialitäten. An Locomotiven speziell wurden 1876 2480 Ctr. ein, aber 79 295 Ctr. ausgeführt. Und für eine Industrie auf dieser Entwicklungsstufe beansprucht ein Theil ihrer Vertreter einen Schützöll, der den größten Theil der anderen Gewerbe zwingen würde, ihre Arbeitsmittel alljährlich um viele Millionen theurer zu bezahlen! Man kann sich nicht einmal auf das Beispiel des Auslandes berufen, denn in Oesterreich, Frankreich und Rußland, wo allerdings theils fast ebenso hohe, theils höhere Maschinenzölle bestehen, hat die Maschinenindustrie mit dem großen Nachtheile zu kämpfen, daß auch alle von ihr zu verwendenden Materialien mit viel höheren Zöllen belastet sind. Die Zölle auf Maschinen, wie sie jetzt der Verein deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller fordert, sehen in der That mehr wie ein Altentat auf die nationale Arbeit zu Gunsten einer Anzahl von Fabrikanten und Actiengesellschaften als wie eine „Wahrung“ nationaler Arbeit aus.

Deutschland.

△ Berlin, 27. Januar. Bekanntlich ist der Handelsvertrag zwischen Deutschland und Italien auf Antrag der italienischen Regierung bis zum 1. April d. J. verlängert worden. Bei der Mittheilung dieser Thatsache im Bundesrathe hat sich die Regelung der Frage als wünschenswerth gezeigt, wie sich das Zustimmungsbrecht des Bundesraths zum Abschluß von Verträgen über die Verlängerung derselben verhalte. Eine Prüfung bezw. Berücksichtigung darüber ist dem Ausschusse für die Verfassung zugewiesen worden. — Nach einer Resolution des Reichstags war der Reichskanzler um Vorlegung einer statistischen Uebersicht über die in den Einzelstaaten erhobenen Stempelsteuern ersucht worden. Es waren darauf die nöthigen Anträge an die Bundesregierungen gerichtet und die Uebersichten der erhobenen Stempelsteuern eingesandt worden. Diese letzteren sind indessen als der Resolution entsprechend insofern nicht erachtet worden, als sie sich nur auf Beurkundung von Rechtsgeschäften beziehen, andere Gegenstände aber

unberücksichtigt lassen. Eine Bervollständigung der Uebersichten, zu denen die Einzelstaaten aufzufordern wären, ist daher in Aussicht genommen. — In Bezug auf die dem Bundesrathe vorgelegte Denkschrift über die Gotthardt-Bahn ist nachzutragen, daß die stattgehabten Erwägungen zu dem Resultat geführt haben, daß die deutscherseits für das Unternehmen bereits gebrachten finanziellen Opfer dafür sprachen, das Unternehmen nicht auszugeben, sondern dasselbe auf veränderter Grundlage weiter zu führen. Es haben die Bahnlinsen Luzern-Jmmensee und Zug-Arth für Deutschland ihre wesentliche Bedeutung verloren, dagegen bleibt die Herstellung der Hauptbahn Jmmensee-Brünen-Flüelen-Göschenen-Airolo-Biasca-Bellinzona-Pino, welche Italien bis zu einem Punkte seines Bahnnetzes fortzuführen vertragsmäßig verpflichtet ist, von unverminderter Bedeutung für die weitere Entwicklung unseres Verkehrs mit Italien. Auch insofern soll eine Einschränkung des früheren Bauprogramms eintreten, als man die Bahnstrecken, welche man nach dem Vertrage von 1869 zweifach herstellen wollte, ohne Verkürzung des Betriebes vorläufig in eingelegiger Anlage ausführen will. Hierdurch würde der Mehrbedarf über das seither vorgesehene Baukapital von 187 Millionen Franken auf den Betrag von 40 Millionen Franken vermindert werden können.

