

Halleische Zeitung

vorm. im G. Schwesfche'schen Verlage. (Halleischer Courier.)

N 98.

Verlag der Actien-Gesellschaft Halleische Zeitung.

Halle, Sonnabend, 26. April.

Verantwortl. Redacteur: Professor Dr. G. Gerhardt.

1884

Die nationale Bedeutung des Gelehtourveres über Reichsunterstützung überseeischer Dampferlinien

nach Ostasien und Australien, den wir in unserer geistigen zweiten Ausgabe mittheilen, ist für jeden unbefangenen Beurtheiler offensichtlich. Unsere Reichsregierung hat mit dieser Vorlage aufs neue den Beweis geliefert, wie eifrig und mit welchem weitblickenden Verstand sie bemüht ist, das nationale Interesse wahrzunehmen und reiflos für die Erhöhung des Ansehens der deutschen Nation in den fernsten Weltgegenden wie für ihre wirtschaftliche Fortentwicklung zu sorgen. Kommt hat, wie wir im geistigen Hauptblatt mittheilen, die Kunde von der energischen Wahrung der deutschen Interessen an der Westküste Afrikas auf den Wegen, welche der Große Kurfürst schon vor 200 Jahren gewiesen, uns gezeigt, wie der staatsmännische Blick unseres Reichstagsverlesers selbst auf dem Gebiet der auswärtigen Politik, wo seine unübertroffene Weisheit schon längst anerkannt ist, sich von Jahr zu Jahr noch erweitert und vertieft, so überträgt er uns mit diesem neuen Beweis seiner nimmer rastenden Fürsorge. Selbst unsere manchesterliche Presse scheint dieser Vorlage nicht mehr die fanatische Abneigung entgegenzubringen, wie sie vor Jahren bei der Samoa-Vorlage zu Tage trat. Wenigstens ist das von dem Theil dieser Presse, der sich nicht ausschließlich von doctrinären Erwägungen leiten läßt.

Nach dieser Vorlage soll für den Verkehr mit Ostasien eine Postdampferlinie zwischen Hamburg, bezw. Bremerhaven und Hongkong über Neapel, Suez und Singapur) mit einer Zweiglinie von Hongkong über Shanghai nach Yokohama, und für den Verkehr mit Australien eine Hauptlinie zwischen Hamburg, bezw. Bremerhaven und Sidney (über Suez, Madag. und Melbourn) nebst einer Zweiglinie von Sidney über Auckland, Tonga, Samoa, Fidschi und Brisbane zurück nach Sidney eingerichtet werden. Diese Postdampferverbindungen sollen auf eine Dauer bis zu fünfzehn Jahren an geeignete Privatunternehmungen übertragen und sollen hierfür Beihilfen bis zum Höchstbetrage von jährlich vier Millionen Mark aus Reichsmitteln gewährt werden.

Obwohl dieser Vorschlag unermattet kommt, so ist er doch nicht neu, wenigstens sind wir darauf durch eine Denkschrift vorbereitet worden, welche die Regierung dem Reichstag vor drei Jahren über den deutschen Ausfuhrhandel vorgelegt hat. In dieser Denkschrift wird auf Grund der Berichte des kaiserlichen Gesandten in Peking und des kaiserlichen Generalconsuls für Australien die Nothwendigkeit betont, den deutschen Ausfuhrhandel nach diesen Ländern durch positive Maßregeln zu heben. Als solche wurden vornehmlich die Einrichtung einer regelmäßigen Fracherverbindung mit den überseeischen Absatzmärkten und zur Unterhaltung derselben eine Staatsunterstützung bezeichnet. Nach dem Schicksal jedoch, welches die Samoa-Vorlage gefunden, glaubte die Regierung damals von directen Vorschlägen absehen zu sollen.

Wenn sie gegenwärtig mit solchen Vorschlägen hervortritt, so geschieht dies, weil sie hoffen darf, daß sich inzwischen das Verständnis für ein solches nationales Unternehmen vermehrt hat und weil zu den handelspolitischen Interessen inzwischen auch noch die Rücksicht auf das politische Interesse und auf das Interesse der kaiserlichen Marine hinzu gekommen ist.

