

Posener Zeitung.

Achtundachtzigster Jahrgang.

**Annoucen-
Annahme-Bureau.**
In Posen außer in der
Expedition dieser Zeitung
(Wilmstr. 17)
bei C. F. Mici & Co.
Breitestraße 14,
in Gnesen bei Th. Spindler,
in Grätz bei S. Streifand,
in Mezeritz bei Ph. Mathias.

**Annoucen-
Annahme-Bureau.**
In Berlin, Breslau,
Dresden, Frankfurt a. M.,
Hamburg, Leipzig, München,
Stettin, Stuttgart, Wien:
bei C. F. Paube & Co.,
Jansenstein & Vogler,
Rudolph Hofe.
In Berlin, Dresden, Görlitz
beim „Invalidendank“.

Ar. 796.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4 1/2 Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Sonnabend, 12. November.

Inserate 20 Pf. die sechsgepaßene Petitzeile oder deren Raum, Reklamen verhältnismäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1881.

Ueber die Mißstände im Eisenbahnwesen.

Ueber den in der Ueberschrift bezeichneten hochwichtigen Gegenstand entnehmen wir dem „B. B. C.“ folgende Erörterungen: In allen Erörterungen über die Unzulänglichkeit im Transportwesen der Eisenbahnen, namentlich auch über den Mangel an Wagen im Kohlenrevier und die unregelmäßige Beförderung von Kohlen, wird stets darauf hingewiesen, daß der Wagenpark der Eisenbahnen zu klein sei, und daß Abhilfe nur dann erfolgen könne, wenn man den Wagenpark erheblich vergrößere. So richtig diese Erklärung zu sein scheint, so reicht sie doch nicht aus, und es ist nicht zu viel behauptet, daß, wenn das jetzige Betriebssystem bleibt und der Wagenpark noch vermehrt wird, die Bahnhöfe und Strecken noch mehr verstopft werden und schließlich die Zechen überhaupt weder Wagen bekommen noch abliefern werden. Nachdem der Wagenpark der drei großen rheinischen Bahnen in Folge der Verstaatlichung zu einem einzigen Wagenpark verschmolzen und unter das Wagenamt Essen gestellt worden ist, und nachdem dadurch eine große Menge von Wagen, die aus Konkurrenzrücksichten früher von den einzelnen Bahnverwaltungen über den erforderlichen Bedarf hinaus angeschafft worden war, nunmehr ebenfalls den gemeinsamen Interessen dient, ist heute thatächlich eine so große Anzahl von Kohlentransportwagen vorhanden, daß, wenn diese Wagen entsprechend verwendet und schnell dem Bestimmungsort zugeführt werden, um sofort nach der Entladung zum Kohlenrevier zurückzuführen, statt des jetzigen Mangels noch immer Ueberfluß an Kohlenwagen herrschen würde. Braucht ein Wagen durchschnittlich fünf Tage, um zum Kohlenrevier leer zurückzuführen, so sind viel weniger Wagen nötig, als wenn ein Wagen zehn Tage zu demselben Zwecke braucht. Es fragt sich also, wo liegen die Ursachen, was sind die Gründe für die zur Zeit herrschenden Mißstände? Früher wurden die verschiedenen Zechen des Kohlenreviers von jeder Verwaltung bedient, die einen Anschluß an die betreffenden Zechen hatte, und so wurden die Wagen zuweilen von drei, meistens aber von zwei Seiten gestellt. Es theilte sich daher der Verkehr; die einzelnen Verordnungen hatten daher weniger zu rangiren und konnten den Verkehr bewältigen. Seit der Verstaatlichung ist jedoch das Verfahren eingeführt, zur Erparung von Maschinen u. s. w. die Zechen statt durch zwei Anschlüsse nur von einer Seite zu bedienen. Die Abnahme der Kohlen von den Zechen erfolgt in Folge dieser Anordnung in der Regel nach der alten Köln-Mindener Hauptbahn, die, wie Jedermann weiß, zwischen Dortmund und Deutz stets ganz außerordentlich belastet ist. Die Folge davon ist, daß die für die früheren kleinen Verhältnisse angelegten Bahnhöfe der alten Köln-Mindener Strecke den durch die vergrößerte Zuführung an Kohlenwagen verstärkten Verkehr kaum aufnehmen können. Den Vorstehern dieser Bahnhöfe ist es daher nicht möglich, von vornherein die Wagen richtig zu rangiren. Sie müssen schon zufrieden sein, wenn sie überhaupt nur die Wagen für eine Richtung zusammenbringen, um sie vom Bahnhof los zu werden. Kommt ein so durcheinandergestellter Zug nach Oberhausen, wo viele ähnliche Züge zusammenkommen, so ist es bei diesem ohnehin engen und in mancher Hinsicht gefährlichen Bahnhof — es ist hier an die Niveauerhebung der Umgebungsbahn zu erinnern und an die vielen Personenzüge — kaum möglich, die Wagen für die abzweigenden verschiedenen Richtungen zurecht zu rangiren. Es entstehen daher Verspätungen der Züge und schließlich, weil ein Zug auf den anderen folgt, Verstopfungen der Bahnhöfe, wie sie leider in letzterer Zeit auf der alten Köln-Mindener Bahn, namentlich in Oberhausen, Duisburg, Deutzerfeld und Troisdorf, an der Tagesordnung waren. Jede Unregelmäßigkeit im Betriebe an einer Stelle wirkt aber immer weiter zurück und zieht ihre Kreise; es war daher ganz natürlich, daß, wenn die Abfuhr an Kohlen stockte, das rollende Material auch länger dem Verkehr entzogen würde, also die leeren Wagen im Kohlenrevier fehlten, Palliativmittel aber, wie z. B. der Ausweg, ungeordnete Züge unterwegs auf kleinen für Rangirzwecke nicht eingerichteten Stationen zu rangiren, bringen keine Abhilfe, sondern geben nur zu weiteren Unordnungen Anlaß. Will man Ordnung haben, so muß schon auf der Abgangstation, und wenn das nicht möglich ist, auf praktisch eingerichteten Rangirbahnhöfen, wohin die ungeordneten Wagen von der Abgangstation zu senden sind, die erwünschte Ordnung geschaffen und ferner durch fortgesetztes richtiges Einrangiren der Wagen unterwegs aufrechterhalten werden. Musterhaft in dieser Hinsicht hatte früher die alte Rheinische Bahn die Ordnung in den Zügen gehandhabt, indem sie auf dem großartig eingerichteten Bahnhofe Speldorf das Rangirgeschäft der Kohlenzüge besorgte und auf weiteste Entfernungen hin dort direkte Züge formirte. Warum die jetzige Staatsbahnverwaltung diesen Bahnhof Speldorf nicht ausgiebiger als Rangirbahnhof benützt, anstatt die alte köln-mindener Strecke, die ohnehin genügend belastet ist, noch mehr zu überbürden, das ist ein Räthsel.