× Berlin, 27. Jan. Bekanntlich hat die Secundärbahnfrage in der Budgetcommission des Abgeordnetenhauses eine eingehende Erörterung erfahren. Man hat sich schließlich, wie schon berichtet, dahin geeinigt, beim Plenum eine Resolution in Vorschlag zu bringen, welche für Secundärbahnen die Abänderung der bestehenden Bestimmungen über die Leistungen der Eisenbahnen zu Gunsten der Post-, Telegraphen- und Militärverwaltung, sowie über den Bau und Betrieb solcher Bahnen, ferner die Vorlegung eines die Grundsätze für Concessionirung solcher Bahnen enthaltenden Gesetzentwurfs, endlich die Förderung des Baues von Secundärbahnen durch finanzielle Theilnahme des Staates fordert. Aus dem jetzt vorliegenden Berichte des Abg. Richter sind die Motive zu ersehen, welche für diese Resolution geltend gemacht wurden. Ohne die Beihilfe des Staates — so wurde u. A. ausgeführt — würde der Bau der in ihrer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes noch vielfach unterschätzten und jetzt noch unter sehr billigen Bedingungen herzustellenden Localbahnen nicht in dem entsprechenden Maße gefördert werden können. Der Staat habe in früheren Jahren für sehr kostspielige Hauptbahnen nach der Meinung vieler über das Nothwendige hinaus bedeutende Summen verwendet; es wäre gewiß nicht zu rechtfertigen, wenn er jetzt, vielleicht mit Rücksicht auf die weniger günstigen Finanzverhältnisse, geringere Opfer für die Herstellung so wichtiger und rationell angelegter Verkehrsmittel zu bringen Bedenken tragen würde. Aber nicht nur direct durch Gewährung von Beihilfen, sondern auch indirect durch Revision und entsprechende Abänderung der bestehenden Eisenbahngesetze und Verwaltungsvorschriften müsse der Bau von Localbahnen gefördert werden. Die dem Lokalverkehre dienenden Bahnen seien in ihrer Anlage und namentlich in ihrem einfachen und billigen Betriebe von den Hauptbahnen so verschieden, daß die auf die letzteren berechneten gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen auf jene Bahnen keine Anwendung

Ein Residenzvermögen.

Erzählung von Johann Gram.
Vom Verfasser autorisirte Uebersetzung aus dem Holländischen von Josef Schratzenbols.
(14. Fortsetzung.)
Siebentes Kapitel.

Raum war de Grootens in seinem Zimmer angelangt, als der Diener ihm meldete, „daß Mynheer's Brüder ihn zu sprechen verlangten.“ Der Generalsecretär war gerade in der richtigen Stimmung, diesen Besuch zu empfangen. Unwirthlich versetzte er dem Dummkopf: „Ich habe Dir doch ausdrücklich gesagt, daß ich nicht für die beiden Herren zu Hause bin!“
„Ja, Mynheer, das habe ich ihnen auch gesagt, daß Sie nicht für die Herren zu Hause wären, aber darauf hat mir der Gelbe — wie ich ihn nenne — geantwortet, daß ihm das auch am Allerangenehmsten wäre, aber daß die Herren Sie jetzt sprechen müßten. Und sie sahen mich dabei so scharf an, Mynheer, daß...“
„Daß die Herren dann nur herein!“ war die kurze Antwort. „Jetzt bricht das Unwetter los!“ dachte der Generalsecretär. „Ich werde zur Verantwortung gerufen. Nun all' meinen Muth und Tact zusammennehmen.“
Anstatt die Besucher trocken und kühl zu erwarten, lief er ihnen denn auch freundlich entgegen und streckte ihnen sogar beide Hände entgegen, die aber nicht angenommen wurden.
„Wie geht es Euch, Anton und Karl? Es freut mich, Euch hier zu sehen. Nun können wir den gefürchten Fr...“
Karl ließ ihn den schnell begonnenen Satz nicht vollenden, sondern antwortete mit einem kurzen Kopfnicken in trockenem Tone:
„Wir werden Dich nicht lange aufhalten, he? Ich wünschte nur ein paar Worte mit Dir zu sprechen. Ich muß gleich einmal nach Berlin und wollte vorher die zwischen uns schwebenden Geschäfte abmachen. Um alles Uebrige bekümmere ich

mich nicht: da hab' ich meine Menschen dafür. Dann und wann hast Du mir Geld abgeliehen und ich habe es Dir immer treulich geschildert. Ich hatte es ja, erhielt es gemächlich und gab es noch schneller fort. Drei oder vier Mal hast Du mir für die Vollenbung der Erziehung Deiner Tochter eine Summe abgefordert, welche Dir gern gesandt wurde.“
„Was meine Frau und ich auch gebührend geschätzt haben,“ entgegnete de Grootens ruhig und würdevoll. „Du mußt Marianne sehen und beobachten, um Dich davon zu überzeugen, daß sie ihren Vortheil daraus gezogen hat. Sie ist ein Mädchen geworden, das sich in den höchsten Kreisen bewegen kann.“
„Sie ist ein liebliches Kind“, sprach Anton wie zu sich selbst, „sie gleicht ihren Eltern durchaus nicht.“
De Grootens hörte oder nicht begriff.
„In Deinen Briefen“, fuhr Karl fort, „gabst Du Dir den Anschein, als ob es Dir nicht besonders läge. Ich komme in die Heimath, suche Dich auf und finde, daß Du ein Leben führst, wie ein Prinz. Das Publikum hält Deine Rasse für gefüllt, Deinen Kopf für ebenso weise, wie den von Solon, Dein Benehmen für unnaahmlich. In seinem Auge ist die niederländische Bank nicht solider und achbarer als Deine Person. Ich sandte Dir damals eine Summe Geldes für Anton. Er war zu stolz gewesen, mir sein Unglück mitzutheilen. Ich hatte es aber zufällig erfahren. Da hat man seine Menschen dafür. Und was ist mit diesem Gelde geschehen? Du hast ihn gewiß trotz aller Deiner Bemühungen nicht finden können, obgleich Du ohne Zweifel alles dazu aufbotest. Von Anton vernehme ich, daß er nie etwas von Dir empfangen hat. Könnte ich wohl einmal erfahren, wie denn die Gabel eigentlich im Stiel sitzt, he?“
„Das ist sehr einfach“, antwortete de Grootens

