



Stetigjähriger Abonnementspreis in Breslau 5 Mark, Wochen-Abonnement 50 Pf., außerhalb pro Quartal incl. Porto 6 Mark 50 Pf., Einzelhefte 10 Pf. für den Raum einer sechsstelligen Zeitungs-Nummer 20 Pf., Reclame 50 Pf.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem "übernehmen" alle Post-Konten Beförderungen auf die Zeitung, welche Sonntag einm., Montag zweimal, an den übrigen Tagen dreimal erscheint.

Nr. 48. Mittags-Ausgabe.

Neunundfünfzigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt.

Dinstag, den 29. Januar 1878.

Deutschland.

II. Landtags-Verhandlungen.

53. Sitzung des Abgeordnetenhauses (vom 28. Januar).

10 Uhr. Am Ministerial-Tisch mit mehreren Commissarien. Vom Cultusminister ist ein Gesetzentwurf, betreffend die Befugnis der Commissarien für die bischöfliche Vermögensverwaltung zur Anwendung von Zwangsmitteln eingegangen.

Auf der Tagesordnung steht zunächst der Bericht der Budget-Commission über die Petitionen der Directionen der Berlin-Hamburger, Magdeburger-Halbstadter und Berlin-Potsdamer-Magdeburger Eisenbahngesellschaften, betreffend das Verhältnis des Staates zur Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft.

Die Budget-Commission beantragte: In Erwägung, daß nach den Erklärungen der königlichen Staatsregierung der Bau der Berliner Stadtbahn mit den bewilligten Mitteln nicht ausführbar ist, daß es aber zunächst Sache der königlichen Staatsregierung sein wird, über die Fortführung des Baues der Berliner Stadtbahn, sowie über die Beschaffung der dazu über den Anschlag erforderlichen Mittel ihre Entschlüsse zu fassen: 1) die königliche Staatsregierung aufzufordern, dem Landtage noch in dieser Session eine actenmäßige Darlegung über die Entwicklung und Lage der Gesellschaft, sowie über die Veränderungen des Bauplanes zugehen zu lassen; 2) über die Petitionen der Directionen der Berlin-Hamburger, Magdeburger-Halbstadter und Berlin-Potsdamer-Magdeburger Eisenbahngesellschaften zur Tagesordnung überzugehen.

Verichterstatter Abg. Birchow: Es muß schmerzhaft überraschen, daß, nachdem durch Gesetz vom 20. März 1874 die Beteiligung des Staates an dem Stadtbahn-Unternehmen festgestellt war, bereits in demselben Jahre sich bei den Interessenten die Auffassung herausstellte, daß das ganze Verhältnis auf falschen Grundlagen beruhe. Mit jeder neuen Operation haben sich die ursprünglich festgesetzten Summen als zu geringfügig erwiesen. Diese Angelegenheit muß endlich normirt werden; es wird aber jeden peinlich berühren, daß gerade bei den besten Organen derselben Teil der Regierung, der die besten Leistungen hätte aufweisen sollen, sich als der am wenigsten zuverlässige gezeigt hat. (Hört, hört!) Das vorliegende Verhältnis ist ungemein lehrreich bezüglich der juristischen Position, in welche sich der Staat zu den Privatbahnen gebracht hat. Scheinbar ist gerade das Verhalten der Regierung in dieser Angelegenheit dazu benutzt worden, um dem Staat eine Reihe wesentlicher Vortheile zu gewähren, und es ist unbedingt notwendig, den Vorwurf zu beseitigen, als ob die Regierung selbst die entstehenden Verlegenheiten benutzt habe, um sich diese Vortheile zu verschaffen. Die Organe der Deutschen Eisenbahngesellschaft beschwerten sich in ihren officiellen Berichten über das Verhalten der Regierung und die Regierung hat sogar geglaubt, ihr Verhalten in besonderen Zeitungsartikeln klar legen zu müssen; eine Aufklärung dieser Verhältnisse ist wünschenswert. Inzwischen hat sich die Deutsche Eisenbahngesellschaft schon bei der dritten Einzahlung insolvent erwiesen; es fragt sich, ob, nachdem ihr die Grundstücke, welche sie für die Bahn erworben, abgenommen worden sind, ihr auch die bereits eingezahlten Capitalien entzogen werden sollen, oder ob die Regierung auf diese Capitalien verzichten will. Im Uebrigen liegt eine Reihe sehr dunkler Verhältnisse vor. Zuerst war die gesammte Bausumme auf 48 Millionen Mark festgesetzt worden; indessen sind bis heute allein für den Grunderwerb 20 Millionen ausgegeben worden und nach dem jetzigen Anschlag sind noch 4,779,000 Mark dafür erforderlich. Im Juli 1877 hat der Handelsminister erklärt, daß der Umfang der zur Herstellung der Bahn erforderlichen Arbeiten nicht mit Sicherheit festgestellt werden könne; wir müssen aber eine detaillirte Auseinandersetzung darüber hören, auf welche Weise diese Unsicherheit sich herausgestellt hat, nachdem bereits 1873 ein angeblich umfassender und rationaler Anschlag gemacht worden ist.

Die Commission glaubt, daß diese Unsicherheit wesentlich dadurch entstanden ist, daß die Regierung Änderungen in der Trasse der Bahn vorgenommen hat, wodurch wesentliche Umwege entstehen. Ueber den Grunderwerb schweben noch Verhandlungen; das Grundstück des Grafen Lehndorff soll angekauft werden und hier allein beläuft sich die Differenz zwischen Angebot und Forderung auf 1 1/2 Millionen. (Hört.) Die weiteren Grunderwerbsverhältnisse müssen klar gelegt werden, ebenso die Angelegenheit der Zuschüttung des Königsgrabens; die Regierung muß sich endlich darüber aussprechen, was geschehen soll und wie sich die Ausführung finanziell gestalten wird. Es ist von Bedeutung, daß dies bald geschehe; denn jetzt, nachdem schon 20 Millionen für Grunderwerb und Fundamentierungsarbeiten ausgegeben worden sind, ist die Siftierung der Arbeiten zur Unmöglichkeit geworden. Auch über die Verpflichtungen der Regierung gegenüber der Deutschen Eisenbahngesellschaft müssen Erklärungen gegeben werden. Die Regierung hat sich verpflichtet, alle die Grundstücke der Gesellschaft, welche in der Trasse der Bahn liegen, zu den nachweislichen Erwerbspreisen zu übernehmen. Dieses Verhältnis scheint von der Deutschen Eisenbahngesellschaft consequent so aufgefaßt worden zu sein, als ob die Stadtbahnactiengesellschaft verpflichtet sei, für alle zu zahlenden Raten auch andere Grundstücke der Eisenbahngesellschaft anzunehmen; es müsse indessen angenommen werden, daß solche Zusicherungen nicht gegeben worden sind. Die Verpändung von Grundstücken der Deutschen Eisenbahngesellschaft bei der Seehandlung hat, nach der Ansicht der Commission, wesentlich zu den Schwierigkeiten der Gesellschaft beigetragen; allein auch hier müssen wir noch eine acten- und sifframäßige Darstellung des Verhältnisses erhalten.

Abg. v. Benda: Wir haben heute kein Interesse, in eine allgemeine Discussion über die Staats- und Privatbahnen einzutreten, da uns diese Frage im nächsten Jahre beschäftigen wird. Aber die Commission hat sich informiert ein Verdict erworben, daß sie betreffs der Staatsbahnen und der Privatindustrie auf den Weg der Verständigung hingewiesen hat. Je mehr der Staatseisenbahnbau sich consolidirt, ist es notwendig, daß die Privatindustrie während dieses Uebergangsstadiums möglichst geschont wird. Was das Stadtbahnproject betrifft, so können wir selbstverständlich, nachdem bereits einige 20 Millionen dafür aufgewendet, nicht mehr davon zurücktreten; dagegen unterliegt es keinem Zweifel, daß das Unternehmen bei dem Stande der Actien der Deutschen Eisenbahngesellschaft auf der gegenwärtigen Basis nicht fortgeführt werden kann. Es muß eine neue Basis geschaffen werden und hierfür giebt es nur zwei Möglichkeiten: entweder die Gründung einer neuen Actiengesellschaft oder Uebernahme der Sache durch den Staat. Die Commission stimmt für das Letztere und wir werden ja die Erklärung der Regierung hierüber hören. Mag diese Erklärung indessen ausfallen wie sie wolle, so werden wir jedenfalls an dem Antrage der Commission festhalten können.

Handelsminister Dr. Achenbach: Ich behalte mir ein näheres Eingehen auf die Sache selbst für später vor und will hier nur zur Aufklärung bemerken, daß die Verhandlungen zwischen der Regierung und den beteiligten Privatbahnen zu einer Verständigung geführt haben und daß das Endresultat dem Hause zur Erörterung und Genehmigung vorgelegt werden wird. Die Basis dieser Verständigung ist, daß die Privatbahnen auscheiden, aber einen erheblichen Teil ihrer Einzahlungen für den Staat zurücklassen, und daß letzterer sich dagegen verpflichtet, die Stadtbahn nicht ausschließlich zu seinen Gunsten zu monopolisiren, sondern auch der Privatindustrie gewisse Rechte und Befugnisse der Stadtbahn gegenüber zu gestatten. Das Hauptprincip ist, daß der Staat das Unternehmen ausschließlich in die Hand nehmen will.

Abg. Dr. Dohrn: Wenn ich mich neulich sehr scharf über die Stadtbahn äußerte, so bezog sich dies nur auf die Art und Weise der Durchführung des Projectes und leitete mich dabei keineswegs die Absicht, den Privatcharakter irgend eines Mitgliedes unserer Eisenbahnverwaltung zu kritisiren. Für mich handelt es sich lediglich um das Verhältnis unserer Eisenbahnverwaltung zum Staat im Ganzen und da zeigt es sich, daß durch die Verquickung unserer Staatseisenbahnverwaltung mit der Privatindustrie der Staat vielfach zu einem vicariösen Verfahren gegenüber den Privatbahnen gekommen ist. Ich möchte dann um die Aufklärung des dunklen Punktes bitten, wie die Regierung dazu gekommen, die Deutsche Eisenbahngesellschaft mit 4 Millionen beim Stadtbahnunternehmen zu beteiligen. Die

Gesellschaft hat ausdrücklich erklärt, daß sie sich nur dann mit 5 Millionen beteiligen könne, wenn ihre sämmtlichen Grundstücke für 12 Millionen angenommen würden, sonst nur mit 1 1/2 Millionen. Dem gegenüber erklärte der Regierungsvertreter, daß man von diesen Grundstücken nur etwa sechs Millionen nehmen würde, aber trotzdem würde die Gesellschaft mit 4 Mill. beteiligt. Die Gesellschaft ist also ganz loyal verfahren; aber unerfindlich bleibt es, wie man einer Gesellschaft solche Leistungen auferlegen konnte, von denen man wissen konnte, daß die Gesellschaft ihnen nicht entsprechen könne. Ein fernerer dunkler Punkt ist für mich die Langsamkeit, mit welcher die Angelegenheit gefördert worden ist. Der Regierungs-Commissar hat hierfür in der Commission seine genügende Erklärung abgegeben, denn daß lediglich wegen Veränderung der Trasse die Langsamkeit eingetreten sei, kann ich nicht zugeben. Daß der Staat beabsichtigt, der Privatindustrie gegenüber schonender aufzutreten, begriffe ich mit Befriedigung. Dieser Entschluß der Regierung, auf diesem Gebiete mit ihrer Vergangenheit zu brechen, kann das Vertrauen des Landes für die Eisenbahnpolitik des Handelsministers nur stärken und beseitigen.