Augenblickliche Abhilfe kann die Bestellung von Wagen nicht schaffen! Was jetzt Hilfe schafft, ist schnelles Zirkuliren der Wagen und dazu gehört vor allem ein vorschriftsmäßiges Rangiren derselben und die Vermeidung jedes Aufenthaltes derselben unterwegs. Ein fernerer Grund für die derzeitigen Unzulänglichkeiten ist offenbar in der Fahrplan-Disposition zu suchen. So fragt man sich unwillkürlich: warum wird von Speldorf aus nicht auf der früheren Rheinischen Bahn durch Einlegung direkter Züge von Speldorf nach Gießen der Verkehr über Troisdorf nach Gießen geleitet und so Deutzerfeld entlastet! Geschähe dies, dann kämen die täglichen Verspätungen und Verkehrsstörungen weder in Deutzerfeld noch in Troisdorf vor, während jetzt die Wagen aus Essen für die Krupp'schen Werke in Engers über Deutzerfeld gehen und in Troisdorf aus den deutz-gießener Zügen ausgekehrt werden, um dagegen die Wagen für die deutz-gießener Strecke, welche von Speldorf über Kall nach Troisdorf gehen, in Troisdorf einzutauschen. Man scheint hier von der Ansicht ausgegangen zu sein, daß der Verkehr sich nach dem Fahrplan richten soll, während es doch wohl richtiger sein dürfte, daß sich der Fahrplan dem Verkehr anpaßt, demselben folgt und sich nach demselben richtet. Schwer ist es doch gewiß nicht, mit annähernder Sicherheit festzustellen, nach welchen Orten oder auch nur nach welchen Gegenden jede Zeche Abfuhr hat und wie viel Wagen ungefähr täglich bis zu gewissen Verkehrs-Zentren laufen. Würden auf Grund solcher statistischen Ermittlungen direkte Züge gebildet, was bei dem jetzigen überwiegenden Einfluß der Staatseisenbahnverwaltungen gewiß nicht schwer wäre, so würden Verkehrsstörungen nicht mehr vorkommen und das Rangirgeschäft unterwegs außerordentlich vereinfacht werden. Was in betreff des Fahrplans für Wagenladungen gesagt ist, das dürfte aber zur Bequemlichkeit der Eisenbahnen und im Interesse einer weniger kostspieligen und schnelleren Güter- und Stückgutbeförderung auch für den Kleinverkehr zutreffen. Noch vor Kurzem wurde Gilgut, welches mit dem direkten Personenzuge von Honnef über Troisdorf-Düsseldorf rheinischen Bahnhof nach Mettmann ging, aus dem direkten Zuge, mit dem es in zwei Stunden in Kall war, in Troisdorf ausgeladen und nach Deutz spedirt, hier umgeladen in einen Zug Deutz-Düsseldorf, von hier endlich mit einem Güterzuge nach Düsseldorf rheinischen Bahnhof gefandt, um dann endlich, zwei oder drei Tage später, als wenn das Gut im ursprünglichen Zuge geblieben wäre, mit dem gleichen Zuge von Düsseldorf nach Mettmann zu gehen. „Ist diese Expedition“ oder, besser gesagt, „Instradierung“ heute auch theilweise aufgehoben, so besteht doch, wenn man die Instradierungsvorschriften durchsieht, noch so mancherlei Unzulänglichkeiten, daß wohl auch hier eine gründliche Besserung und eine Anlehnung an den Fahrplan sehr nötig wäre. Kann man auf einem kleinen Umwege schneller und billiger und mit Vermeidung von Umladungen die Stück- und Güter fahren, so ist eine solche Transportweise jedenfalls richtiger und vernünftiger als eine kürzere Strecke, auf der alle möglichen Verkehrs Hindernisse zu überwinden und zu bekämpfen sind. Bei dieser Gelegenheit dürfte aber noch ein anderer Punkt, nämlich die Organisation der Staatseisenbahnverwaltungen, zu berühren, und namentlich die Frage aufzuwerfen sein, ob es sich empfiehlt, den Eisenbahnverkehr nach der vorhandenen Schablone der Oberpostdirektionen oder der der Provinzialregierungen abzugrenzen. Das Bestreben der großen rheinischen Bahnen ging stets dahin, möglichst lange Strecken im Verkehr zu haben oder aneinander anzuschließen. Daß zum Beispiel die Köln-Mindener Bahn hierin eine Stärke suchte, beweisen die Verbindungen Venlo-Hamburg, Minden-Köln-Gießen. Selbst die Postverwaltung nimmt, wo sie den Verkehr durch die Eisenbahn vermittelt, keine Rücksicht auf ihre provinzielle Bezirkseinteilung, sondern stellt möglichst lange Bahnstrecken unter einen Vorsteher. Wie anders macht es aber die Bahnverwaltung infolge der neuen Organisation! Bei den vielen Betriebsämtern, die als souveräne „Direktionen“ ihren kleinen Bezirk verwalten, kann das Bestreben unmöglich auf das große Ganze, auf den allgemeinen Betrieb und den durchgehenden Verkehr gerichtet sein, sondern es wird sich auf den kleinen Verwaltungskreis der Betriebsamtsbezirke konzentriren und beschränken. Wenn von Köln bis Minden jetzt vier oder gar fünf Betriebsämter und zwei getrennte Direktionen verwalten, so kann der Verkehr unmöglich so gut gehen als früher, wo die Strecke Köln-Minden einem einzigen Wirtke gehörte. Jetzt kann jedes Betriebsamt in erster Linie nur bestrebt sein, die Unordnungen von seiner eigenen Strecke fern zu halten. Es überläßt die Sorge für die weitere Beförderung dem anderen Amt, selbst auf die Gefahr hin, letzterem die Verkehrsstörung durch Abgabe des ungeordneten Verkehrs zuzuschreiben. Jedenfalls wäre es der Erwägung werth, zu untersuchen, ob sich nicht große Linien für durchgehenden Verkehr unter einheitliche Verwaltung stellen ließen, und ob nicht durch vernünftige Anschlüsse an diese Durchgangslinien ein geregelter Verkehr sich entwickeln würde.

