



Nr. 68. Mittag-Ausgabe.

Deutschland.

O. C. Landtags-Verhandlungen.

47. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Februar.

11 Uhr. Am Ministerische: Maybach und zahlreiche Commissarien.

Erlter Gegenstand der Tagesordnung ist der Antrag der Budget-Commission, den Bericht über die Verwaltung der fiscalschen Bergwerke, Hütten und Salinen für 1877/78 durch die vorgelegte Übersicht für erledigt zu erklären.

Referent Hammacher: Die Ursachen der Kriis wirken noch fort, so daß vielleicht die Ergebnisse des laufenden Staatsjahrs noch ungünstiger sein werden. Der einzige Lichtblick geht von den Blei-, Silber- und Zinkerzgruben bzw. den betreffenden Hütten aus, die unter Staatsverwaltung stehen: es sind dies die Friedrichsgrube und Friedrichshütte in Oberhäslein und die Erzgruben und Hütten im Harz, welche größere Erträge geliefert haben als im Etat vorgesehen waren, nämlich $1\frac{1}{2}$ resp. 2 Millionen Mark. In Eisenstein-Bergwerken und Eisenhütten ist unser Staat glücklicherweise nur sehr wenig beteiligt. Das Hauptwerk des Staates — die Eisengießerei in Gleiwitz — hat auch im Vorjahr mit 178,833 M. Verlust abgeschlossen. Zur Aufbesserung der Bergwerks- und Hüttenbetriebe im Harz hat die Gründung des Eisenbahnbetriebes auf der Strecke Langelsheim-Glauchau beigetragen. Das Kali-Salzwert in Stafffurt hat einen Überschuss von 558,000 M. geliefert, in Folge der erheblichen Vermehrung der Produktion der chemischen Industrie, welche auf die Kalifalte von Stafffurt und Leopoldshall angewiesen ist. Das Resultat des Salinenbetriebes war dagegen kein günstiges, der Überschuss betrug nur 380,000 M., während doch von den $4\frac{1}{2}$ Millionen Centnern der Kohlenproduktion in Preußen die fiscalschen Salinen $2\frac{1}{2}$ Millionen liefern. Schönebeck, das jährlich 1,300,000 Centner produziert, hat nur einen Überschuss von 52,000 M. ergeben und auch dieser nur dadurch, daß die fiscalsche Braunkohlegrube Eggersdorf die Kohle unter dem Ladespreis lieferte, nämlich zu 21 Pf. pro Centner, während sonstige Abnehmer 28 Pf. zahlen mußten.

Die Saline Schönebeck gab den Centner Siebelsatz zu 108 Pf. ab, während der Durchschnittspreis des in Preußen verkauften Salzes 123 Pf. betrug. Der wichtigste Zweig der Staatsbetriebsverwaltung auf diesem Gebiet, der Steinholzbergbau, hat im v. J. nur einen Überschuss von rund $7\frac{1}{2}$ Millionen Mark ergeben bei einer Produktion von etwa 134 Millionen Centner, ein Beweis, daß dieser Zweig des Bergbaus unter für den Fiscus besonders günstigen Verhältnissen betrieben wird. Der Rückgang der Montanindustrie betrug im v. J. 15 Millionen Centner mit einem Werth von 41 Millionen Mark, 10,844 Mann weniger gegen das Vorjahr wurden beschäftigt. Speziell bei den Steinholzen betrug der Rückgang 16 Millionen Centner, 14 Millionen Mark und 12,987 Arbeiter. Der Preis der Steinkohle sank von 32,9 Pf. in 1876 auf 27,7 Pf. in 1877, also unter das Niveau von 1867, in welchem Jahr er 27,9 Pf. betrug. Die Schwankungen der Steinkohlenpreise waren sehr rapide: 1869 auf der Zeche Königsgrube 25,5 Pf., 1873: 44,7 Pf., 1877—78: 22,6 Pf., und ähnlich auf der Königin-Luisen-Grube. Während aber der Durchschnittspreis in der Monarchie 27,7 Pf. im J. 1877 betrug, verwerteten sich die Saarbrüder Koblenz mit 41 Pf., also um 12 bis 13 Pf. höher; daher der Überschuss für die Staatskasse. In Saarbrücken besitzt der Staat ein Monopol und kann Preise verlangen, die er bei freier Concurrenz und wenn Saarbrücken an einer anderen Stelle der Monarchie sich befände, nicht verlangen könnte. Müßte das dortige Kohlengeschäft unter den Verhältnissen betrieben werden, in den Berggärten könnten nur begüterte Leute ihre Kinder schicken. Die anderen Bewohner dieses Stadtteils aber müssen auch einen Platz haben, auf dem die junge Generation sich austoben und Lust schöpfen kann. Von den drei als kleinere Institute bezeichneten Auskünften ist das mineralchemische Laboratorium zu klein angelegt, das technologische Institut aber, da auch ein großes Polytechnikum geschaffen wird, überflüssig. Man hat bei ersterem nicht die Schäden des Bedürfnisses durch die Universitätsbeamten zu Grunde gelegt. Ich hoffe, daß, wie der Regierungskommissar versprochen hat, die revidirten Pläne nochmals den Bevölkerungen vorgelegt werden. Ich hoffe endlich, daß der Bau des Technologiums mit Schnelligkeit begonnen werde.

Von grossem Interesse, gerade im gegenwärtigen Augenblick, ist die Entwicklung des Knappenschaftswesens. Es bestanden in dem abgelaufenen Staatsjahr in Preußen 84 Knappenschaftsvereine mit einem Vermögen von 20,620,117 M. und 255,600 Mitgliedern. Die Einnahme sämtlicher Knappenschaften beziffert sich auf 1,760,000 Mark, die Ausgabe auf 11,797,915 M. An Invaliden-Pensionen wurden verausgabt 3,540,537 M., an Witwen-Pensionen 2,075,660 M., an Waisengeldern 1,129,995 M., für Schulunterricht 342,779 M., für Krankenpflege 3,726,027 M. Auf den Kopf der Knappenschaftsmitglieder verteilt, ergibt sich für jeden Knappenschaftsgenossen ein Vermögen von 43,94 M. Dabei war das vorige Jahr für die Knappenschaften ein ungünstiges, erhöhte Ansprüche bei Verminderung der Mitglieder und Löhne. Bei den Knappenschaftskassen, bei denen der Staat beteiligt ist, war eine Erhöhung der Beiträge seither nicht erforderlich.

Abg. Dohrn: Gegen den Wunsch, die Erträge der Salinen möglichst zu steigern, läßt sich wohl nichts einwenden, aber Salz ist doch kein Gegenstand, um daraus eine große Finanzquelle zu machen. Wir sind allerdings in den Salzpreisen etwas herunter gegangen; sie betragen 1873 113 Pf., 1874 123 Pf. pro Centner und stellen sich jetzt auf 108 Pf., wie 1869. Deshalb scheint es mir noch nicht nothwendig, die Salzpreise im Interesse der Einnahme zu erhöhen.

Referent Hammacher: In der Commission wurde die Frage angeregt, ob es nicht einer intelligenten Verwaltung gelingen möchte, die Erträge der Salinenwerke zu erhöhen; ein Beschlüsse wurde nicht gefaßt. Es wurde in der Commission die Ansicht vertreten, daß es nicht bloss das Recht, sondern auch die Pflicht der Regierung und des Landtages sei, die Aufmerksamkeit darauf zu richten, wie eine Vermehrung der Einnahmen der Salinen sich herbeiführen läßt. Nach den großen Auswendungen, welche der Staat für seine Salzwerke gemacht hat, müssen sie auch Erträge liefern. Jedermann weiß, wie sich unsere Salzpreise zusammensetzen. Der Salinenpreis beträgt 1 Pf. pro Pfund, die Steuer 6 Pf.; der Ladenpreis stellt sich auf 10—11 Pf., Wenn eine Erhöhung des Preises loco Saline um 20—25 Pf. eintrete, würde, so hätte der Staat eine Mehreinnahme von 7—800,000 M., während der Ladenpreis nicht um ein millionstel Pfennig in die Höhe gehen würde.

Der Antrag der Commission wird genehmigt.

Abg. Dohrn berichtet hierauf Namens der Budgetcommission über die Denkschrift betreffend die Lage der im Ressort des Cultusministerium seit dem Jahre 1872 einschließlich begonnenen und in der Vorbereitung begriffenen Staatsbauten in Berlin und Potsdam. Die Denkschrift teilt mit, daß der Umbau des Dienstgebäudes des Ministeriums nach dem bisherigen $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark Kosten umfassenden Planen, zu welchen im vorjährigen Etat die erste Rate mit 400,000 M. bewilligt ist, und welcher sich auf das bisherige Terrain, nämlich die Grundstücke Unter den Linden 4 und Behrenstraße 71 bezieht, von der Oberbaubehörde wegen Mangels an Hörfäumen beanstandet und deshalb eine Neubauplatz entworfen ist, welche das jetzt vom Staatsministerium benutzte fiscalsche Grundstück Behrenstraße 72, zu dem Bau mit heranzieht. Während die Budgetcommission die Vorlage durch Kenntnisnahme zu erledigen beantragt, beantragt Freiherr v. Hüne, daß das Haus sich die Entscheidung über die Einnahmeziehung des Hauses Behrenstraße 72 in den Erweiterungsbau des Cultusministeriums vorbehalte bis zur Vorlage der revidirten Kostenabschläge für diesen Bau und bis zur erfolgten Mitteilung darüber, welche Kosten die anderweitige Unterbringung des Staatsministeriums verursachen wird.

Abg. v. Hüne motiviert seinen Antrag damit, daß die Kosten des qu. Erweiterungsbau durch Hinzuziehung des Hauses Behrenstraße 72, auf das Doppelte des Bewilligten steigen würden, da außer dem Kaufpreise dieses Hauses (400,000 Mark im Jahre 1865) noch die Kosten für die anderweitige Unterbringung des Staatsministeriums hinzutämen. Eine theilweise Benutzung des Hauses Behrenstraße 72 würde vielleicht genügen.

Ministerialdirector Greiff erklärt, daß bei den großen Unzuträglichkeiten den durch das hinzugemommene bautechnische Personal und die demnächst hinzukommende Verwaltung des technischen Unterrichtswesens sehr vermehrten Geschäftsvorkehr und bei dem unzweckmäßigen und gesundheitsgefährlichen Zustand der Wohnung des Ministers, ein Aufschub des Baues um ein Jahr, wie er durch Annahme des Antrags Hüne erfolgen würde,

Sechzigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt.

Montag, den 10. Februar 1879.

nicht gut möglich sei. Die Regierung habe vergeblich versucht, die Heranziehung des Hauses Behrenstraße 72 durch Erwerb des Hauses Behrenstraße 70 zu vermeiden. Wenn das Haus daher den Antrag Hüne nicht ablehne, so stelle er anheim, ihn der Budgetcommission zur Prüfung zu überweisen. — Das Haus beschließt in diesem Sinne.

