

Abonnement: für Berlin vierteljährlich 6 M 75, für das deutsche Reich und ganz Oesterreich 9 M und des Postbeförderungsgebühren. Bestellungen nehmen an die Expedition, W. (S), Mohrenstraße 59, und sämtliche Postanstalten.

National-Zeitung.

Inserate. — Die Preiskarte: Morgen-Ausgabe 4-gespalten 40 s. Columnen resp. deren Hälfte 300 M. u. f. w. Abend-Ausgabe 3-gespalten 60 s. — Retenans 3-gespalten 1 M 50 s. — Columnen 450 M. u. f. w.

Preussischer Landtag.

Abgeordnetenhaus.

13. Sitzung vom 4. Februar.

1 Uhr. Am Ministertische: Maybach u. A.

Gingegangen: Gegenüber ist betr. das Theilungsverfahren und den gerichtlichen Verlauf von Immobilien im Geltungsbereich des rheinischen Rechts.

Präsident von Koller übermittelte den Dank der königlichen Familie für die derselben Namens des Hauses dargebrachten Glückwünsche aus Anlaß des frühigen Familien- Ereignisses in der Familie des Prinzen Wilhelm.

Das Haus tritt in die zweite Berathung des Eisenbahn-Gesetzes.

Referent Abg. v. Tiedemann (Bismarck): Dem im Vorjahre vom Hause ausgesprochenen Wunsche, daß die Direktionskosten nicht mehr getrennt zur Nachweisung gelangen, sondern zusammengelegt werden sollten, ist in dem vorliegenden Etat zunächst hinsichtlich der Einnahmen entsprochen worden. Auf diese Weise vermindern sich nicht unerheblich die Kosten, da durch den Wegfall des Abrechnungsverfahrens nicht nur Beamtenkräfte disponibel werden, sondern auch sachliche Ausgaben fortfallen. Allerdings wurde andererseits einmündet, es fehle nunmehr die Uebersicht über Einnahmen und Ausgabenverhältnisse der einzelnen Direktionsbezirke, in denen die Staatsregierung diesem Mangel durch statistische Nachweise über die Frequenz abzuhelfen. Die Ansicht, man bedürfe zur Ausgabebegrenzung eines genauen Nachweises der Einnahmen in den einzelnen Direktionsbezirken, ist nun dochwillen irrig, weil sich aus den Rechnungen zum Staatshaushalt ergibt, daß die Ausgaben keineswegs mit den Einnahmen korrespondieren. Die Gesamteinnahmen der mit Beginn des Etatsjahres 1887—88 für den öffentlichen Verkehr im Staatsbetriebe befindlichen Bahnhöfen stellt sich im Ganzen auf 21 863,73 Millionen, unter denen sich etwas mehr als 4000 km. Eisenbahn untergeordnet Bedeutung befinden, vorwiegend dem Verkehr werden im Etatsjahr übergeben werden 748,61 km. Die Gesamteinnahmen der Eisenbahnen sind veranschlagt auf 882 533 000 Mk., gegen 691 099 000 Mk. im Vorjahre, d. h. 8 566 000 Mk. weniger. Die Gesamtausgaben sind vorgesehen mit 661 731 000 Mk. gegen 678 350 000 Mk., d. h. um rund 8 Mill. Mark weniger. Das statistische Resultat wird nun voraussichtlich sich noch um 6 Millionen Mark besser stellen, da die Verkehrsverhältnisse, welche zur Zeit der Staatsaufstellung sehr unvollständig waren, sich seitdem erheblich gebessert haben. Selbstverständlich hängt dies von der Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse ab. — Schließlich bezieht der Referent, zunächst die Einnahmen zu diskutieren und hierüber die allgemeinen Bemerkungen zum Etat anzuschließen, sodann die Beamtengehälter und schließlich die sachlichen Ausgaben.

Das Haus beschließt demgemäß zu verfahren.

Abg. Dr. Meyer (Breslau): Das vorgelagte Material ist ein außerordentlich umfangreiches, 2106 Postfalten, an denen allerdings recht Vieles steht, und mehr noch sollen wir erhalten. Wir können der Verwaltung hier nur Dank sagen, aber wir dürfen wohl auch die Bitte hinzufügen, durch die tabellarische Form der Stoffanordnung im Ausgabenwesen für eine möglichst gute Uebersicht zu sorgen. Trotz des umfangreichen Materials muß ich vorausschicken, ich bin jetzt ein Urtheil darüber noch nicht zu geben, ob sich das Staatsbahnsystem bewährt hat oder nicht. Kaufmännische Uebersicht führt die größte ersichtliche Vermögensverwaltung nicht; ich gebe zu, daß dies nicht möglich ist, es fehlen dazu wesentliche Faktoren. Die Einnahmen der Eisenbahnen sind zurückgegangen, und wenn wir auch den Zustand noch nicht als schlechten anerkennen können, so giebt dies doch zu schweren Bedenken Veranlassung und legt immer wieder die Frage nahe, ob es richtig gewesen ist, außer ganzes Budgetwesen auf das Staatsbahnsystem zu gründen. Der Rückgang beträgt 5 600 000 Mk. und würde noch erheblicher sein, wenn nicht der Etat dieses Etatsjahres mit in Rechnung gestellt wäre. Betrachtend ist es, daß die Kosten für Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel so erheblich, um je etwa 3 Mill. Mk. zurückgegangen sind, das kann sich doch nicht allein durch die Verringerung der Eisenpreise erklären. Ich möchte also hier um höhere Angaben bitten, woher diese fonderbare Verringerung dieser Ausgabenposten kommt? Ueber die Schuldensituation hat schon der Abg. Gennepius bei früherer Gelegenheit ausführlich gesprochen und hervorgehoben, daß dieselbe bis jetzt noch lediglich auf dem Papier stand und noch nicht zur Wahrheit geworden sei. Wir haben bereits bei der Berathung des Garantiefalles auf die Unmöglichkeit derselben hingewiesen. Wir haben vorausgesetzt, daß das Garantiefälle nur eine kalkulatorische Wirkung haben wird, ohne uns wirklich eine Amortisation der Eisenbahnschulden zu ermöglichen.

Durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist der Herr Minister nicht bloß Chef der großen Verwaltung geworden, sondern auch der Herr einer großen Zahl von Industriellen, deren Hauptabnehmer eben die Eisenbahnverwaltung ist. Es fragt sich nun, ob man dort kaufen soll, wo man am billigsten kauft, oder man den Kartells der Industriellen beugen soll. Ich will das hier nicht entscheiden, aber die Sache zeigt, wie bedenklich es ist, eine so gewaltige wirtschaftliche Macht in die Hände eines einzigen Mannes zu legen. Was die Tarife betrifft, so bin ich überzeugt, daß man nicht mehr lange bei der schablonenmäßigen Behandlung derselben wird bleiben können, einmal die Konkurrenz der Eisenbahnen in den letzten Jahren sehr erhebliche Konkurrenz gemacht hat. Ich habe noch einige Wünsche und Fragen vorzubringen. Zunächst möchte ich eine gesonderte genaue Aufstellung der finanziellen Ergebnisse und der wirtschaftlichen Bedeutung und Leistungen der Stadtbahn haben. Dann will ich erinnern an die Schneeverwehungen dieses Winters. Ich will ja für diese nicht den Minister verantwortlich machen (Heiterkeit), aber wir können aus den Ereignissen lernen, daß wir noch manches zu thun haben. Ich erkenne an, daß man diesmal energischer als sonst an der Freimachung der verwehten Strecken gearbeitet hat, indeß sollte man doch auch dafür wirken, daß den Passagieren bei solcher Gelegenheit möglichst wenig Ungelegenheit erwächst. Vor allem müßte man die Eisenbahngesetze bei Schneefällen mit Proviant versehen. Dann sollte man, wie es bei der Post geschieht, Preisanschreiben behufs Vorbeugung bei solchen Ungelegenheiten erlassen. Dagegen trägt die Verwaltung auf einem anderen Gebiete die Verschuldung, das sind die zahlreichen Eisenbahnunfälle der letzten Zeit. Ich behaupte, daß hier von der Verwaltung noch lange nicht hinreichend dem Einzelnen dieser Unfälle vorgebeugt wird. Ich kann es auch nicht billigen, daß man bei eingetretenen Unfällen die Zeitungen, die vielleicht einmal nicht ganz richtige Meldungen gebracht haben, vor das Gericht zieht, die Beamten, von denen die Mittheilungen ausgegangen sind, disziplinarisch verfolgt, anstatt einfach den Zeitungen eine Verichtigung zu schicken. Ich glaube, daß die meisten Unfälle Folge der den Beamten gegebenen Instruktionen sind und weit weniger einem direkten Verschulden der Beamten entspringen. Sobald ein Unfall eintritt, sollte man nicht so sehr an die Bestrafung der betreffenden Beamten denken, als vielmehr die Instruktionen einer genaueren Prüfung unterziehen, inwiefern sie Verbesserungsfähig sind, und sollte sein Augenmerk darauf richten, durch Veränderung der Instruktionen die Unfälle für künftigen unmöglich zu machen. Sehr zur Verhütung des Publikums würde es beitragen, wenn die Verwaltung, sobald ein Unfall eingetreten ist, die Ergebnisse ihrer Untersuchung veröffentlichte und hinwies, wie sich der Wiederholung solcher Unfälle vorbeugen läßt. Ich hoffe, daß die Verwaltung in diesem Sinne vorgehen wird. (Beifall.)

Abg. Graf v. Arnim (Konst.): Durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist der Export gesteigert und auch der Konkurrenz-

Kampf der deutschen Kohle mit der englischen an unserer Meeresküste erleichtert worden, indem die deutsche Kohlenindustrie durch die Tarifveränderungen wesentlichen Vortheil erreicht hat. Auf diesem Wege werden große Summen der Montanindustrie zu Gunsten geopfert, diese Opfer sind aber nicht vergebens gewesen. Ebenso ist es der Eisenindustrie durch Tarifermäßigungen ermöglicht worden, ihre Produkte bis an die Grenzen des Staates zu führen und so dem englischen Eisen Konkurrenz zu machen. Der Herr Abg. Meyer kann diese Vortheile nicht einfach mit Stillschweigen übergehen. Die Staatsregierung ist immer bemüht gewesen, durch ihre Eisenbahnpolitik die deutsche Produktion zu schützen. Es ist aber unethisch, für diese Opfer, die der Herr Eisenbahnminister der deutschen Industrie bringt, aus finanziellen Gründen, die richtige Grenze zu finden. Die Entscheidung der finanziellen Frage liegt nicht bei den Frachtermäßigungen, sondern beim Schutzgoll. Eine größere Frachtermäßigung fehlt aber noch immer für die Getreide-transporte vom Osten nach dem Westen. Auch der Landesbahnbau hat sich mit dieser Frage beschäftigt, aber die Frachtermäßigung abgelehnt. So müßten wir auch die Mitwirkung des Landesbahnbauvertrags für den Minister ist, so hat er andererseits das Uebel, daß er dem Herrn Minister eine sehr vortheilhafte Retirade bietet (Große Heiterkeit), insofern es sich um Nichterfüllung mancher Wünsche handelt. Wenn die Süddeutschen und Mitteldeutschen gegen solche Wünsche des Ostens von vornherein eingenommen sind, so ist das ja sehr erklärlich. Denn für jene sind die theuren Frachten geradezu ein Schutzgoll gegen das billige Getreide des Ostens. Abgesehen von diesem Punkte ist aber die Verwaltung des Herrn Eisenbahnministers eine durchaus vertheilhaftende gewesen. Allerdings ist dem Herrn Eisenbahnminister eine Macht in die Hand gelegt, wie sie nie vorher ein Ressortminister gehabt hat, aber gegenüber diesen Bedenken gegen die Dominanz des Staates, die wir ebenfalls theilen, darf man die Vortheile nicht verkennen, die aus einer gemeinsamen, einheitlichen Leitung des gesamten Verkehrsnetzes erwachsen. Mir ist das Tarifsystem sehr sympathisch, weil es protektionistisch ist und den Grundhaken besitzt: „Deutschlands Macht gehört zu nächst den Deutschen.“ Wir haben allerdings ein Defizit, aber kein Defizit würde leichter zu beheben sein, als das der Eisenbahnverwaltung. Der Herr Minister könnte es sofort schwinden lassen, ja sogar einen Ueberschuß erzielen, er braucht nur die Abnahme-tarife freizugeben. Wenn auch ein Defizit der Kritik weiten Spielraum bietet, so vergessen Sie nicht, daß das Land für diese Opfer, die es bringt, große wirtschaftliche Vortheile hat. (Beifall rechts.)

Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach: Ich habe zu nächst einige Bemerkungen gegenüber den Ausführungen des Abg. Meyer zu machen. Der Herr Abgeordnete hat zunächst seine Abneigung gegen das Staatsbahnsystem zum Ausdruck gebracht. Er hat Verschiedenes in den Vorlesungen der königlichen Staatsregierung vermisst, er hat Vorwürfe erhoben gegen Verschiedenes in dem Vorgehen der Staatsbahnenverwaltung — ich komme auf alles zurück — und er hat auch keinen Zweifel ausgesprochen, ob überhaupt die Verstaatlichung der Eisenbahnen einen Nutzen gebracht hat. Ich habe demgegenüber die Gegenfrage, daß in seinem eigenen Lager Fremde für das Staatsbahnsystem sich befinden. Die „Frankfurter Zeitung“, die doch gewiß nicht als konservativ bezeichnet zu werden pflegt, ist eine Anhängerin des Staatsbahnsystems. Ich habe aber noch eine andere Autorität. Ein Abg. hat sich am 13. Dezember 1877 offen als überzeugter Anhänger des Staatsbahnsystems hier bekannt. Von ihm rühren die Worte her: „das sogenannte gemischte System ist gar kein System.“ Dann sagte er weiter, die allmähliche Absorption der Privatbahnen durch die Staatsbahnen wäre der einzig richtige Weg aufwärts zu dem, welchen man in Oesterreich gegangen sei, denn das wäre der Weg, um bankrott zu werden. Er sagte ferner, er hätte sich über nichts in der Rede des Abgeordneten nicht so sehr gefreut, als über die Worte: „Nichter soll man mit den Privatbahnen kurzen Prozeß machen, als diese mißlichen Zustände länger bestehen lassen.“ Ich habe niemals ein Privatbahnsystem gesehen, welches allen Anforderungen freier Konkurrenz entsprochen hat.“ Er schloß mit den Worten: „Ich habe diese Bemerkungen nur machen wollen, daß man sehr wohl ein überzeugter Anhänger wirtschaftlicher Freiheit sein kann und trotzdem ein Anhänger des Staatsbahnsystems.“ Diese Autorität war der Abgeordnete Meyer-Breslau. (Stürmische Heiterkeit.) Ich bedauere, aus meinen hiesigen Ausführungen entnommen zu haben, daß er seine Ansicht geändert hat.

