



# Stettiner

# Zeitung.

Abend-Ausgabe.

Montag, den 10. Februar 1879.

Nr. 68.

## Landtags-Verhandlungen.

### Herrenhaus.

9. Sitzung vom 8. Februar.

Präsident Herzog von Ratibor eröffnet die Sitzung um 1 Uhr mit den üblichen geschäftlichen Mittheilungen.

Am Ministertische: Einige Regierungs-Kommissarien.

Das Haus genehmigt den Gesetzentwurf betreffend die Aufhebung des Gastgemeinde-Verhältnisses in der evangelischen Kirche der Provinz Schlesien ohne Debatte nach den Kommissions-Beschlüssen.

Auf den Antrag von Bernuth's wird das Ausführungsgezet zur Konkursordnung in der Fassung des Abgeordneten-Hauses, auf Antrag des Grafen Rittberg der Entwurf betreffend die Abänderung der Wege-Gesetzgebung für die Provinz Schleswig-Holstein und die Herbeiführung eines Ausgleiches in der Wegebaupflicht zwischen den Herzogthümern Schleswig und Holstein, sowie auf Antrag des Stadtdirektors Rasch der Entwurf betreffend die Radfelgen-Beschläge der Fuhrwerke in der Provinz Hannover, sämmtlich en bloc angenommen.

Schluss 2 1/2 Uhr.

Nächste Sitzung: Montag 1 Uhr.

L.-D.: Gesetze betreffend die Domstifter, Justizgesetze, Petitionen.

### Abgeordnetenhaus.

47. Sitzung vom 8. Februar.

Präsident v. Bennigsen eröffnet die Sitzung um 11 1/4 Uhr.

Am Ministertische: Handelsminister Maybach und einige Kommissarien.

Tagesordnung:

I. Mündlicher Bericht der Budgetkommission über die Uebersicht der Verwaltung der fiskalischen Bergwerke, Hütten und Salinen während des Etatsjahres 1877—78.

Referent Abg. Hammacher empfiehlt Namens der Budgetkommission, den Bericht über die Verwaltung der Bergwerke u. durch die vorgelegte Uebersicht für erledigt zu erklären.

Abg. Dr. Döbern macht darauf aufmerksam, daß in der Kommission die Frage angeregt worden sei, die Staatsregierung möge die Erträge der Salinen nach Möglichkeit steigern; von anderer Seite sei dagegen entschieden betont, daß gerade das Salz der schlechteste Gegenstand für eine ergiebige Finanzquelle sei. Eine Uebersicht der Salzpreise ergebe, daß allerdings der Preis des Salzes von 1,23 M. im Jahre 1874 bis auf 1,08 M. heruntergegangen sei, aber immer noch höher stehe als im Jahre 1868, wo es nur 1,01 M. betragen habe.

Der Antrag der Kommission wird genehmigt.

II. Mündlicher Bericht der Budgetkommission über die Denkschrift über die Lage der im Ressort des Ministeriums der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten seit dem Jahre 1872 einschleßlich begonnenen und in der Vorbereitung begriffenen Staatsbauten in Berlin und Potsdam.

Die Kommission beantragt: die Vorlage durch Kenntnisaufnahme für erledigt zu erklären.

Die Denkschrift wird für erledigt erklärt.

III. Fortsetzung der Etatsberatung.

a. Verwaltung der direkten Steuern.

Zur Herstellung eines Dienstgebäudes für die Direktion der Verwaltung der direkten Steuern in Berlin 1,500,000 M.

Die Kommission beantragt, von dieser Summe 30,000 M. abzusetzen und nur 1,470,000 M. zu bewilligen.

Das Haus stimmt dem Antrage der Kommission zu.

b. Etat der allgemeinen Finanzverwaltung.

Einnahmen 97,933,633 M.; dauernde Ausgaben 119,362,443 M.; einmalige Ausgaben 559,356 M.

Der Referent der Budget-Kommission Abg. Richter empfiehlt den Antrag derselben, sämmtliche Kapitel dieses Etats mit Ausnahme Tit. 28 und 31 (Ergänzungsummen zum Ausgleich des Etats) der Einnahmen zu bewilligen.

Der Etat wird ohne wesentliche Debatte nach den Erträgen der Kommission genehmigt.

### c. Etat der Eisenbahnverwaltung.

Einnahmen 181,383,897 M., dauernde Ausgaben 119,979,783 M.; einmalige Ausgaben 13,126,700 M.

Die Budgetkommission beantragt: die Einnahme und die dauernden Ausgaben zu bewilligen; bei den einmaligen Ausgaben dagegen aber statt 13,126,700 M. nur 11,716,700 Mark zu bewilligen.