[Der Reichskanzler und der Liberalismus.] Die „N. Z. C.“ schreibt: „Das einfachste Mittel, der durch die Wahlen geschaffenen Schwierigkeiten Herr zu werden, wäre das Aufgeben oder wenigstens Vertagen der großen wirtschafts- und sozialpolitischen Projekte, gegen die sich vorzugsweise der Widerspruch der liberalen Wähler gewendet hat, insbesondere das Fallenlassen der sog. staatssozialistischen Experimente, mit denen der Reichskanzler an die Arbeiterfrage herantreten wollte, und des Tabaksmonopols. Der Reichskanzler wird um so mehr auf diese Lieblingsprojekte verzichten müssen, als dieselben auch beim Zentrum eine ganz unumwundene Zurückweisung gefunden haben und selbst bei den Konservativen sich nur die rein gouvemenmentalsten Stimmen dafür erklärten. Gegen die Zoll- und Steuergesetzgebung des Jahres 1879 wird in der nächsten Zeit auch der entschiedenste Liberalismus nicht Sturm laufen wollen. Wir meinen, es ist gar nicht nötig, daß Alles, was seit drei Jahren auf dem Gebiet der wirtschaftlichen Gesetzgebung geschehen ist, zurückgenommen wird, um eine Wiederannäherung des Reichskanzlers an den Liberalismus, auch einer vorgeschrittenen Richtung, zu ermöglichen. Nötig ist nur der Verzicht auf gewisse Uebertreibungen und Maßlosigkeiten, die sich im Verfolgen an und für sich berechtigter Bestrebungen in die Pläne des Kanzlers eingeschlichen haben und eine Staatsomnipotenz im wirtschaftlichen und sozialen Leben zur Folge haben würden, gegen die auch Gegner des sog. Manchesterthums die schwersten und unüberwindlichsten Bedenken haben. Gegen die Uebertreibungen und Auswüchse des neuesten wirtschaftlich-sozialen Systems viel mehr als gegen dessen Kern, gegen die drohenden Zukunftspläne viel mehr als gegen das bereits gesetzlich festgestellte richtet sich der in den Wahlen zum Ausdruck gekommene Widerspruch, wie auch die Agitation der oppositionellen Parteien aus den ersteren weit mehr als aus dem letzteren wirksame Waffen gewann. Der Liberalismus auch der entschiedeneren Richtung bietet gerade in seiner Stärkung eine Garantie, daß die einseitigen und extremen wirtschaftspolitischen Grundsätze, die bisher bei ihm als einer kleinen Gruppe maßgebend waren, an Schroffheit verlieren werden, daß auch hier das Prinzip nicht auf die Spitze getrieben wird, wenn man auf der entgegengesetzten Seite auf Uebertreibungen und Maßlosigkeit verzichtet. Stillstand und Ruhe in der wirtschaftlichen Gesetzgebung ist gegenwärtig auf der sog. oppositionellen Seite vielmehr die Lösung als Wiederbeseitigung alles seit drei Jahren auf diesem Gebiete Geschaffenen; mit der Sicherheit, daß nicht fortwährend neue umwälzende Projekte in die Welt geschleudert werden und Unruhe und Unsicherheit erzeugen, würde ein guter Theil der herrschenden Mißstimmung verschwinden. Bei Selbstbeschränkung und Mäßigung, meinen wir, ist selbst auf wirtschaftlichem Gebiete, wo sich der Gegensatz am schärfsten zuspitzt hat, eine Verständigung zwischen dem Kanzler und auch einem fortgeschrittenen Liberalismus noch möglich. Noch viel leichter aber ließe sich eine solche auf anderen Gebieten herstellen, wenn der Kanzler sich aus dem Banne des Kompromittirens mit dem Zentrum befreien und den dem deutschen Volke verhassten Zugeständnissen an die ultramontan-hierarchischen Ansprüche in Kirche und Schule ein für allemal entsagen wollte. Für jede wahrhaft nationale Frage ist auch heute noch eine Mehrheit im Reichstag vorhanden, aber das Zentrum wird sie nicht liefern, sondern der hartangefindete Liberalismus.“