Der Abg. Meyer vermisst eine Uebersicht über die Ausgaben und Einnahmen in den einzelnen Positionen und eine Zusammenstellung derselben für die einzelnen Direktionen. Er vermisst ferner eine kaufmännische Buchführung bei den Eisenbahnen. Die Buchführung der Eisenbahnen richtet sich nach gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere nach solchen, die vom Reiche im Interesse der Statistik gegeben sind. Darnach haben wir uns bemüht, unsere Buchführung einzurichten, und wenn Abg. Meyer die Bilanz vermisst, dann braucht er nur die Beilagen zum Etat einzusehen, wo ein genauer Nachweis von Einnahmen und Ausgaben, Abschreibungen u. s. w. gegeben ist. Wenn Abg. Meyer weiter sagt, daß wir mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen ein schlechtes Finanzgeschäft gemacht hätten, so ist ja allerdings die Zeit noch zu kurz, um ein abschließendes Urtheil darüber zu haben; aber die Zahlen, die ich Ihnen nachher vorlegen werde, werden beweisen, daß wir nicht allein zu den Zinsen des Staatsbahnsystemkapitals und zu der Amortisation der Prioritätsobligationen gekommen sind, sondern noch darüber hinaus eine beträchtliche Summe Geld erübrigt haben, daß wir ferner die Zinsen und Amortisation sogar der gesamten Staatsschuld aufbringen, und daß wir, wenn wir das Staatsbahnsystem nicht hätten, nicht vor einem Defizit des Staats von 28½ Millionen stehen würden, sondern vor einem solchen, das gerade um so viel größer wäre, als die Staatsbahnen Ueberschüsse geben. Es kommt aber in der That gar nicht darauf an, ob wir ein gutes Finanzgeschäft machen, sondern darauf, was leistet das Staatsbahnsystem, welchen Nutzen bringt es dem Lande. Wir treiben eben keine Privatgeschäfte, die Eisenbahnen sind keine Brauerei oder ein sonstiges Aktiengeschäft. Für eine große Staatsverwaltung würde der rein finanzielle Gesichtspunkt absolut nicht passen. Ich glaube in der That, daß in der That, welche aus diesem Gesichtspunkt das Staatsbahnsystem angreift, der ganze höhere Zweck des Staatsbahnsystems nicht begriffen, oder, wenn begriffen, nicht ausgesprochen wird. (Sehr richtig! rechts.) Der Zweck der Staatsbahnen ist doch der, daß wir finanziell so gestellt werden, daß wir nicht noch die Steuerzahler heranzuziehen brauchen zu den Zinsen des Staatsbahnsystemkapitals. Was das Tarifwesen betrifft, so kann ich sagen, daß die Schutzzölle und die Schutzzölle unseres Tarifwesens eine größere ist, wie sonst überall in Deutschland. Es ist ja richtig, daß bei manchen Privatbahnen, ich will nicht sagen bei allen, früher in dieser Beziehung eine sehr laze Praxis bestand. Es gab dort nicht nur Tarife für einzelne Märkte und einzelne Personen, sondern eine ganze Menge von Geheimtarifen, und das ist ja der große Erfolg des jetzigen Systems, daß diese Bevorzugung der Einzelinteressen nicht mehr vorkommen kann. (Sehr richtig! rechts.) Diese Betriebswirtschaft hat ja auf kleinen Gebieten für diesen oder jenen Zweig der Volkswirtschaft sich sehr thätig erwiesen, ohne Rücksicht auf andere, viel wichtigere Interessen, und wenn ich der früheren Regierung einen Vorwurf machen wollte und könnte, dann wäre es der, daß sie ihr Aufsichtsrecht nicht zu dem Zweck benutzte, zu verhindern, daß die Privatbahnen in der von mir gekennzeichneten Weise verfahren sind. Ich mache den Privatbahnen daraus keinen Vorwurf; es war ihr Geschäft, es waren industrielle

Unternehmungen, bei denen der Zweck, das öffentliche Interesse zu fördern, doch mehr in zweiter Linie stand. Das war ein Fehler gewesen, es war das, was die Privatbahnen schließlich im Lande unpopulär gemacht hat. Wenn wir heute noch nicht dazu gekommen sind, alle begründeten Wünsche in Bezug auf die Tarife zu erfüllen, dann müssen Sie das unserer Vorzeit zuschreiben, daß wir zwar Schritte vorwärts thun wollten, aber keine zurück. Ich erinnere an die 20 Prozent Tarifserhöhungen. Von wem sind sie ausgegangen? Von den Privatbahnen. Einen solchen Schritt möchte ich in meinem ganzen Leben nicht thun, nur um unsere Finanzen zu heben. Deshalb möchte ich nicht, daß das ganze Land von dieser Stelle aus gelächelt werde in seinen Erwartungen in Bezug auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen und die Verwirklichung des Tarifwesens. Auf dem Wege, den wir betreten haben, werden wir uns durch keinerlei Angriffe irre machen lassen, und wir werden ohne Rücksicht auf politische und andere Interessen lediglich das Wohl des Landes im Auge behalten.

Weiter hat der Abg. Meyer einen Rückgang in den Einnahmen gefunden. Da erinnere ich daran, daß wir bei Aufstellung des Etats noch nicht alle Einzelheiten übersehen können, welche für günstigere Einnahmen maßgebend sind. Hätten wir bei der Aufstellung des Etats die Erfahrungen gehabt, die wir jetzt haben, dann würden wir höhere Einnahmen haben können. In der That beläuft sich die höhere Verkehrseinnahme auf etwa 14 Millionen für die letzten drei Quartale des Etatsjahres. Das ist um so günstiger, als wir in den benachbarten Ländern gerade ganz entgegengesetzte Erfahrungen gemacht haben. Es liegen uns statistische Nachweise vor über den Rückgang der Einnahmen in Frankreich, England, Rußland, Oesterreich-Ungarn. In Frankreich betrug der Einnahmerückgang in den ersten sechs Monaten des vorigen Jahres etwa 20 Millionen, in Oesterreich über 10 Millionen, in Großbritannien und Irland beinahe 13 Millionen, in Rußland beinahe 30 Millionen. Dem gegenüber können wir uns allerdings glücklich schätzen, zu solchen Resultaten gekommen zu sein; das wird sich gleich bei Betrachtung des Etats näher herausstellen. Ich hege die Hoffnung, daß wir, unvorhergesehene Dinge abgerechnet, umfänglich der Erwartung, den wir im vorigen Jahre als zu hoch annahmen, in der That erreichen werden. Der Abgeordnete hat ferner bemängelt, daß die ganze Staatsverwaltung fundirt sei auf die Ergebnisse der Eisenbahnverwaltung. Das ist aber in der That nicht der Fall. Es wäre kein richtiger Gesichtspunkt, wenn die Regierung von dem inneren glänzenden Resultate der Eisenbahnverwaltung sich bestimmen ließe, den Rahmen der Ausgaben breiter zu machen, und nicht daran zu denken, daß Zeiten kommen können, welche zu Minderungen nöthigen.