Abg. Dr. Lasker: Die Commissionsvorschlüsse vertheile ich so, daß sie betreffs der Vermehrung der Staatszuschüsse die Initiative der Regierung überlassen, aber über die Sache eine eingehende Denkschrift fordern, die geeignet ist, das Haus zu informieren. Ein selbstständiges Urtheil wollen sie heute nicht abgeben, und ich kann deshalb den Vorschlägen nur zustimmen, da in der That noch sehr viele dunkle Punkte der Aufklärung bedürfen. Was den Bericht der Mitglieder der Stadtbahndirection betrifft, in welchem dieselben sich über verschiedene in diesem Hause gefallene Vorwürfe verwahren, so kann ich wohl ein Eingehen hierauf unterlassen, da die Regierung diese Frage gar nicht aufgenommen hat und ich also annehmen muß, daß der von mir behandelte Punkt betreffs der Expropriation von der Regierung nicht bestritten wird. Ich habe deshalb keinen Grund, das früher Gesagte zu wiederholen. Dagegen muß ich nochmals auf den bedauerlichen Umstand zurückkommen, daß der Staat mit einigen Privat-Gesellschaften hier eine Actiengesellschaft gegründet hat. Wenn Sie hier den Bericht durchlesen, über die Verhandlungen, die zwischen Regierung, Direction und Aufsichtsrath in der Generalversammlung geführt worden sind, so weiß man wirklich nicht, ob hier ein erster Bericht des Hauses oder ein Capitel aus dem „Kladderadatsch“ vorliegt. (Heiterkeit. Hört, hört!) Dieser Eindruck wird natürlich nicht durch die Darstellung der Commission, der Thatsachen selbst herbeigeführt. Die verhandelnden Herren constituiren sich bald als Aufsichtsrath, bald als Actiengesellschaft, der Staat stimmt ab über einen Antrag des Aufsichtsraths und lehnt durch seine alleinige Stimme den Antrag ab. Dann geräth er wieder in die Minderheit bei einer Gelegenheit, für welche eine größere Mehrheit nötig ist als die gewöhnliche. Bei derartigen Transactionen, die eine Hoffe von Anfang bis zu Ende darstellen, muß die Würde des Staates erheblichen Schaden leiden, der durch keinen finanziellen Vortheil compensirt werden kann, ganz abgesehen von dem bösen Beispiel für die Privattransaction, die sich dann auf das Beispiel des Staates berufen wird.

Heute zeigt sich nun überdies, daß der Staat zu einem großen Schaden kommt, da davon die Rede ist, daß durch eine kleine Veränderung der Trasse vier Millionen mehr zu zahlen sind. Mehr aber als dieser Geldschaden fällt ins Gewicht das Verfahren, welches sich in der vorerwähnten Form der Actiengesellschaft entwickelt hat, und ich freue mich sehr, daß diese Form beseitigt werden soll. Wenn dann gesagt worden ist, daß noch in der gegenwärtigen Session eine Vorlage eingebracht werden soll, so ist das wohl nicht so zu verstehen, daß die Sache noch vor dem Zusammentritt des Reichstages abgemacht werden soll. Ich meine, ehe das Gesetz gegeben werden kann, müssen wir noch eine vollständige Aufklärung und eingehende Verhandlung über das bisherige Verfahren haben, und ich glaube deshalb, daß der Vorschlag: „in der Session“ nur so zu verstehen ist, sofern die sonstigen politischen Verhältnisse dies gestatten oder dazu drängen, daß noch eine Nachsession stattfinden soll. In diesem Sinne und mit diesem Vorbehalt werde ich bereit sein, für den Commissionsbeschluß zu stimmen. (Beifall.)

Handelsminister Dr. Achenbach: Ich trage kein Bedenken, zu erklären, daß die Verhandlungen uns überzeugt haben, daß in der That in der Form von Actiengesellschaften das Unternehmen nicht zu einem geordneten Resultat geführt werden kann, ganz abgesehen von dem Gesichtspunkte, daß mit der Vermehrung des Staatseisenbahnnetzes um und bei Berlin sich der Gedanke aufdrängen muß, ob hier nicht eine Angelegenheit vorliegt, die die Stadt selbst in die Hand nehmen müsse. Wir haben aber, wie ich schon dorthin andeutete, die Absicht, die Actiengesellschaft aufzulösen, und an deren Stelle den Staat allein als Unternehmer der Stadteisenbahn zu setzen. Die Meinung des Vorredners, die Resolution wegen Einbringung einer Vorlage „in der gegenwärtigen Session“ habe den Sinn, daß nicht unter allen Umständen dies erfolgen müsse, sondern nur bei einer sogenannten Nachsession, theile ich vollkommen, denn falls diese nicht eintreten sollte, ist es geradezu unmöglich, die Gesetzesvorlage noch ans Haus zu bringen. Ich werde es aber immer als meine Pflicht betrachten, diejenigen Punkte so weit als möglich aufzuklären, die im Commissionsbericht und in den Verhandlungen des Hauses berührt worden sind. Schon jetzt will ich auf einige dieser Punkte eingehen. Sowohl in den Petitionen als im Commissionsbericht tritt der Gedanke hervor, daß der Staat die Privatbahnen zu dem Unternehmen geradezu „gedrängt“ habe. Diese Auffassung ist unrichtig. Ich würde schwerlich an das Unternehmen herangetreten sein, wenn nicht die Concurrenz der Privatbahnen eingetreten wäre. Wir beriefen eine Conferenz ins Handelsministerium und gaben den Bahnen Gelegenheit, sich über das Project zu äußern. Bei dieser Gelegenheit sprachen die Vertreter der Berliner Eisenbahnen die Ansicht aus, das Unternehmen sei ein absolut nützliches, und stellten eine Theilnahme in Aussicht, falls der Staat sich ebenfalls beteilige. Die Verhandlungen waren also durchaus nicht auf der Basis eingeleitet, daß der Staat als eigentlicher Unternehmer erschiene; man sprach im Allgemeinen über diese Angelegenheit und deren Ausführung.

Es ist unferseits also kein Druck auf die Privatbahnen ausgeübt worden. Späterhin haben noch weitere Conferenzen stattgefunden, aber bei der Fortführung des Stadtbahnunternehmens zeigte es sich bald, daß die Privatbahnen nicht mit vollem Herzen bei der Sache waren und Gelegenheit suchten, das Unternehmen zu verlassen. Dann enthält der Commissionsbericht Andeutungen darüber, daß die Privatbahnen eine Revision des Kostenanlasses angeregt hätten. Wenn ich mich nicht täusche, ist auch diese Auffassung eine irrige. Ich selbst habe die Eisenbahndirectionen durch Rescript vom 24. October 1874 beauftragt, den bisherigen Kostenantrag aufs Neue zu prüfen und auf Grund der bisherigen Vorarbeiten einen neuen Vorschlag anzufertigen. Dieser Rescript hatte den Erfolg, daß die Privatbahnen sich um die Sache kümmerten und einen Mehrbetrag von 7,523,700 M. herausrechneten. Aus dem Commissionsbericht erfahren Sie, wie in der Folge dieser Mehrbetrag variirt hat. Als dieser Ueberschlag zunächst an das Ministerium kam, war man in den beteiligten technischen Kreisen der Ansicht, daß man gegenüber diesen Kostenansätzen keine absolute Sicherheit haben könne, da keine thatsächlichen Erhebungen vorlägen. Es fand Verhandlung gegen Behauptung, und von hier aus ist von uns den Anträgen gegenüber Stellung genommen worden. Und wegen dieser Unsicherheit sind wir auch mit keiner Vorlage vor das Haus gekommen. Lag aber für die Privatbahnen wirklich eine so große Veranlassung zu Beforgnissen wegen des Mehrbedarfs vor? Wäre die ursprünglich angenommene Summe von 7,523,700 M. richtig gewesen, so würde beispielsweise auf die Berlin-Hamburger Bahn 1/6 = 1,250,000 M. des Mehrbetrags gefallen sein, auf die beiden anderen Bahnen aber 215,000 M. Diese Summen sind doch wohl nicht geeignet, großen Gesellschaften Furcht einzujagen. Es war weniger die Beforgnis vor dem Mehrbedarf, als das Streben, überhaupt aus dem Unternehmen auszusteigen, welches die Privatbahnen zu ihrem Auftreten veranlaßte. Dieses Bestreben konnte die Regierung damals nicht begünstigen, weil sie die Situation nicht vollständig überschauen konnte, und sie konnte deshalb auch keine Anträge einbringen, welche auf Annahme seitens des Hauses hätten rechnen können.

Beim Eisenbahnbaueisen sind wir aber überhaupt an Ueberschreitungen der Anschläge gewöhnt, da dieselben kaum zu vermeiden sind. Ich habe

hier eine Liste von 37 Nummern, worin die Ueberschreitungen verschiedener Bahnen aufgeführt sind. So haben erhebliche Ueberschreitungen aufzuweisen, die Köln-Mindener Bahn, die Düsseldorf-Elberfelder etc. Im Eisenbahnwesen kann man eben nie sicher bestimmen, daß die erste Anschlagssumme die richtige ist. Dann hat der Abg. Dohrn als den Aufklärung bedürftigen dunklen Punkt angeführt das Verhältnis zur Deutschen Eisenbahngesellschaft, indem dieselbe die Ansicht zu begen scheint, daß der Staat verpflichtet wäre, alle Grundstücke derselben als Baarzahlung zu übernehmen. Der Referent meinte, es mache den Eindruck, als ob hier geheime Verabredungen vorlägen. Davon ist mir aber absolut nichts bekannt. Alle Verabredungen enthält der Vertrag und dieser ist ja hier im Hause erörtert worden. Ebenso ist die Ansicht irrig, daß der Staat sich verpflichtet habe, die Grundstücke der Deutschen Eisenbahngesellschaft für 6 Millionen zu übernehmen. Und ebenso irrig sind die Ausführungen betreffs der Verlegung der Linie über ein Grundstück in der Nähe des Humboldthafens, der Charité und der Museumsinsel, welche letztere wohl umgangen werden kann. Betreffs der Verlegung der Trasse bei der Charité ist der Herr Referent ja selbst Mitglied des Medicinal-Collegiums, welches sich für die erhöhte Kosten verursachende Verlegung ausgesprochen hat. Und was den Königsgraben betrifft, so wird sich die Zuschüttung desselben kaum umgehen lassen, nachdem feststeht, daß eine Wasserleitung und Erschöpfung der Schiffahrt nicht herbeigeführt wird. Was dann den Vorwurf der Langsamkeit betrifft, so kann ich nur darauf verweisen, daß im Handelsministerium derartige Angelegenheiten als schleunige behandelt werden. Auf die Aeußerung betreffs des Verhaltens der Stadtbahn gegenüber den Eisenbahngesellschaften brauche ich umsonsten zurückzukommen, als der Abg. Dohrn eine befriedigende Erläuterung seiner früheren Aeußerung gegeben hat.

Man mag über das Verfahren denken, wie man will, juristisch ist der Vorwurf des Abgeordneten nicht zu rechtfertigen. Hervorragende Juristen haben hier einen entgegengesetzten Standpunkt eingenommen, und dies beweist doch, daß die Frage sogar juristisch discutabel ist. Ich gelte jedem Abgeordneten das Recht zu, mich zu kritisiren, wie es ihm recht und billig erscheint, ich glaube aber, der Herr Abgeordnete ist hier etwas zu weit gegangen und ich kann versichern, daß die betreffenden Herren, die sehr ehrenwerthe und tüchtige Beamte sind, sich tief gekränkt fühlen durch derartige, ich will annehmen, in der Ueberschreibung abgegebene Erklärungen. Als Handelsminister habe ich mich nochmals für verpflichtet erachtet, hier zu constatiren, daß nach meiner Auffassung die betreffenden Herren durchaus pflichtgetreue und ehrenwerthe Männer sind und bleiben werden. (Beifall.)