Deutschland.

Berlin, 11. November.

[Wahlbeeinflussung.] Wir glauben, so schreibt die „Lib. Korresp.“, daß der Herr Reichskanzler uns dankbar sein wird, wenn wir ihm durch eine Mittheilung Gelegenheit geben, seine Unparteilichkeit zu zeigen: Im Wahlkreise Orla-Nimptsch-Strehlen fährt der königlich preussische Landrath und Wahlkommissarius v. Goldfuß mit dem Kandidaten der konservativen Partei, dem Grafen Fred Frankenberg, von Ort zu Ort, von Versammlung zu Versammlung, übernimmt in den Versammlungen das Präsidium und tritt mit seiner ganzen amtlichen Macht für den konservativen Kandidaten ein. Den Dorfschulzen verlangt er das Wort ab, daß sie den Grafen Frankenberg wählen; diese Leute sind oft trotz entgegengesetzter Ueberzeugung nicht im Stande, „Nein“ zu sagen, und zu ehrlich, später ihr Wort zu brechen. Die Wahlzettel werden den Schulzen nur per Kreisboten überbracht, und die Schulzen werden angewiesen, die Vertheilung der Zettel nur durch den Gemeinbediener zu bewirken. Der königlich preussische Landrath und Wahlkommissarius v. Goldfuß erklärt sogar, wenn er erführe, daß Leuten auf dem Wege zur Wahl oder vor dem Wahllokal die konservativen Zettel gegen liberale umgetauscht würden, dies als eine „sträfliche Wahlagitatio“ anzusehen. Daß er auch einen Umtausch liberaler Zettel gegen konservative so betrachten würde, ist uns nicht mitgetheilt worden. Wenn in Preußen unrecht ist, was in Meiningen für unbillig erklärt

