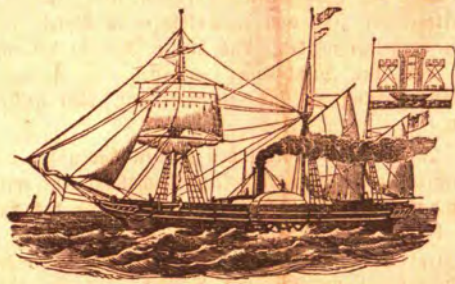


Wiemeleer Dampfboot.

„Memeler und Grenz-Zeitung.“

Ercheint täglich Morgens
mit Ausnahme der Tage nach dem Sonn-
und Feiertagen.

Recteljährlicher Abonnements-Preis
pr Nummer 2 Mark,
mit Votenlohn sowie bei allen Postanstalten
3 1/2 Mark
Für Rußland 3 Rubel pro halbes Jahr.



Anzeigen werden für den Raum einer Corput-
Spaltzeile von Abonnenten mit 15 R.-Pf.,
von Nicht-Abonnenten und Auswärtigen mit
20 R.-Pf. berechnet.

Reclamen pro Spaltige Petitzeile 25 R.-Pf.

Anzeigen, für die folgende Nummer bestimmt,
sind spätestens bis Nachmittags 2 Uhr
einzuliefern.

Belag-Exemplare kosten 10 R.-Pf.

No. 21.

Memel, Freitag, den 25. Januar.

1878.

Abonnements-Bestellungen auf das „**Memeler Dampfboot**“ pro Monate **Februar und März** werden von Hiesigen in unserer Expedition, von Auswärtigen **von sämtlichen Kaiserlichen Post-Anstalten** entgegengenommen. Der Prämumerationspreis beträgt hier am Orte **2 Mark**, mit Votenlohn sowie auswärts **2 Mark 40 Pf.** Für Rußland bei den dortigen Postanstalten **3 Rubel** pro halbes Jahr.

Tages-Chronik.

Den 25., Nachm. 4 Uhr, General-Versammlung des Vaterländischen Kreis-Frauen-Vereins.

Schmalspur oder Normalspur?

In letzter Zeit ist wiederholt darauf hingewiesen worden, welche bedeutende Rolle voraussichtlich schon in sehr naher Zukunft die sogenannten Sekundärbahnen in unserem Verkehrswesen spielen werden. Es dürfte kaum noch einem Zweifel unterliegen, daß die Verwendung der Dampfkraft zur Bewältigung des lokalen Verkehrs ein bedeutendster Faktor sein würde zur Hebung des Nationalwohlstandes durch Erschließung neuer Bezugsquellen, deren natürliche Vorteile nicht mehr durch große Frachtkosten neutralisiert werden. Wir haben darauf hingewiesen, daß die Verwendung der Schienenstraßen mit Dampftrieb für den lokalen Fracht- und Personenverkehr nur deshalb so spät als thunlich erscheint, weil man an jede Eisenbahn in Betreff der Fahrgeschwindigkeit diejenigen Anforderungen stellen zu müssen glaubt, welche für die großen Verkehrsstraßen allerdings unerlässlich, Anlage ebenso wie Betrieb übermäßig verteuern. Von diesem Vorurteil ist man zurückgekommen, und damit ist weitans das größte Hindernis für die Entwicklung des sogenannten Sekundärbahnwesens beseitigt. Das praktische Amerika ist hier, wie in so manchen technischen Dingen, unser Lehrmeister. Das Sekundärbahnwesen florirt in Amerika und hat dort große Gebiete, die eben noch wüst lagen, in Flor gebracht. Liegen nun auch bei uns die Verhältnisse nicht derartig, daß auf so rapide Wertsteigerungen von Grund und Boden zu rechnen wäre, wie das in Nordamerika überall da der Fall ist, wo die Eisenbahn als erster Kulturpionier in einen Landstrich eindringt, so dürfen wir doch mit aller Bestimmtheit immer noch auf sehr beträchtliche Vorteile rechnen.