Abg. v. Bunsen: Die Denkschrift berichtet auch über den Bau der hiesigen königlichen Bibliothek. Obgleich man an maßgebender Stelle den festen Willen hat, den Bau möglichst rasch und an der Stelle, wo er geplant ist, auszuführen, so scheint doch die Unterrichts-Verwaltung, wie ihr Schweigen gegenüber den neulich von Mommen erhobenen Klagen beweist, maglos zu sein gegenüber den Schwierigkeiten, welche die Verlegung der Kaserne der Garde du Corps-Schwadron bietet. Man erzählt sich, daß das Bau-Ministerium einen besonderen Theil des dem Grafen Lehndorff gehörigen Grundstücks für diese Kaserne in Aussicht genommen habe, und die gewaltsige Schwierigkeit darin bestehe, daß, wenn das Cultusministerium mehr Raum als hinreichend für den Bau verlange oder ein zu hoher Kaufpreis für das Grundstück verlangt werde, man sich vor einem Engpass befinden, aus welchem herauszukommen weder Mommen noch der öffentlichen Meinung gelingen werde. Nun befinden sich aber, wie man an maßgebender Stelle wohl weiß, im Norden der jetzigen Kaserne noch mehrere zu dem Neubau geeignete fiscalsche Grundstücke. Ich wünschte daher, daß die geplanten Verhandlungen rasch abgeschlossen würden. Für den Bau der Akademie der Künste, welche ebenfalls der Bibliothek weichen soll, würde ich den Löbweplatz empfehlen, in dessen Nähe schon jetzt viele Künstler wohnen. Das Bedürfnis dieser Gegend nach großen Plätzen wird durch den Thiergarten und andere in der Nähe liegende große Plätze genügend befriedigt. Die nötige Verbindung der Akademie mit den Kunstsammlungen der Stadt wäre durch die Pferde- und Stadtbahn gesichert. Ich hoffe, daß der Bau der Bibliothek bald in Angriff genommen und die geplante partielle Verlegung der Bibliothek nach der alten Bergakademie vermieden wird, da sie einem besonderen Kostenaufwand von 30,000 M. veranlassen würde.

Abg. Birchow: Die partielle Verlegung der Bibliothek ist gegenwärtig die für alle Interessenten erträglichste Lösung der Frage nach den nötigen Räumen. Die abzutrennenden Abteilungen stehen nicht in nothwendigem Zusammenhang mit den übrigen. Der Neubau der ganzen Bibliothek hat nach den letzten Erklärungen der Regierung in der Budget-Commission jetzt weniger Aussicht auf Einnahme als früher. In England, wo man nicht so formell ist, wie bei uns, würde in einer solchen Lage das Unternehmen eine Adreß an die Königin richten, und ich glaube, daß dieses Haus, welches seit Jahren auf Adressen verzichtet hat, bei dieser dringlichen Angelegenheit, in welcher das Cultusministerium nicht vorwärts kommt, diesen Weg beschreiten müßte. Der Bau kann ja auf dem östlichen Flügel beginnen, dann könnte die Garde-du-Corps-Kaserne einige Jahre in ihrer jetzigen Situation verbleiben. Aber dann müßte man einen Platz für die Akademie der Künste schaffen. Die Regierung wendet in dieser Frage nicht so viel Arbeit auf, um zu einem definitiven Project zu kommen. Sie müßte endlich einen Generalplan der in Berlin notwendig auszuführenden großen Staatsbauten entwerfen. Dies geschieht aber nicht, weil kein Minister sich einmal mit dieser Frage eingehend beschäftigt. Ich bin nicht dafür, die Akademie nach dem Löbwe-Platz zu verlegen. Ich habe in der Stadtverordnetenversammlung Berlins, die gemäß mit Plätzen nicht freigegeben ist, zweimal diesen Platz vor dem Bauen gerettet. Der Magdeburger Platz, der allein in der Nähe liegt, ist seit langer Zeit für Markthallen bestimmt. In den Thiergarten können nur begüterte Leute ihre Kinder schicken. Die anderen Bewohner dieses Stadtteils aber müssen auch einen Platz haben, auf dem die junge Generation sich austoben und Lust schöpfen kann. Von den drei als kleinere Institute bezeichneten Auskünften ist das mineralchemische Laboratorium zu klein angelegt, das technologische Institut aber, da auch ein großes Polytechnikum geschaffen wird, überflüssig. Man hat bei ersterem nicht die Schäden des Bedürfnisses durch die Universitätsbeamten zu Grunde gelegt. Ich hoffe, daß, wie der Regierungskommissar versprochen hat, die revidirten Pläne nochmals den Bevölkerungen vorgelegt werden. Ich hoffe endlich, daß der Bau des Technologiums mit Schnelligkeit begonnen werde.

Ministerialdirector Greiff: Ich muß den Vorwurf des Vorredners zurückweisen, daß der Cultusminister nicht das gebürige Interesse für die Staatsbauten habe. Er hat ihnen seit seinem Amtsantite die größte Fürsorge gewidmet, und deshalb sich die bautechnischen Beamten verpflichtet, welche sich jetzt mit der Aufstellung eines zweckmäßigen Planes der Neubauten beschäftigen.

Abg. Birchow: Mein Vorwurf war gegen das Gesamtministerium gerichtet, welches dafür sorgen müßte, daß die Staatsbauten in Berlin nach einem Plane ausgeführt würden.

Das Haus setzt die zweite Berathung des Etats fort und zwar zuerst des Etats der Verwaltung der directen Steuern.

Referent Hüne empfiehlt die Annahme aller Capitel der Einnahmen und Ausgaben, jedoch die des Titels 2 Capitel 5 zur Herstellung eines Dienstgebäudes für die Direction für die Verwaltung der directen Steuern in Berlin ausgezahlt 1,500,000 M. unter Abstrich von 30,000 M., die sich als unnötig herausgestellt haben, und unter der Bedingung, daß die Regierung den Bau nicht für andere Zwecke daneben verwenden wolle.

Ein Vertreter der Regierung erklärt, daß der Bau zu keinem anderen Nebenzwecke bestimmt ist.

Das Haus genehmigt sodann diesen ganzen Etat mit dem erwähnten Abstrich.

Den Etat der Allgemeinen Finanzverwaltung beantragt die Budgetcommission, vorbehaltlich der definitiven Feststellung von Capitel 11 Titel 28 und Titel 31 der Einnahme unverändert zu bewilligen.

Referent Nidert erklärt, daß beim Verlauf der Staatsdruckerei an das deutsche Reich das Interesse der preußischen Finanzverwaltung nach jeder Richtung gewahrt sei.

Bei Capitel 60 Titel 1 Zuschuß zur allgemeinen Wittwen-Verpflegungsanstalt in Berlin wünscht v. Minnigerode, daß § 1c des Gesetzes vom 17. Mai 1856, nach welchem die Wittwen-Pension, wenn der Ehemann nach drei- oder wenigerjähriger Ehe stirbt, nicht voll gezahlt wird, abgeändert werden.

Geb. Rath Scholz erklärt dies im Interesse der Pensionsklassen für unzulässig.

Zu Cap. 62 erklärt Birchow, daß er den Finanzminister, wenn er zu gegen wäre, gefragt hätte, welchen Standpunkt die Regierung zur Verwaltung der Güter der kurfürstlichen Nebenkönige einnehme. Der Prinz Friedrich Wilhelm beschwore sich über eigenmächtige Veränderungen in der Substanz seines unter gerichtlicher Verwaltung stehenden Vermögens.

Geb. Rath Scholz erklärt, daß der Finanzminister sich auf eine Stunde aus dem Hause entfernt habe, in der Erwartung, daß dieser Etat nicht so rasch zur Debatte gelangen würde. (Eine halbe Stunde später tritt der Finanzminister ein.)

Es folgt die Berathung des Etats des Eisenbahn-Verwaltung. Beim ersten Capitel derselben (Cap. 15: Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn) bemerkt Referent Hammacher einleitend: Die Prüfung dieses Etats bot der Commission diesselbe Schwierigkeiten, weil im Laufe des nächsten Jahres das Staatsbahnhof sich um rund 1000 Kilometer vermehrt. Es tritt hinzu, daß die neuen Strecken zum größten Theil Gegenden mit dünner Bevölkerung und geringer Gewerbeschäftigung durchziehen und daß die Staatsbahnen nicht blos den Privatbahnen gegenüber Verschiebungen des Verkehrs herbeiführen, sondern auch untereinander Konkurrenz machen. Die Linien Graudenz-Jablonowo, Jauerburg-Goldap, Posen-Neustadt, Berlin-Straßburg, die pommersche Centralbahn kommen zum ersten Male zur Staatsaufstellung; auch die nach Westen führenden neuen Linien Berlin-Blankenhain, Moselbahn u. s. w. lassen eine richtige Präliminirung der Staatsfälle kaum zu. Der Concourseinfluß der neuen Linien wird sich am stärksten bei der Linie Berlin-Wohlau zeigen, die den Verkehr nicht blos der Privatbahnen, sondern auch hannoverschen Staatsbahnen beeinflussen muß. Um alle diese Elemente für die Einnahmeaufstellung beurtheilen zu können, erbat sich die Commission die Mitteilung der für die Eisenbahnverwaltung leitend gewesenen Gesichtspunkte und Einnahmeberechnungen.

Es ist bemerkenswerth, daß hier nach die Einnahme pro Kilometer der älteren Strecken mit Ausnahme der hannoverschen Linien und der Main-Weserbahn sämtlich höher als im Vorjahr veranschlagt sind, während die Einnahmen der neu in Betrieb kommenden Linien mit berechtigter Vorsicht sehr niedrig berechnet werden. Die Einnahme der Moselbahn ist auf die Hälfte der aktuellen Einnahme der Rhein-Nahebahn, die Einnahme der Linien in Polen, Pommern und Preußen auf nur 4000 M. pro Kilometer veranschlagt. Die der Einnahme nach am niedrigsten stehenden Linien halten sich über diesen Satz. Dagegen wurde in der Budgetcommission die Anzahl vertreten — die auch die meiste ist —, daß das Gesamtergebnis der Betriebeinnahmen der Staatsbahnen wahrscheinlich bedeutend hinter den Etatsanschlägen zurückbleiben werde. Denn seit 1875 haben sich die Gesamteinahmen der Staatsbahnen nicht gehoben; sie betragen constant rund 159,000,000 M., obwohl die Länge der Betriebslinien sich von 1875 bis 1878 um etwa 1000 Kilometer vermehrt hat. Das Jahr 1879/80 müßte also gegen diese constante Einnahme 17,000,000 M. mehr ergeben, als das Jahr 1877/78, um den Etatsvoranschlag zu erreichen, und nach meiner Schätzung circa 20,000,000 M. mehr, als das laufende Jahr nach meiner Schätzung bringen wird. Auch die Ausgaben bewegen sich gläicher Weise in einer der Wirtschaftlichkeit nicht entsprechenden Richtung, indem sie hoch veranschlagt sind, wie auch diesmal. Die Ausgaben sollen auf 112,481,000 M. verteilt werden, also auf 13,500,000 M. mehr, als die wirklichen Ausgaben von 1877/78. Wie die Statistik der Staats- und Privatbahnen ergibt, vermindern sich die Ausgaben regelmäßig in noch stärkerem Maße, als die Einnahmen. Die wirklichen Einnahmen der preußischen Staatsbahnen betragen pro Kilometer 1874 38,553 M., die Ausgaben 29,856 M. 1875 Einnahme 37,819 M., Ausgabe 25,568 M. 1876 Einnahme 35,341 M., Ausgabe 22,277 M. 1877 Einnahme 33,168 M., Ausgabe 20,628 M. Die Einnahmen pro Kilometer sind demnach seit 1874 um 5385 M., die Ausgaben aber um 9228 M. zurückgegangen. Der Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben betrug 1874 nur 8697 M., stieg aber 1877/78 auf 12,540 M. pro Kilometer. Welchen Anteil an diesen Erscheinungen neben der Wirtschaftlichkeit und den niedrigeren Preisen der Materialien und Löne die Entwicklung unseres Staatsbahnenwesens hat, welche Schlüsse daraus für unsere gesamte Eisenbahnpolitik sowie für unsere Staatsfinanzen zu ziehen sind, darüber wird bei der Erörterung des Generalberichts zu sprechen sein.