Der Abg. Frhr. v. Heereman beantragte, über die Petitionen zur Tagesordnung überzugehen, weil nach den Erklärungen der Regierung ein die Angelegenheit betreffender Gesetzentwurf demnächst dem Hause zugehen werde.

Abg. v. Heereman findet die entstandenen Schwierigkeiten in der Entscheidung des Unternehmens, will aber auf diese nicht mehr zurückkommen, da in dieser Beziehung das Haus vor einer vollendeten Thatsache stehe. Die Punkte, aus welchen man der Regierung einen Vorwurf machen wolle, lägen noch nicht klar vor; im Wesentlichen seien die Veränderungen der Verkehrsverhältnisse und Erwerbspreise an den großen Schwierigkeiten Schuld. Hiernach habe sich auch die Stellung der beteiligten Eisenbahngesellschaften verändert. Nach der Erklärung der Regierung, daß sie eine Vorlage über diese Angelegenheit einbringen und das ganze Unternehmen auf den Staat übernehmen wolle, könne der Commissionsantrag nicht mehr aufrecht erhalten werden; die Verathung aller wichtigen Punkte werde am Besten bei Gelegenheit dieser Vorlage stattfinden.

Abg. Kiehl spricht sich gegen den Antrag v. Heereman aus. Gerade weil ein großer Theil der wesentlichen Punkte noch nicht klar liege, habe die Commission die Abfassung einer Denkschrift nicht bloß für wünschenswert, sondern für notwendig gehalten. Was die Ueberschreibung des Kostenanlasses betrifft, so seien diese eine gewöhnliche Erscheinung; aber es sei doch ein bedenklicher Uebelstand, daß die Regierung, als die Ursache der Ueberschreibung eine Veränderung der Eisenbahnlinie angegeben habe; diese Linie sei gesetzlich festgestellt gewesen und hätte ohne Genehmigung des Landtages nicht abgeändert werden dürfen. Wenn auch die wesentlichen Punkte in den Motiven der von der Regierung in Aussicht gestellten Vorlage behandelt werden könnten, so würde dies doch in einer besonderen Denkschrift eingehender geschehen können.

Abg. Birchow: Die Budgetcommission ist nach dem Einblick in die gesammelten hier einschlägigen Verhältnisse zu der Ueberzeugung gekommen, daß es zweckmäßig sei, dem Hause zu zeigen, wie die Majorität nicht nur ganz bedeutliche finanzielle Maßregeln des Handelsministers gebilligt, sondern auch juristisch bedeutlichen Gesetzen zugestimmt hat. Ich war schon früher der Ansicht, daß die Transactionen mit den Privatgesellschaften das reine Puppenspiel waren und ich halte es für sehr praktisch, daß dem Hause durch die Denkschrift sein Verhalten vorgeführt werde, damit es für die Zukunft in ähnlichen Fällen eine Warnung habe; der Regierung und dem Handelsminister gegenüber wird die Denkschrift ebenfalls nicht ohne Nutzen sein. Wenn ich gegen die Person des Handelsministers Mißtrauen hegte, so könnte ich in seinem Verhalten in dieser Angelegenheit viel Ungünstiges gegen ihn finden; aber da ich ihn sehr hoch schätze, so wünsche ich auch für die Zukunft, daß er sich vor der Einlassung auf solche Dinge etwas weniger zugänglich und human, und nach derselben etwas inhumaner zeige. Denn die Schwierigkeiten der ganzen Lage sind in dem Beginn, in dem Verhältnis zur Deutschen Eisenbahngesellschaft zu suchen.

Diese hat beispielsweise ein Gebäude, das im Jahre 1871 für 30,500 M. verkauft worden war, im Jahre 1872 für 144,000 M., ein anderes, welches 16,400 M. gekostet hatte, drei Jahre später für 200,000 M. gekauft. (Hört, hört!) Sie hat nicht bloß solche Anläufe, in der Zeit, als sie die Concession hatte, gemacht, sondern noch viel mehr Schulden. (Heiterkeit.) Diese Verhältnisse mußte die Regierung doch überblicken können und wissen, daß bei einem Expropriationsverfahren niemals solche Preise hätten gezahlt werden brauchen. Der Handelsminister hat freilich, wie der Finanzminister, an eine günstige Rentabilität der Bahn geglaubt, außerdem hatte die Regierung aber noch ein anderes Motiv, das Zustandekommen der Bahn zu wünschen; sie glaubte auf diese Weise am besten den Berlin-Wehlarer Bahnhof herstellen zu können, für welchen sie sonst noch eine besondere Nachforderung hätte stellen müssen. Für die Veränderung der Eisenbahnlinie, die noch dazu eine beträchtliche Ueberschreibung des Kostenanlasses verursacht hat, war entschieden die Ermächtigung des Landtages notwendig; und der Minister hätte, wenn er, wie er sagt, über die Folgen noch nicht ganz im Reinen gewesen, die Arbeiten sistiren müssen, bis er sich überzeugt hatte, wie die Sache lag. Statt dessen hat der Minister drei Jahre gewartet; und noch im Jahre 1876 haben die Commissarien der Regierung erklärt, daß die Regierung mit den vorderanschlagten Geldern auskommen würde. Das ist doch bei so hohen Ueberschreitungen etwas ungewöhnlich! Eine actenmäßige Darlegung der Entwicklung dieser Angelegenheit ist notwendig; aber die Denkschrift, welche wir verlangen, soll mehr enthalten, als was in den Motiven einer Vorlage gewöhnlich steht. Für die in dem Antrage der Commission enthaltenen Worte „noch in dieser Session“ stelle ich eine besondere Abstimmung anheim.

Der Antrag v. Heereman wird abgelehnt; der Commissionsantrag nach Streichung der Worte „noch in dieser Session“ angenommen.

Es folgt der Bericht der Budgetcommission über die Petition der Deputation der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, betreffend die Eisenbahn von Finnentrop nach Rothemühle.

Die Petenten beantragen, das Haus möge die Staatsregierung aufzufordern: 1) dem Landtage eine Vorlage zu machen, daß die für den Bau der Bahn von Finnentrop nach Rothemühle übernommene bedingte staatliche Finanzgarantie auf einen fernerer, zum Bau der Bahn erforderlichen Capitalbetrag von 7,500,000 Mark, ausschließlich der demselben zuzurechnenden Coursverluste, ausgedehnt werde; 2) zu gestatten, daß das durch einen Betriebsüberschuß der Abtheilung Finnentrop-Diße bisher nicht gedeckte Erfordernis zur Verzinsung des festgesetzten Anlagecapitals und der von dem Bergisch-Märkischen Stammunternehmen geleisteten Bauvorschlüsse auf die Ruhr-Sieg-Betriebsrechnung übernommen werde.

Die Commission beantragt 1) die Petition der Regierung zu überweisen

zur gleichmäßigen Erwägung, ob es mit Rücksicht auf die Leistung des Baues durch eine künftige Eisenbahndirection nicht geboten erscheint, dem Landtag eine Vorlage wegen Erweiterung der Zinsgarantie für die Eisenbahn von Tinnentrop über Olve nach Reibemühle zu machen; 2) die Regierung aufzufordern: a. dem Landtag mitzutheilen, ob und in welchem Umfange sie eine finanzielle Verantwortlichkeit des Staates bezüglich der Eisenbahnen, welche mit der Direction von Privatbahnen betraut seien, gegenüber den betreffenden Actiongesellschaften anerkennen; b. vor Uebernahme neuer Privatbahnen in Staatsverwaltung durch Gesetz die rechtliche Stellung der Staatsbehörden als Verwalter von Privatbahnen zu regeln.

Abg. Dr. Laster: Ich muß mich auf das Allerhöchste ausdrücken gegen den Antrag der Commission zu Nr. 2b, denn dieser Antrag, der hier bei der Petition vorschlägt, hat in Wahrheit eine ungemeine Tragweite in Bezug auf unser ganzes Staatsbahnsystem. Was zunächst die Frage 2a betrifft, ob die Verwaltung von Privatbahnen durch den Staat gewisse Nachtheile mit sich bringe, so kann diese Frage wohl durch keine allgemeine Regel präcisiert werden, denn die Regierung befindet sich dabei in einem Vollmachtsverhältnis, welches durch den Vertrag bestimmt wird, den sie mit den Vollmächtsgebern abgeschlossen, so daß eine Lücke in den Gesetzen hier nicht vorhanden ist. Der Staat kann Dritten gegenüber niemals verpflichtet werden, durch Acte, welche Staatsbeamte vornehmen, denn diese handeln nicht im Namen des Staates, sondern im Namen des Auftraggebers. Nur in den Fällen könnte vielleicht der Staat in Anspruch genommen werden, wo er als Vollmächtsgeber den Vollmächtsgebern in Anspruch nehmen kann, insofern der Staat für die Handlungen einer Beamten verantwortlich ist. Der wesentliche Theil ist aber immer aus dem Verabredungen zu entnehmen, die zwischen dem Staat und der Verwaltung der Gesellschaften stattgefunden haben und hier muß die Eigentümlichkeit des Falles entscheiden. Uebrigens bedarf die Regierung bei Uebernahme der Verwaltung einer Privatbahn unserer Zustimmung, entweder durch ein Gesetz oder im Etat. Wenn also jeder einzelne Fall vor uns geprüft wird, weshalb sollen wir dann ein generelles Gesetz machen, welches die Bedingungen über die Ausübung dieses Rechtes regelt? Ein solches Gesetz würden wir in den einzelnen Fällen gar nicht halten können. Was aber die Frage 2b betrifft, so ist dieselbe ein Arrestbescheid, der auf unsere Eisenbahnpolitik gelegt werden soll.

Es soll nämlich die Regierung, bis ein solches Gesetz kommt, Privatbahnen nicht verwalten dürfen. Wird beispielsweise eine Privatbahn so schlecht verwaltet, daß das Staatsinteresse darunter leidet, sollen wir dann auch mit der Uebernahme der Verwaltung warten, bis das allgemeine Gesetz gegeben ist? Ich meine dann, daß der Staat da, wo er im Wesentlichen die Kosten zu tragen hat, auch berechtigt sein muß, die Verwaltung in die Hand zu nehmen. Der Antrag würde auch den Erfolg haben, daß bei derartigen Debatten wegen Uebernahme der Verwaltung einer Privatbahn gerade in Folge unseres Beschlusses Viele auf Seite der Gegner des Staatsbahnsystems stehen würden. Ich bitte, den Antrag 2b abzulehnen.

Abg. Reichersperger erklärt zu Nr. 2 des Commissionsantrages, daß es sehr wohl Sache des Hauses sei, rechtliche Bedenken zur Abstimmung zu bringen, und daß es dabei nicht darauf ankommen könne, ob der Fiskus dadurch belastet werde oder nicht. Es liege hier keine Doctorfrage vor, da eine Strecke der Bahn schon 5,000,000 M. mehr gekostet habe, als für die ganze Bahn veranschlagt war, bei welcher Ueberschreitung die Direction nicht bestraft ist. Die Commission beantragt nicht, diese Angelegenheit hier zum Austrag zu bringen, wohl aber sei der Antrag gerechtfertigt, die Regierung zu einer gewissen Regelung zu veranlassen. Was die Erweiterung der Zinsgarantie betreffe, so sei auch hier der Commissionsantrag gerechtfertigt. Die Direction der betreffenden Bahn habe nach der Erklärung des Regierungs-Commissars von der Emanation des Gesetzes einen rechtlichen Anspruch auf eine erweiterte Zinsgarantie.

Geh. Ober-Reg.-Rath Fröhlich: Bei den Verhandlungen über das in Frage kommende Gesetz wurde das Amendement Hammacher angenommen, welches die limitirte Zinsgarantie gesetzlich fixirte und es wurde dabei ausdrücklich erklärt, daß man sich für die Zukunft nicht binden wolle. Die Regierung war vorher für die illimitirte Zinsgarantie, welchen Standpunkt sie nicht mehr aufrecht erhalten kann.