Der Abgeordnete hat dann gesagt, die Amortisation steht uns auf dem Papier. Aber wer ist Schuld daran? — Das sind die Bedürfnisse der anderen Ressorts, welche uns außer Stand setzen, zu thun, was wir bei der Gesetzgebung gewollt haben. Das Resultat wurde sein, daß man den Ueberschuß der Eisenbahnverwaltung zur Tilgung der Anleihen zur Amortisation, durch Verwindung von so und so viel Staatspapieren verwendet, aber auf der anderen Seite wieder für den übrigen Staatshaushalt Schulden macht. Das macht man einfach, indem man den Ueberschuß von der einen auf die andere Seite überträgt und dann abschreibt von der Schuld.

Was dann das Schleunigste und die Art der Vergebung von Eisenbahnen betrifft, so hat die Verwaltung ein lebhaftes Interesse daran, die inländische Industrie befähigt zu sehen, sowohl, mit Rücksicht auf die Arbeiter wie auf die bessere Kontrolle der Fabriklagen. Aber wenn der Eisenbahnverwaltung durch das Kartell sozusagen die Pistole auf die Brust gesetzt wird, um sie zu zwingen, zu ihreren Besten das zu erwerben, was sie billiger haben kann, wenn man von uns trotz des verhältnismäßig hohen Schutzzolls für Eisenfabrikate höhere Preise fordert als vom Ausland, also gezwungen werden eine Exportprämie und unsern Fonds verlangt, dann werden Sie es nicht ablehnen, wenn wir hierauf und nicht einlassen. Darum haben wir auch im Ausland Bestellungen gemacht. Wir dürfen diese Dinge nicht so streng nach dem Prinzip nehmen, sondern müssen sie nach der Beschaffenheit des konkreten Falls untersuchen. Damit sind wir auch bisher gut durchgekommen. Wenn Herr Abg. Meyer die Konkurrenz der Wasserstraßen bemängelt, so erinnere ich ihn daran, daß wir hierfür mehr als irgend einer Bahn Ausnahmetarife eingeführt haben. Wir haben es mit Zustimmung des Landesbahnraths überall da getan, wo wir für die nationale Industrie davon Vortheile erwarteten. Und auch in anderen Fällen haben wir wenigstens modifizierte Tarife gewährt. Ich kann die Vorwürfe nach dieser Richtung hin für nicht gerechtfertigt erklären, das ist der alte Standpunkt, den die Privatbahnen bezüglich der Wasserstraßen immer eingenommen haben. Wir, die Regierung, sind immer darauf ausgewiesen, die Wasserstraßen Leistungsfähigkeit zu machen, dahin zu wirken, daß die Kanäle und Flüsse auf die Höhe ihrer Leistungsfähigkeit gebracht würden, weil beide, Eisenbahnen und Wasserstraßen, zusammen arbeiten müssen. Da wird uns nun der Vorwurf gemacht, daß die Eisenbahnen und Wasserstraßen sich Konkurrenz machen.

Der Herr Abgeordnete hat dann gewünscht, daß die Eisenbahntariffaktoren aufgehoben würden. Wir haben jetzt nur noch ein solches Kommissariat in Preußen, und dieses können wir nicht aufheben, weil wir noch eine ganze Reihe von Privatbahnen haben, für die eine besondere Aufsichtsbehörde vorhanden sein muß.

Was nun die Unfälle betrifft, so haben wir ja leider in der letzten Zeit viele Eisenbahnunfälle zu beklagen, und es ist auch richtig, daß dieselben sich periodisch wiederholen. Ich habe die Einrichtung getroffen, daß alljährlich einmal oder zweimal Konferenzen von Sachkundigen zusammenzutreten, um ihre Erfahrungen auszutauschen über die Ursachen und die Verhütungsmittel der Unfälle, und zu untersuchen, ob die Instruktionen und die mechanischen und technischen Einrichtungen sich bewährt haben, oder in welcher Beziehung sie abgeändert werden müssen. Diese Konferenzen haben sich so bewährt, daß Baden und Württemberg der Wunsch ausgesprochen haben, an diesen Konferenzen theilnehmen zu können. Infolge dieser Konferenzen haben wir auch in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht. Dies ergibt sich aus den Zahlen der Unfälle seit 1873. Während wir 1873 an Unfällen 644 hatten auf 1 km. Bahnlänge, 0,105 Unfälle, auf 1 Million Kilometer im Personenbetriebe 1,99, auf 1 Million Personen-Kilometer 0,42, auf 1 Million Zugkilometer 15,18, auf 1 Million Kilometer aller Art 0,32, sind wir im Jahre 1885/86 gekommen auf 1 Kilometer Bahnlänge auf 0,06, auf 0,105, also ungefähr auf der Hälfte, auf 1,13 gegen 1,99 auf 1 Million Kilometer im Personenbetriebe, auf 0,25 gegen 0,42 auf 1 Million Personen-Kilometer, auf 8,16 gegen 15,18 auf 1 Million Zugkilometer, und auf 0,19 gegen 0,32 auf 1 Million Kilometer aller Art. Das ist in der That erfreulich. Die Ursachen der Unfälle werden sehr genau untersucht und es wird geprüft, was für Veränderungen im Betriebe vorzunehmen sind. Wenn der Abg. Meyer sich beklagt, daß der Presse anläßlich der Mittheilungen über die Unfälle zu Reibe gegangen sei, so ist die Presse deswegen nur angegriffen worden von den Behörden, wenn es sich um tendenziöse Entstellungen der Unfälle handelte (Hört! rechts), um daraus Kapital gegen das System zu schlagen. Ich bin sehr nachsichtig gegen manche Angriffe der Presse, aber wenn sie darauf ausgeht, einem etwas anzuhängen, was ein erster Vorwurf gegen die Verwaltung ohne Grund sein würde, so halte ich mich für verpflichtet, die Nachhilfe der Gerichte anzurufen. Ueber den Unfall auf dem Potsdamer Bahnhofe schwebt noch die