Abg. Richter (Hagen): Unter der grossen Anzahl von Briefen, welche der Herr Ministerpräsident aus Friedrichsruh an das größere Publikum versendet hat, befand sich einer, der von Eisenbahninteressen handelt, gerichtet an einen Collegen; an welchen, weiß man nicht. Der vornehmste College des Herrn Ministerpräsidenten in Eisenbahnsachen ist der amtierende Herr Eisenbahnminister. Ob der Brief an ihn oder einen anderen Minister gerichtet ist, ob der College überhaupt in Fleisch und Bein existirt oder ob es sich nur um die Etiquette für diese Form der Publication handelt, ist ganz gleichgültig; wir haben aber das lebhafte Interesse zu erfahren, wie der Herr Eisenbahnminister zu dem Inhalt dieser Erklärung des Reichskanzlers steht. Nach seiner eigenen Aeußerung bereitet der Herr Minister ein Reichseisenbahngesetz vor, das bereits sein Pult verlassen habe und sich anderwärts befindet. Im Gegentheil dazu wird in dem Brief des Herrn Ministerpräsidenten ausgesetzt, daß unabhängig von dem intendirten Reichseisenbahngesetz die wichtigste

auch keine Bahn, um im Style des Reichskanzlers zu reden, das Publikum ausbeuten. Diese Maximalsätze unterscheiden sich sehr wenig von den für die preußischen Staatsbahnen bestehenden Normalsätzen. Außerdem ist auch als geltendes Recht eine alljährliche Revision der Maximalsätze seitens des Bundesrates in Aussicht genommen. Ausnahmetarife kann nur das Ministerium genehmigen und wird diese Genehmigung auf Widerruf ertheilen. Es können also aus eigener Initiative der Regierung diese Ausnahmetarife wieder aufgehoben werden. Die Ausnahmetarife sind gerade im Interesse der Landwirtschaft, der Kohlen- und Eisenindustrie, und zwar vielfach auf Verlangen der Regierung eingeführt worden. Die Ausnahmetarife dienen zu nichts weniger als zur Ausbeutung des Publikums in Privatinteressen der Eisenbahnen. Differentialtarife können auch nur mit Zustimmung des Ministers bestehen.

Wir haben selbst gesehen, welche Wirkung eine einzige Rede des Ministerpräsidenten im März v. J. in diesem Hause auf die Umgestaltung des gesamten Holztarifwesens in Deutschland gehabt hat und welche Maßnahmen ergriffen worden sind zum Schutze der Grüneberger Weintrauben gegen die ungarischen, und zum Schutze unseres Mehles gegenüber dem nach Holland durchgehenden ungarischen Mehl. Die Privateisenbahnen sind also in Bezug auf ihre Tariffreiheit auf das Neuerste beschränkt, und man kann darin nicht weiter gehen, wenn das Privatcapital bei diesen Bahnen irgendwie rentabel sein soll. Die vom Reichskanzler vor zwei Jahren berufene Sachverständigen-Commission hat verneint, daß es möglich und räthlich sei, Einheitstarife auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens einzuführen. Die gesellschaftliche Entwicklung unseres Eisenbahntarifwesens ist eine gerade entgegengesetzte. Anfänglich waren die Tarife viel mehr einheitlich und allmälig ist eine große Vielheit entstanden, welche wieder in den letzten Jahren durch die Bemühungen des Ministers Achenbach zu einer größeren Einheit zurückgeführt worden ist. Das Publikum und die Interessenten meinen, man sei darin schon zu weit gegangen. Man will jetzt statt einer Städteklasse zwei einführen und die Ausnahmetarife vermehren. Man hat nämlich endlich eingesehen, daß die Einheit nicht blos Herabsetzung sondern auch Heraufsetzung der Tarife bedeuten kann und damit eine Schämmisung unter Nichtberücksichtigung einzelner Verkehrsinteressen. Sie bringt unter Umständen weder den Interessenten noch den Eisenbahnen Vorteil, indem die Heraufsetzung auf den Verkehr mindernd wirkt. Der Brief ist übrigens vom Fürsten Bismarck nicht als Reichskanzler geschrieben sondern einfach „von Bismarck“ gezeichnet, wie er ja auch an den Gemeindedirektor von Bötz nicht als Reichskanzler, sondern als Kreiseingefesselter von Bismarck geschrieben hat. Ich werde ihn übrigens im Reichstage selbst fragen, als was er den Brief geschrieben hat. Richtig würde den Interessen des Publikums mehr zuwider sein, als die vom Reichskanzler vorgeschlagenen gesetzliche Fixierung der Tarife.

Die gauige Entwicklung der Eisenbahntarife geht mit Ausnahme einer Unterbrechung im Jahre 1874 auf Ermägigung und heute klagt man auch vorwiegend darüber, daß die Eisenbahnen auf gewissen großen Strecken zu billig fahren. Die Ermäßigungen wurden erschwert, ganz abgesegnet von der Unmöglichkeit, in gesetzgebenden Körpern Eisenbahntarife festzusezen. Wir haben schon an Zolltarifen genug. Niemand ist bisher noch auf solchen unglücklichen Gedanken gekommen. Wie kommt nun der Reichskanzler zu solchen unmöglichen, unausführbaren Vorschlägen? Er läßt sich verführen durch die Analogie mit der Chaussee, der Post und einem Generalpächter von Steuern. Natürlich lehnt es ein Eisenbahnminister ab, dergleichen von uns zu discutiren. Der Besitzer einer Chaussee stellt doch nur das Anlagecapital, übernimmt aber nicht den Transport auf derselben. Den Unterschied von Post und Eisenbahn aber hat gerade die Wirtschaftspolitik des Kanzlers in der letzten Zeit klar gestellt. Man hat die Differentialtarife der ungarnischen Weintrauben für die Eisenbahnen aufgehoben und gleichzeitig für die Postpackete unter 5 Kilo denselben Tarif eingeführt, mögen die Trauben nun aus Ungarn oder aus Grünberg, Magdeburg kommen! (Heiterkeit. Ruf: Naumburg!) Ja, was weiß ich, was alles für Wein heute als schutzwürdig angesehen wird! (Heiterkeit.) Die Eisenbahnen dürfen ihre großen Traubensacke nicht so billig aus Ungarn uns zuführen, wie sie möchten, werden aber gezwungen, für die Post kleine Traubensacke aus Ungarn unentgeltlich zu fahren. (Heiterkeit.) Wer Post und Eisenbahnen so grundverschieden behandelt, sollte doch wissen, daß beide etwas ganz verschiedenes sind. Fürst Bismarck braucht den häßlichen Ausdruck: Ausbeutung für Privatinteressen. Die Socialisten nennen in dem Sinne, wie der Reichskanzler die Privateisenbahnen, die Fabrikanten „Ausbeuter.“ Der Kanzler scheint diesen ihm ungewöhnlichen Stil herüber genommen zu haben von Personen, denen er seine neuen Recepte der Wirtschaftspolitik entnommen. Dem Publikum mögen seine neuen Pläne originell, genial, titanenhaft vorkommen. Wer aber solche Fragen beständig verfolgt, auch wenn der Reichskanzler sich nicht damit beschäftigt weiß, daß an seinen Programmen nichts Neues ist, als daß ein Reichskanzler sich zu solchen Dingen bekennt. (Heiterkeit)

solchen Dingen bekannt. (Heiterkeit.)
Den Gedanken der allgemeinen Eingangsabgabe hat er einer Broschüre
des Verfaßten jenen Niendorf aus dem Februar entliehn mit den dazu gehörigen
Motiven. Sein neuestes Eisenbahnyprogramm stammt von Herrn Perrot,
einem früheren Compagnon von Niendorf. (Buruf!) Gewiß als Abgeordneter
hat man eine geordnete Registratur und in meinem Altenstift unter
dem Titel „Universalcuren und Wunderdoctoren“ finden sich die Broschüren
von Niendorf und Perrot. In letzterer Zeit haben dieselben vornehme
Gesellschaft bekommen. (Heiterkeit.) Herr Perrot wollte nach Analogie der
Post gleiche Eisenbahnyreise für Personenbeförderung nach allen Richtungen,
gleichgültig ob nach Potsdam oder Cyditzhufen einführen. Später mäßigte
er sich auf einen Sonentarif und erfand das jehige Kanzlerprogramm. Ueber
die Agitationweise des Kanzlers im Allgemeinen werde ich hier, wo er
nicht zugegen ist, nicht sprechen, nur eins muß ich sagen; was ein Niendorf
oder einem Perrot hingehen mag, ihre Vorläge, ihre Ausdrucksweise,
ihre Agitation, ob dasselbe sich für einen Reichskanzler schickt, geeignet oder
passend ist, ist eine andere Frage. Unter Umständen aber kann ein derartiges
Vorgehen des Kanzlers für die Entwicklung unseres Staatslebens sich
einmal als durchaus verhältnissmäßig erweisen. (Beifall.)

einmal als durchaus verhängnißvoll erweisen. (Beifall.)
Minister Maybach: Ich habe eben den Eindruck bekommen, als befände ich mich im Reichstage. (Sehr richtig! rechts.) In der That hat der Abg. Richter eine lange Auseinandersetzung gehalten, wie man die Ausführung des Art. 45 Nr. II der Reichsverfassung, der die einheitliche Regelung und Herausziehung der Tarife als zu erstrebendes Ziel hinstellt, sich denken könne. Es ist doch unzweifelhaft, daß man bestimmte Normen sich vorstellen kann, nach denen mit einer gewissen Latitüde in der That Tarife festgesetzt werden können. Wir haben ja schon Normen in gewisser Beziehung, es sind das die Maximaltarife. Den Tadel über den Reichskanzler lasse ich bei Seite, auf den wird, wie ich denke, der große Staatsmann im Reichstage selbst antworten. Ich glaube, daß der Reichskanzler sich über diesen Tadel leicht hinweg sehen kann. (Sehr richtig! rechts.) Es ist dann eine kleine, ich möchte sagen, sturrile Frage angeregt worden, die Frage wegen des Differentialtariffs für Weintrauben. Der Gedanke an die einheimischen Weintrauben hat mir sehr fern gelegen, sondern ich wollte nur das durchführen, was der Bundesrat beschlossen hatte, nämlich keine Verstärkung ausländischer Produkte zu gestatten, wenn nicht besondere Gründe vorhanden sind. Der ganze Effect dieser Maßregel bestand darin, daß das Pfund Trauben in Breslau 1,1 Pf., in Berlin 2,7 Pf. theurer wurde. Hat das Einfluß auf den Consum dieser Trauben? Sollten wir das Ausland besser stellen wie das Inland? Dann ist noch davon die Rede gewesen, daß die Aussicht über die Privatbahnen vermöge der Concessionen vollständig ausreiche, um alle Ausschreibungen in Bezug auf das Tarifwesen zu verhindern. In gewisser Beziehung muß ich anerkennen, daß die Aussicht gewalt stark genug ist. Aber eines kann sie nicht; sie kann, wenn ihr nicht das besondere Recht dazu vorbehalten ist, eine Privatbahn nicht zwingen, ihren bestehenden Tarif zu ändern und darin liegt ein Hauptmoment der Ungleichheit in der Entwicklung unseres Tarifwesens, die vielleicht den Ausdruck, daß eine Ausbeutung des Publikums stattfindet, in gewisser Beziehung.