Die Handelsbeziehungen nach Ostasien und Australien haben, wie die Begründung der Vorlage ausführt, eine feste, steigende Ausdehnung gewonnen. Ein gewisser Nachweis hierfür ist allerdings schwierig, weil die meisten Exportvorteile ihrer Waaren den Weg über London unter Benutzung englischer Dampfer gehen lassen. Gleichwohl steht Deutschland in Bezug auf handelspolitische Verbindung mit Ostasien und Australien hinter anderen Nationen weit zurück. Zur Hebung derselben würde die Herstellung directer deutscher Postdampferlinien von wesentlicher Nutzen sein; die deutsche Industrie, welche ihren Absatzmarkt erweitern muß, würde bei dem Abzuge ihrer Erzeugnisse hierdurch von den benachteiligenden Vermittlung fremdländischer Beförderungsgelegenheiten freigelegt werden.

Es ist nun hohe Zeit, daß wir den Gewinn, welchen England als Vermittler unseres Handels mit Ostasien und Australien sich zuergewinnt, selbst einheimen. In anderen Ländern hat man das längst begriffen und sich bereits Vorbilder zu schaffen. Frankreich, Italien, Oesterreich, ja selbst Ausland mit seinen sehr unweitestehenden überseeischen Handelsbeziehungen unterhalten staatslich unterstützte Dampferlinien nach China und Japan und sehen sich dabei gut; ohne jede Unterstützung aber würde eine der gegenwärtig erblühenden Dampferlinien bestehen können, weil die Kosten der unverhältnißmäßig langen Reisen nach dem fernsten Osten der Natur der Sache nach außerordentlich hoch sein müssen, weswegen höher als die Fahrten nach dem Westen, wo es der Staatsunterstützung allerdings nicht bedarf. Die Reise von Bremen oder Hamburg nach New-York nimmt durchschnittlich 12 Tage in Anspruch, während die von diesen Plätzen nach Shanghai oder Yokohama ca. 6 Wochen dauert.

Das politische Interesse fordert fernerseits eine regelmäßige Postdampferlinie, da der Postverkehr stetig im Wachsen ist, zur Vermittlung desselben aber bisher nur fremdländische Dampferlinien benutzt werden können. Die deutsche Dampfer, welche nach Ostasien und Australien gehen, dienen nur dem Frachverkehr, geben unregelmäßig und halten keine bestimmten Fahrzeiten ein,

— von einer Benutzung derselben muß daher Abstand genommen werden, und unsere Reichspostverwaltung sah sich damit vielfach genöthigt, ihre Sendungen fremden Linien, besonders englischen, anzuvertrauen. Gerade das ist ein Hauptgrund für die Reichsregierung, die Bildung deutscher wirklich leistungs- und konkurrenzfähiger Linien zu befürworten.

Dem der Stellung und Bedeutung Deutschlands im Weltpostverein entspricht es sicherlich nicht, daß in jenen Ausgebenden und verkehrsreichen Gegenden keine Postlage nicht vertreten ist. Unähnlich hat seit 1877 die Zahl der Postverbindungen im Verkehr mit Australien um das Dreifache, im Verkehr mit Japan um mehr als das Vierfache, seit 1881 der Briefverkehr mit China bereits um das Doppelte zugenommen.

Endlich aber erfordert auch das Interesse der Marine eine regelmäßige und beschleunigte Verbindung der in den Gemäßen fremder Welttheile zur Erfüllung von Aufträgen des handelspolitischen und diplomatischen Dienstes nationen deutscher Kriegsschiffe mit dem Heimatlande. Der deutschen Dampfer würde nicht allein die unmittelbare Beförderung des Postdienstes im Verkehr mit den deutschen Marinestationen, sondern auch die Beförderung des zum Ersatz bestimmten Marinematerials, der Marine-Ausführungsmaschinen und sonstiger Militärtransporte zu verhältnißmäßig geringerem Verhältniß übertragen werden können, in welcher Beziehung wir gegenwärtig allein auf fremde Dampfschiffe zu hohen Preisen angewiesen sind. Zudem würden die deutschen Postdampfer auch eine gute Pflanzstätte für die Heranbildung von Schiffsmannschaften für die Kriegsmarine bilden.