Abg. v. Jedlich spricht gegen den Commissionsantrag sub II; eine principiell und generelle Regelung sei weder notwendig noch zweckmäßig und es erscheine unzulässig, von einem Gesetz die weitere Uebernahme von Privatbahnen durch den Staat abhängig zu machen.

Die Abg. v. Benda und Hammacher verteidigen die Commissionsvorschläge ad I; letzterer führt aus, daß, wenn auch damals sein Antrag in das Gesetz aufgenommen sei, dadurch die vorherigen Verabredungen nicht entkräftet würden. Der Antrag der Commission sub II ist ihm inacceptable, weil derselbe die Staatsbahn-Verwaltung zum Nachtheile des Landes läßt.

Abg. Birchow glaubt, daß den Ausführungen Laster's Rechnung getragen würde, wenn in dem Commissionsantrag IIb. die Worte: „vor Uebernahme neuer Privatbahnen in Staatsverwaltung gestrichen würden. Die gang unbefristete Freiheit der Regierung in Verträgen mit den Directionen sei nicht haltbar, ohne daß gegen die Privatbahnen die größten Gefahren daraus entstünden. Auf das allgemeine Eisenbahngesetz brauche man nicht zu warten, weil dasselbe mit diesen Verhältnissen nicht zu thun habe; eine eine Ordnung der Verhältnisse sei aber dringend notwendig.

Abg. Richter (Hagen) empfiehlt die Streichung der Worte ebenfalls, da die Regierung inzwischen anerkannt habe, daß sie Privatbahnen nur mit Genehmigung des Landtages übernehmen dürfe; im Uebrigen sei der Commissionsantrag auch nach dieser Erklärung notwendig, um die Wiederholung solcher Fälle, wie der vorliegende, zu verhüten. Das in Rede stehende Verhältniß könne nicht nach Vollmacht und Specialanträgen beurtheilt werden, da das Privatrecht nicht allein entscheide, sondern wesentliche öffentliche Interessen zu berücksichtigen seien. In der That würde das Verhältniß wesentlich durch Verträge geregelt; man könne aber nicht bis zur Vorlegung eines solchen Vertrages warten, weil es unmöglich sei, dabei generelle Fragen zu erörtern. Die bestehenden Verträge stimmen fast alle überein, weil sie nach der alten v. d. Heydt'schen Skizze gearbeitet seien; an Stelle dieser Rechtsnormen würde ein Gesetz zu treten haben, welches gewisse generelle Punkte unbeschadet der individuellen Verhältnisse ordnet.

Handelsminister Dr. Achenbach: Betreffs des Antrages IIa. und b. schließe ich mich den Ausführungen Laster's an. Es bewegt mich dazu der Umstand, daß ich zweifelhaft bin, ob die Regelung bei allen auch schon erworbenen Eisenbahnen eintreten soll, oder ob es sich nur um die künftige zu erwerbenden handelt. Im ersten Falle würde das Recht des Staates eine wesentliche Schwächung erfahren, und dazu liegt keine Veranlassung vor; im letzteren Falle glaube ich, daß die gesetzliche Regelung des praktischen Wertes entbehren würde, weil die Fälle, wo die Regierung Privatbahnen in Verwaltung nimmt, nicht mehr sehr zahlreich sein werden, und weil durch die Erklärung der Regierung, daß sie in jedem einzelnen Falle der Genehmigung des Landtages bedürfe, das Haus in die Lage gesetzt wird, jeden einzelnen Fall zu prüfen, und der Regierung vorzuschreiben, was geschehen soll. Eine allgemeine gesetzliche Regelung kann kaum stattfinden, da eine verschiedene Behandlung in jedem einzelnen Falle eintreten wird. Dies scheint man auch in der Commission gefühlt zu haben, da spezielle Punkte, auf welche die Regierung Rücksicht nehmen sollte, nicht angegeben sind. Bisher ist übrigens auf diesem Gebiete nicht nach der Skizze gearbeitet worden, wenn auch die Verträge übereinstimmen. Auch sind die Befugnisse des Handelsministers nicht so umfassend, wie man anzunehmen scheint. Ich bitte die zweite Resolution abzulehnen.

Das Haus genehmigt die Commissionsanträge sub I. und IIa. und lehnt den Antrag sub IIb. ab.

Die Stadt Suhl bittet, die Regierung aufzufordern, den Bau einer Eisenbahn Suhl-Grimmenthal als integrierendes Glied einer später auszuführenden Bahn Ilmenau-Suhl-Grimmenthal auf Staatskosten in baulichen Angriff zu nehmen.

Die Commission empfiehlt, die Petition der Regierung zur Berücksichtigung zu überweisen.

Abg. Lucius (Erfurt) befürwortet die Annahme des Antrages durch den Hinweis auf den früher bereits gefassten, leider aber ohne Erfolg gebliebenen Beschluß des Hauses und auf den Vorstand des Kreises Schleusingen, insbesondere der Stadt Suhl, der eine schnelle Hilfe dringend nöthig mache.

Abg. Berger bestätigt aus seiner persönlichen Erfahrung das Vorhandensein des Nothstandes der Stadt Suhl, der eine Folge zahlreicher Begehungen und Unterjüngungsbedürfnisse verschiedener Verwaltungen sei. Bei einer kürzlich vorgenommenen Inspection der Regierungspräsidenten habe sich herausgestellt, daß in der Stadt Suhl bei einer Einwohnerzahl von nur 11,000 Einwohnern nicht weniger als 850 Familienbater völlig arbeits- und dienstlos vorhanden waren. Einen erheblichen Fabrikationszweig bilde die Gewerfabrikation; hiezu nun die dortige nothleidende Arbeiterbevölkerung zu berücksichtigen, habe der Staat 700,000 Marksgewerbe im Werthe von 40 Mill. M. in England bestellt. (Hört! Hört!) Auch der Staat selbst habe ein specielles Interesse an dem Bau der Bahn, da die dortigen Staats-

forsten erheblich höherer Nebenwert abwerfen würden, wenn sie ihr Material in geeigneter Weise verwertet werden können.

Der Handelsminister berichtet, daß der Beschluß des Hauses bei der Regierung ein offenes Ohr finden werde.

Nachdem noch die Abg. Graf Limburg-Salurn und der Referent Jakob mit warmen Worten für die Petition eingetreten sind, wird der Antrag der Commission einstimmig angenommen.

Eine Anzahl von Bewohnern von Hadamar war der Umgegend bitten im Interesse des Westermals, dahin zu wirken, daß die Regierung die Gefährdung des Eisenbahn-Gesellschaft zur Erfüllung ihrer Verpflichtung, die Eisenbahn von Eschborn über Limburg und Hadamar nach Treisdorf innerhalb der ihr bestimmten Frist auszubauen, energisch anhalte.

Das Haus beschließt in Uebereinstimmung mit dem durch den Abg. Wischmann befürworteten Antrage der Commission, „in der sicheren Erwartung, daß der Handelsminister auch ferner bestrebt sein werde, die Fertigstellung der Westerbahn baldmöglichst herbeizuführen, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen.“

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Antrag des Abg. Richter (Hagen), die Regierung aufzufordern, bei der Aufstellung des Eisenbahnetats künftig eine Reihe von Aenderungen zu treffen, welche geeignet sind, die Ausgaben für Zinse der Erneuerung deutlicher ersichtlich zu machen. Die Budgetcommission hat diesen Antrag einer Vorberatung unterzogen und empfiehlt durch ihren Referenten Abg. Hammacher, denselben in folgender Fassung anzunehmen: Die Regierung aufzufordern: 1) In den Erläuterungen zu den zukünftigen Etats den Umfang ersichtlich zu machen, in welchem die Erneuerungen des Oberbaues und der Betriebsmittel für das Staatsjahr beabsichtigt werden, und auf welche Erhebungen und Grundbesitz die Staatsregierung die beabsichtigten Erneuerungen stützt; 2) in den Anlagen zukünftiger Eisenbahnetats über die Ausgaben für Pensionen ehemaliger Staatsbahnbeamten Auskunft zu geben; 3) in den Etatsanlagen bei der Rentabilitätsberechnung der Staatsbahnlinien bei den auf Grund der Creditgesetze seit 1872 erbauten Staatsbahnlinien auch die an Bauzinsen zu berechnenden Kosten, sowie die bei Unterbringung von Anleihen an Disagio und Agio entstandenen Beträge ersichtlich zu machen.

Abg. Richter (Hagen) verzichtet darauf, die ursprüngliche Fassung seines Antrages aufrecht zu erhalten in der Voraussetzung, daß die Regierung geneigt sein werde, auf Grundlage der von der Commission gewählten Form dem Etat des nächsten Jahres eine größere Klarheit zu geben.

Das Haus tritt dem Commissionsvorschlage bei. Von dem Nachweise über die Verwendung des im Etat für 1876/77 vorgesehenen Dispositionsfonds für extraordinäre Ausgaben der Staatsbahnen nimmt das Haus Kenntniss und erklärt dadurch die Rechtfertigung über die Verwendung für erbracht. Ebenso wird ohne Debatte der Bericht der Regierung über den Fortgang des Baues und der Ergebnisse des Betriebes der Staatsbahnen im Jahre 1876 für erledigt erklärt. Im Anschlusse an den Bericht beschließt das Haus außerdem, die Regierung aufzufordern, 1. dem Landtage das Material vorzulegen, durch welches das Rechtsverhältniß des Staates bezüglich der unter fremder Verwaltung stehenden Staatsbahnen und der unter der Verwaltung der Staatsbahnen stehenden fremden, sowie derjenigen Eisenbahnen klar gelegt wird, an welchen dem Staate das Eigentum oder der Betrieb in Gemeinschaft mit Anderen zusteht; 2. in der Uebersicht, betreffend den Staatsbahnbetrieb pro 1877 über den Umfang, in welchem die Beirathung vom Personalfabrigel auf den preussischen Staatsbahnen besteht, sowie über die hierbei maßgebenden Verhältnisse Auskunft zu erteilen.

Es folgt der mündliche Bericht der Budgetcommission, betreffend die Uebersicht über den Stand und Fortgang derjenigen Staatsbahnbauten in der Zeit vom 1. Januar bis Ende September 1877, für welche besondere Credits bewilligt worden sind.

Die Commission beantragt, die Uebersicht für erledigt zu erklären.

Abg. Handwig bittet den Handelsminister, den Bau einer Zweigbahn von Straßburg nach Zablonow im Anschlusse an die Linie Kaslowitz-Zablonow in Erwägung zu ziehen.

Abg. Berger ist in materieller Hinsicht aus praktischen Gründen damit einverstanden, daß die Regierung, obgleich durch das Gesetz von 1873 Mittel für den Bau der Bahnen gewährt wurden, ein Stück der bereits bestehenden Bahn zwischen Nieder- und Oberlahnsheim angekauft habe, hält es aber rechtlich für geboten, falls hierüber bereits ein Vertrag abgeschlossen sei, diesem dem Hause oder der Budgetcommission zur Information vorzulegen.

Handelsminister Achenbach erklärt, daß er bereit sei, den Vertrag vorzulegen.

Das Haus nimmt den Commissionsantrag an.

Schluß 4 Uhr. Nächste Sitzung Dienstag 10 Uhr. (Rechnungsbögen, Reklamsgesetz und Gesetz, betreffend die Unterbringung verwahrloster Kinder.)

10. Sitzung des Herrenhauses vom 28. Januar.

11 Uhr. Am Ministertisch Camphausen, Leonhardt und Falk mit mehreren Commissarien.

Die Interpellation des Herrn v. Kleist-Nebow lautet: Worauf gründet der Herr Cultusminister die an die Regierungen erlassene Anweisung, nach welcher creculische Mahregeln gegen Kirchengemeinden bei Verweigerung der gesetzlichen Leistung der von der kirchlichen Obrigkeit festgesetzten Verpflichtung zur Unterhaltung kirchlicher Beamten, entgegen dem Artikel 27 des Gesetzes vom 3. Juni 1876, überhaupt nicht angewendet werden sollen?