sofort, ohne sich zu bedenken, denn er hatte Zeit genug gehabt, um sich auf diese Frage vorzubereiten. „Ich begriff wohl, daß Du das Geld drüben nicht nötig hattest, sonst würdest Du es mir nicht so leicht geschickt haben. Und was Anton betrifft — er ist mir nie unter die Augen gekommen; ich hatte also keine Gelegenheit, ihm die Summe zukommen zu lassen, sonst würde ich natürlich...“
Anton stampfte beim Anhören dieser Vertheidigung vor Ungebuld mit den Füßen und frug herausfordernd:
„Und als ich Dich besuchte?“
„War in dem Augenblick denn Gelegenheit, um über Geldsachen zu sprechen?“
„Gewiß nicht, denn damals hattest Du mit Deiner Frau Gemachlin viel zu viel zu thun, um Anton auf eine schlaue Manier wieder fort zu bekommen.“
„War das denn nicht in seinem eigenen Interesse?“ frug de Grootens noch immer mit Ruhe und Würde. „Dürfte ich ihn allerlei unangenehmen Begegnungen aussetzen?“
„Vortrefflich!“ rief Karl sarkastisch aus. „Das heißt in ehrlichem Holländisch überseht: War das nicht in meinem Interesse? Dürfte ich mich solchen Unannehmlichkeiten aussetzen, ich, der gefeierte, noble Hauptbeamte?“
„Ich hätte wenigstens gedacht“, sagte Anton, seinen Bruder scharf ansehend, „daß die Gäste eines höheren Beamten gar und rücksichtsvoll genug sein würden, den Bruder des Gastgebers wohlwollend zu behandeln.“
Nun aber verlor de Grootens seine Ruhe und mit ihr ließ ihn auch seine würdevolle Haltung im Stich. Zornig rief er aus: „Laßt mich in Ruhe! Soll ich denn den ganzen Tag nichts als Unannehmlichkeiten hören?“
„Wir werden Dich unzweifelhaft in Ruhe lassen, he?“ sagte Karl trocken, „gib nur erst das Geld, das ich Dir geliehen und die Summen, die

ich Dir für Anton übermachte, zurück. Dann werden wir Dich in Deinen vielen vornehmen Beschäftigungen nicht mehr stören, he?“
Da war die gefürchtete Summation deutlich und klar gestellt. Nun wurde er in die Enge getrieben. Doch auch für diesen äußersten Fall hatte er noch ein letztes Manöver aufgespart, den Feind zu überlisten.
„Gut, gut!“ antwortete er gefast, „wilst Du da hinaus — mir soll es recht sein, aber es thut mir leid, daß wir um diese Lumpen-Gulden wegen einander entfremdet werden.“
„Gewiß!“ lautete Karl's schneidende Antwort, „daß Brüder sich durch den elenden Begriff des Standesunterschiedes einander entfremden und der eine sich vor dem anderen schämt, das thut mir auch leid. Wenn Anton eine unehrliche oder niedere That begangen hätte, würde Dein Hochmuth gerechtfertigt sein, aber so?“
„Ist es meine Schuld?“ frug Anton vorwurfsvoll, „daß mein Compagnon mit dem Gelde nach Amerika gemandert ist? War's meiner Faulheit oder Unachtsamkeit zur Last zu legen? Niemand wird mir das vorwerfen können.“
„Aber, Anton, glaube mir,“ sagte de Grootens, alles aufziehend, um seine Brüder zu überzeugen, „die Kühheit des Empfanges lag mehr in Deiner Erziehung, ganz gewiß! Wenn man, so wie Du, in schwierigen Verhältnissen lebt, und über Geschäftsrückgang zu klagen hat, ist man manchmal übertrieben reizbar. Man findet sich beleidigt, wenn Andere gar nichts Böses denken. Ein unmerklicher Stednadelfisch wird zu einem Sabelhieb!“
Inzwischen hatte Karl auf seine Uhr gesehen und sich wiederholt hin und her bewegt.
„Hör einmal, Adolf!“ sagte er aufstehend, „das ist alles ganz gut und leichtmöglich. Darüber wollen wir jetzt auch nicht streiten, he? Das sind Gefühlsfragen und da hab' ich meine Menschen dafür. Es kommt hier auf's Geld an: ich habe Dir zu verschiedenen Terminen Geld geborgt und