wird, so muß hier Remedur eintreten! — Für den Grafen Frankenberg wird im Wahlkreise ein Flugblatt verbreitet, welches den liberalen Kandidaten Herrn Goldschmidt konsequent als Fortschrittsmann bezeichnet, während der Verfasser sehr wohl weiß, daß derselbe Sezessionist ist. Herrn Goldschmidt werden auch alle Sünden aufgeladen, welche irgendwo andere Leute desselben Namens begangen haben sollen, und weil er Direktor einer Brauerei ist, der Abg. Eugen Richter aber in einer anderen Brauerei eine Rede gehalten hat, so wird Herr Goldschmidt auch für diese Rede verantwortlich gemacht. Nur für die Brauereirede des Grafen Wilhelm Bismarck wird Herr Goldschmidt glücklicherweise nicht mit herangezogen. Es wird in dem Flugblatt zugestanden, daß Graf Frankenberg „unter gewissen Umständen“ für das Tabaksmopol sei; es wird aber versprochen, daß durch das Monopol der Tabak billiger und besser werden würde, wie in Oesterreich und Frankreich! Den „großen Gewerbetreibenden“ wird, weil Herr Goldschmidt zu ihnen gehört, folgendes nachgesagt: „Wie schön verdienen sie! mit welcher Pracht pflegen sie sich zu umgeben! Wenn sie durch eure Arbeit und ihre Einsicht viel verdient haben, gehen sie fort von Euch an die großen Marktplätze, in die großen Städte, überlassen Euch gewissenlosen, oft harten Fabrikverwaltern, die nicht das geringste Interesse für Euer Wohl und Befeh haben, denen nur die einzige Lozung gilt — recht viel Tantième an den Ueberführten der Fabrik zu haben, um möglichst bald entweder selbst Eigenthümer jener Stätten eurer sauersten Arbeit zu werden, oder anderwärts solche auf eigenen Namen und Gefahr zu gründen. Nur Wenige von diesen haben ein Interesse für den Arbeiter oder gar seine Familienverhältnisse, ihnen gilt der Arbeiter nur als Mittel zum Zweck des eigenen Reichthums und Wohllebens.“ Wohlgerührt: Das steht nicht in einer sozialdemokratischen, sondern in einer konservativen Brandschrift!!! — (Die Stichwahl in dem Wahlkreise Ohlau-Nimptsch-Strehlen, welche Anfangs auf den 9. d. Mts. anberaumt war, ist auf nächsten Sonnabend, den 12. d. Mts., verschoben worden. Sonst hätte dieses Flugblatt keine Wirksamkeit mehr haben können.)

Von konservativer Seite wird der Feldmarschall von Manteuffel, Statthalter von Elsaß-Lothringen, als eventueller Nachfolger Bismarcks bezeichnet. Es ist dies natürlich eine bloße Kombination, gestützt auf die clerikalen Neigungen des Betreffenden. Der bisherige Mißerfolg, welchen Herr von Manteuffel leider, wie die Wahlen zeigen, in Elsaß-Lothringen gehabt, dürfte einer solchen Ernennung schwerlich günstig sein.

Es steht jetzt fest, daß der Abgeordnete für Memel-Heydekrug, Generalfeldmarschall Graf Moltke, bis zur Neuwahl des Präsidiums als Alterspräsident dieses Reichstags fungiren wird.

Prinz Mom Chao Prisdang von Siam, der seit einigen Tagen in Berlin weilte, wurde gestern Nachmittag vom Kaiser in besonderer Audienz im königlichen Palais empfangen, wobei auch die beiden Begleiter des Prinzen, der Major in der siamesischen Leibgarde Kun Snayh und der siamesische Generalkonsul Herr Paul Pickenpad, zugegen waren. Prinz Prisdang ist der Ueberbringer eines eigenhändigen Schreibens seines Souveräns, des Königs von Siam, dessen Vetter er ist und in

dessen Namen er zugleich auch noch als nachträgliches Hochzeitsgeschenk für die Prinzessin Wilhelm ein goldenes Schmuckkästchen von prachtvollster siamesischer Arbeit überreichte. Der Prinz gedenkt mit seinen Begleitern bereits in den nächsten Tagen Berlin wieder zu verlassen. Heute Nachmittag ist derselbe noch mit seinen beiden Begleitern mit einer Einladung zum Diner vom Kaiser beehrt worden.

Es tritt jetzt bestimmt die Nachricht auf, daß die während der Wahlbewegung ins Feld geführten Projekte der Errichtung einer allgemeinen Arbeiter-Versicherung in Verbindung mit dem Tabaksmopol auf unbestimmte Zeit vertagt werden sollen. Der Reichsanzler hat sich nämlich davon überzeugen müssen, daß selbst bei den intimsten Freunden seiner Zollpolitik, den Schutzöllnern, und namentlich bei der Großindustrie, das Projekt von dem „Patrimonium der Enterbten“ auf den allergrößten Widerstand gestoßen ist und diese Großindustriellen jetzt erklären, daß ihnen jede Agitation gegen die Gegner der Regierung geradezu durch das Hineinwerfen dieser Arbeiterversicherung unmöglich gemacht und vereitelt worden sei. Die Anschauung, daß betreffs der neuen wirtschaftlichen, namentlich aber der sozialpolitischen Projekte ein Stillstand in der Gesetzgebung eintreten möge, wird übrigens auch von der großen Mehrheit der im Bundesrathe vertretenen Regierungen getheilt. Man hält es für wahrscheinlich, daß der Reichstag zu keiner Frühjahrsession zusammentreten, sondern erst im Spätherbst nächsten Jahres zur Feststellung des neuen Stats sich versammeln würde. Auf diese Weise würde auch Fürst Bismarck Zeit gewinnen.

Wie man hört, wird die Vorlage betreffend die Errichtung des Reichstagsgebäudes am Königsplatze dem Bundesrathe binnen Kurzem zugehen. Es dürfte dies eine der ersten Materien sein, mit welchen sich der Reichstag nach vollzogener Konstituierung und nach der Präsidentenwahl zu befassen haben wird.