Nachdem der Interpellant dieselbe mit kurzen Worten motivirt, führt der Ministerialdirector Förster aus, daß die neuere Gesetzgebung es nicht rathlich erscheinen lasse, gegen die Gemeinden mit Execution vorzugehen; die Geistlichen selbst hätten mehrfach gebeten, so scharfe Mahregeln nicht anzuwenden.

In der sich daran knüpfenden Discussion stellt v. Kleist-Nebow die Verfügung als reine Willkür dar, die sich aus den gesetzlichen Bestimmungen nicht rechtfertigen lasse, was der Ministerialdirector Förster entschieden bestritt.

Es folgt die Verathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Errichtung der Land- und Oberlandesgerichte. Die Justizcommission des Herrenhauses hat bekanntlich folgende Aenderungen gegen die Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vorgenommen: Das Oberlandesgericht für Sachsen soll nach Halle statt nach Rumburg verlegt werden; in Berlin sollen statt 3 nur 2 Landgerichte errichtet werden; die Landgerichte sollen statt in Bielefeld, Fulda, Limburg und der Bahn resp. in Minden, Hanau und Bielefeld ihren Sitz haben und an Stelle der Landgerichte in Breslau und Bielefeld soll nur eins in Breslau errichtet werden.

Aus dem Hause beantragt v. Gölzer, das Oberlandesgericht für Sachsen nach Rumburg, Graf Lippe dasselbe nach Magdeburg zu legen. — In Betreff der Landgerichte liegen folgende Anträge vor: 1) von Mirbach: Löben statt Lda; 2) v. d. Schulenburg: Fulda statt Hanau; 3) v. Bernuth: Bielefeld statt Minden; 4) Weseler: Limburg a. d. Lahn statt Wehlar; 5) v. Kleist-Nebow: Herford statt Minden; 6) Hausmann: Brandenburg statt Potsdam und 7) Fürst von Pleß: Waldenburg statt Schweidnitz als Landgerichtssitze zu bestimmen.

v. Willeben bezieht, daß das Haus überhaupt in die Lage gekommen ist, sich in dieser Frage entscheiden zu müssen; die Bestimmung in diesen Dingen sei eine Prärogative der Krone und der Regierung, welche man nicht aus den Händen lassen sollte, daß Gesetz zwingt aber das Haus zu einer Entscheidung. Wegen Mangel an genauer Localkenntnis werde er sich zum allergrößten Theile den Vorschlägen der Regierung anschließen.

v. Bernuth bemerkt, daß er das Bedauern des Vorredners nicht verstehe: der Artikel 87 der Verfassung schreibe ausdrücklich vor, daß die Faktoren der Gesetzgebung dazu berufen seien, diese Organisationsgesetze zum Abschluß zu bringen.

Professor Dernburg weist darauf hin, welche Opfer Preußen für die Justizorganisation bringe; besonders die Stellung des Juristenstandes unterliege einer großen Umwandlung; deshalb müsse in den Ausführungsgeboten eine Compensation für diese Unbequemlichkeiten gesucht werden. Redner bezieht darauf, daß gerade die Juristenfacultäten einen entscheidenden Einfluß auf die Entwicklung des Allgemeinen Landrechtes in Preußen gehabt hätten. Den Einfluß, den die Facultäten früher auf die Prozeßführung gehabt hätten, könnten sie jetzt, wo eine Verlesung der Acten nicht mehr möglich sei, nicht mehr ausüben. Redner kommt deshalb zu dem Schluß, daß aus diesen Gründen das Oberlandesgericht für Sachsen nach Halle gelegt werden müsse; denn ein Recht auf ein Gericht habe keine Stadt.

v. Gölzer führt dagegen aus, daß der Zusammenhang zwischen Universitäts- und Gerichten doch kein solcher sei, daß das Gericht in einer Universitätsstadt notwendig sich befinden müsse.

Referent Professor Weseler leitet die Gründe Dernburg's nicht als durchschlagend anerkennend; entscheidend für die Verlegung des Oberlandesgerichts nach Halle sei nicht etwa der amtliche Verkehr desselben mit der Facultät, sondern nur der außeramtliche, persönliche Verkehr.

Die Specialdiscussion wendet sich zuerst dem § 3 zu: „Die Bezirke der

Oberlandesgerichte und der Landgerichte werden nach Maßgabe des am liegenden Bezirksgebietes gebildet.“

Bei dem Oberlandesgerichtsbezirk Königsberg motivirt v. Mirbach seinen Antrag Löben statt Lda zum Landgerichtssitz zu bestimmen, da ersteres dem Verkehr viel zugänglicher sei als letzteres. Geh. Justizrath Rindfleisch verweist aber darauf, daß die Provinzialbehörden Lda als einzig möglichen Ort bezeichnet hätten. Der Kreis Sensburg, der am meisten für Lda interessiert sei, werde wahrscheinlich eine bedachte Straßammer erhalten; ein anderes Hilfsmittel gebe es nicht. Das Haus tritt aber den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses bei, ebenso in Betreff des Oberlandesgerichtsbezirks Marienwerder.

Für den Oberlandesgerichtsbezirk Berlin hat die Commission beschlossen, für die Stadt Berlin nur ein Landgericht einzurichten, nicht zwei, räumlich begrenzte, wie das Abgeordnetenhause vorgeschlagen. Der Special-Referent Graf zu Lippe motivirt diesen Beschluß damit, daß der in communaler und administrativer Beziehung eine Einheit bildende Berliner Stadtbezirk einen in sich so festen und starken Körper darstelle, daß eine Trennung desselben in mehrere Theile auch bezüglich der jurisdictionellen Organisation ohne die erheblichsten Verletzungen der bedeutendsten Interessen gar nicht durchzuführen sei. Eine prompte Strafrechtspflege sei in Berlin nur von einem einzigen Gerichte und einer Staatsanwaltschaft aus in Verbindung mit der einheitlich organisierten Criminalpolizei zu erwarten, so schwer die Verwältigung der Masse des gegebenen Stoffes auch fallen möge. Auch auf dem Gebiete der Civilrechtspflege werden sich bei einer Trennung der Bezirke alsbald so viele und jetzt im ganzen Umfange gar nicht zu übersehende Nachtheile und Belastungen des rechtshuchenden Publicums ergeben, daß dadurch die von anderer Seite erwarteten Verbesserungen vollständig ausgeglichen würden.

Justizminister Leonhardt bemerkt, daß er zwar auf Grund des Gutachtens sämtlicher Vorstände der hiesigen Gerichte in der Vorlage vorgeschlagen habe, ein Landgericht für den Stadt- und Landbezirk Berlins zu constituiren; er wolle aber dem Antrage der Herrenhaus-Commission nicht entgegenstehen, der dahin gehe, für den Landbezirk ein besonderes Gericht neben dem städtischen Gerichte einzurichten.

Das Haus tritt dem Commissionsvorschlage mit großer Mehrheit bei.

Für denselben Bezirk liegt noch der Antrag Hausmann vor, der ein Landgericht in Brandenburg, nicht in Potsdam errichtet wissen will.

Göbner befürwortet diesen Antrag; er kenne die Verhältnisse dort genau, weil er ein Jahrzehnt lang dort Oberbürgermeister gewesen sei. Beide in Frage kommenden Städte seien in Bezug auf Unterrichts- und Erziehungsweisen und in Verkehrsverhältnissen vollkommen gleichgestellt. Die historische Tradition spreche für Brandenburg, welches durch die Verlegung mehr verlieren würde als Potsdam, welches immer eine Stadt des Fremdenverkehrs bleiben würde.

Justizminister Dr. Leonhardt: Trotz reiflicher Erwägung ist die Regierung zu dem Entschlusse gekommen, das Landgericht nach Potsdam zu verlegen, und die Commissionen beider Häuser sind ihr nachgefolgt; deshalb kann die Regierung ihren Standpunkt nicht aufgeben.

Für Potsdam tritt dessen Oberbürgermeister Meyer ein, indem er im Einzelnen Alles widerlegt, was die Petition der Stadt Brandenburg gegen Potsdam angeführt hat. Hausmann verteidigt seinen Antrag, indem er auf die historische und commerciale Bedeutung Brandenburgs verweist.

Das Haus tritt dem Vorschlage seiner Commission bei und genehmigt die übrigen brandenburgischen Landgerichte nach den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses.

Bei dem Bezirk des Oberlandesgerichtes Stettin entspinnt sich ein Zwiegespräch zwischen dem Grafen Krasnow und dem Professor Baumstark für und gegen Straßund und Greifswald, ohne daß jedoch ein Antrag deswegen gestellt wird. Das Haus genehmigt die Vorlage für den Oberlandesgerichtsbezirk Stettin und Posen unverändert.

Um 3½ Uhr verläßt das Haus die weitere Verathung bis Dienstag 11 Uhr.

Berlin, 28. Januar. [Amtliches.] Der praktische Arzt Dr. Synogomitsch ist mit Verlassung seines Wohnsitzes in Neuenburg zum Kreiswundarzt des Kreises Schwesig, und der praktische Arzt Dr. Voigt mit Verlassung seines Wohnsitzes in Gisleben zum Kreiswundarzt des Mansfelder Kreises ernannt worden. — Der Referendar Dr. jur. Wertheim in Elberfeld ist zum Advocaten im Bezirk des k. k. Appellationsgerichtshofes zu Köln ernannt worden.

Berlin, 28. Jan. [Se. Majestät der Kaiser und Königin] wohnte am gestrigen Sonntage, Vormittags, dem Gottesdienste im Dome bei und empfing später den General-Landschafts-Director der Provinz Ostpreußen, Herrn v. Pöhl-Parey, sowie den Generalsecretair des landwirthschaftlichen Provinzialvereins für die Mark Brandenburg, Privatdocenten Dr. Freiherrn von Canstein, welcher die Ehre hatte, die Orden seines verstorbenen Vaters, des Generals der Infanterie Freiherrn von Canstein, zurückzureichen. Ferner hörte Se. Majestät die Vorträge des Ministers des k. k. Hauses, Frhr. von Schleinitz, sowie des Justizministers Dr. Leonhardt. Heute Vormittag empfing Se. Majestät den für kurze Zeit aus Hannover hier eingetroffenen Prinzen Albrecht königliche Hoheit, nahm in Gegenwart des Commandanten von Berlin militärische Meldungen entgegen und hörte den Vortrag des Chefs des Civil-Cabinetts, Wirklichen Geh. Rath's von Wilmowski.

[Ihre Majestät die Kaiserin-Königin] war vorgestern in der vierten Vorlesung des wissenschaftlichen Vereins anwesend. — Gestern wohnte Ihre Majestät dem Gottesdienste in der Nicolikirche bei. — Beide kaiserliche Majestäten dinirten gestern bei Ihren kaiserlichen und königlichen Hoheiten dem Kronprinzen und der Kronprinzessin. Ihre Majestät die Kaiserin-Königin wohnte im Dom der Feier des 25jährigen Bestehens des Jerusalem-Vereins bei.

[Se. Kaiserliche und königliche Hoheit der Kronprinz] nahm am 26. d. M. im Laufe des Vormittags militärische Meldungen entgegen. Am Abend besuchte Hofschloß der Hofstellung im Schauspielhaus. Gestern Mittag erteilte Se. Kaiserliche und königliche Hoheit dem General-Landschafts-Director für Ostpreußen, v. Pöhl-Parey, Audienz. Um 5 Uhr kamen Ihre Majestäten zum Diner zu dem Kronprinzenlichen Herrschaften. Abends wohnten Ihre Kaiserlichen und königlichen Hoheiten die Kronprinzlichen Herrschaften mit Ihrer königlichen Hoheit der Prinzessin Charlotte in der Singakademie der Auführung der Hofschloß für Musik bei. (N.-Anz.)