Bei Tit. 1 der Einnahmen nimmt das Wort zunächst Abg. Richter-Hagen: Der Herr Ministerpräsident hat von Friedrichsruh aus verschiedene Briefe an das große Publikum gerichtet; darunter befand sich auch ein Brief wegen des Eisenbahntarifs an einen Kollegen des Herrn Ministerpräsidenten. An wen dieser Brief gerichtet ist, halte ich für gleichgültig; unter allen Umständen haben wir aber das lebhafteste Interesse, wie der Herr Eisenbahnminister zu dem Inhalte dieses Briefes steht. Dieser Brief enthält sehr scharfe Angriffe gegen die gegenwärtigen Zustände des Eisenbahnwesens. Wir haben das Interesse, zu wissen, ob der Herr Minister diese Charakteristik unseres Eisenbahntarifs als zutreffend anerkennt, und ferner, ob er die Ansicht des Herrn Ministerpräsidenten theilt, daß eine möglichst einheitliche Regelung des Tarifwesens herzuführen sei.

Handelsminister Maybach: Ich habe eben den Eindruck bekommen, als befände ich mich im Reichstage und es handelte sich um die Ausführung des Art. 42 der Reichsverfassung. Der Tadel, den der Vorredner ausgesprochen hat, auf den wird der große Staatsmann selbst antworten; ich glaube, er wird sich über diesen Tadel leicht hinwegsetzen können. (Sehr wahr, rechts.) Ich will nur auf eine Frage eingehen, die wegen der Differentialtarife für Weintrauben. Ich kann versichern, daß mir der Gedanke an einheitliche Trauben sehr fern gelegen hat. Es handelt sich nur darum, den ausländischen Produkten keine Begünstigung zu gewähren, wenn diese nicht im Interesse des großen Publikums geboten ist. Sollen wir denn das Ausland besser stellen, als das Inland, liegt dazu ein Grund vor? Was die Aussicht über die Eisenbahnen anlangt, so erkenne ich an, daß besondere Ausrichtungen nicht vorzunehmen können. Der Mangel in der Aussicht liegt aber daran, daß sie nicht im Stande ist, die bestehenden Tarife zu ändern. In Bezug hierauf ist die Bezeichnung von „Ausbeutung“ allerdings zum Theil gerechtfertigt.

Abg. Dr. Birchow: Ich kann den Standpunkt des Herrn Ministers nicht anerkennen. Wir dürfen nicht vergessen, daß Fürst Bismarck auch preussischer Ministerpräsident ist und wir das Recht haben, zu hören, wie sich der Herr Minister zu dessen Programm verhält. Wie kommt denn der Minister dazu, uns auf den Reichstag zu verweisen? Ich möchte von vornweg darauf aufmerksam machen, daß diese Methode notwendig zu dem Gegentheil führt, was man damit beabsichtigt. Während Sie sich anschicken, die einheitliche Einrichtung des Reiches zu stärken, stärken Sie thätigst den Partikularismus. Man sollte vom Staatsdynamite der deutschen Politik es vermeiden, die Leute in die partikularistische Strömung hineinzutreiben. Sie sehen ja, daß die Partikularstaaten überall bestrebt sind, ihre Minister aus dem Zauberbann hinauszubringen, in dem Fürst Bismarck sie gefangen hält. Und das thun wir auch. Wir wollen wissen, ob unsere Minister noch eine eigene Meinung haben. Jetzt wissen wir bloß, daß der Herr Reichsminister beabsichtigt und daß die Minister die Befehle einfach ausführen. Ich appellire an Ihr Mannesgefühl, das ist nicht eine Position, die einem preussischen Minister gebührt! (Sehr richtig! links.) Und wenn wir keine Antwort bekommen, so schließen wir daraus, daß unsere Minister sich nicht mehr getrauen, über das sich auszusprechen, was sie für recht und gut halten. (Lebhafter Beifall.) Die Unsicherheit, welche jetzt im Eisenbahnwesen herrscht, erklärt sich nur daraus, daß kein Mensch mehr weiß, was binnen 3 oder 4 Monaten geschehen wird. Wollen Sie Staatsbahnen, so führen Sie dies doch mit einem Male durch. Jetzt ruiniert man die Bahnen Stückweise, um sie dann billig zu kaufen. Das ist ein System, das nicht schwer genug verurtheilt werden kann. (Lebhafter Beifall.)

Handelsminister Maybach: Der Vorredner hat die Behauptung ausgesprochen, daß wir durch unsere Politik die Privatbahnen ruiniren, um sie

dennächst auf billige Weise zu erwerben. Ich für meine Person muß diese Behauptung auf das bestimmteste zurückweisen. Ich bin mir bewußt, den Privatbahnen gegenüber alle Rücksichten der Loyalität beobachtet zu haben.