Daß die Postdampferlinien aus Reichsmitteln subventionirt werden müssen, ergibt, wie schon oben bemerkt, selbstverständlich. Die Aufwendungen Englands für den Seepostdienst betragen 13 Millionen Mark jährlich, Frankreichs 20 Millionen, Oesterreichs 4 Millionen, Italiens 7 Millionen Mark. Ohne staatliche Beihilfe hätten die fremden Dampferlinien die großen Vorteile, welche sie dem heimischen Handel und Gewerbe zugeführt haben, nicht gewahren können, und die Anwendung desselben Mittels wird daher auch für Deutschland unbedingt geboten sein, wenn es den Vorschlag einholen will, den England und Frankreich auf diesem Gebiete vor Deutschland voraus haben.

Hoffentlich wird die auch angehängt dieser Vorlage wieder aufgeworfene Besetzung des „Berliner Tagelatzes“, welche in dem alten trivialen Satze besteht, daß der Staat sich nicht in die Regelung wirtschaftlicher Verhältnisse einmischen dürfe, diesmal bei der Majorität unserer Reichstagsabgeordneten ebensowenig verlangen, wie die Benutzung auf die Thatlage, daß die Hamburger und Bremer Krieger sich energisch gegen jede ihnen angebotene Reichsunterstützung erklärt hätten — vermuthlich weil die in Aussicht gestellte Unterstützung im Vergleich zu den damit verbundenen Mehrleistungen der bestehenden Dampferlinien diesen Herren nicht bedeutend genug erschien. Dem wie bequeme es sich dieselben bisher in Bezug auf Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung gemacht haben, ist bereits erwähnt. Hoffentlich sind für den Reichstag — wie bei der Marinevorlage, — endlich einmal wieder nur sachliche Beweggründe maßgebend, welche zu unserem Leidwesen so oft schon zum Schaden unserer Volkswohlfahrt von Erwägungen heterogener Natur und Parteirücksichten überhand und zurückgedrängt worden sind. Wollte Gott, daß unsere Befürchtung, es möchte dieser Fall wiederum auch dieser Vorlage gegenüber eintreten, sich diesmal nicht bewahrheitet.

Politischer Tagesbericht.

„Die Blonden oder die Brünnetten“ — das wird nach der gelirten Rede unseres schlagfertigen Kriegsministers ein „gelissenes Wort“ werden, wenn die Herren von der deutsch-freisthänigen Partei fortsetzen, ihre hundertmal widerlegten absurden Angriffe gegen die von ihnen bespottete Beworragung des abeligen Elementes in der Armee zu wiederholen. Der Kriegsminister selbst geflern dem und sagte ihm trocken ins Gesicht, daß die Untersuchungen und Statistiken seiner Partei, ob die Regierung das ablige Element in der Armee bevorzugt, ebenso abgeschmackt und unzutreffend seien, als wenn man unterfragen wollte, ob die Blonden- oder Brünnetten bevorzugt würden. Der Kriegsminister hatte damit die Lächer auf seiner Seite, oder ebenso auch die ernstgesinnenen Männer, welche es mit ihm zum mindesten unrettbar finden mußten, daß der Abgeordnete Eugen Richter durch seine fortgesetzten Angriffe auf diesen Punkt hin der Ehrenhaftigkeit und Wahrhaftigkeit der beiden Vorgänger des Herrn Vronstorf von Schellendorf zu nahe tritt. Eugen Richter hatte gestern überhaupt wenig Glück mit seiner Agitation im Reichstagsverleser: verfuhrte er es doch die Methode eines anderen Parteiführers nachzuahmen, welcher ihm über darin bei Weitem überlegen ist. Herr Windthorst war sein unerreichbares Vorbild. Niemand versteht es besser als dieser hochbegabte Centrumsführer, Angelegenheiten zu vernünftigen, welche auch nicht im entferntesten etwas miteinander gemeinlich haben, z. B. Kirchengelddung und Sozialistengesetz. Er hat auf diesem Wege schon oft etwas erreicht und seine Vorleser ließen Eugen Richter keine Ruhe. Aber wenn zwei dasselbe thun, so ist es darin noch nicht dasselbe. Wenn Eugen Richter die Kommunalverfassung der Offiziere und die Wänderung des Militärpensionsgesetzes zusammenhau und das eine nicht ohne das andere erledigen will, muß er auch die eminente Geschicklichkeit