© Berlin, 28. Jan. [Rumänisches Dementi. — Die Kanzlerstellvertretungs-Vorlage. — Minister-Conseil. — Verkehrsverhältnisse der Eisenbahnen. — Briefsendungen nach Egypten. — Communalfinanz-Statistik.] Die rumänische diplomatische Vertretung in Berlin hat folgende Notiz mitgetheilt: Den Aussagen gewisser Zeitungen gegenüber, daß der Fürst von Rumänien als König ausgerufen werden solle, ist die rumänische diplomatische Vertretung in Berlin ermächtigt, dieser Angabe aufs Ausdrücklichste zu widersprechen. Rumänien hat seine absolute Unabhängigkeit proclamirt, es hält diese Thatsache aufrecht, denkt aber nicht im Entferntesten daran, den traditionellen Titel seines Souveräns zu ändern. — Die Vorlage des Fürsten Bismarck vom 20. d. M., betreffend die Stellvertretung des Reichskanzlers, ist ausdrücklich im Namen des Kaisers eingebracht. Die Vorlage beschränkt die Stellvertretung des Reichskanzlers auf die Fälle der Verhinderung desselben; man kann diese Bestimmung als eine sehr beschränkte auffassen, wird jedoch bei genauer Lesung der Motive erkennen, daß die Stellvertretung eben der Ausdehnung fähig sein soll und daß sie sich sachlich bis zur vollen Vertretung des Kanzlers sowohl auf die Contrasignatur als auf die Leitung und Beaufsichtigung der Geschäfte erstrecken kann. Bedingung bleibt allerdings immer, daß der oder die mit der Verantwortlichkeit zu beauftragenden Chef der Reichs-Verwaltung, indem sie nur auf Antrag des Kanzlers berufen werden können, sich auch nur als seine Stellvertreter betrachten. Man wird nicht verkennen, daß die beabsichtigte Einrichtung trotz ihres facultativen Charakters einen erheblichen Fortschritt der Organisation der Reichsämter bezeichnet und

zugleich ein Entgegenkommen gegen die im Reichstag wiederholt ausgesprochenen Wünsche nach verantwortlichen Reichsministern. Allerdings wird die Auffassung des Fürsten Bismarck von der notwendigen Festhaltung der autoritativen Stellung des Kanzlers im Gegensatz zu dem Collegialsystem auch bei der neuen Einrichtung vollkommen gewahrt. — Das Staatsministerium hat sich in den letzten Tagen wiederholt versammelt und hält auch heute eine Sitzung. Es handelt sich in derselben vorzugsweise um die Stellungnahme zu den verschiedenen, in beiden Häusern zu definitiver Beschlussnahme stehenden Vorlagen und um die allgemeinen parlamentarischen Dispositionen. Eine Frühlings-Session gilt nach wie vor als durchaus unwahrscheinlich. — Einen Ueberblick über die Verkehrsverhältnisse auf den Eisenbahnen gewinnt man, wenn man eine Zusammenstellung der Einnahmen der Eisenbahnen des Jahres 1877 mit einer solchen des Jahres 1876 in Vergleich zieht. Eine solche Vergleichung ergibt, daß von 38 in Betracht kommenden preussischen Eisenbahnen im Jahre 1877 23 eine Mindereinnahme und 15 eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr gehabt haben. Unter denen, deren Einnahme zugenommen, befinden sich die Berlin-Potsdamer Magdeburger, Märkisch-Pommersche, Halle-Sorauer u. a. — In neuerer Zeit ist es wiederholt vorgekommen, daß Briefsendungen nach Ägypten, welche mit dem Beförderungsbefehl „über Brindisi“ versehen waren, nicht auf dem Weg über Triest geleitet und in Folge dessen so verspätet in Brindisi eintreffen, daß dieselben den fälligen Dampfer von Brindisi nach Ägypten verfehlt haben. In einer Verfügung vom 24. d. Mts. macht der General-Postmeister deshalb die Postanstalten aufmerksam, daß Briefsendungen nach Ägypten stets über Italien zu leiten sind, sofern nicht vom Absender der Weg über Triest ausdrücklich vorgeschrieben ist. — Bei den Verhandlungen über den Gesetzentwurf wegen Aufbringung der Gemeinde-Abgaben ist erneut der Wunsch geäußert worden, daß eine Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben sämtlicher Communalverbände vorgelegt werden möge. Die Aufstellung einer vollständigen und allgemeinen Communal-Finanz-Statistik, so wünschenswerth dieselbe erscheint, würde für die Mehrzahl der Land-Gemeinden mit Rücksicht auf den Zustand ihres Kassen- und Rechnungswesens und bei dem Mangel an Vorrichtungen für die Schätzung des Werthes von Naturalabgaben und Naturaldiensten, so wie für die Gütsbezirke wegen der Schwierigkeit der Ausföhrung und Feststellung der communalen Leistungen derselben zur Zeit nicht ausführbar sein. Auch hinsichtlich der Stadtgemeinden würde eine derartige umfangreiche Ermittlung mit vielfachen Schwierigkeiten und mit erheblicher Mühsal verbunden sein. Da nun die Resultate derselben vorzugsweise nur hinsichtlich der größeren Städte mit umfangreicher Finanzverwaltung von Interesse sein wird, so hat der stellvertretende Minister des Innern solche Erhebung zunächst in allen Gemeinden mit über 10,000 Einwohnern angeordnet.

[Marine.] S. M. Glatthead-Corvette „Medusa“, 9 Geschütze, Commandant Corp.-Capt. Hollmann, hat am 3. Jan. c. Kingston verlassen und anfernte am 6. im Hafen von St. Thomas. — S. M. Kanonenboot „Rutilius“, 4 Geschütze, Commandant Corp.-Capt. Balot, hat am 10. November 1877 die Rhede von Yokohama verlassen, anfernte am 13. desselben Monats Nachmittags im Hafen von Kobe, ging am 21. Novbr. Mitternacht wieder in See, erreichte am 25. Novbr. Abends den Hafen von Nagasaki, legte am 4. Dec. Vormittags die Reise fort und anfernte am 11. desselben Mts. Vormittags im Hafen von Hongkong.

Spanien.

Madrid, 24. Jan. [Ueber die gestern stattgehabte Verählungsfeier des Königs] werden der „R. Z.“ folgende Einzelheiten mitgetheilt:

Von 6 bis 9 Uhr Morgens durchzogen Trompeter, Trommler und die Musikcorps der Garnison die Straßen und Plätze der spanischen Hauptstadt, indem sie alle möglichen Märsche ertönen ließen. Auf allen Plätzen spielten die Springbrunnen. Die Fenster und Balcone waren mit Teppichen und Fahnen geschmückt, aber dieser Zug verschwand vor der Menge der Neugierigen, die sich dort eingeengt hatten. Die Balcone wurden mit schwarzem Gold und sogar Dachziegel bis zu 100 Pefetas — 80 M. — bezahlt. Die Straßen waren vom frühen Morgen an mit Hunderttausenden von Menschen bedeckt; die Zahl der eingetroffenen Fremden wird auf 80,000 geschätzt. Um 10 Uhr rückten die Regimenter der Garnison an und stellten sich auf dem Prado, der Alcalafraße, der Puerta del Sol, der Calle Mayor und dem Plage des königlichen Palastes auf. In der Nähe des königlichen Palastes befand sich eine Abtheilung Hellebardiere, welche den „Gardes Francises“ Ludwigs XV. vollständig ähnlich sahen. Die Vorkämpfer, die Prinzen, die hohen Gäste trafen alsdann in glänzenden Staatskutschen ein, die von den herrlichsten, mit Federbüschen und prächtigem Sattelzeug geschmückten Pferden gezogen wurden. Viele sind von Vorreitern und Stabträgern begleitet. Andere Wagen sind mit goldbedeckten Safaien überladen. Es ist 10 1/2 Uhr. Kanonendonner kündigt an, daß der König den Palast verlassen hat. Der königliche Zug bewegt sich langsam nach der Kathedrale. An der Spitze reitet ein Pausenführer. Mann und Pferd sind in der Tracht, welche vor 400 Jahren Mode war. Dann kommen Trompeter, die einer Schwadron Dragoner voranziehen, und hierauf die Wappenhelfer. Ein Zug von Stallknechten gefärbte Reitpferde folgen. Dieselben tragen alle Sättel aus der Zeit Karls V., die man aus der Schatzkammer herbeigeholt hat. Einige Pferde sind nach orientalischer Sitte aufgezäumt. Dann kommen die Staatskutschen des Königs; es sind deren 13 mit 4 und 6 Pferden und 2 mit 8 Pferden. Im Innern erblidt man den Grafen und die Gräfin von Paris, die hohen Hofbeamten, den Majordomus, die Infantinnen, Schwester des Königs, und den König Franz. Die Prinzessin von Asturien, die älteste Schwester des Königs, fährt in einem der Achspänner, und ihr folgt der Wagen mit dem König. Derselbe ist sehr groß, von unerhörter Pracht, trägt die Königskrone und wird von acht Pferden gezogen. Generale reiten an den Wagenköpfen. Zahllose Offiziere und sonstiges Volk in den buntesten Trachten reiten vor und hinter denselben; die übrigen königlichen Carossen sind ebenfalls von einer zahlreichen Reiterkammer begleitet. Das Ganze gewährt einen prächtvollen, fast feenartigen Anblick. Hinter dem königlichen Wagen reitet der Gouverneur von Madrid mit seinem Stabe. Den Zug schließt ein zahlreiches Truppcorps. Auf dem ganzen Wege spielen die Capellen der Regimenter die Nationalhymne. Das Publikum zieht die Kopfbedeckung achtungsvoll ab, aber was ertönen nicht, obgleich Alles ganz beiderer Stimmung zu sein scheint. Für Staatskutschen hatten sich vorher nach dem reich verzierten Stadthaus begeben, um die Braut, ihre Familie und ihr Gefolge abzuholen. Der Zug des Königs und der der zukünftigen Königin kommen zu gleicher Zeit an der Kathedrale von Atocha an, und Braut und Bräutigam finden sich am Eingange der Kirche zusammen. Vor dem Portal derselben befindet sich ein von den Invaliden aus Kanonen, Waffen und eroberten Fahnen erbauter Triumphbogen. Dort wartete das Capitel, mit dem Cardinal Benabides, Patriarchen von Indien, an der Spitze, der päpstliche Nuntius und 15 Bischöfe, alle in großem Ornat. Der König ist aus dem Wagen gestiegen; 4 spanische Granden treten hervor; sie tragen einen rothsammetenen, mit Gold und weissen Federbüschen verzierten Baldachin, unter welchem sich der König in die Kirche begibt. Das Innere der Kathedrale ist prächtvoll geschmückt. An der Decke und den Wänden sind die von Spanien eroberten Fahnen aufgehängt, die Kirche dient zum Aufbewahren derselben, auch befinden sich in ihr die Gräber der Marischälle von Spanien. Die zukünftige Königin wird zum Altar von der Prinzessin von Asturien geleitet, da die Königin Christine, welche die Stelle der Balbin vertreten sollte, nicht ganz wohl ist. Der königliche Zug trat in nachfolgender Reihenfolge in die Kirche: zunächst die vier Infantinnen, dann der König unter dem Baldachin, umgeben von seinem Stabe, den Granden Spaniens und den Großwürdenträgern, ferner der Graf und die Gräfin von Paris (der Graf trägt die Uniform eines Oberstleutnants der französischen Territorialarmee), der Herzog und die Herzogin von Montpensier, die Schwester der zukünftigen Königin, die Königin mit der Prinzessin von Asturien, der Senat, welchem Wappenhelfer vorausgeschritten, die Deputirtenkammer mit ihren Stabträgern, so wie endlich die fremden Abgesandten und das diplomatische Corps. Der Anblick ist ein prächtiger, zumal die Damen an Pracht der Toiletten sich überboten. Die Infantinnen sind weiß gekleidet. Die Schwester der Königin