Bei Kap. 22 (Nassauische Eisenbahn) beklagt Abg. Birchow das Verbot der „Frankfurter Zeitung“ auf den Nassauischen Eisenbahnen.

Kap. 22—26 wird genehmigt.

Schluss 4 1/2 Uhr.

Nächste Sitzung: Abends 7 1/2 Uhr.

### Abend-sitzung.

Vizepräsident Klopff eröffnet die Sitzung um 7 1/2 Uhr.

Am Ministertische: Handelsminister Maybach und mehrere Kommissare.

Die Debatte beginnt bei Kap. 22 der Ausgaben (Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn).

Auf eine Anfrage des Abg. Lüders erwidert der Handelsminister, daß auch die Staatsregierung in der großen Zahl selbstständiger Eisenbahndirektionen einen Luxus erblicke und daß sie deshalb eine Verminderung derselben beabsichtige. Die Berlin-Weplarer Bahn werde eine einheitliche Verwaltung erhalten. Er hoffe übrigens, im nächsten Jahre einen anderweitigen Organisationsplan für die Staatsbahnen vorlegen zu können, der diesen Gegenstand zur Erledigung bringen und das Verkehrsinteresse wesentlich berücksichtigen wird.

Abg. Berger-Witten beklagt das Ueberwiegen des juristischen Elements in den Direktionen. Er verlangt nicht die vollständige Freisetzung dieses Elements, wohl aber eine Gleichstellung der Verwaltungs- und der technischen Beamten mit den Juristen. Redner wünscht überhaupt die Zulassung der Techniker und Maschinen-Ingenieure zu den höheren Beamtenstellen.

Der Handelsminister hält die Beschwerde nicht für begründet. Eine Bevorzugung des juristischen Elements finde nicht statt, es werde das auch nicht beabsichtigt.

Das Kapitel wird bewilligt.

Bei Kap. 24 (Ostbahn) beschwert sich Abg. Kolberg darüber, daß das Handels-Ministerium dem Projekte des Baues einer Sekundärbahn Allenstein-Kobbelbude den Vorrang gegeben hat vor dem Projekt Allenstein-Braunsberg.

Abg. Richter (Hagen) beklagt, daß die deutschen Eisenbahnschienenfabrikanten eine Koalition geschlossen, um die Preise der Schienen in ganz unverhältnismäßiger Weise in die Höhe zu treiben. Der Preis der Schienen betrage gegenwärtig 157 Mark per 1000 Rgr., während im Auslande derselbe nur 103 Mark erreiche. Lege man nun noch einen Zoll auf Eisen, so behindere man die deutschen Konsumenten, vom Auslande zu kaufen.

Abg. Berger (Witten) nimmt die deutsche Eisen- und Stahlwaren-Industrie gegen den Vorwurf des Vorredners in Schutz, daß sie durch eine unverhältnismäßige Ausdehnung ihrer Werke ihr heutiges Darniederliegen selbst verschuldet habe. Die Regierung selbst habe diese Ausdehnung verschuldet, denn sie sei es gewesen, die fortwährend erklärt, daß die deutsche Industrie nicht im Stande sei, den eigenen Bedarf zu decken und diese Erklärungen hätten auch die Beilegung des Eisengolles verschuldet. Die Koalition, von der der Vorredner gesprochen, habe sich nicht zum Zwecke des Hochschraubens der Preise gebildet, sondern um das geringe Quantum der Arbeit, welches noch vorhanden ist, auf die verschiedenen Werke zu vertheilen. Redner behält sich seine weiteren Erklärungen für die Zolldebatte im Reichstage vor.

Abg. Richter: Die Angelegenheit gehört nicht in den Reichstag, sondern in das Abgeordnetenhaus. Es handelt sich hier um die Vertheuerung der Eisenbahnschienen und die Budgetkommission hat die Pflicht, auf die Ursachen der Vertheuerung hinzuweisen. Im Uebrigen bleibt Redner dabei, daß die heutige Lage der Eisenindustrie in der Ueberproduktion der Vorjahre ihre Ursache hat. Die Werke seien gegenwärtig auf 12 Millionen Centner eingerichtet, während der Bedarf nur jährlich 4 Millionen Centner beträgt. Redner geht dann weiter auf den Gegenstand ein und führt aus, daß bei einer etwaigen Wiedereinführung des Eisengolles sich dergleichen Koalitionen in noch größerer Zahl bilden würden.