berühmte Untersuchung und ich bin darüber nicht näher unter-
sucht. Dabei ist allerdings ein erster Vorwurf gegen einen
Beamteten zu machen, daß er einen Zug über den Marktplatz hinaus
hat ziehen lassen. Sodann hat der Herr Abgeordnete gewünscht,
daß über die Unfälle die Presse rechtzeitig unterrichtet werden soll.
Ich habe in dieser Beziehung die nötige Anweisung erteilt und
ich halte es auch für richtig, daß von autoritativer Seite die Sache
klargestellt wird. Wenn dann über die Schneeverwehungen geklagt
ist, so kann ich dem Abg. Meyer auch sagen, daß die Verwaltung
an dieser Lokalität überflüssig keine Schuld hat (Heiterkeit), daß
sie vielmehr selbst darauf bedacht gewesen ist, die Behörden mit
den nötigen Vollmachten auszurüsten, daß sie den Unfällen ent-
gegenzutreten können. Auch hat die Lokalität Veranlassung ge-
geben zu untersuchen, ob nicht weitere Maßnahmen zu treffen sein würden.
Die Einrichtungen von Schutzrändern am Bahndamm bietet aber
Schwierigkeiten, denn der Wind kommt nicht immer von derselben
Seite, und man weiß nicht, wo man die Schutzvorrichtungen auf-
stellen soll. Im Uebrigen kann der Herr Abgeordnete überreut
sein — und ich habe darüber von vielen Seiten herabgehende Mit-
theilungen bekommen — daß die Behörden bemüht gewesen sind, in
allen Fällen die Schranken auf das geringste Maß zu beschränken.
Auch bezüglich der Weite auf den Hilfsstellen ist genügende An-
ordnung getroffen worden, daß das Publikum ohne Nachtheile von
Weite weiterfahren kann. So sind in einem Falle Personen von Kani-
faria M. nach Berlin statt auf dem direkten Wege auf dem über Debra,
Eichenberg, Nordhausen, Göttingen, Krensien, Borsum und Han-
nover geführt worden, und das Alles auf dasselbe Weite. Das hätte unter
den früheren Verhältnissen nicht möglich gewesen (Sehr richtig! recht!).
Der Herr Abg. Graf Kanitz hat gemeint, der Landeseisenbahnrat
würde von mir nur gefragt, wenn ich irgend welche Wünsche
nicht erfüllen will. Damit ist er im Irrthum. Ich
müß den Landeseisenbahnrat gesetzlich hören. Diese
Anstalt bietet aber große Vorteile, weil sie aus Gadi-
männern aus allen Kreisen des Landes zusammengesetzt ist.
Daß die Abtheilung einer Ermäßigung der Gekochten für den
Transport von Eilen nach Weiten betrifft, so sind hierbei sta-
tistische Interessen ganz im Hintergrunde geblieben; die Verwaltung
würde gar nicht dagegen sein, wenn nicht von anderen Provinzen
der schärfste Widerspruch gegen eine solche Maßregel erhoben
worden wäre. Wenn Brandenburg, Sachsen, Hannover sich
dagegen anschließen, so können wir doch nicht sagen: trotzdem
werden wir es thun. Den Landeseisenbahnrat, dem
Herrn Meyer kann ich doch nicht ausgeht sein, würde ich nie als
Gonflikte bezeichnen; er ist dazu da, die Regierung über alle diejenigen
Dinge aufzuklären, welche die Regierung bei Entscheidungen
beachten muß. Bis jetzt kann ich nur sagen, bin ich Gott sei
Danke mit den Entschieden des Landeseisenbahnrates einverstanden
gewesen, aber ich würde auch nicht anstreben, event. eine andere
Entscheidung zu treffen.
Um auf den Etat selbst etwas einzugehen, muß ich zunächst
dem Abg. Grafen Kanitz sagen, daß wir in der That nicht mit
einem Defizit hier arbeiten. Wir haben seit über 2 Proz. amortisiert,
und einen Ueberschuß von mehr als 7 Mill. Mk. geliefert. Wir
werden in diesem Jahre, wenn es gleich günstig ist nach dem Etat
einen Ueberschuß von 51 Mill. Mk. und im nächsten einen solchen
von 49 Mill. Mk. haben. Wir sind im vorigen Jahre
in der Lage gewesen, zur Verzinsung der gesamten Staats-
schuld eine Summe von 29 Mill. Mk. aufzubringen, wir
sollen nach dem diesjährigen Etat dazu aufbringen 50 Millionen
Mk. und im nächsten 49 Millionen Mk. Ich glaube und hoffe,
daß wir diese Summe aufbringen werden, ich hoffe, daß es auch
dabei bleibt trotz der Tarifermäßigungen, welche wir werden in
Ausführung nehmen müssen. Wir haben bedeutende Ausgaben mehr
in den Etat aufgenommen, für Wohlfahrtsanstalten 5½ Millionen
Mk., für Ergänzungen im Verordnungsamt 4 255 000 Mk., wir
haben für Erneuerungen im Ansch. gebracht 1 702 000 Mk., wir
haben dann an Mehrbelastungen für Beamte wiederum einen Be-
trag von 584 000 Mk. eingestellt, so daß im Ganzen jetzt an die aus-
der Privatbahnverwaltung übernommenen Beamten an Mehrbelas-
tungen gezahlt wird eine Summe von 9 700 000 Mk. (Hört!
heißt recht!). Das fällt auf Vortheile des uns und unteren
und mittleren Beamteten zu. Auch das sind Vortheile der Staats-
bahnverwaltung. (Sehr wahr! recht!). Außerdem gehören hierher
noch Vermehrungen und Verbesserungen anderer Art, wie die Ver-
mehrung von Ställen, Verbesserung der Anlagen, Vermehrung
von Wagen zc. Wenn wir anständig sein wollen und gehen mit
der Frage durch das Land, sind denn die bisherigen Er-
folge der Staatsbahnverwaltung dem Lande von Nachtheil
oder von Vortheil, dürfen wir hoffen, daß es dem Lande
noch weiter von Vortheil sein wird, dann werden wir von der über-
wiegenden Mehrheit ein lautes „Ja“ als Antwort bekommen.
(Sehr wahr! recht!). Ich bin überzeugt, daß, wenn die Schwierig-
keiten der Uebergangszeit, welche sich jetzt noch geltend machen,
beseitigt sein werden, dann werden wir erst klar sehen über das, was
uns das Staatseisenbahnsystem bringen kann. Ich glaube, daß
wir auch Besseres erreichen werden und bitte Sie, mir darin überall
beizustehen und dies durch das heutige Wort zum Ausdruck zu
bringen. (Beifall rechts.)
Herr Dr. Meyer (ul.): Ich halte es nicht für möglich, den
Bericht des Landeseisenbahnrates noch heute mitzubringen, und
beantworte daher denselben einer Kommission von 14 Mitgliedern
zu überweisen. Was das Staatseisenbahnsystem betrifft, so habe
ich die früheren pauegrischen Ergebnisse zu Gunsten desselben all-
erdings nie für berechtigt gehalten. Jedes System hat eben seine
Vorteile und Schwächen; es fragt sich nur, ob die Vortheile beim
Privat- oder beim Staatseisenbahnsystem größer sind, und da muß ich doch
nach meinen Erfahrungen dem letzteren den Vorzug geben. Das
Urtheil des Landes über die Verstaatlichung würde auch im Lande
ein besseres sein, wenn sie nicht in wirtschaftlich so ungünstiger
Zeit erfolgt wäre. Die Durchführung der Verstaatlichung ist doch im
Großen und Ganzen ein Segen für das Land, wir dürfen nicht
vergessen, daß wir eine Anzahl von Anbahnmentarissen zur Seite
stellen, und ich freue mich, daß man sich jetzt auch auf der rechten
Seite dieses Hauses mit dem letzteren befreundet hat. Besonders dan-
kebar können wir dem Minister dafür sein, daß er in der Frage der
zweiten Stadtklasse den Wünschen des Landes entgegengekommen
ist, trotz des Widerspruches der süddeutschen Verwaltungen und ob-
gleich der Eisenbahnkasse dadurch ein Anschlag von 5 Millionen
entfällt. Die Mißstimmung gegen den Landeseisenbahnrat und die
Begründung, die hier hervorgetreten ist, herrscht auch in weiten
Kreisen des Landes, weil man sie dafür verantwortlich
macht, wenn die Wünsche der Bevölkerung keine Zustimmung
finden. Wie man aber auch über diese Körperlichkeit denkt,
müssen wir sie doch für außerordentlich wünschenswert halten,
denn die aufstrebenden Beiden können nur durch Aufsprache der
Eisenbahnverwaltung zur Gutschrift kommen. Also diese Körper-
schaften sind unvermeidlich; wer sie nicht mag, muß sie doch als
unvermeidliches Uebel betrachten.
Ich muß nun noch auf einen Punkt kommen, der bereits in
der Budgetkommission zur Sprache gekommen ist, ich meine die
Anschlußbahnen. In dem Kohlenrevier des Rheinlands-Westfalen
hat sich in der Zeit der Privatbahnen eine sehr große Anzahl
Eisenbahnen gebildet, welche alle Anschluß an die großen industriellen
Eisenbahnen suchen. Es hat sich so eine wahre Ueberproduktion
an Eisenbahnen dort entwickelt und manche industriellen An-
lagen hatten zwei und drei Anschlüsse. Man hat nun seit der
Verstaatlichung einige dieser Eisenbahnen mit Recht außer Betrieb
gesetzt, und man ist auch dazu gegangen, die Fabrikanschlüsse zum
Theil einzuziehen. In den industriellen Kreisen ist man der Regierung
dabei eifrig entgegengekommen und hat gern auf die überflüssigen
Anschlüsse verzichtet. Aber man leidet sich darüber, daß die Re-
gierung darin zu weit geht; man findet sich vielfach benachtheiligt,
während man doch seiner Zeit selbst auf eigene Kosten diese An-
schlüsse hergestellt hat. Durch die Einziehung der Anschlüsse werden die
industriellen Kreise verhöhrt, die Konjunktur rechtzeitig wahr-
zunehmen, und ihre Anschlüsse sind nun zum Theil nach einer
anderen Seite hingeleitet, als wo ihr natürliches Abfließgebiet liegt.
Das Anschlußbahnenwesen ist überhaupt in vielen Beziehungen einer
Revidirung fähig. So ist es doch durchaus unbillig, wenn für alle
Anschlüsse auf den Anschlußbahnen die Vertreter der Industrie haften
gemacht werden. Die Eisenbahnverwaltung würde überhaupt
den industriellen Unternehmern, die doch ihr Hauptkundschaft in
weit höherem Grade als bisher entgegenkommen. (Beifall.)
Herr von Szabowsky (Polen) bricht verschiedene Wünsche in