trägt ein blaues Kleid, die Herzogin von Montpensier ein gelbes und die Herzogin von Sesto (die frühere Herzogin de Morny) ein rothes. Als der König zu seinem Throne gelangt, blieb er einige Augenblicke aufstehend und ging dann der zukünftigen Königin entgegen, welche zuletzt kam. Dieselbe trug ein weisseßenes, mit Spitzen geschmücktes Kleid mit einer ungeheuren Schleppe auf welcher weisse Rosen angebracht waren. Ihr ebenfalls weisser Mantel war reich verbrämt, ihre weisse Mantilla wurde von einer Diamantbroche zusammengehalten und ein prächtvolles Perlendiadem erhob sich über ihre Stirn. Es möge hierbei erwähnt werden, daß die Krone, welche die Prinzessin, späterhin tragen soll — obwohl eine eigentliche Krönungsfeierlichkeit in Spanien nicht stattfindet — aus nahezu 5000 Brillanten zusammengefest ist. Aber auch von der prächtvollen Toilette ganz abgesehen, sah die Prinzessin ganz allerliebst, obwohl etwas blaß aus und erregte die allgemeinste Bewunderung. Sie ist etwas unterseht gebaut, obwohl grazios; geknietes Blickes schritt sie daher und das blühende Roth ihrer Lippen stand festlich ab von der Blässe ihrer Gesichtszüge. Der König trägt dichtes braunes Haar, einen kleinen braunen Badendarm und ein noch kleineres, etwas coquet nach aufwärts gebogenes Schnurrbüschchen. Wer ihn beim Antritt seiner Regierung zum ersten Male gesehen hatte, mußte sich geteiden, daß er etwas breitschulteriger und jedenfalls männlicher geworden war. Sein Blick war frei und seine Haltung eine unbefangene, während man dem Wesen der Braut viel mehr den außerordentlichen Eindruck anmerkte, den die Feier und die Bedeutung des Tages auf ihre Sinne und ihre Phantasie ausgeübt hatte. Doch lehren wir zu dem durch diese persönliche Schilderungen unterbrochenen Verlaufe der Ereignisse zurück. Die Ceremonie beginnt. Alle Welt liegt auf den Knien, selbst die Berichterstatter, die sich auf einer Tribüne rechts von der des königlichen Hofstaates befinden. Der eheliche Segen wurde von dem Patriarchen von Indien erteilt. Nach der Messe begab sich die Königin an der Seite des Königs auf die Estrade, wo sich der Thron befand. Der päpstliche Nuntius richtete hierauf eine Ansprache an das Ehepaar, und sich schließlich an die Königin wendend, sagte er: „Die Kirche begrüßt Sie als Königin von Spanien.“ Man sang dann das Te Deum, der Zug bildete sich von Neuem, um nach dem königlichen Palaste zurückzukehren. — Der König und die Königin stiegen in die große Staats-Karosse, über welcher die königliche Krone schwebt. Die Träger der Prinzessin-Königin sind jetzt heiterer und glücklicher, ihre Farbe ist eine frischere geworden, der König aber schaut stolz und freudig zugleich in die Welt, da er ja seine Marceles aus Liebe und nicht aus Staatsklugheit geheiratet hat. Während der ganzen Feierlichkeit wurden die Schleppe der Prinzessinnen von Offizieren des Palastes getragen.

Ueber die Anordnung der kirchlichen Feierlichkeit ist noch zu erwähnen, daß inmitten der Kathedrale durch Hellebardiere ein freier Platz abgegrenzt war. Zu beiden Seiten aber hatte man erhöhte Tribünen hergerichtet, auf denen größtentheils Damen, außerdem aber Diplomaten, die Minister und die Vertreter der fremden Regierungen Platz genommen hatten. Von den letzteren waren der Graf von Nollmgen mit 8 Begleitern, ferner als Vertreter Frankreichs Admiral Jouridon, Viceadmiral Petit-Douars, Herr de la Ranzouze, der junge Dufaure und Graf Chaudordy, als Vertreter Deutschlands General v. Böben in der Uniform eines Generals der Infanterie, Graf Allen, Prinz Fürstberg, Graf Hohenlohe und Graf Dagsfeld, als Vertreter Oesterreichs General Graf Grenneville, Graf Ullrich, Prinz Salm-Salm und Graf Rudolf, als Vertreter Schwedens Baron Altermann, Graf Hamilton, Major Sterngral und Herr Greep, der italienische Graf Grippe, der portugiesische Graf v. Balbron, der holländische Baron Suyster, der mexicanische General Corona und der Vertreter Nordamerikas, Herr Lowell, anwesend. König Alfons trug ebenso wie der Herzog von Montpensier die Uniform eines Generalcapitains (Feldmarschalls) und war gekrönt mit dem Großcordon des Ordens vom Goldenen Fleece, sowie desjenigen des heiligen Ferdinand. Wohl mit den größten Eindruck bei der ganzen Feierlichkeit brachte die Musik hervor, zu der man die Mitglieder der italienischen Oper, u. A. auch Frau Lucia oder, wie sie sich hier nennt, Fräulein Lucca, herangezogen hatte. Die Menge auf den Straßen war bei der Rückfahrt zum königlichen Palast noch größer als bei der Hinfahrt. Auch zeigte sie sich etwas lärmender als vorher, doch war das Bild, welches sie allenfalls darbietet, ein überaus buntes, lebendiges und farbenprächtiges. Es schien, als ob ganz Spanien noch einmal die Längst vergessenen, vor der französischen Mobetracht zurückweichenden Nationalcostume wieder hervorgeholt hätte. Majos und Majas gab es da in hundertfacher Abarten, wie sie keine spanische Provinz und in jeder Provinz wieder jedes noch so kleine Dörfchen nach seinem besondern Geschmack ausgebildet hat. Bunter sieht es wahrhaftig selbst im heiligen Köln nicht zur Zeit des lustigen Faschings aus, und so originelle Gestalten, wie jeder unbefangene spanische Bauer mit seiner antiken Toga, seiner grellrothen Faja, seinen urwüchsigem riemgeschnürten Sandalen und seinen urwüchsig herben Fliesen darbietet, entfinne ich mich niemals auf einem deutschen Carneval bemerkt zu haben. So ernst und gravitätisch es sich in mancher Hinsicht gebend mag, so trägt doch das spanische Volk beständig eine starke Dosis „Hänneschen“-Natur mit sich herum, die sich selbst bei der Hochzeit des eigenen Königs nicht gänzlich in den Hintergrund drängen ließ. Dasselbe Volk, bei dem der Kuß unter Brautleuten für eine Unanständigkeit gilt, während man sonst die allernächsten Redensarten führt, daß, ohne etwas dabei zu denken, beim Gottesdienst eine Mariellaise mit andrö, daß an die Säulen des Domes von Sevilla den schönen Anschlag legt: „Wer hier laut plaudert oder mit den jungen Mädchen schäkelt, wird excommunicirt oder beghlt einen Duro Strafe“, das eine journalistische Lebensbeschreibung des Königs Alfons mit einer Auseinandersetzung über die Güte der Milch beginnt, der er seine erste Ernährung verdankt — dieses Volk darf sich auch wohl bei der Hochzeit des Königs einige Absonderlichkeiten erlauben. Doch lehren wir abermals zu dem abgerissenen Faden der Festbeschreibung zurück. Während am Morgen nur 10,000 Mann Trupprn in den Straßen Spalier gebildet hatten, zogen um 2 Uhr Nachmittags 30,000 Mann vor dem König und der Königin vorüber, die sich auf einem großen Balcon des Palastes Armeria befanden. Abends fand für die Diplomaten Banquet beim Premier, für die königliche Familie aber im Palaste statt. Noch möge eine kleine Episode aus dem bisherigen Verleher der Reuebräutchen, das heißt so lange sie noch Brautleute waren, hier folgen: Wenn König Alfons von Aranjuez nach Madrid zurückkehrte, so trieb ihn seine Sehnsucht nach einem Theile des Palastes, wo die moderne Wissenschaft ihre letzte Erfindung in den Dienst des königlichen Liebhabers gestellt hatte. Ein Telephon war derart angebracht worden, daß es eines der Zimmer des Königs mit dem der Prinzessin Mercedes verband und es ihnen ermöglichte, sich frei von indiscreten Augen und Ohren zu unterhalten. Sonderbar, daß das Telephon den Sieg davontragen sollte über die traditionelle und starre Etiquette eines Hofes, an dem der König nicht ein Ei gekocht erhalten kann, ohne 6 Voten und 16 Paar Hände in Bewegung zu setzen.

Provincial-Beitrag.

□ Breslau, 28. Jan. [Humboldt-Verein für Volksbildung.] In dem gestrigen, zahlreich besuchten Sonntags-Vortrag sprach Herr Dr. Gr. in recht unterhaltender Weise über Brillat-Savarin und seine Physiologie der Tafelgenüsse. Eine kurzgefaßte Biographie machte die Zuhörer zunächst mit den Lebensschicksalen und der Gesinnung des berühmten Franzosen bekannt. Derselbe war geboren 1755, huldigte conservativen Grundsätzen, emigrierte zur Zeit der französischen Revolution und lebte später in sein Vaterland zurück, wo er als Jurist ein höheres Staatsamt bekleidete und am 2. Februar 1826 starb. Er gab mehrere gelehrte Schriften heraus. Sein berühmtestes Werk, die Physiologie des Geschmacks oder der Tafelgenüsse, erschien wenige Jahre vor seinem Tode. Nachdem der Vortragende noch darauf hingewiesen hatte, daß schon von alten Zeiten an auch solche Männer, die sich vorzugsweise mit den idealen Gütern der Menschheit beschäftigten — als Beispiele wurden Socrates, Luther und Göthe angeführt — auch den Werth der Tafelgenüsse zu schätzen gewußt, und nach dem glänzenden Beispiele, daß in der That nicht bloß die Frauen, sondern auch die Männer berufen seien, mit Küchenangelegenheiten sich zu beschäftigen, ja, daß ohne Betheiligung der Männer die eble Kochkunst, die mit so vielen Wissenschaften — Naturgeschichte, Physik, Chemie, Staats- und Finanzwissenschaft — aufs Innigste verbunden sei, schließlich niemals erhebliche Fortschritte gemacht haben würde, ging der Vortragende auf Inhalt und Form der Savarin'schen Schrift näher ein und zeigte, daß es etwas Besseres gäbe, als die gewöhnlichen Kochbücher. Wir können uns Mangel an Raum dem Vortragenden in diesen Schilderungen nicht folgen, wollen also nur bemerken, daß einzelne der von Savarin gegebenen Recepte mit solcher Gründlichkeit und Wärme mitgetheilt wurden, daß dabei ohne Zweifel manchem der anwesenden Feinschmecker das Wasser im Munde zusammenlaufen sein mag. Um Uebri gen hat Savarin nicht bloß für reich Leute geschrieben, nicht bloß für die oberen Tausende, sondern gelehrt, wie auch die einfachere Küche die Speisen schmackhafter zubereiten könne.