Das Haus beschließt auf den Antrag der Kommission eine Resolution: die Regierung aufzufordern, dem Landtage im künftigen Jahre eine Zu-

sammenstellung der Ergebnisse der Schienen-Submissionen vorzulegen und zugleich Mittheilungen darüber zu machen, wie weit sich bei solchen und anderen Submissionen für die Staats-Eisenbahn-Verwaltung Koalitionen von Lieferanten zum Zwecke der Erzielung höherer Preise bemerkbar gemacht haben.

Bei Kap. 33 (Centralverwaltung und Eisenbahn-Kommissariate) fragt Abg. Richter (Hagen), ob es den Beamten nicht gestattet sei, ohne Genehmigung des jeweiligen Ministers sich literarisch mit Fragen des Eisenbahnwesens zu beschäftigen.

Handelsminister Maybach: Es versteht sich das eigentlich von selbst. Es gelangen sonst Werke in die Öffentlichkeit, für welche der Minister die Verantwortlichkeit zu übernehmen hat. Ich erwähne nur das Werk von Schwabe über Sekundärbahnen, das eine Fluth von Gesuchen eingebracht hat. Ich muß daher den Wunsch haben, daß der Beamte nicht gegen meine Auffassung Werke veröffentlicht.

Abg. Richter widerspricht dieser Auffassung des Ministers.

Das Haus beschließt auf den Antrag der Kommission, die Staatsregierung aufzufordern, dafür Sorge zu tragen, daß dem Landtage mehrere Exemplare der Jahresberichte derjenigen Eisenbahngesellschaften zu gehen, denen der Staat auf Grund gesetzlicher Verpflichtungen Zuschüsse zu leisten hat, so wie diejenigen, deren Betrieb durch den Staat geführt wird.

Bei Tit. 26 Kap. 33 (Kosten der Vorarbeiten zu neuen Eisenbahnen) beantragt die Kommission statt 150,000 M. nur 100,000 M. zu bewilligen, also 50,000 M. abzusetzen.

Reg.-Komm. Geh. Rath Schneider und Abg. Richter bitten um unverzügliche Bewilligung.

Das Haus bewilligt diesem Vorschlage gemäß den vollen Betrag von 150,000 M.

Beim Extra-Ordinarium werden bei Titel 1 (Rangirbahnhöfe) statt 600,000 M. nur 300,000 M., bei Tit. 5 (zum Umf.: der Güterbahnhöfe in Berlin) statt 470,000 M. nur 360,000 M., bei Tit. 20 (zur Erweiterung des Bahnhofs Hannover) statt 3,000,000 M. nur 2,500,000 M. und bei Titel 29 (zur Anlage eines Centralbahnhofs in Frankfurt a. M.) statt 2,500,000 Mark nur 2,000,000 M. bewilligt.

Zugleich beschließt das Haus, die Regierung aufzufordern, den Plan des Centralbahnhofs in Frankfurt a. M. einer erneuten Prüfung zu unterziehen, und dabei auf die größte Sparjamkeit Rücksicht zu nehmen — auch dem Landtage in dessen nächster Session den definitiven Plan vorzulegen und gleichzeitig mitzutheilen, in welchen Perioden sie die Vollenbung der Anlage beabsichtigt.

Das Haus genehmigt sodann noch die übrigen Titel mit einigen dazu vorliegenden unwesentlichen Resolutionen nach dem Vorschlage der Kommission.

Damit ist die zweite Beratung des Etats beendet.

Der Präsident theilt mit, daß im Ganzen die Deckungsmittel um 5,819,450 Mark ermäßigt sind.

Das Haus genehmigt ferner das Etatsgesetz ohne weitere Debatte.

Nächste Sitzung Montag 10 Uhr.

Tages-Ordnung: Dritte Beratung des Etats.

Schluss 11 Uhr.

## Deutschland.

Berlin, 8. Februar. Am Freitag Abend fand in dem Hotel des Fürsten Bismarck unter dessen Vorsitz ein preussischer Ministerrath statt, welcher erst nach Mitternacht sein Ende fand. In Abgeordnetenkreisen wollte man wissen, daß es hierbei zu sehr stürmischen Erörterungen gekommen wäre. Ueber den Inhalt der Beratung gingen indessen die Angaben auseinander; einerseits meinte man, es hätte sich um Zoll- und Steuerfragen und namentlich um die Tabaksteuer gehandelt, andererseits wollte man wissen — doch hat dies weniger Wahrscheinlichkeit für sich —, die Debatte hätten sich um den Generalbericht der Budgetkommission des Abgeordneten-Hauses bewegt. Jedenfalls machte sich in gewissen ministeriellen Kreisen heute eine unverkennbare Niedergeschlagenheit geltend.

Auf Einladung des Ältesten-Kollegiums der Kaufmannschaft zu Berlin und der Handelskammer zu Frankfurt a. M., Hamburg und Leipzig sind heute Delegirte der meisten deutschen Handels-