Bezug auf die Eisenbahnen der Provinz Posen aus und tadelt,
unter Anerkennung der Leistungen des Ministers auf dem Gebiete
der Verwaltung, die in neuerer Zeit aus politischen Gründen syste-
matisch erfolgte Verlegung von Eisenbahnbeamten polnischer Natio-
nalität.
Die weitere Diskussion wird hierauf vertagt.
Versäml. bemerkt:
Herr Graf Kanitz: Ich habe den Etat gründlich durchstudirt,
bin aber nicht darüber klar geworden, ob wir ein Defizit haben
und wo es ist. Nach meiner Uebersetzung ist es jedenfalls nur
ein sehr geringes. Ich habe mich deshalb an 7 Mitglieder der
Budgetkommission mit der Frage gewandt: „Haben wir ein Defizit
oder nicht?“ Ich habe darauf 7 verschiedene Antworten bekommen.
(Große Heiterkeit.)
Herr Dr. Meyer (Breslau): Ich kann an dieser Stelle dem
Minister nur auf einen Punkt erwidern. Er hat mir bereits öfter
das Vergnügen gemacht, meine Rede aus dem Jahre 1877 an-
zuhören. Die Schilke war damals so, daß das Projekt des Reichs-
eisenbahngesetzes in der Luft schwebte, und damals habe ich Jahre hin-
durch theoretisch mit größter Entschiedenheit den Standpunkt vertreten,
es sei am besten, das Eigentum an Bahndämmen in die Hände
des Staates zu geben, den Betrieb aber den Privatbahnen zu
überlassen. Theoretisch würde ich mich noch heute zu dieser Ansicht
bekennen, sie praktisch zu verfolgen, wurde heute keinen Sinn
haben. Zur Konzentration des Betriebes in den Händen des
Staats habe ich mich zu keiner Zeit, auch damals nicht, aus-
gesprochen.
Herr v. Tiedemann (Hann.): Ich gehöre mit zu den sieben
Mitgliedern, die Abg. Graf Kanitz gefragt hat. Ich glaube, daß
das Mißverständnis bei ihm einfach darin besteht, daß er den Unter-
schied der Ueberschüsse dieses Jahres und des vorigen damit ver-
wechselt hat. Denn daß von einem Defizit im Eisenbahnetat über-
haupt die Rede sein kann, wird doch Niemand glauben, der über-
haupt dem Hause angehört. (Sehr richtig! recht!).
Nächste Sitzung: Sonnabend 11 Uhr. (Fortsetzung der heu-
tigen Beratung.) Schluß 4 Uhr.
Ämtliche Nachrichten.
Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht:
dem k. k. Minister Freiherrn v. Bötticherhoff, genannt Schell,
persönlichen Adjunkten Sr. Kaiserlichen und Königl. Hoheit
des Kronprinzen, dem Rechnungsrath, Rechnungsrath Ange an
Königsberg i. Pr. und dem Steuereinschreier erster Klasse
Karl v. Stein a. D. den Rother Adlerorden vierter
Klasse; dem Geheimen Admiralitätsrath Henricke, vor-
tragenden Rath in der Admiralität, dem k. k. Reichs-Kreuz-
orden zweiter Klasse mit dem Stern; dem Reichsförster Hoff-
mann zu Dalheim im Kreise Büren den k. k. Reichs-Kronorden
vierten Klasse; dem jüdischen Lehrer Babian zu Strehle den Adler-
orden des k. k. Reichs-Kreuz-Ordens von Hohenzollern; sowie
dem Regierungs-Kanzlei-Inspektor Schlitt zu Wiesbaden das All-
gemeine Ehrenkreuz zu verleihen.
Königreich Preußen.
Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht:
den Geheimen Justizrath und Vortragenden Rath im Justiz-
ministerium, Dietz, zum Geheimen Ober-Justizrath, den
charakterisirenden Geheimen Regierungsrath Dr. jur. Paul
Hermann Wilmann in Berlin zum Geheimen Regierungsrath
und Vortragenden Rath im Ministerium für Handel und Gewerbe,
den Ober-Landesgerichtsrath Eichholz aus Königsberg zum Ge-
heimen Justizrath und Vortragenden Rath im Justizministerium,
den Landesgerichtspräsidenten, Geheimen Ober-Justizrath Barbe-
leben hierseits zum Präsidenten des Oberlandesgerichts in Celle,
den k. k. Staatsanwalt, Geheimen Justizrath Angers hierseits
zum Präsidenten des Landgerichts I. in Berlin, den k. k. Reichs-
v. Verlen auf Krampe zum Landrath des Reichs-Publikum
und der Gerichts-Inspektion, Georg Meyer, Weipers, Sömann
und Heidermanns zu Untersekretären zu ernennen; sowie den Ge-
heimen Justizrath Groß und Justizrath, Mitgliedern des
General-Auditorats, den Charakter als Geheimen Ober-Justizrath
mit dem Range der Räte zweiter Klasse, dem ersten Gerichtsschreiber,
Sekretär Steinmann in Sömanns Uebersetzung in den Justizstand, und
dem Gerichtsschreiber, Sekretär Caspary in Posen den
Charakter als Kanzlei-Rath zu verleihen.
Der Rechtsanwalt Gall in Danzig ist zum Notar für den
Bezirk des Ober-Landesgerichts zu Marienwerder, mit Uebersetzung
seines Wohnsitzes in Danzig, ernannt worden.
Neueste Nachrichten.
C. T. C. Wien, 4. Februar. Abgeordnetenhaus. Von
dem Abgeordneten Wanthner wurde eine an den Minister-
präsidenten, Grafen Taaffe, gerichtete Interpellation darüber ein-
gebracht, ob sich die Beziehungen der Monarchie zu den aus-
wärtigen Mächten in letzter Zeit geändert hätten und ob die
Regierung auch gegenwärtig begründete Hoffnung habe, daß der
Friede aufrecht erhalten werde.
Der erste diesjährige Hofball im königlichen Schlosse.
Mit dem am Donnerstag im Weißen Saale abgehaltenen Hof-
ball wurde der Reigen der für diesen Karneval in Aussicht ge-
nommenen Hofballfeste eröffnet. Die Prunkgemächer des k. k.
Schlosses hatten sich wieder in strahlendes Licht gehüllt, um
die geladenen Gäste des Kaiserpaars aufzunehmen. Der Kaiser,
welcher noch bis zum Abend die letzte Abkühlung gehabt hatte, dem
Feste beizuwohnen, sah sich genöthigt, demselben fernzubleiben. Die
Kaiserin war aber anwesend und übte die Pflichten der Repräsentan-
tion. Die hohe Frau erschien aus dem Grünen Salon und nahm
heim Zutritt in die Bildergalerie den Arm des Kronprinzen,
welcher mit den Mitgliedern der königlichen Familie aus dem k. k.
Festungsaal unter die Gäste der Majestäten getreten war. In
einem großen runden Tische, auf dem die schönsten Frühlingsschmuck-
blüthen, nach der Kaiserin Wlad. Dieselbe trug eine
Korbe von weissen Atläs mit einer Garnitur von grünem
Sammet und Wasserblumen; auf dem am Hofe ge-
bräuchlichen Tische glänzten die prächtigsten Smaragden und
Perlanten, die auf grünen Sammetstücken in ungeheurer Fülle
ausgestellt; das Haupt zierte ein kostbares Diadem von Smaragden
und Brillanten. Hier wurden der hohen Frau verschiedene Gäste
neu vorgestellt. Im Weißen Saale hatte inzwischen das übliche
Anfließen des Adels des Hofes verlaufen. Dem Zuge der hohen
Herrschaften voraus schritt der große Dienst mit den Ober-Hofkammern.
Der Kronprinz, in der Uniform des 1. Garde-Regiments, führte
eine Gemahlin, die Frau Kronprinzessin, deren Schleppe aus
beunehmendem Goldbrokat bestand; der Hof war in schwarzem Seide,
mit Goldspitzen garnirt. Als zweites Paar traten Prinz Wilhelm
und Prinzessin Friedrich Carl in den Saal, ersterer in der
rothen Gala-Uniform der Garde-Husaren, letztere in hellblauer
Kittelschleppe mit Garnitur von dunkelblauen Sammet. Ihnen
schloßen Herzog Johann Albrecht von Mecklenburg-
Schwerin mit der Erbprinzessin von Meiningen, die in
schwarzerem Atläs mit reichem Spitzenbesatz und einem sehr
schönen Smaragden-Diadem, Herzog Ernst Günther von Schles-
wig-Holstein mit der Herzogin Johann Albrecht, deren
weiße Toilette eine kostbare Silberbrokat und große Behänge in
Silber trug, Prinz Ferdinand von Hohenzollern mit der
Prinzessin Victoria, welche in hellblau gekleidet war, Prinz
Friedrich von Meiningen mit der Prinzessin Friedrich von
Hohenzollern, die ganz in blendendem Weiß mit kostbarem
Schmuck. Mit jedem Paare, so ging auch diesem ein Cerle voraus,
den der Kronprinz bei den Hofdamen, unter denen die
Gräfin Schwalow fehlte, begann, bei den Hofdamen, die faßmüthig
angehen waren und an deren rechtem Flügel Graf Herbert Bismarck
Aufstellung genommen, fortsetzte und dann auch die Gesandten sprach.
Die Frau Kronprinzessin hatte zunächst die Fürstinnen begrüßt
und begab sich dann auf die linke Seite des Thrones zu den Hof-
damen. Der erste Walzer begann, wie üblich, mit den Klängen
„An der schönen blauen Donau“, die bald ein Jugendpaar aus dem
Parquet vor den Thronsaal geführt hatten. Auch die Gemahlin
des japanischen Prinzen, welche ein prachtvolles Kleid in Gold-
brokat mit großen Brillanten trug, hatte der Aufforderung
des Herzogs Johann Albrecht Folge geleistet und war mit in die
Charie beim Kontreball getreten. Die Kronprinzessin, welche dem
Tanz mit Wohlgefallen zusah, während der Kronprinz die Hände