Abg. Birchow: Wenn der Herr Minister uns darauf hingewiesen hat, daß der Brief von dem Fürsten Bismarck, in seiner Eigenschaft als Reichskanzler, geschrieben worden ist, so muß ich darauf aufmerksam machen, daß der Reichskanzler zugleich preußischer Ministerpräsident ist, und wir auch einmal in die Lage kommen dürfen, ihn über seine Gründe zu hören. Wir haben, als Vertreter des Volkes das Recht, ihn zu befragen, und man kann uns nicht auf den Reichstag verweisen. Der Minister ist gar nicht so böse, von hier eine Unterstützung zu haben für seine Position, wenn es sich um Dinge handelt, die ihm genehm sind. Aber wenn man etwas machen will, von dem man im voran erwartet muss, daß es hier nicht recht herzustellen ist, dann geht man hinaus und sucht sich andere Kreise. Es wäre gut, wenn der Minister Gelegenheit hätte, den Reichskanzler darauf aufmerksam zu machen, daß diese Methode notwendig zu dem Gegenheil dessen führt, was sie intendieren: sie wollen den einheitlichen Gedanken stärken und stärken damit nur den particularistischen. Die ganze Bewegung auf dem Gebiete in den letzten Jahren ist hier producirt worden. Das Verfahren des Reichskanzlers ist nichts, als ein neuer Versuch, einen Weltmarkt durchzusetzen, gegen den Willen derselben, die ihm gegenüberstehen.

Häuser, die kommen sollen. Ich hoffe aber, daß hier das Pulver etwas früh verloren ist. Man treibt überall die Leute mit Nothwendigkeit die particularistische Arbeit, wenn man hier Dinge behandelt, welche schließlich im Reiche zu Stande kommen sollen. Wir aber machen nur unseres Rechte Gebrauch uns über diese Dinge an die Person zu wenden welche uns gesetzlich verantwortlich ist. Die jetzige Agitation führt in allen deutschen Staaten endlich dahin, daß sich auch die Elemente, welche wederlich dem Reiche zustreben, mehr und mehr entschließen müssen, auf der particularistischen Bahn zu treten, um womöglich ihre Minister aus dem Zauberbaum herauszubringen, in dem sie der „große Staatsmann“ gefangen hält. Das ist auch unser Bestreben; wir appelliren von Zeit zu Zeit an die Selbstständigkeit unserer Minister, und wenn wir hier die Frage gestellt haben, so geschieht dies auch, um zu sehen, ob unsere Minister noch selbständige Personen sind, ob sie noch eine eigene Meinung haben, ob Minister im modernen, konstitutionellen Sinne sind.

Jetzt sehen wir nur, daß der Reichskanzler befiehlt, und daß nicht bloß Abgeordnete, sondern auch Minister die Dinge einfach geschehen lassen. Das ist eine Erniedrigung des Niveaus, auf dem die Personen stehen. Wenn wir hier auf unsere Frage keine Antwort bekommen, so schließen wir, daß unsere Minister nicht mehr diese Festigkeit der Stellung haben und sind nicht mehr getrauen, vor ihrem eigenen Landtage auszusprechen, was für recht und gut halten. Das kann doch nicht constitutionell sein, da man immer und immer daran arbeitet, die Menschen dahin zu bringen, daß sie sich unterwerfen. Die Unsicherheit auf dem Eisenbahngebiete, die so groß ist, daß die bestfundirten Eisenbahnen sich mit ihren Actien nicht auf die Höhe behaupten können, die ihnen zukommt, erklärt sich blos daraus, daß kein Mensch mehr weiß, was in drei oder vier Monaten geschieht, und daß bietet uns ja auch der preußische Minister keine Garantie. Der Minister will ja erst anderswo Auskunft geben und inzwischen geht eine Million nach der anderen verloren. Wir wünschen diesen Zuständen endlich einmal ein Ende. Will man Staatsseisenbahnen, so führe man sie ein, aber auf einmal, will man zurücktreten, so trete man zurück, aber ohne Reserve. Ich bin gegen Staatsbahnen, aber ich könnte mich ändern, wenn die Majorität für dieselben ist. Durch die jetzige Praxis werden die Privatbahnen in einer Weise ruinirt, daß sie hinterher vom Staate billig gewonnen werden könnten. Das ist ein System, welches nicht schwer genug verurtheilt werden kann und hängt damit zusammen, daß die Minister sich nicht entschließen können mit ihrer Meinung offen vor ihrer Volksvertretung hervorzutreten. Der Reichskanzler nimmt auch manchmal an, was er vorher nicht anzunehmen erklärt hat, er kennt das so soumettre; mögen jetzt einmal die preußischen Minister anfangen, sich auf denjenigen Standpunkt zu stellen, den sie für

Wieder anfangen, auf demjenigen Standpunkt zu neuen, den sie sich geeignet halten. Es thut mir unendlich leid, daß die deutschen Angelegenheiten, die so frisch begonnen haben, so bald zu dieser Umkehr gelangt sind. Wir, von der Opposition, haben zu allen Zeiten mehr Einheit verlangt, als die Reichsverfassung gewährt. Der Reichskanzler fand unsere Ansprüche zu weit gehend; jetzt overrrät er, als wäre die Verfassung nicht dazu gemacht, um für ihn zugeschnitten zu werden. Machen Sie sich den Ernst der Situation klar; alle diese Operationen, welche die einzelnen Landesvertretungen nöthigen, sich mit Reichsangelegenheiten zu beschäftigen sind angehtan, dem Reichsgedanken Abbruch zu thun. (Beifall.)

Minister Maybach: Der Abg. Birchow hat die Behauptung ausgesprochen, daß wir durch unsere Politik die Privatbahnen ruinieren, um demnächst um billige Preise zu erwerben. Ich für meinen Theil weise die Beschuldigung auf das Bestimmteste zurück. Ich bin mir bewußt, den Privatbahnen gegenüber auch als Verwalter der Staatsbahnen alle Rücksicht der Loyalität und Billigkeit beachtet zu haben. Ich halte es für unrichtig und des Staates nicht würdig, die Privatbahnen zu ruinieren, um sie demnächst billig in seinen Besitz überzuführen. Auch damit bin ich einverstanden und die Nothwendigkeit tritt an uns heran, nicht dazu überzugehen, was bisher im Drange der Zeit geschehen ist, theilweise die Bahnen zu erwerben, sondern wir werden, wenn wir mit einem solchen Geschäfte vorgehen, Ihnen eine große Perspektive zeigen und eine ganze Gruppe von Bahnlinien kaufen.

eine große Perspektive zeigen und eine ganze Gruppe von Bahnens taufen.
Abg. Richter (Hagen): Wenn der Herr Minister uns eine weite Perspektive eröffnet, so müssen wir verlangen, daß er sich zuerst mit der Mehrheit des Hauses verständigt und mit ihr vereinbart, bevor er zum Handeln übergeht. Statt dessen sehen wir ihn nach allen Seiten handeln, bevor sich noch der Uebereinstimmung mit der Mehrheit über eine solche generelle Ermächtigung versichert hat und daß, wenn er uns eine Perspektive eröffnet, er zugleich mit fertigen Vorschlägen vor uns zu erscheinen beabsichtigt. Einweilen, bis zur Discussion der Anträge der Budgetcommission, muß in Verwahrung dagegen einlegen, daß aus den letzten Worten des Herrn Ministers eine Uebereinstimmung mit den Ansichten auf dieser (der linker)

Bei Cap. 20 (Hannoversche Staatsbahn) bittet Köhler (Göttingen) mit Bezug auf eine frühere vom Hause beschlossene Resolution, daß Projekt einer schmalspurigen Localbahn von Leer nach Aurich durch Gewährung einer Staatssubvention möglichst zu fördern. Und Rickert fragt den Minister, ob er gewillt sei, schmalspurige Bahnen als solche anzuerkennen, die im Interesse des Localverkehrs durch Staatsmittel zu fördern seien.

Minister Maybach: Schmalspurige Bahnen sind für das allgemeine Staatsinteresse von viel geringerem Werthe als normalspurige, namentlich

Staatsantrittsreise von viel geringerer Werthe als normalspurige, namentlich aus militärischen Rücksichten. Mir liegt gegenwärtig eine so grose Zahl von Gesuchen um Subventionirung von normalspurigen Secundärbahnen vor, daß ich für eine Reihe von Jahren nicht in der Lage bin, schmalspurige Bahnen zu unterstützen; ich muß also auch die Frage bezüglich der Subventionirung der Bahn von Leer nach Aurich beverneinen.

Windthorst (Meppen) bringt die wiederholten Unfälle auf der Köln-Mindener Bahn zur Sprache und glaubt sie dadurch zu erklären, daß an dieser Strecke zu schnell gefahren wird, namentlich durch die Bahnhöfe. Wichtiger als die Raschheit der Fahrt sei die Sicherheit der Reisenden.

Minister Maybach: Der höchst bedauerliche Unfall bei Porta, welcher durch einen Radreifensprung veranlaßt worden ist, hat nicht auf ein Versehen eines Beamten zurückgeführt werden können; übrigens habe ich sofort nach dem Bekanntwerden des Falles einen besonderen Commissar nach der Unglücksstelle gesandt, dessen spezieller Bericht mir aber noch nicht vorliegt. Darauf, daß bei einzelnen Fällen zu schnell gefahren würde, kann ich den Vorredner insoffern beruhigen, als die Fahrgeschwindigkeit nach den besonderen Verhältnissen der Gegend festgelegt ist. Ich kann übrigens nur wünschen, daß bezügliche Wahrnehmungen möglichst zu meiner Kenntnis gebracht werden, da ich stets Veranlassung nehmen werde, Untersuchungen einzulegen.

Abg. Rickert: Ich möchte den Minister fragen, ob er die schmalspurigen Localbahnen für so wenig im Interesse des Localverkehrs liegend erachtet, daß er ihnen von Verwaltungswegen keine Unterstützung zuführen läßt will und ob er ihnen einen prinzipiellen Widerstand entgegenstellt.

Minister Maybach: Ich habe nur gesagt, daß ich den schmalspurigen Localbahnen jetzt keine materielle Unterstützung gewähren kann, im übrigen werde ich ihnen stets das grösste Wohlwollen bezeigen.

Bei Cap. 22 (*Nassauische Eisenbahnen*) nimmt das Wort Ab
Dr. Birkow: Ich möchte mir vom Herrn Minister Aufklärung darüber
ausbitten, aus welchen Gründen die „*Frankfurter Zeitung*“ für die
nassauischen Eisenbahnen verboten worden ist. Das Verbot ist von der Regierung
in Wiesbaden aufgestellt und einer Bekanntmachung unterworfen.

gierung in Wiesbaden ausgesprochen worden und eine Beschwerde der Administration dieser Zeitung ist vom Eisenbahnminister ohne Angabe der Gründe des Verbots abfälliglich bechieden worden. Mit diesem Verbot in Preußen eine neue Maßregel inauguriert; in der Konflictszeit wurde Restauratoren verpflichtet, gewisse Zeitungen zu halten, bzw. nicht zu halten, aber daß die Rezipienten nach der Richtung befremdet werden, was lesen sollen und können, ist ein Fortschritt im Polizeistaat. Das Mindeste, was wir erwarten können, ist, daß die Regierung sich über die Gründe dieses Verbotes ausspricht. Wenn man das Publikum nicht mehr für befähigt erachtet, selbst zu entscheiden, was es lesen will, so werden wir uns bei einem solchen Fürsorge der Regierung noch weiterer schöner Maßregel erfreuen zu haben. Ich bitte den Minister, daß er uns sagt, ob ihm bekannt ist, in welcher Absicht das Verbot erlassen worden ist.