der Centrumsführer in die Waagschale werfen können, sowie eine ausgleichende Stellung der Partei, sofern die übrigen halb ja, halb nein sagen. Keiner von diesen beiden Vorthellen steht Herrn Richter zu Gebote und das Volk, dem eine so überflüssige parlamentarische Taktik überhaupt ein Grenz ist, hat das Recht zu fragen: Was haben die beiden Sagen miteinander zu schaffen? Sollen denn alle neue Gesetzvorlagen zu Handelsobjekten begrabt werden? Wo bleibt da die Würde der Gelehtgebung?

Unter dem 6. März ist dem Reichstags ein Gelehtentwurf zugegangen, welcher den Feingehalt der Gold- und Silberwaaren betrifft. Der Entwurf umfaßt acht Paragraphen. Die wichtigste Bestimmung desselben lautet im § 2: „Mit Silberwaaren darf der Feingehalt nur in 800 oder mehr Zehnteltheilen, auf Goldwaaren nur in 885 oder mehr Zehnteltheilen angegeben werden.“ § 4 bestimmt, daß die Vorrichtung auf die für den Export bestimmten Waaren keine Anwendung haben soll. Nach § 5 soll außer dem Feingehalt, dessen er im Lande und mocht, auch der Handel für den Feingehalt zum Gehalt haben, und § 7 bedroht Kontrahenten mit Gefängnis bis zu Einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu sechs Monaten. Dieser Gelehtentwurf hatte anfangs allseitige und allgemeine Zustimmung gefunden. In der Zeit nach dem Niedergang des Reichstags hat sich jedoch eine sehr lebhaft und rath machende Opposition insbesondere gegen die Bestimmungen des § 2 entwickelt. An der Spitze dieser Opposition stehen die Vertreter solcher Feingehalt, welche in der Regel von geringerer Qualität, aber auch entsprechend billiger hergestellt werden, als diejenigen Waaren, deren Stempelung § 2 allein zulassen will. Es ist dies eine völlig legitime Industrie, welche sich einen Weltmarkt erobert hat und auf Verächthaltung ihrer Interessen größten Anspruch hat. Am 24. April hat die Commission des Reichstags für diesen Gegenstand die General-Diskussion beendigt. Es ist jetzt schon alleiniges Einverständnis in der Kommission vorhanden, daß die Einwendungen der feingehaltlichen Feingehaltigen und billiger Schmuckmacher in vollem Umfang entgegenzunehmen werden soll.