unter den Gästen machte, hatte zunächst mit der Gräfin Szechenyi
ein Gespräch angeknüpft, dann aber, als die Hofdamen entboten
und Gemahlinnen der Gesandten zur Kaiserin entboten
worden, die Unterhaltung mit der Herzogin von Sagan fort-
gesetzt. — Von den Toiletten der anmuthigen und holden Frauen-
und Mädchen-Gestalten wollen wir einige wenige erwähnen. Da
waren die beiden Gräfinen Hohenlohe, Prinzessin Margarethe und
Prinzessin Olga, beide in ganzem rosa Tüll, Prinzessin Olga ohne
jeglichen Schmuck in dem kurzgeschnittenen schönen Haar. Gräfin zu
Lohna, geb. v. Wallenberg, die wir neulich schon auf dem Kaiser-
ball zu bewundern Gelegenheit hatten, eine vornehme Erscheinung
von schönem schlanke Wuchs und sehr umworbene Längerin, er-
schien in einer sehr distinguirten Toilette von weissen Seidentüll,
über die Goldblumen wie große Sterne angestrent waren; Gräfin
Fritz Hohenau war in hellgelben Tüll gekleidet, der mit grünen
Sammetstreifen, in denen große Diamantenköpfe schillerten, und
Guirlanden aus blauen Rosen und grünen Blättern garnirt
war. Die Gemahlin des englischen Botschafters trug weissen Damast
mit einem gleichfarbigen Tüllüberrock, der ganz mit weissen Floren
besetzt war, dazu ein wundervolles Brillantdiadem mit weissen Federn.
Sehr vortheilhaft war Gräfin Benomar gekleidet, deren Schleppe aus
goldgelbem Atlas bestand. In lieblich-jugendlicher weisser Tüllrobe
bemerkte man die ganzliche Erscheinung der Komtesse Wimpfen,
deren Toilette durch einen mit Schneeflocken besetzten Tüllüber-
wurf wunderbarsten Effekt erzielte; eine blauefarbige Noiree-Toilette
mit breiter Noiree-Schärpe vollendete diese reizende Toilette. Eine
neue Erscheinung bei Hofe, Fräul. v. Tschischky, trug ein wolken-
artiges seidenes Tüllkleid, deren hochartige Tunicas durch große
Moirée-Korallen geziert wurden; ein großer Hyacinthenkranz mit
glänzenden Goldblumen zierte das Decolte. Um 11 Uhr wurde das
Souper angelagt und nun ging der ganze Stolz der Gesellschaft
durch die Säle und Gemächer bis zu den Büffets, um in dem
Vorraum vorzüglicher Speisen und Getränke Erfrischung zu suchen.
Dann luden die Kaiserliche noch einmal in den Weißen Saal,
bis um 1 Uhr das Fest sein Ende erreicht hatte.
Telegraphische Depeschen.
**Continental-Telegraphen-Compagnie (früher Wolff's
Telegraphisches Bureau).**
Frankfurt a. M., Freitag, 4. Februar, Nachmitt. 2 Uhr
30 Minuten. (Schluß-Course.)
G. v. 3. G. v. 3.
Londner Wechsel 20,355 20,377 Spanier ext. 59,20 59,00
Pariser do. 80,15 80,20 Unif. Ägypter 69,20 67,90
Wiener do. 158,30 157,30 Neue Türken 12,70 12,50
Reichsanleihe 102,60 102,20 Böhm. Westbahn 205 208
Köln-Mind. Br.-A. — — Central-Pacific 111,50 112,00
Dessert. Silber. 61,90 62,00 Krazofen 189½ 189½
do. Papierrente 60,10 60,70 Galizier 151 152½
do. 5½ Papierrente — — Gotthardbahn 90,00 89,00
do. 4½ Goldrente 84,60 84,40 Hessische Ludwigsb. 89,90 91,00
1860er Loose 109,90 109,50 Lombarden 68½ 68½
1864er Loose — — 270,00 Unif.-Börsen 121½ 123½
4½ ungar. Goldr. 74,50 73,80 Nordwestbahn 121½ 123½
do. Staatsloose 208,00 208,50 Kreditaktien 210½ 209½
Italiener 92,20 90,90 Darmstädter Bank 128,50 128,00
1868er Ruffen 77,70 77,00 Rheininger Bank 90,50 91,50
II. Orientanleihe 54,80 54,80 Reichsbank 130,50 130,00
III. Orientanleihe — 54,40 Disconto-Komm. 182,60 180,30
Sproz. serbische Rente 74,50, neue sproz. portugiesische Anleihe
78,50, Buenos-Ayres 87,50.
Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 209½, Krazofen 189,
Galizier 151½, Lombarden 67½, Ägypter 68,25, Disconto-Kom-
mandit 181,20.
Köln, Freitag, 4. Februar, Nachmittags 1 Uhr. Getreide-
markt. Weizen loco hiesiger 17,75, fremder loco 18,25, März
17,25, Mai 17,85. Roggen loco hiesiger 14,50, März 13,35,
Mai 13,65. Hafer 14,75. Mühl loco 24,40, Mai 25,85.
Stettin, Freitag, 4. Februar, Nachmittags 1 Uhr. (Getreide-