"Zeitung", welche übrigens auch in den Reichsbahnen verboten ist, hat herausgestellt, daß die Regierung in Wiesbaden zu dem Entschluß gekommen ist, ihren Betrieb auf den Bahnhöfen zu verbieten und das Verbot ist recht erhalten worden.

lischen Erwägungen ferngehalten werden. Mögen doch polizeiliche Organe einföhren, wenn ein sogenannter fliegender Buchhändler auf den Bahnhöfen derartige Zeitungen und Bücher verkauft. Über was hat denn die „Frankfurter Zeitung“ mit dem Verbot von Zeitungen zu thun, die gegen die öffentliche Ordnung und gegen die Sittlichkeit verstossen? Ich habe sie sehr oft gelesen und zwar ab und zu in ihr Ausführungen gefunden, die einem Regierungsvertreter unbequem gewesen sein mögen, aber nie etwas, was gegen die öffentliche Ordnung verstösst und ich glaube, daß es auch für die Regierung ersprießlich ist, sie aufmerksam zu studiren, besonders ihren handelspolitischen Theil. Durch ihr Verbot wird das Interesse des großen geschäftstreibenden Publikums getroffen, für welches es wichtig ist, die handelspolitischen Notizen schleunigst zu erhalten. Die Bemerkung des Ministers, daß die „Frankfurter Zeitung“ auch in Elsass-Lothringen verboten sei, ist ganz unzutreffend, da die Reichslande sich in einem exceptionellen Zustande befinden. Wir sollten eigentlich einen Antrag stellen,

dass eine so wenig gerechtfertigte Maßregel redressirt werden soll. Was der „Frankfurter Zeitung“ jetzt geschieht, ist unseren Blättern seit Jahren widerfahren; wir dürfen diese Methode nicht zugestehen, da das Gleiche der Reihe nach mit den Blättern aller Parteien geschehen kann. Ich bitte den Minister, sich in seinem eigenen Interesse von allen diesen Sachen fern zu halten, er wird damit dem Lande einen Dienst erweisen. Den Abgeordneten Birkow aber bitte ich, einen bestimmten Antrag zu formulieren.

Minister Maybach: Es kann nicht Sache der Verkehrsbeamten sein, zu entscheiden, welche Blätter der öffentlichen Ordnung widerstreiten; das mögen die Polizeibehörden entscheiden. In diesem Sinne ist auch die Verordnung ergangen. Daß der handelspolitische Theil der „Frankfurter Zeitung“ alle Anerkennung verdient, gebe ich dem Abg. Windthorst zu.

Abg. Hänel: Wir haben vom Minister keine Gründe für die Aufrechterhaltung des Verbots gehört. Die Polizei ist gar nicht in der Lage, gesetzlich nicht verbotene Blätter von der Colportage auszuschließen. Nur der Eisenbahnminister kann hier Verfügungen erlassen. Wie denkt er aber, seine Gewalt auszuüben? Das Verbot staatsgefährlicher und unftülicher Blätter ist ganz selbstverständlich; hier aber handelt es sich um eine Zeitung, welche vom Gesetz nicht verboten ist und von der Colportage nicht ausgeschlossen werden darf. Der Eisenbahnminister hat also nur einen Act der politischen Polizei ausgeübt und gegen diese Ungehörigkeit müssen wir uns verwahren. Ich habe keine Veranlassung, mich für die „Frankfurter Zeitung“ zu erwärmen, aber ich muß sagen, daß das Verbot auf mich einen sehr unangenehmen Eindruck gemacht hat. Wir kennen Alle die Scene, welche sich zwischen dem Fürsten Bismarck und dem Eigentümer der Zeitung im Reichstag abgespielt hat und ich muß sagen, daß die beinahe hasthaft erscheinende Verfolgung wie ein Act der Liebedienerei aussieht. (Buzstimmung links.)

Abg. Lasker: Die „Frankfurter Zeitung“ hat in diesem Hause keinen Parteigenossen als solchen, aber es handelt sich hier um die Wahrung des allgemeinen Rechtsstandpunktes. Ich habe einen unangenehmen Eindruck dadurch erhalten, daß der Minister die politische Presse mit der unsittlichen zusammenbrachte und dadurch den Schmug von der einen Seite auf die andere mit hinüberferte. (Sehr richtig links.) Die „Frankfurter Zeitung“ ist nicht verboten, die Post nimmt Abonnements auf dieselbe nach wie vor an. Warum ist also das specielle Verbot ergangen? Hat der Minister gesagt, sein Hausrath zu üben oder betrachtete er sich blos als requirirten Beamten? Er kann sich doch nicht als Privateigentümer der Eisenbahnen betrachten; trifft aber der zweite Fall zu, so würden wir uns an den Minister des Innern zu wenden haben. Es ist nicht zu dulden, daß der Verwalter der Staatsbahnen sich für berechtigt hält, gewisse Zeitungen von der Colportage auf den Bahnhöfen auszuschließen, wenn ihm keine gesetzliche Bestimmung zur Seite steht und auch wenn er auf Grund einer Requisition handelte, mußte er nach der gesetzlichen Vorschrift fragen. Darum verlange ich Antwort, auf Grund welches Gesetzes das Verbot erfolgt ist.

Minister Maybach: Die Vieisten im Hause haben vielleicht keine richtige Vorstellung, wie die Colportage auf den Bahnhöfen betrieben wird. Fast immer wird mit den betreffenden Händlern ein Vertrag abgeschlossen, in dem für die Behörden die Befugniß vorgesehen ist, zu bestimmen, was für Blätter beibehalten und welche ausgeschlossen werden können (Unruhe links), so daß die Eisenbahnbehörden verpflichtet sind, den Requisitionen der Polizeibehörden Folge zu leisten, wenn dieselben einzelne Blätter als unsittlich bezeichnen. Hätte ich übrigens erwarten können, daß die Angelegenheit heute zur Sprache kommen würde, so würde ich mich genau orientirt haben; gegenwärtig weiß ich nur, daß die Regierung sich gegen jede Colportage der „Frankfurter Zeitung“ auf den Bahnhöfen erklärt hat.

Abg. Majunke bemerkt dem Abg. Birchow gegenüber, daß die in Bezug auf die „Frankfurter Zeitung“ begolgte Praxis schon seit langer Zeit gegen die ultramontanen Blätter befolgt werde.
Abg. Birchow glaubt allerdings nach der Erklärung des Ministers anzunehmen zu sollen, daß man sich an die falsche Adresse gewandt habe, behält

Abg. Windthorst (Meppen): Der Minister hat sich für competent er-
achtet, die Befehle zu verfeinern und abzumildernd, also ist er uns gegenüber

achtet, die Beschwerde zu prüfen und abzuweisen, also ist er uns gegenüber verantwortlich, denn wir können uns nicht gefallen lassen, von einem Minister zum anderen gewiesen zu werden. Solche Verträge, wie sie mit den Colporteuren abgeschlossen sind, erachte ich für durchaus unzulässig, es steht den Verwaltungen kein Recht zu, den Geschäftsbetrieb der stiegenden Buchhändler zu controlliren, sobald sie das Publikum nicht behindern und belästigen. Wozu haben wir denn ein Preßgesetz, wenn man auf diese Weise der unbegrenzten Presse beisammen will?

Abg. Graf Limburg-Stirum: Der Handelsminister hat das Verbot der „Frankf. Btg.“ allein zu verantworten, er hat aber ein Recht dazu gehabt und zwar auf Grund des Gesetzes, infolge dessen jeder von uns in seinem Hause thun kann, was er will. (Ohol) Der Handelsminister ist überhaupt in der Lage im Interesse der Verwaltung, wenn er will, zu verbieten, daß überhaupt Zeitungen auf den Bahnhöfen colportiert werden. (Große Unruhe.) Wenn nun schließlich der Abg. Hönel gesagt hat, daß Verbot wäre ein Act der Liebedienerei gewesen, so muß ich offen gestehen, daß, wenn ich in dem Fall gewesen wäre, und viele von uns, wir alle diesen Act der Liebedienerei begangen hätten. (Hört! Große Heiterkeit!) Denn eine Zeitung, die einem Manne gehört wie Sonnemann, der eine solche Stellung gegenüber dem ersten Beamten des Reiches eingenommen hat, wenn eine solche Zeitung dem Reichskanzler gegenüber eine solche Haltung einnimmt, dann thut die Behörde recht, gegen eine solche Zeitung vorzugehen. Ich möchte das sagen, damit nicht der Eindruck bleibe, daß

Abg. Frhr. v. Schorlemer-Alst: Ich wundere mich, daß diese Maßregel einen Vertheidiger gefunden hat, noch mehr aber über die Art der Vertheidigung. Ich habe nie vom Abg. Graf Limburg-Stirum bezweifelt, daß er zur Liebdeniere bereit sei, aber gegen die Theorie vom Hausrecht muß ich Protest einlegen. Sind denn die Bahnens das Privateigenthum

des Ministers? (Sehr gut!) Fahren wir denn umsonst auf ihnen oder auf Kosten des Ministers? Was würde der Herr Graf dazu meinen, wenn einmal eine Regierung sagte, die neu- oder freiconservativen Abgeordneten — ich weiß nicht, wozu der Herr Abgeordnete in diesem Augenblick gehört (Heiterkeit) — dürfen überhaupt nicht mehr auf der Eisenbahn fahren? (Heiterkeit.) Ich kaufe mir mit Vorliebe vor einer Reise auf den Babenbüschen Blätter der Gegenpartei; wenn nun nach und nach alle Blätter, die der Regierung nicht gefallen, verboten werden, dann bliebe mir nur der Staats-

Regierung nicht gefallen, verboten werden, dann bliebe mir nur der „Staats-Anzeiger“, das betreffende Amtsblatt und die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ (Rufe: „Die Post“) ja wohl die „Post“ auch übrig. Ich bin ganz der Ansicht des Abg. Hanel, daß die „Frankfurter Zeitung“ nur deshalb verboten worden ist, weil sie dem Fürsten Bismarck nicht gefiel. Ultramontane Blätter waren auf einem Bahnhofe, den ich oft benutze, lange verboten, aber der Betrieb unsittlicher Schriften und Bilder war gestattet, trotzdem die ultramontanen Blätter darauf aufmerksam gemacht hatten, bis einmal Väter derartige Dinge bei ihren Söhnen, Quintanern oder Quarantanern fanden und Anzeige machten. Man bestrafte doch nur das Publikum mit einem solchen Verbot. Diese Behandlung des reisenden Publikums gleicht der von unmündigen Kindern. Wenn alle Blätter, die gerade der herrschenden Strömung unbequem sind, verboten werden sollen, dann mag man lieber die ganze Kolportage verbieten.

Abg. Lasker: Vom civilrechtlichen Standpunkt läßt sich kaum etwas gegen das Verbot der „Frankfurter Zeitung“ einwenden: ich finde es natürlich, daß die Colporteurie auf Grund des Vertrages dieselbe nicht verkaufen. Aber ist denn der Minister in der That in dem Maße als Eigentümer der Bahnen zu betrachten, wie Graf Limburg- Stirum so sein juristisch deuztigt hat. (Heiterkeit) Ich glaube, der angebliche Freund hat der Regierung einen schlechten Dienst geleistet. Hat die Regierung das Verbot ausgesprochen, weil der Eigentümer sich schlecht benommen hat gegen den Reichskanzler? Läßt der Minister diese Vertheidigung seines Freundes gelten? Sie ist vielleicht der stärkste Angriff gegen die Handlung eines Ministers. Bei dem angeführten Vorrange zwischen dem Reichskanzler und dem Abg. Sonnemann war ich Zeuge. Der Reichskanzler bejeduldigte den Abg. Sonnemann in seiner Eigenschaft als Eigentümer der „Frankfurter Zeitung“ einer kriminellen Handlung, die unter Umständen als Hoch- oder

Landessvertrag definiti werden könnte. Sonnemann verlangte die Beweise und erklärte bis zur Bebringung der selben alles für eine Unwahrheit. Wenn ich den Eindruck der damaligen Verhandlungen beurtheile, so glaube ich sagen zu dürfen: man gab dem Abg. Sonnemann allewegs Recht und bedauerte den Vorgang. (Sehr richtig.) Graf Limburg-Stirum sagt nun, wer es magt, sich gegen solche Beschuldigungen zu verteidigen, dessen Zeitung muß verbieten werden. (Große Heiterkeit. Widerspruch des Grafen Limburg-Stirum.) Wenn der Herr dann gesagt, er würde dieselbe Liebedienerei vollziehen, so überlässt ich das seinem Geschmacke. Ich möchte nur die Regierung aus der Solidarität mit seinen Absichten herauswählen und verlange daher eine Erklärung, welches ist der wirkliche innere Grund des Verbotes gewesen.