Entsprechend den in der letzten Session des Reichstags vielfach geäußerten Wünschen, sind einer Mittheilung der „V. Pol. Nachr.“ zufolge, jetzt von den Justizministern verschiedener Bundesstaaten Erhebungen über die Gerichtskosten angeordnet worden; das Resultat soll dazu dienen, sichere Anhaltspunkte für eine Revision des Gerichtskosten-Gesetzes zu bieten.

Ein besonderes Schicksal hat den bisherigen Vorstand der volkswirtschaftlichen Vereinigung des Reichstages (Schutzöllner), die sich im Jahre 1878 unter dem Vorsitz des Abg. Dr. Löwe konstituirte und aus welcher die bekannte Erklärung der 204 hervorging, betroffen, indem die Vorstandsmitglieder theils durchgefallen sind, wie Dr. Löwe, Frhr. v. Barnbüler, v. Marschall, theils in der Stichwahl sich befinden, wie v. Kardorff, Graf Frankenberg und v. Mirbach. Interessant ist es, daß das Vorstandsmitglied der Vereinigung von Schorlemer-Mitt den Abg. Dr. Löwe, deren Vorsitzenden in Bochum, geschlagen hat, während gerade diese beiden Herren bei Berathung des Zolltarifs im Jahre 1879 jenes bekannte Kompromiß zwischen den Industriellen und Agrariern (höhere Eisenzölle gegen höhere Kornzölle) abgeschlossen haben.

Ein bemerkenswertes Zeichen der jetzigen Wahlen ist namentlich die Zunahme freihändlerischer Strömungen in dem Zentrum des rheinisch-westfälischen Industriebezirks, wenigstens im protestantischen Theile. Im letzten Reichstage war Hagen der einzige freihändlerisch vertretene

Wahlkreis. Jetzt haben daneben noch Dortmund, Herford, Elberfeld und Lennep-Mettmann freihändlerische Abgeordnete. Gerade die Ausgangspunkte der Schutzöllnerei sind den Freihändlern wieder zugefallen. Für Dortmund ist das Resultat um so interessanter, als die Schutzöllner noch in erster Stunde einen Aufruf erlassen haben, in welchem sich u. A. folgender Passus befindet:

„Die Handelskammer in Bradford hat 800,000 Mark zu Agitationszwecken verausgabt, um in den deutschen Reichstag Leute zu bringen, die gegen den Eisenzoll sind. Also die Engländer haben ein Interesse hieran, doch wohl nur, weil es ihnen nußt und darum schadet! Aufgepaßt, Ihr Wähler! Wer Lenzmann und nicht Berger wählt, der unterstützt Englands Interessen gegen unser Vaterland und darf sich nicht beklagen, wenn wieder Zeiten kommen, wo es seinen Verdienst mehr giebt.“

Trotzdem haben sich die Wähler nicht irre machen lassen. Die Anklage wider Herrn von Bunsen richtet sich nicht gegen die Worte: „er ist gerichtet“, die Herr von Bunsen vor einem Jahre gegen den Fürsten Bismarck ausgesprochen hat, sondern hauptsächlich gegen die Stellen in seiner diesjährigen Wahlrede, die von der Diktatur des Kanzlers und der neuen Wirtschaftspolitik handeln, deren Folgen Herr von Bunsen u. A. in dem Satze formulirt und in angeblich belebender Weise näher begründet hat: „Sie mache die Reichen reicher und die Armen ärmer.“ Die Prozeßverhandlungen werden in Hirschberg, als dem forum delicti commissi, stattfinden und, da Herr von Bunsen zum Leidwesen der Offizien gewählt ist, wahrscheinlich nach Schluß der Reichstags-Session beginnen.

Die Nichtbestätigung des fortschrittlichen Abgeordneten Dirichlet-Bretschneiders zum Kreisdeputirten des Kreises Darkehmen wird in einer an die „N. A. Ztg.“ gerichteten „aus Masuren“ datirten Zuschrift damit zu begründen gesucht, daß derselbe mit Pferden handle. Das thäten zwar sämtliche Grundbesitzer in dem pferdezüchtenden Littauen, aber sie thäten es auf eigene Rechnung, während Herr Dirichlet auch im Auftrage Anderer handle. Das soll nun „nicht der Würde des ersten Repräsentanten eines Kreises entsprechend erachtet“ worden sein. Hierfür geht uns allerdings das Verständnis ab. Wenn nebenbei wird noch die Mähr erwähnt, Herr Dirichlet solle bei der „Bosch. Ztg.“ selbst „ab und zu politische Korrespondenzen schreiben“. Das scheint — ob die Thatsache richtig ist, wissen wir nicht — noch mehr ins Gewicht gefallen zu sein, als der Pferdehandel. Wenn Jemand nicht im Stande ist, eine politische Korrespondenz für ein größeres Blatt zu schreiben, so würde dies wohl in den Augen der „N. A. Ztg.“ ein geringeres Hinderniß für die Bestätigung zum Kreisdeputirten sein. Wenn übrigens das Schreiben politischer Artikel für die Presse von der Bekleidung hervorragender Aemter ausschließt, so wäre auch dem Fürsten Bismarck die Karriere verschlossen, so denn derselbe war, schon ehe er in den Staatsdienst trat, ein eifriger Mitarbeiter politischer Blätter, und man glaubt zuviel in journalistischen Kreisen, daß er auch heute noch einer der fleißigsten und gewandtesten Kollegen sei.