In der Sitzung der Eisenbahn-Commission des Abgeordnetenhauses am Mittwoch ist seitens des Abg. Dr. Sonnmeier die Frage zur Sprache gebracht worden, ob und welchen Einfluß der Erwerb der von Berlin nach Hamburg führenden Eisenbahn durch den Staat auf das in der vorigen Landtagssession genehmigte Projekt einer Eisenbahn von Lauenburg nach Dithmarschen haben würde. Demnach hätte die Regierung die Nothwendigkeit der Ausführung des Lauenburg-Dithmarschen darans hergeleitet, daß das Bedürfnis zur Herstellung einer solchen Staatsbahnverbindung zwischen dem schleswig-holsteinischen und dem Eisenbahnnetz der übrigen Provinzen vorliege, welche einen erheblichen Nutzen und Fortschritt ermöglicht. Jedem nammehr Berlin-Hamburg in den Besitz des Staats übergeben soll, und Altona-Elbe bereits in den Besitz des Staates übergeben ist, wird dieser Zweck auch ohne den Ausbau der Eisenbahn Lauenburg-Elbe erreicht werden. Es ist zu erwarten, eine neue selbstständige Eisenbahnverbindung mit Schleswig-Holstein auf dem früher betriebenen Wege des Projektes Hagenow-Wöls-Dithmarschen als von Lauenburg auszuführen. Wenn die Lauenburg-Dithmarschen Bahn trotz der Verhinderung der Lauenburg-Berliner Linie gebaut wird, ist es nach den von den Regierungskommissionen in der gestrigen Commissionssitzung abgegebenen Erklärungen als feststehend anzunehmen, daß die Eisenbahn, welche die Verbindung zwischen Lauenburg und Hamburg darstellt, nach den den Landtage vorliegenden Vorschlägen im Eisenbahn der Stadt Hamburg verbleiben, und von dem Staate freigegeben nur nachträglich übernommen werden soll. Eine bestimmte Leistungsfrist für den Bau der Eisenbahn hat, und daß, in lange Bänden über die Weise einer Privat-gesellschaft ist, der Verkehr zwischen den unselbständigen Gegenden und Schleswig-Holstein auch durch den Ausbau der Strecke Lauenburg-Dithmarschen nicht erheblich gefördert werden könnte. Erwägungen haben, wie wir erfahren, die Commission dazu veranlaßt, auf die Entschädigungen der Staatsregierung bezüglich etwaiger Modifikationen des genehmigten Projektes Lauenburg-Dithmarschen mittelst Anträge nicht einzutreten.

Die Actiengesellschaftscommission des Reichstags hielt am Donnerstag Vormittag ihre erste Sitzung. Es wurde zunächst beschloffen, den Entwurf neuer Gesetze zu unterziehen, von einer Generalabstimmung aber, vorbehaltlich einer generellen Debatte bei den einzelnen Abschnitten, Abstand zu nehmen. Es wurde ferner beschloffen, die Beratung der Bestimmungen über die Communitätsgesellschaft auf Actien voranzutreiben zu lassen. Die Behandlung begann daher mit Artikel 207, welcher ohne Debatte angenommen wurde. Eine lange Debatte entspann sich über den ersten Absatz des Art. 207a, welcher dem Mindestbetrag der Actien festsetzt. Es wurde der im Gesetz gemachte Unterschied zwischen Namensactien und Inhabersactien lebhaft bestritten und unter Hinweis auf die praktischen Verhältnisse darauf, daß eine derartige Unterscheidung keinen Erfolg haben könne und werde. Namensactien werden durch eine Begünstigung der Namensactien dem Strohmannen Unutzen in den General-Versammlungen nicht wirksam entgegengebracht werden können, da Namensactien mit Blanco-Stirn ebenso leicht gegen Zeigeln von der Börse zu haben seien, wie Inhabersactien. Wenn aber dieser allein in Betracht kommende Grund für eine Begünstigung der Namensactien hinlänglich sei, so sei keine Veranlassung vorhanden, die alte gesetzliche Unterscheidung zwischen Namensactien und Inhabersactien in Betreff der Höhe des Mindestbetrags aufrecht zu erhalten. Es war demnach beantragt worden, den Mindestbetrag für alle Actien ohne Unterschied auf 400, auf 500, auf 1000 Mark festzusetzen. Die beiden ersten Anträge wurden gegen eine kleine Minorität, der Antrag, den Mindestbetrag für alle Actien auf 1000 Mark festzusetzen, mit 9 gegen 8 Stimmen (Conservative und Centrum gegen Nationalliberale und freistimmige Partei) abgelehnt. Darauf wurde die Regierungsvorlage (Mindestbetrag Mark 1000 bei Namensactien, Mark 2000 bei Inhabersactien) mit 12 gegen 5 Stimmen angenommen.

Die Petitionskommission des Reichstags hat sich in ihrer Sitzung am 23. d. M. mit verschiedenen