Graf Limburg-Stirum: Ich habe nicht auf jene Scene das Hauptgewicht gelegt, sondern auf die allgemeine Haltung der "Frankfurter Zeitung". Der Handelsminister ist der Verwalter des Staatseigenthums, er muß als solcher das Haussrecht üben; dieses Recht hat er, auch wenn Sie das Recht haben, seine Maßregeln im Hause zu tadeln. Das Wort "Liebedienerei" habe ich nur ironisch gebraucht, nachdem andere Herren es gebraucht hatten; wenn ich mich in Übereinstimmung mit einer großen Mehrheit im Lande befindet, kann es mir gleichgültig sein, welches Wort man darin nimmt.

Minister Maybach: Der ganze Vorfall ist mir nicht mehr genau im Gedächtnis; ich erinnere mich nur, daß die Eisenbahnbehörde nach dem Ausprache der Regierung, das Blatt eigne sich nicht zur Colportage, die selbe untersagte. Für die Richtigkeit dieser Auffassung wird die Regierung aufzukommen haben. Aus den verschiedenen Momenten, welche angeführt sind, werde ich Veranlassung nehmen, der Sache nochmals näher zu treten, und wenn ich finde, daß in der That dem Blatte Unrecht getrieben ist,

werde ich ihm sein Recht verschaffen.

Abg. Richter (Hagen): Das Blatt soll sich nicht zur Colportage eignen, zuerst sollte es gegen die öffentliche Ordnung verstören. Als nicht einmal

dieser allgemeine Ausdruck gebräucht zu sein. Das sie sich nicht zur Colportage eignet, damit ist gar nichts gesagt. Aus der Theorie des Haussrechtes geht hervor, daß der Handelsminister uns verantwortlich ist. So wenig, wie ein Hausherr sich bei ähnlichen Verhältnissen mit seinem Mietner auf die Polizei berufen kann, kann dies der Handelsminister hier thun. Er ist auch nicht blöß Executor und Hilfsdienster der Polizei. Der Abg. Graf Limburg-Stirum hat klar und deutlich bewiesen, wohin wir kommen, wenn jene Herren (rechts) einen grüblerischen Einfluss erhalten. Die Reaction würde schlimmer sein, als die in den 50er Jahren damals wollte man den unangenehmen Zeitungen den Postdebit entziehen, aber die Landrathämmen schämten sich eines solchen Vorgehens und führte jeder Zeitung gefährlich das Recht des Postdebit. Man sollte doch im Interesse der Partei selbst den Behörden von solchen Maßregeln abrathen. Wäre nicht die "Kreuzzeitung" viel würdiger gewesen, auf den Bahnhöfen verboten zu werden, als sie jene Artikel über die Vera Bleichröder brachte, die der Reichsanzeiger so treffend brandmarkte? (Sehr gut!)

Graf Limburg rechtfertigt das Verbot der "Frankfurter Zeitung" mit dem Auftreten Sonnemann's gegen den Kanzler. Dieser legte sich eines in Nichts begründeten Angriffs gegen die Privattheit des Abg. Sonnemann schuldig gemacht, und wenn ich ein Freund von Beschränkungen der Redefreiheit wäre, so kann ich wohl sagen, daß der damalige Vorfall geeignet gewesen wäre, die Initiative zu erweisen zu einem Gesetzentwurf zum Schutz der Privattheit der Abgeordneten gegen die Redefreiheit des Reichsanzeigers. Merkwürdig ist jedenfalls, daß zwar die Haltung der "Frankf. Ztg." stets dieselbe geblieben ist, das Verbot sich aber der Zeit nach an jene Scene anschließt. Jedenfalls zeigt die heutige Debatte, daß wir nicht gut thun werden, das Staatsbahnsystem zu befürworten, oder wir müßten eine gesetzliche Garantie schaffen, daß die Verbreitung der Zeitungen auf den Bahnhöfen nicht behindert werden kann.

Abg. Windthorst (Meppen): Ich nehme nicht an, daß das Verbot aus den vom Grafen Limburg-Stirum angeführten Gründen erfolgt ist; aber wenn ein solches Verfahren gebilligt würde, so würde damit im Verwaltungsweg ein Mittel hergestellt, die Presse zu beschränken, an welches man im Geiste gar nicht gedacht hätte.

Das Cap. 22 wird genehmigt.

Beim Cap. 26, Titel 1, Oberschlesische Bahn lagen die Abg. v. Płoszki und Hund von Haffern darüber, daß die Kohlentransporttarife aus den schlesischen Steinbrüchen so hohe seien, daß z. B. in Ost- und Westpreußen die englische Kohle billiger sei, als die schlesische.

Auch dieser Titel wird bewilligt.

Um 4½ Uhr verlädt das Haus die weitere Berathung des Eisenbahnats bis Abends 7½ Uhr. Wenn der Eisenbahnat heute Abend erledigt würde, so stellte der Präsident die dritte Lesung des Etsas für Montag in Aussicht, nach deren Erledigung die Berathung über den Generalbericht stattfinden würde.

Herrenhaus. 9. Sitzung vom 8. Februar.

1 Uhr. Am Ministerische: mehrere Commisarien.

Erster Gegenstand der Tagesordnung ist der Gesetzentwurf, betreffend die Aufhebung des Gastgemeindeverhältnisses in der evangelischen Kirche der Provinz Schlesien.

Der Hauptunterschied zwischen der Regierungsvorlage und den Commissionsbeschlüssen besteht darin, daß nach ersterer die Gastgemeinden schon bis zum 1. Januar 1880 entweder regelmäßig eingefärt oder zu selbstständigen Parochien erhoben sein müssen, während letztere diese Frist bis zum 1. Januar 1885 verlängern.

Regierungs-Commissar Geh. Rath Weinert wünscht die von der Commission vorgeschlagene Frist verkürzt zu sehen.

Das Haus genehmigt jedoch die Vorlage nach den Commissionsbeschlüssen.

Der Entwurf eines Ausführungsgesetzes zur Concursordnung wird auf Antrag v. Bernuth's unverändert in der Fassung des Abgeordnetenhauses en bloc angenommen.

Der Gesetzentwurf, betr. die Abänderung der Wegegebungsgebung für die Provinz Schleswig-Holstein, und die Herbeiführung eines Ausgleiches in der Wegegebungsgebung zwischen den Herzogthümern Schleswig und Holstein wird auf den Antrag des Grafen Ritterberg mit einigen reaktionellen, von der Commission für Gewerbeangelegenheiten beschlossenen Änderungen ebenfalls en bloc angenommen.

Das Gleiche geschieht auf den Antrag des Herrn Mash in Betreff des Gesetzentwurfs, betreffend die Radfahrgeschäfte der Fuhrwerke in der Provinz Hannover.

Schluss 2½ Uhr. Nächste Sitzung: Montag 1 Uhr. (Sächsische Domänen, Justizgesetze, kleinere Vorlagen und Petitionen.)

W. T. B. [Das Abgeordnetenhaus] setzte in der Abendstunde die Berathung des Eisenbahnats fort. Im Laufe der Debatte erklärte Minister Maybach, die Regierung werde auf die Verminderung der Directionen und auf Ersparnisse durch eine geregeltere Verwaltung hinstreben. Er könnte für die nächste Session einen anderweitigen Organisationsplan für Staats-eisenbahnen in Aussicht stellen. Der Eta wird schließlich nach den Anträgen der Commission genehmigt, ebenso die von der Commission vorgeschlagenen Resolutionen. Die zweite Lesung des Eta ist damit beendet. Der Eta balanciert mit 711,500,758 Mark in Einnahme und Ausgabe.

Berlin, 8. Febr. [Amtliches.] Se. Majestät der König hat dem Königlich portugiesischen Lieutenant der Cavallerie und Adjutanten Sr. Königlichen Hoheit des Herzogs von Coimbra, Dom Alexandre Almeida Mello de Castro, den Königlichen Kronen-Orden 3. Klasse, und dem Rechnungs-Rath und Garrison-Verwaltungs-Director Panthen zu Meck den Königl. Kronen-Orden 4. Klasse verliehen.

Se. Majestät der Kaiser und König hat im Namen des Reiches den Dr. jur. C. G. Geerts zum Consul in Grönning (Niederlande) ernannt.

Se. Majestät der König hat dem Vice-Ober-Schloßbauprimum Grafen v. Hässeler hierfür das Prädicat "Excellenz" verliehen.

Der praktische Arzt Dr. med. Gold zu Scherbeck ist unter Anweisung des Wohnhauses zu Gram zum Kreis-Physicus des Districts Gram ernannt worden. — Der bisherige Berg-Inspector, Berg-Assessor vom Berne, ist unter Beleidigung des Charakters als Bergmeister zum Berg-Assessor ernannt und ihm die Verwaltung des Bergreviers Werden im Ober-Beramtsbezirk Dortmund übertragen werden. — Dem Kreisgerichtsrath Schade in Gleiwitz ist die Funktion des Abteilungs-Direktors bei dem Kreisgericht dafelbst übertragen. — Dem Rechtsanwalt und Notar Cohn in Sorau-N-Lausitz ist die nachgeführte Dienstentlassung ertheilt. — Der Advocat und Notar Justizrat Dr. Fürst in Peine und der Notar Justizrat Krieger in Berlin sind gestorben.

Berlin, 8. Febr. [Se. Majestät der Kaiser und König] empfing gestern Nachmittag um 4 Uhr den Reichskanzler Fürsten von Bismarck. Heute Vormittag nahm Se. Majestät in Gegenwart des Commandanten von Berlin militärische Meldungen entgegen und

hatte den Vortrag des Theß des Militär-Cabinets, General-Adjutanten von Albedyll.

[Se. Kaiserliche und Königliche Hoheit der Kronprinz] nahm gestern Vormittag einige militärische Meldungen entgegen. (R.-A.)

D e s t r e i c h .

Wien, 9. Febr. [Verhaftung.] Gestern Vormittag ist der Herausgeber der "Desterr. Corresp.", kaiserlicher Rath Dr. Leopold Schweizer, in Verwahrungshaft genommen worden. Vierundzwanzig Stunden früher ist dasselbe Schicksal dem ehemaligen Inhaber eines Telegraphen-Corresp.-Bureaux, Nandor, reete Ignaz Ferd. Sonnenberg, widerfahren. Es liegen Indizien vor, denen zufolge Dr. Schweizer und Sonnenberg sich einer betrügerischen Handlungweise dadurch schuldig gemacht haben, daß sie verschiedenen Personen Orden und Titel verschafften und sich hierfür entsprechend honorierten.

T e l e g r a p h i s c h e D e p e s c h e n .

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Konstantinopel, 8. Febr. Nachts. Der russisch-türkische Vertrag wurde heute Abends durch Karatheodory und Lobanoff unterzeichnet. Nachdem Podgorizza vollständig geräumt ist, beginnen die Montenegriner heute die im türkischen Besitz verbleibenden Gebiete zu räumen.

Petersburg, 9. Febr. Nach einem offiziellen Telegramm aus Konstantinopel von gestern Abend ist der russisch-türkische Friedensvertrag unterzeichnet.