markt.) Weizen geschäftlos, loco 159—167, April-Mai 167,00,
Mai-Juni 168,50. Roggen loco 121—126, April-Mai
129,50, Mai-Juni 130,50. Mühl ruhig, April-Mai 45,00. Spi-
ritus loco 35,70, Febr. 35,70, April-Mai 36,60, Juni-Juli
37,90. Petroleum loco 11,50.
Breslau, Freitag, 4. Februar, Nachm. Schwanfend, Schluß
fest. G. v. 3. G. v. 3.
Deffert. Banknoten 158,40 158,85 Hess. Ludwigsbahn 90,00 92,00
Unif. Banknoten 184,20 182,90 Preuß. Discontobank 87,00 86,75
Deffert. Goldr. — — Preuß. Westbahn 96,50 96,75
4½ ungar. Goldr. 75,00 74,00 Kreditaktien 436,50
1868er Ruffen 77,50 78,00 Schles. Bankverein 101,50 101,90
1864er Ruffen 91,20 90,50 Dounermarktsb. 38,50 37,25
II. Orientanl. 55,00 55,00 Laurahütte 76,00 75,25
Italiener 92,30 91,75 D.-Schl. Eisenbahn 43,00 43,00
Breslau, Freitag, 4. Februar, Nachmitt. (Getreidemarkt.)
Spiritus pr. 100 Liter 100 Proz. Februar 34,90, April-Mai
35,00, Juli-August 37,70. Roggen April-Mai 123,00, Mai-Juni
130,00, Juni-Juli 137,00. Mühl Februar 46,00, April-Mai 46,50.
Sinf. ruhig, fest. — Wetter: Schön.
Wien, Freitag, 4. Februar, Nachmitt. Mehrfach schwankend,
theilweise beruhigt und theilweise erholt. Renten noch vorwiegend
hoch.
(Schluß-Course.) G. v. 3. G. v. 3.
Deffert. Papier. 74,50 75,25 Kronpr. Rudolfsb. 176,00 178,50
do. 5½ Papierrente 93,75 94,75 Unif.-Börsen — —
do. Silberrente 77,00 77,00 Böhm. Westbahn — —
4½ Goldrente 105,00 105,00 Nordbahn 2265 2280,00
do. ungar. Goldr. 92,30 — Unionbank 194,00 195,00
5½ ungar. Papier. 83,25 84,50 Anglo-Austrian 99,00 100,00
1864er Loose 129,00 132,00 Wiener Bankverein 91,00 91,00
1868er Loose 159,00 160,00 Ungar. Kredit 270,00 272,00
Kreditloose — — Deutsche Wäse 68,10 63,10
Unq. Prämienloose 113,50 115,00 Lombard. Wechsel 128,80 128,75
Kreditaktien 265,25 265,00 Pariser do. 50,75 50,75
Krazofen 236,50 238,00 Amsterdamer do. 105,90 106,10
Lombarden 86,00 86,50 Napoletan 10,17 10,18
Galizier 190,00 192,00 Disconten 6,03 6,02
Rend.-Gern.-Zaffy 205,00 202,00 Marknoten 63,10 63,10
Barbubitzer 151,00 150,00 Russ. Banknoten 1,15½ 1,16
Nordwestbahn 155,00 155,00 Silbercoupons 100,00 100,00
Eisenbahnbahn 148,50 148,00 Sanktbank 222,50 221,50
Eisenbahnbahn — — Tramway 203,75 205,00
Sanktbank — — Zuckerkaffien 50,00 50,00
Paris, Freitag, 4. Februar, Nachmitt. 12 Uhr 40 Minuten.
Sproz. Rente 77,00—76,70, 4½proz. Anleihe 106,00—105,76, Italiener
90,80—90,50, Krazofen 468,75, Türken 12,85, Eisenaktien 1900,
Ottomanbank 468, Ägypter 347. Wenig.
Savre, Freitag, 4. Februar, Vormitt. 10 Uhr 30 Min.
(Telegramm von Weimann, Ziegler u. Co.) Kaffee. Good
average Santos Februar 77,25, März 77,75, April 78,00, Mai
78,25, Juni 78,50, Juli 78,75, August 79,00. Hauptzeit.
London, Freitag, 4. Februar, Nachmittags 12 Uhr 50 Min.
Kontols 100½, 1873er Ruffen 89½, 4½proz. ungar. Goldrente 72½.
Liverpool, Donnerstag, 3. Februar, Nachmitt. Offizielle
Notierungen. Upand good ordinary 4½, do. low middling 5,
do. middling 5½, do. middling fair 5½, Ceara fair 5½, do. good fair
5½, Pernambuco fair 5½, do. good fair 5½, Bahia fair —, Macao
fair 5½, Maranham fair 5½, Egyptian brown fair 6½, do. do.
good fair 6½, do. do. good 7, do. white fair 5½, do. do. good fair
5½, do. do. good 6½, M. G. Brown good 4½, do. fine 5½,
Mollera fair 3½, do. good fair 4, do. good 4½, do. fine 4½,
Doarra fair 3½, do. good fair 3½, do. good 4½, do. fine 4½,
Cerde good fair 3, Bengal good fair 3, do. good 3½, do. fine
3½, Timorvally good fair 4½, Western good fair 3½, do. good 4½,
Buen rough fair 6½, do. do. good fair 6½, do. do. good 6½, do.
smooth fair 5½, do. do. good fair 5½, do. mod. rough fair 5½,
do. do. do. good fair 6½, do. do. do. good 6½.
Verantwortliche Redakteure: H. Dornburg in Berlin.
Für die auf die deutschen politischen Angelegenheiten bezüglichen Theile:
E. G. Köhner in Berlin.
Druck und Verlag der National-Zeitung Dr. F. Salomon in Berlin.