Von allen Seiten her kommen die Klagen über den fühlbar machenden Waggonmangel. So wird aus Bremerhaven vom 9. d. gemeldet: Verkehrshemmend für den Versand von Petroleum wirkt auf dem hiesigen Bahnhofe der jetzt herrschende Mangel an Güterwagen. Gestern waren über

Sarah Bernhardt.

Sarah Bernhardt, die berühmte französische Tragödin, hat ihre Tournee durch Oesterreich, Ungarn, Rußland, Norwegen zc. begonnen. Heute, Donnerstag, tritt sie zum ersten Male in Wien auf. Im Hinblick auf ihr demnächstiges Erscheinen in Petersburg schreibt J. Norden in der „Petersburger Zeitung“: „Sie — die verjüngte Rachel und Mars in einer Person, sie, die große Nebenbuhlerin der Ristori, sie, in deren Wiege alle Musen und sämtliche Bewohner des Olymp ihre Pathengeschichte niedergelegt haben, sie, die geniale Tragödin, Malerin, Bildhauerin, Dichterin und Feuilletonistin: mit einem Wort — Sarah Bernhardt, sie kommt! . . . Sie verschmähst es nicht, das Licht ihres Geistes, die Sonne ihres Genies aufgehen zu lassen vor den Augen des dunklen Volkes im finsternen Norden, das Eis des Polarmeeres aufthauen zu machen durch das Feuer ihrer Begeisterung und die Gaben ihrer göttlichen Talente auszubreiten auf den Schneegebirgen des großen Ostreiches vor den staunenden Blicken einer frosterstarrten Nation, die somit zum ersten Male die Wonnen des Frühlinges kennen lernen soll, des Frühlinges, den duftiger, lichter, bestridender selbst, als die Natur unsere Sarah hervorzuzaubern versteht mit ihrer Kunst“ — so würde ich vielleicht dieses Feuilleton beginnen, wenn ich als vorausgeschickter Korrespondent der pariser Boulevardpresse den Auftrag erhalten hätte, das Publikum vorzubereiten auf den ihm bevorstehenden Genuß.

Aber ich bin kein pariser Feuilletonist und ich habe nicht auf den bevorstehenden Genuß aufmerksam zu machen — dafür wird die gefeierte Künstlerin sicher schon selbst sorgen. . .

Nur einige Data, nüchternere, trockene Data zur Vorgeschichte der französischen Schauspielerinnen, die in wenigen Wochen mit ihrer Truppe in der Neua-Residenz ihren Einzug halten wird, sollen hier geboten werden. Zu Nuß und Frommen derjenigen Leser und Lesefrinnen, die von Sarah Bernhardt nicht viel mehr wissen und kennen, als den Namen, obzwar man seit drei Jahren keine Monatschrift, keine Sammlung von Aufsätzen und Feuilletons aus dem großen Seinebabel aufschlagen kann, ohne auf eine Skizze jenes weiblichen Ruhmesapostels französischer Kunst zu stoßen.

Mit guter, deutscher Gründlichkeit beginne ich also: Sarah Bernhardt wurde geboren im Jahre — Ah, Pardon! Wer wird so ungalant sein, von dem Alter einer Dame sprechen zu wollen und zudem noch einer französischen und, horrible dictu, gar einer Künstlerin, die bekanntlich das

Privilegium haben, gleich ihrer Kunst, ewig jung zu bleiben. Passons là dessus! Das thut auch nichts zur Sache und es genügt, wenn wir wissen, daß sie bald zwanzig Jahre den Musen lebt, denn im Jahre 1861 war es, als sie in das Conservatoire zu Paris eintrat — ein kleines, schwächliches, blondgelocktes Mädchen, mit tiefen grauen Augen von seltenem Feuer. Ihr Vater, ein Jude aus dem Elsaß, führte in Havre ein kümmerliches Dasein, das ihrer Mutter, einer Holländerin, schließlich unerträglich ward; sie zog mit ihren Kindern nach Paris, nach dem Eldorado aller französischen Provinzialen und wohl auch vieler Anderer. Hier ward sie auf den Wunsch des Vaters getauft und trat in ein Konvent ein. Als sie aus demselben entlassen worden, heißt es, daß sie eine Zeit lang zwischen dem Kloster und der Bühne geschwankt hatte — wie wir sehen, entschied sie sich für die letztere. Kirche und Theater erschienen ihr als verwandte Begriffe. Als sie während ihres Triumphzuges durch Amerika in einer Stadt von einem fanatischen Priester von der Kanzel herab anathematisirt wurde, schrieb sie ihm flugs: „Beste Kamerad! Warum fallen Sie über mich so her? Komödianten sollen sich doch untereinander verstehen. Sarah Bernhardt.“