Petersburg, 9. Febr. Unmittelbar nach der gestrigen Unterzeichnung des russisch-türkischen Friedens ist die Verständigung davon an die resp. Truppen-Commandeure ergangen. Die Rückkehr der Truppen geht sofort vor sich. Bezugliche Bestimmungen sind bereits früher getroffen worden. Die Ratification wird unverzüglich nach Eingang des Friedensinstruments erfolgen.

Darmstadt, 8. Februar. In der heutigen Sitzung der Kammer erklärte der Minister v. Stark in Beantwortung einer bezüglichen Interpellation des Abg. v. Rabenau, daß der preußischen Regierung kein Oberaufsichtsrecht zuteile, durch welches Baden und Hessen zu einem Beitrag zu den Kosten des Frankfurter Centralbahnhofes gezwungen werden könnten.

München, 8. Febr. Anlässlich der Justiz- und Verwaltungorganisation hat die Regierung von den Kammern für Neu-, Erweiterungs- und Herichtungsbauteien einen Credit von im Ganzen 890,340 M. verlangt. Hierzu sollen durch den Berkanf von verfügbaren Amtsgebäuden 53,450 M. und der Rest durch eine Anleihe gedeckt werden.

Wien, 8. Februar. Der Generalprocurator von Liszt ist gestorben. — Meldung der "Polit. Corresp." aus Konstantinopel: Die Frage des Kostenersatzes für die türkischen Kriegsgefangenen ist dahin entschieden worden, daß die Pforte bis zur Unterzeichnung des Berliner Vertrages erwähnungslos vergaßt, daß aber hier ein entsprechender Betrag für die von den Gefangenen in Aschland geleisteten Arbeiten abgezogen wird. Die Frist für die Ratification des definitiven Friedensvertrages ist auf 14 Tage festgesetzt. — In amtlichen Kreisen wird entschieden bestritten, daß es sich bei den in der Nähe von Antalya vorgenommenen Krankheitsfällen um die Pest handle, es sei positiv, daß dort lediglich der Flecktyphus aufgetreten sei.

Wien, 8. Februar. Die "Wiener Zeitung" veröffentlicht ein an den Erzherzog Carl Ludwig gerichtete Kaiserliche Handschreiben, worin demselben anlässlich seiner Wirtschaft aus der Pariser Weltausstellung die volle Anerkennung und der wärmste Dank ausgesprochen werden. In einem zweiten Handschreiben spricht der Kaiser auch dem Handelsminister v. Chlumek aus gleicher Veranlassung seine volle Anerkennung aus. Ferner veröffentlicht die "Wiener Zeitung" die Liste der an die österreichischen Aussteller ertheilten Auszeichnungen.

Wien, 9. Februar. Die "Montagsrevue" schreibt, sie glaube nicht zu irren, wenn sie annahme, daß eine offizielle Mittheilung des Prager Friedens auch von österreichischer Seite an die dänische Regierung nie erfolgt sei. Art. 5 des Prager Friedens sei der letzte, nicht dunkle aber doch unaufgeklärte Punkt in dem Verhältnisse Österreich-Ungarns zu Deutschland gegeben. Eine Klärung herbeizuführen, den Angelpunkte möglicher Differenzen zu bestimmen, dem Vertrauen der Gegenwart auch das Vertrauen in die Zukunft hinzuzufügen, sei ein Gebot der Staatskunst wie ein Gebot der loyalen Auffassung der Beziehungen beider Staaten zu einander gewesen. Wenn für Deutschland der materielle Wert des Erreichten auch ein größerer sein möge, so sei für Österreich-Ungarn der ideale Wert gleichfalls ein nicht unerheblicher. Der Freundschaftsbund zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn sei nicht von Individuen und von den wechselnden Strömungen der Tagesmeinung abhängig; er ruhe vielmehr auf der gesetzten Basis klarer staatsrechtlicher Beziehungen, gegenseitigen Volksvertrauens und rechter dauernder Interessen beider Staaten.

Pest, 8. Februar. Das Abgeordnetenhaus hat heute den Anleihegesetz-entwurf in der Spezialdebatte unverändert angenommen.

Nom, 8. Februar. Die "Omnion" schreibt: Indem die italienische Regierung dem rumänischen Gesandten erklärt habe, daß sie sich nicht von den übrigen Mächten trennen werde und demzufolge die Unabhängigkeit Rumäniens vor vollständiger Ausführung des Berliner Vertrags nicht anerkennen könne, habe dieselbe doch die Gelegenheit ergriffen, Rumäniens ihre Sympathien auszusprechen und dessen legitime Forderungen in der Frage der Abgrenzung der Dobruja gegen Silistria hin zu unterstützen.

Nom, 8. Februar. Der italienische Gesandte Graf Mattei ist auf seinen Posten nach Athen zurückgekehrt. — Das Ministerium hat heute der Kammer einen Gesetzentwurf, betreffend die der Gemeinde Florenz zu gewährleistende Entschädigung vorgelegt. Nach dem Gesetzentwurf soll der Gemeinde Florenz eine jährliche Rente von 2,900,000 lire unter der Bedingung zugestellt werden, daß dieselbe auf alle weiteren Entschädigungsansprüche verzichtet. — Die "Gazzetta ufficiale" veröffentlicht den bereits gemeldeten Erlass des Ministers des Justiz vom 6. d. M., betreffend eine 20tägige Durchreise für alle Provenienzen aus den Häfen des Schwarzen und des Asowschen Meeres, sowie aus den türkischen, griechischen und montenegrinischen Häfen. Gleiszeitig ist angeordnet, daß auch die Provenienzen aus Egypten, Tripolis und Tunis den Bestimmungen dieses Erlasses unterliegen.

Paris, 8. Februar. Präsident Grevy empfing heute das diplomatische Corps und sprach dabei seine hohe Vertriebung über die ausgezeichneten Beziehungen aus, in denen Frankreich zu den auswärtigen Mächten steht; er könne für die Versicherung hinzufügen, daß die Regierung der Republik alles tun möge ihm zu ermöglichen, um jene Beziehungen zu verstetigen und er bitte die Vertreter der fremden Mächte, ihren Regierungen seinen Dank zu übermitteln für die Bereitwilligkeit, mit welcher dieselben die Stellung ihrer Vertreter bei der Regierung der französischen Republik geregelt hätten.

Brüssel, 8. Februar. Die Nationalbank hat den Discon von 3½ auf 3% v. C. berahmt.

Brüssel, 8. Februar. Die Regierung hat unmehr auch für alle Provenienzen aus dem ägyptischen Meere Quarantäne angeordnet. Alle Kaufahrtsschiffe und alle Reisenden haben sich in besonderen Quarantäne-Anstalten während eines Zeiträumes von 7 Tagen der vorgeschriebenen Disinfection zu unterziehen.

London, 9. Febr. Das "Reutersche Bureau" meldet aus Konstantinopel, die Ueberinkunft Englands mit der Pforte wegen lästiger Ueberlastung der auf Cypern befindlichen Staatsräte sei zum Abschluß gelangt, ein großer Theil Liegenschaften verbleibe im Privatbesitz des Sultans.

London, 8. Febr. Wie der "Daily Telegraph" aus Kelati Ghillai vom 29. v. M. meldet, haben die britischen Truppen den Befehl erhalten, nach Kandahar zurückzukehren.

Petersburg, 9. Febr. Der Generalgouverneur Graf Loris-Melikoff ist, wie aus Zarizin telegraphisch gemeldet wird, heute Vormittag 10 Uhr mit seinem Gefolge in Zarizin eingetroffen und dafelbst von den Behörden einer sehr großen Volksmenge begrüßt worden. Zur Verstärkung des Sanitätscordons treffen fortlaufend Truppen in und um Zarizin ein. Aus verschiedenen Theilen des Reiches, namentlich aus Moskau, gehen große Sendungen von Lebensmitteln und Medicamenten ein, die für das Gouvernement Astrachan bestimmt sind. Die Kälte hat in Zarizin seit etwa zwei Tagen wesentlich nachgelassen.

Petersburg, 9. Febr. Offizielles Telegramm aus Astrachan von gestern. In Wesslana und Umgegend kein Kranker. Aus dem Flecken Nikolajewsk, District Tarewo, Gouvernement Saratow, 600 Perst von Astrachan, wird ein Krankheitsfall gemeldet, der zweifelhaft erscheint, der Gouverneur erwartet näheren Bericht von den Aerzten. Im Dorfe Solitren und innerhalb des Quarantänerayons sind einige neue Fälle der Epidemie vorge-

kommen, die tödlich verlieben. Der Gouverneur hat sich sofort an Ort und Stelle begeben. 9 Grad Kälte.

Konstantinopel, 8. Febr. In Folge von Reclamationen einiger Mächte, darunter Italiens, hat die Pforte über das von französischen Capitalisten durch den Marquis von Locqueville gemachte Finanzprojekt und über die bedingungsweise Überlassung einzelner Revenuen ihren auswärtigen Vertretern Auflklärungen zugehen lassen. Nach dem bezüglichen Vertragsentwurf wird die Pforte mit den Inhabern türkischer Schuldtitel direkt verhandeln.

Washington, 8. Febr. Vor der Commission zur Untersuchung der bei der letzten Präsidentenwahl vorgenommenen Wahlfälschungen wurde heute Zilden vernommen. Derselbe stellte auf das Bestimmtste in Abrede, daß er von der Einleitung von Verhandlungen zum Zwecke der Besteigung der Wahlcomites in Florida und Südkarolina Kenntnis gehabt, oder daß er solche Verhandlungen gearbeitet habe.

Washington, 9. Febr. Die Repräsentantenkammer hat die Bill, betreffend die Armeereorganisation, angenommen. In derselben wird das Zusammenziehen von Truppen in den Wahlplätzen an den Wahltagen für unzulässig erklärt. — Die Einfuhr von Vieh aus Canada nach den Vereinigten Staaten ist auf 3 Monate, vom 6. Februar ab gerechnet, verboten.

Southampton, 8. Febr. Der Dampfer des Norddeutschen Lloyd "Frankfurt" ist hier angelkommen.

Newyork, 8. Febr. Der Dampfer "Denmark" von der National-Dampfschiff-Compagnie (C. Messing'sche Linie) ist hier eingetroffen.

P r o v i n z i a l - B e i t u n g .

* * * Breslau, 10. Febr. [Neuer Wahlverein.] In Folge des in der Generalversammlung des „Neuen Wahlvereins“ vom 9. d. gefassten Beschlusses, wonach Wahlhaltung bei der Stichwahl proklamiert wird, sind 7 oder 8 Mitglieder des Vorstandes, welche die Stimmabgabe für Justizrat R. Freund befürwortet hatten, aus dem Vorstande und zugleich aus dem „Neuen Wahlverein“ ausgeschieden.

* * * Vorträge des Protestanten-Vereins.] Den 6. Vortrag wird Herr Pastor Biegler (aus Liegnitz), Montag, den 10. Februar, Abends 7 Uhr, im Musikaale der Universität über „die christliche Lehre von der Erlösung“ halten.

* Witschen, 8. Febr. [Stadtverordnetenvorsteher. — Vortrage.] Bei der gestern abgehaltenen Wahl des Stadtverordnetenvorsteher wurde Herr C. F. Kosinski, der seitherige Vorsteher, mit

Berliner Börse vom 8. Februar 1879.

Fonds- und Geld-Courses.