□ Sagan, 26. Jan. [Todes- resp. Unglücksfälle. — Dr. Wiljalba Fridell. — Aufgebundene Leichen.] Die 42jährige Ehefrau des gegenwärtig als Geistestranter im hiesigen Krankenhaus befindlichen früheren Fleischhewersers L. wurde am gestrigen Tage, nachdem man ihre Wohnung, in welcher sie schon seit vorgestern kein Lebenszeichen von sich gegeben, gewaltsam hatte öffnen lassen, in ihrem Wohnzimmer todt aufgefunden. Neben der Verstorbenen stand eine leere Branntweinflasche, so daß wohl anzunehmen ist, daß in Folge des übermäßigen Branntweingenußes ein Schlagfluß ihrem Leben ein Ende gemacht hat. — Heute Mittag um 12 Uhr verunglückte auf dem Oberbühnen Bahnhofe hieselbst der Bahnarbeiter Köbler aus Neue Fort-Colonie, indem er beim Rangiren der Wagen zwischen die Buffer gerieth und eine Quetschung der Brust erlitt, welche den sofortigen Tod zur Folge hatte. — Dr. Wiljalba Fridell weilt hier in seiner Vaterstadt, um Vorstellungen in der höheren Magie zu geben. Die erste Vorstellung am gestrigen Abend war überaus zahlreich besucht. — Der seit dem Sommer vorigen Jahres verschwundene Bauergutsbesitzer Hoffmann aus Benau, welcher mit der Eisenbahn hier angekommen, um in nahe gelegenen Ortschaften Einkäufe zu besorgen, ist noch nicht ermittelt. Jetzt sind zwei Leichen im hiesigen Kreise im Voberflusse gefunden, die eine in Nimbsch und die andere in Naumburg, welche von den Angehörigen des Hoffmann recognoscirt werden sollen.

r. Ramlau, 27. Jan. [Höhere Knabenschule. — Siegesdenkmal. — Sparfasse.] Um die Lehrstellen an der hier mit dem 1. April zu errichtenden höheren Knabenschule sind 33 Bewerbungen eingegangen, von denen bis jetzt Seitens des Magistrats 7 Bewerber für die engere Wahl in Aussicht genommen worden sind. — Zum Besten des hier zu errichtenden Siegesdenkmals, für welches in letzterer Zeit wiederholt größere Beiträge eingegangen sind, wird durch das Comité auch noch eine Verlosung vorbereitet, für welche man höheren Orts die Genehmigung zu erhalten hofft, und für welche bei dem Comité bereits zahlreiche Geschenke eingegangen sind. Außerdem findet zu demselben Zwecke am 10. t. Mts. im Saale des Grimm'schen Hotels eine Dilettanten-Vorstellung, bei welcher das Beneficische Lustspiel: „Die Widerspenstigen“ zur Aufführung kommen soll, statt. — Bei der hiesigen städtischen Sparfasse macht sich fortwährend, hauptsächlich durch die Auflösung der Gerichts-Depositoren, ein bedeutender Zufluß von Spareinlagen bemerklich. Um letztere ohne größeren Zeitverlust sicher anzulegen zu können, hat der Magistrat auf Vorbehalt des Sparfassen-Curatoriums vom 1. Juli d. J. ab den Zinsfuß für Spareinlagen von 4 1/2 auf 4 pCt. herabgesetzt, da andernfalls eine ebenf. Anlegung der eingebenden Capitalien in Staatspapieren u. s. w. ohne Verlust für die Kasse nicht möglich sein würde. Wie man hört, steht auch bei dem hiesigen Vorflusse-Berein eine ähnliche Maßnahme in Aussicht.

Berlin, 28. Jan. Der gestrige Privatverkehr brachte für die Speculationswerthe wohl höhere Course, doch war die Haltung schwankend und der Verkehr darin wenig belebt, während preussische Bahnen Aufmerksamkeit fanden und anjogen. Credit-Actien 398—394.50—399, Franzosen 444.50—441.50 bis 445.50, Lombarden 137.50—137.00, 1860er Loose 108.50, Oesterr. Goldrente 64.25, Silberrente 57.25—57.50, Papierrente 54.62—54.90, Ungar. Goldrente 79.37—79.75, Italiener 74.25—74.50, 5proc. Türken 9.88 Gb., 5proc. Russen 84—84.50, 1877er Russen 84.50—84—85, Rumänier bis 25.50—25.75, do. 6proc. Rum. Obligationen 72.50, do. St.-Prior. 74.75 Gb., Köln-Mindener Bahn 89—90, Bergisch-Märkische Bahn 71.50—73.50, Rheinische Bahn 103.75—105.50, Oberschlesische Bahn 119.50, Rechte-Deer-119.75, 93.75, Galizier 105—105.50, Disconto-Commandit 118.50—117—119.75, Darmstädter Bank 109—110, Laurahütte 71.50—70.88—71.75.

Die politischen Nachrichten betreffen der Friedensbedingungen — obgleich noch an manchen Unklarheiten leidend — vernehmen die Börse schon um deswillen in freudige Bewegung, weil in den russischen Bedingungen mehr Mäßigkeit, als zu erwarten war, zu finden sein mag. Des Lord Derby's Verbleiben in seinem Amte war ebenfalls eines der Momente, welche der Börse eine sehr feste Tendenz gaben und sie zu umfangreicher Thätigkeit animierten. Außer den sonst von der Speculation hauptsächlich in ihren Geschäftskreis gezogenen Werthen entwickelten sich in russischen Noten ein sehr lebhafter Verkehr, überhaupt ertheilten sich die russischen Staatspapiere großer Beliebtheit. Noten wurden gehandelt per Februar zu 222—22 1/2—21 bis 24 1/2—23 und per März 222 1/2—21 1/2—25—23 1/2. Auch für preussische Eisenbahnen blieb heute ein stärkeres Interesse wahrnehmbar; bezüglich der Berliner Bahnen wird die Festigkeit mit dem Umsatze der wahrentheilichen Uebernahme der Stadtbahn und die dadurch bedingte Entlastung der beim Bau engagierten Bahnen in Verbindung gebracht. In der Prologation bedangen heute: Franzosen 0.50—60 M. Rep., Lombarden 0.60—0.70 M. Dep., Credit glatt mit Courtoise, Commandit 0.10 pCt. Report, Russen 0.10 pCt., Italiener 0.17 1/2 pCt., Oesterr. Goldrente 1/2 pCt., do. Silberrente 1/2 pCt. und Ungar. Goldrente 1/2 pCt. Dep. Die internationalen Speculationspapiere haben wesentliche Steigerungen gegen gestern nicht aufzuweisen, befanden aber bei sehr lebhaftem Verkehr große Festigkeit. Gegen Schluß der Börse ermatete die Haltung etwas in Folge schwächerer Londoner Course. Oesterr. Creditactien und Franzosen unterlagen zahlreichen Schwankungen von geringer Spannweite. Lombarden verhielten sich ruhiger. Die österreichischen Nebenbahnen bewegten sich ebenfalls in fester Haltung ziemlich lebhaft, haben in Notierungen indeß nur kleine Veränderungen aufzuweisen. Galizier fanden lebhaftere Beachtung. Auch für die lokalen Speculationseffecten zeigte sich große Kaufkraft. Disconto-Commandit-Antheile waren sehr beliebt und lebhaft steigend. Für Dortmund-Union zeigte sich wie überhaupt schon in den letzten Tagen sehr rege Nachfrage, wohl meist speculativen Ursprungs, der heute kein künstliches Material gegenüberstand. Laurahütte ruhiger. Es notierten Disconto-Commandit ult. 119 1/2—20—18 1/2—21 1/2—20 1/2, Laurahütte ult. 72 1/2 bis 2—3 1/2. Ebenso fand in den auswärtigen Staatsanleihen ein lebhaftes Geschäft statt. 5proc. Russ. Anl. per ult. 85 1/2—84 1/2—85 1/2—85 1/2. Preuß. und andere deutsche Staatspapiere unverändert still, Eisenbahnprioritäten mäßig belebt. Auf dem Eisenbahnenmarkt herrschte eine sehr animierte Haltung, fast sämtliche Devisen erliefen Coursesteigerungen. Bankactien fest aber ruhig. Leipziger Bank, Wiener Union, Essener Credit und Deutsche Effectenbank höher. Deutsche Bank bei lebhaftem Geschäft besser. Darmstädter Bank und Breslauer Disconto-Bank erhöhten ebenfalls die Notierungen. Meininger und Schaaffhausen gingen lebhaft um, letztere ließen indeß etwas im Course nach. Industriepapiere mäßig belebt. Centralstraße steigend. Viehhof zog an. Continental-Pferdebahn beliebt. Dessauer Gasfabrik und Jönrobert u. Reimann, Oberschles. Eisenbahnbedarf anziehend. Louise Tiefbau zu höherem Course begehrt. Duxer Kohlen, Gibernia, Phönix und Magdeburger Bergwerk steigend. Victoriahütte ebenfalls besser.

Um 2 1/2 Uhr: Schwächer. Credit 395.50, Lombarden 136, Franzosen 446.50, Reichsbank 155.25, Disconto-Commandit 120.25, Laurahütte 74.50, Türken 10.50, Italiener 74.50, Oesterr. Goldrente 64.75, do. Silberrente 58, do. Papierrente 55.40, 5 1/2 proc. Russen 84.50, Köln-Mind. 90.50, Rheinische 105.50, Bergische 73.50, Rumänien 26, neue Russen 84.75.

F.E. Breslau, 28. Jan. [Colonialwaaren-Wochenbericht.] Der Handel bewegte sich in sehr engen Grenzen und entsprach dessen Bewegung dem immer noch sehr beschränkten Consum.

Zuder behauptete im Ganzen ziemlich vorwöchentliche Notiz, ist hauptsächlich in gemahlener Waare gehandelt worden, von welcher indeß Umsätze größerer Art auch nicht zu verweisen sind, weil Ciguer andauernd, bessere Preise erwarten und nur wenige sich in die jetzige Marktlage fügen. Für Brodzuder waren Abgeber williger, aber auch der wurde nicht über kurzzeitigen Bedarf hinaus verkauft. Von farbigen Farinen waren einige Partien trockener gelber Waare am Plage und ließen sich zu verhältnismäßigem Preise leicht begeben. Von Raffee's haben zufolge auswärtiger etwas billigerer Notierungen der geringeren Raffeesorten, diese auch hier eine Kleinigkeit billiger erlassen werden müssen, während jedoch alle feineren Raffee's die Vormochennotiz voll behaupteten. Der Geschäftsgang in diesem Artikel war ungefähr dem der Vorwoche gleich und kann demnach der Markt nicht ganz unbelebt bezeichnet werden.

In Petroleum, Schweißschmalz und anderen, hieher gehörenden Artikeln, ist keine Veränderung zu bemerken und ist unter diesen ersicht, wenn gleich zu billiger Notiz, noch am meisten beachtet gemessen.

[Zuckerbericht.] Magdeburg, 27. Jan. Rohzucker zu billigeren Preisen war schwach gefragt. Umsätze 65,000 Ctr. Notierungen: Melasse 7.60—7.40 ercl. Tonne, Kristallzucker I. über 98 pCt. 71—72.50, do. II. 98 pCt. 69—70, Kornzucker ercl. von 97 pCt. 62.50—63, do. 96 pCt. 60.50—61, do. 95 pCt. 58.50—59, Rohzucker blond 94 pCt. 57, Rohzucker ercl. 89—94 pCt. 45—53 M. — Raffinierter Zucker im Preise nachgebend. Umsatz 56,000 Brode, 20,000 Centner gemahlener Zuder. Notierungen: Raffinade fein ercl. 80.50—81, Melis fein do. 79, do. mittel do. 78—78.50, gem. Raffinade II. incl. 75—76.50, gem. Melis I. do. 70—71, do. II. do. 69, Farin do. 61.50—67 Mark. — Preise pro 100 Kilo in Posten aus erster Hand.

Halle a/S., 27. Jan. Rohzucker billiger verkauft. Umsatz 1,600,000 Kilo. Notierungen: Melasse 7.80—7.60 ercl. Tonne. Kristallzucker 72—70,