Doch wir sind noch nicht im Jahre 1880, sondern im Jahre 1863, wo sie das Conservatorium verließ, mit dem ersten Preis für Deklamation, d. h. mit dem Recht auf eine Anstellung an der „Comédie française“. Bald darauf trat sie zum ersten Male auf der Bühne Molière's auf und — gefiel nicht. Auber's Pathenschaft war nicht allmächtig genug, um sie zu halten, und als sie nun eines Coullissenkandals wegen sich genöthigt sah, aus der ersten Truppe Frankreichs auszuweichen, da ward das Publikum es kaum gewahr, daß sie fehlte. Sie wandte sich nunmehr an den kürzlich verstorbenen Direktor des Gymnase-Theaters, Herrn Montigny. Aber auch hier war ihres Bleibens nicht lange. Die freundliche Aufnahme, die sie beim Beschüßer aller jugendlichen Talente gefunden hatte, vergalt sie mit schönem Undank. Es war am 24. April 1864; für den Abend war die zweite Vorstellung von Labiche's „Un mari qui lance sa femme“ angelegt, worin die Schauspielerin eine Hauptrolle hatte, und am Morgen erhält der bestürzte Direktor folgenden Brief: „Rechnen Sie nicht mehr auf mich. Wenn Sie diese Zeilen erhalten, habe ich Paris schon verlassen. Verzeihen Sie dem kleinen Tollkopf . . . Sarah.“

Fünfzehn Jahre später, ebenfalls an einem Sonntag im April — ein verhängnißvoller Monat! — spielte sie bekanntlich denselben Streich dem Direktor Perrin von der „Comédie

francaise“, ein Streich, der ihr in Paris 100,000 Francs Bön kostete! . . . aber in Amerika 2,000,000 Francs brachte! . . .

Sie blieb längere Zeit verschollen, wiewohl es später hieß, sie wäre nach der Heimath Rußland und Hernanis gegangen, in das gluthreiche Land jenseits der Pyrenäen . . . Aber zu machsig war die Wirkung des Magnets Paris und eines schönen Flatters war der flüchtige Vogel wieder da. Vergebens jedoch flatterte er von einer Theaterpforte zur anderen — sie blieben alle verschlossen. Doch nein — im Theatre de la Porte de St. Martin fand sie in einem großen Spektakelstück eine Verwendung als Statistin . . . Die Pariser haben ein kurzes Gedächtniß: eine GroÙe zu werden ist unter ihnen nicht schwer; eine solche zu bleiben aber gelingt nur wenigen Bevorzugten. „Aus den Augen, aus dem Sinn“ heißt es bei diesem leichtlebigen Bäldegen mit mehr Recht, als sonst irgendwo. Bald hatte man denn auch vergessen, was Sarah Bernhardt Theaterdirektoren bereits für Angelegenheiten bereitet hatte und als sie nun, müde ihrer fahenden Stellung im Vorstadtheater, während welcher Zeit sie aufs Angestrengteste an sich arbeitete und sich ein großes, erlesenes Repertoire einstudirte, wozu sie oft nur des Nachts Zeit fand, den Flitterstaat der Zauberposse abstreifte und dem Direktor des Odeontheater, des „Second Theatre français“ Proben ihres unleugbaren Talents ablegte, da ward sie von ihm engagirt. Am 14. Januar 1867 trat sie hier zum ersten Male auf. Jetzt ab befand sich ihr Stern im schnellen Aufsteigen. Eine sanfte Anmuth und Natürlichkeit in ihrem Wesen, eine edle Phylancholie in ihren Zügen, das ausdrucksvolle, berebte Auge — das Alles aber ein musikalisches, zu Herzen gehendes Organ — das war es, was ihr die Kritik nachrühmte, wodurch sie das Publikum damals fesselte. Nachdem sie mit Erfolg in einigen französischen und Racine'schen Rollen aufgetreten war, gab ihr Dumas die Rolle der Anna Dambey in seinem Drama „Rean“, die Rolle war ihr Glück gemacht, und als sie bald darauf in Coppée's Schauspiel „Janetta“ den ersten wahren Triumph erlebte, ein Triumph, der gleichzeitig den jungen, talentvollen, bis dahin nicht sehr bekannten Dichter in den Vordergrund rückte, da begann sich die Gesellschaft mit Sarah Bernhardt in der Weise zu beschäftigen, wie man es eben in Paris nun versteht. Sie behält nun kein Privatleben mehr; Alles gehörte der Öffentlichkeit an, ihre Vergangenheit, ihre Lebenserfahrungen, die intimsten Vorgänge in ihrem Leben. Und als sie nun gar während des Krieges einer Ambulanz im Odeon vorstand und nach dem Friedensschlusse von dem eben aus dem Exil zurückgekehrten, vergüt-