	Wechsel-Course.
Deutsche Reichs-Anleihe	95,53 bz
Consolidierte Anleihe	104,99 bz
do. do. 1876	95,90 bz
Staats-Anleihe	96,26 bzG
aats-Schuldschein	91,40 G
Präm.-Anleihe v. 1852	147,70 bz
Berliner Stadt-Ob.	102,20 G
Berliner Pomer.	102,00 bzG
Pommerische	84,30 G
do. do. 1876	95,75 G
do. do. 1876	103,00 bz
do. Ländsch.-Ord.	94,50 G
Posensche neu	95,40 G
Schlesische	87,50 G
Ländsch.-Central	95,20 bz
Kur. u. Neumärk.	96,25 bz
Pommersche	95,90 G
Posensche	95,90 G
Preussische	95,90 G
Westfäl. u. Rhein.	99,00 G
Schlesische	97,40 G
Radische Präm.-Anl.	123,00 bz
aerische 40% Anleihe	124,75 bz
Cöln-Mind.Pramiesche	116,70 bz
ächs. Rente von 1876	72,60 bz
Kurb. 40 Thaler-Loose	244,00 bz
Badische 35 FL-Loose	157,90 bz
Fransch. Präm.-Anleihe	83,40 bz
Oldenburger Loose	141,60 bz

Hypotheken-Certificate.

Krupp'sche Partial-Ob.	105,60
G.-k.b.Pd.d.Pr.Hyp.-B.	95,70 bzG
do. do.	102,00 bz
Deutsch. Hyp.-B.-Pf.	93,75 bzG
do. do.	100,75 bzG
Kündr. Cent.-Bod.-Cr.	103,30 bz
Unkünd. (1872)	104,20 bz
do. rückeb. a. 110	107,80 bz
do. do. do. 110	99,90 bz
Gnk. H.-Pr.Bd.Crd.B.	100,25 bzG
do. III. Em. do.	100,25 bzG
Kündr. Hyp.Schuld.	100,10 G
Hyp.-mth. Nord.-G.-P.	93,00 bzG
do. do. Pfandb.	91,50 G
Ponam. Hyp.-Briefe	95,50 B
do. do. II. Em.	87,75 bzG
Goth. Präm.-Pf. I. Em.	108,00 bz
do. do. II. Em.	106,00 bz
do. 50% Pfrkzibl.m. 110	98,40 bzG
do. 41% do. m. 110	92,50 bzG
Meiningen Präm.-Pfd.	109,60 G
fdB. d. Oest. Bd.-Cr.-Ge.	—
Schles. Bodener. Pfdbr.	99,90 bzG
do. do. 41% 41%	96,00 G
Südd. Bod.-Cred.-Pfd.	103,00 bz
do. do. 41% 41%	98,70 G

Ausländische Fonds.

Oest. Silber. B. (1./1.7. 41%)	84,50 bzG
do. 1./4.-10.	84,50 bzG
do. Goldrente	84,50 bzG
do. Papierrente	84,50 bzG
do. 54er Präm.-Anl.	103,50 B
do. Lott.-Anl. v. 60	108,80 bz
do. Credit.-Loose	22,00 bz
do. 64er Loose	101,30 bz
Russ. Präm.-Anl. v. 64	140,50 bzG
do. 1866	140,30 bzG
do. Orient-Anl. v. 1877	55,70 bz
do. II. de. v. 1878	85,60 bz
do. Bod.-Cred.-Pfd.	72,80 bz
do. Cent.-Bd.-Cr.-Pfd.	72,90 G
Russ.-Poln.Schätz. Ob.	66,50 G
Poln. Pfmdr. III. Em.	54,40 bzG
Poln. Liquid.-Pfandb.	—
Amerik. rückeb. p. 1881	103,10 bzG
do. do. 1885	100,50 bzG
do. 50% Anleihe	102,25 bzG
Ital. 50% Anleihe	74,80 bz
Ital. Tabak.-Oblig.	102,50 G
Raab-Grazer 100 Thlr.	70,90 G
Rumänische Anleihe	—
Türkische Anleihe	12,50 bzG
Ungar. Goldrente	11,40 bz
do. Loose (M. p. St.)	151,50 B
Ung. 50% St.-Eisban. Anl.	73,70 bz
do. Schatzanw.	—
do. II. Abth. 6	142,20 bzG
Schwedische 10 Thlr.-Loose	—
Finnische 10 Thlr.-Loose	33,00 bz
Turken-Loose	39,25 bzG

Eisenbahn-Prioritäts-Aktionen.

Berg.-Mark. Serie II.	101,20 bzG
do. III. v. St.31% (3/2)	83,70 bzG
do. VI. 41% 101,00 bz	101,00 bz
do. Hess. Nordban.	104,10 bz
Berlin.-Görlitz	105,25 bzG
do. Lit. C.	99,75 G
Ersel.-Freib. D.E.F.	97,50 bz
do. Lit. G.	97,50 bz
do. do. 41% 41%	96,00 bzG
do. 54er Präm.-Anl.	103,50 B
do. 54er Präm.-Anl.	74,80 bz
do. 54er Präm.-Anl.	102,50 G
do. do. 1876	102,50 B
Göln.-Mindell. II. Lit. A.	93,50 G
do. Lit. B.	101,50 G
do. IV. 41% 101,50 G	95,00 bzG
do. V. 41% 93,50 G	93,50 G
Halle.-Sorau.-Guben.	102,50 bz
Märkisch.-Posener.	97,50 bzG
do. do. 41% 41%	100,60 bz
N.M. Staatsb. I. Ser.	97,00 bz
do. do. II. Ser.	97,00 bz
do. do. Ob.I. II.	98,90 B
do. do. III. Ser.	—
Oberschles. A.	—
do. C.	31/2
do. D.	94,20 B
do. E.	87,00 G
do. F.	101,25 bzG
do. G.	—
do. H.	101,50 G
do. von 1869	102,25 G
do. von 1873	92,75 B
do. von 1874	100,25 G
do. Brigg.-Neisse	—
do. Osel.-Oder.	—
do. do. 41% 41%	51,25 G
do. do. 41% 41%	98 G
do. Stargard.-Posen	98 G
do. do. II. Em.	100,90 bz
do. do. III. Em.	100,90 bz
do. Niedr. Ztgw.	99,40 B
Ostpreuss. Südbahn.	99,40 B
Rechte-Oder-Ufer-B.	—
Schlesw. Eisenbahn	—
Dux.-Bodenbach	67,40 bzG
do. I. Emulsion	60,00 bzG
Prag.-Dux.-Ludw.-Bahn	23,10 bzG
do. do. neue	86,90 bzG
Kaschau.-Oderberg	59,50 G
Ung. Nordostbahn	58,10 bzG
Ung. Ostbahn	53,90 bz
Lemberg.-Czernowit.	65,75 G
do. do. II.	67,50 bz
do. do. III.	61,60 G
do. do. IV.	57,30 bzG
Mährische Grenzbahn	53,30 bzG
Mähr.-Schl. Centralb.	—
do. II.	—
Kronpr. Rudolf.-Bahn	64,90 bz
Oesterr.-Französische	348,50 bzG
do. do. II.	33,00 bzG
do. südl. Staatsbahn	23,00 bz
do. neue	23,95 bzG
do. Obligationen	85,35 bzG
do. Wagn.-Fabr.	82,00 bzG
Warschau.-Wien. II.	99 G
do. III.	95,00 bz
do. IV.	55,00 bzG
do. V.	82,50 bz

Telegraphische Course und Börsen-Nachrichten.

(W. T. B.) Paris	9. Februar, Abends. [Boulevard-Berkehr.]
3% amortifizirte Rente 80,25, 3% Rente —, —, Anleihe von 1872 112,80, 12,80, Spanier exter. —, —, do. intér. —, —, neue Egyptier 240,00, Chemins d'égypte —, —, Türkloose 50,75, Banque ottomane 491,87, Italiener 74,20, österr. Goldrente —, —, ungar. Goldrente 71%, 1877er Russen 85%. Fett.	
Berlin	9. Februar, Nachm. 1 Uhr 20 Minuten. [Privatverkehr.] Creditactien 388,50—391,50—390,00, Franzosen 424,00—423,50—425,00 bis

424,50, Lombarden 113,00, 1860er Loose —, österr. Papierrente 53,25, do. Goldrente 64,40—64,75, do. Silberrente —, ungarische Goldrente 71,10 bis 71,40—71,30, Italiener 74,40—74,50, Türken —, 1877er 5proc. Russen 83,50 bis 83,90—83,60, Zweite Orient-Ausleih 55,50—55,75, Russische Noten per ultimo 195,00—195,75—195,25, Rumäner 28,25—28,90, Köln-Mindener Bahn 103,10—103,25, Bergisch-Märkische Bahn 76,90—77,20, Rheinische Bahn 106,00—106,10, Berlin-Stettiner Bahn —, Galizier 94,75, Ober-schlesische Bahn —, Disconto-Commandit 126,25—126,75—126,50, Deutsche Bahn —, Darmstädter Bahn —, Reichsbank —, Laura-büttne —, 1860er Loose 109,50, Amerikaner 85%, Amerikaner 85%, Weininger Bahn —, Hess. Ludwigsb. —, Ungar. Staatsloose —, do. Schlesien, alte —, —, do. do. neue —, —, Reichsbank —, II. Orient-Anleihe 55%, Fett.

Nachbörse: Creditactien 389,00—389,50, Hibernia und Shamrock 51,00, Frankfurt a. M. 9. Februar, Nachm. [Effecten-Societät] Wiener Wechsel —, Goldrente 64%, Silberrente 54%, Papierrente 53%, Ungar. Goldrente 71%, 1877er Russen 84%, Darmst. Bahn —, Österr.-ungar. Bahn 680, Creditactien 195%, Böhmisches Westbahn 141%, Elisabethbahn 138%, Galizier 189%, Nordwestbahn 96, Franzosen 212, Lombarden —, 1860er Loose 109%, 1860er Loose —, Amerikaner 85%, Weininger Bahn —, Hess. Ludwigsb. —, Ungar. Staatsloose —, do. Schlesien, alte —, —, do. do. neue —, —, Reichsbank —, II. Orient-Anleihe 55%, Fett.

Nach Schluss der Börse: Creditactien 195%, Franzosen 212%, Hamburg, 8. Februar, Nachmittags. [Schluß-Course.] Hamburger St.-Br. 116%, Silberrente 54%, Österr. Goldrente 64%, Ungar. Goldrente 71%, Creditactien 194, 1860er Loose 109%, Franzosen 529, Lombarden 138%, Ital. Rente 74,50, Neueste Russen 83,50, Vereinsbank 121, Laurabüttne 64%, Commerzbank 101%, Norddeutsche 136%, Anglo-deutsche 35%, Intern. Bank 84, Amerikan. 1885 96%, Köln-Minden. St.-A. 103, Rhein-Eisenbahn do. 106, Bergisch-Märkische do. 76%, Disconto 2 p.c. —.

Nach Schluss der Börse: Creditactien 195%, Franzosen 212%, Hamburg, 8. Februar, Nachmittags. [Schluß-Course.] Hamburger St.-Br. 116%, Silberrente 54%, Österr. Goldrente 64%, Ungar. Goldrente 71%, Creditactien 194, 1860er Loose 109%, Franzosen 529, Lombarden 138%, Ital. Rente 74,50, Neueste Russen 83,50, Vereinsbank 121, Laurabüttne 64%, Commerzbank 101%, Norddeutsche 136%, Anglo-deutsche 35%, Intern. Bank 84, Amerikan. 1885 96%, Köln-Minden. St.-A. 103, Rhein-Eisenbahn do. 106, Bergisch-Märkische do. 76%, Disconto 2 p.c. —.

Nach Schluss der Börse: Creditactien 195%, Franzosen 212%, Hamburg, 8. Februar, Nachmittags. [Schluß-Course.] Hamburger St.-Br. 116%, Silberrente 54%, Österr. Goldrente 64%, Ungar. Goldrente 71%, Creditactien 194, 1860er Loose 109%, Franzosen 529, Lombarden 138%, Ital. Rente 74,50, Neueste Russen 83,50, Vereinsbank 121, Laurabüttne 64%, Commerzbank 101%, Norddeutsche 136%, Anglo-deutsche 35