In richtiger Würdigung der Bedeutung des Sekundärbahnwesens hat der Preussische Handelsminister Dr. Achenbach Sachmänner in die Lande geschickt, wo Sekundärbahnen bereits die Kinderkrankheiten überwunden haben, damit sie an Ort und Stelle über Entstehung, Einrichtung, Betrieb und Erfolg Studien machen und darüber Bericht erstatten. Diese Berichte sprechen sich ausnahmslos auf das Günstigste über die Sekundärbahnen aus und weisen nur in ihrer gutachtlichen Beurteilung über die Vorzüge dieser oder jener Detaileinrichtung von einander ab.

Das wesentlichste Moment der Verschiedenheit zwischen einzelnen Sekundärbahnen liegt in der Spurweite. „Schmalspur oder Normalspur?“ ist die Frage, welche bei den theoretischen Erörterungen über den Bau von Sekundärbahnen in erster Reihe steht.

In der Uebersetzung, daß es nicht gut ist, in solchen Dingen ausschließlich den Sachmännern die Entscheidung anheimzugeben, daß vielmehr der praktische Sinn des Laien, der nicht durch eine doktrinaire Liebhaberei im Urtheil befangen ist, in vielen Fällen das angemessener zu wählen versteht, halten wir es für angezeigt, einmal die Vorteile des einen Bauesystems denen des anderen gegenüberzustellen. Zudem wir zunächst die Vorzüge des Schmalspurbaues hervorheben, halten wir uns an ein konkretes Beispiel: die schmalspurige Denver Rio Grande-Eisenbahn, von welcher ein dem Handelsminister Dr. Achenbach erstatteter Bericht des kgl. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector's Bartels (Verlag von Eulich und Korn, Berlin, 1878) nach Mittheilungen des Präsidenten jener Eisenbahn Nachstehendes hervorhebt:

1) Es sind durch die schmale Spur ungefähr 37 1/2 pCt. bei den Anlagelosten gespart worden, wie eine vergleichende Kostenberechnung für normale und schmale Spur der gebauten Strecke und ein Vergleich mit den zu gleicher Zeit und unter

gleichen Verhältnissen gebauten Strecken der normalspurigen Kansas-Pacific-Bahn ergeben hat.

Ähnliche Ersparnisse werden der Bahn zu Gute kommen, wenn bei wachsendem Verkehr eine Vergrößerung der Anlagen, Bau neuer Geleise u. nöthig wird.

2) Personen- und Güterzüge gehen auf dieser Bahn mit gleicher und größerer Geschwindigkeit, als auf den westlichen Bahnen und sind ebenso comfortable als auf den normalspurigen Bahnen eingerichtet.

3) Beim Transport der meisten der Bahn zufallenden Transportartikel, d. i. Kohlen, Stein, Holz, Eisen, Korn u. werden bei demselben Bruttogewicht des normal- und schmalspurigen Zuges auf dem letzteren 35 pCt. Bruttolast mehr befördert, als auf dem normalspurigen Wagen. Denn die Fracht, welche in einem Zuge von 16 normalspurigen Wagen à 8 1/2 Tons Eigengewicht geladen werden kann, füllt 20 schmalspurige Wagen.

Spur	Wagen	Eigengewicht des leeren Wagens	Nettolast der Wagen	Gesamt-Gewicht	Nettolast	Gesamt-Gewicht
normal	16 Stab	8 1/2 Tons	10 Tons	136	160	296
schmal	20 „	3 „	8 „	60	160	270

werden erspart 76 Tons im schmalspurigen Zuge. Da zum Fortschaffen dieser 76 Tons $\frac{76}{8+3} = 7$ schmalspurige Wagen erforderlich sind,

die 21 Tons Eigengewicht haben, so wird der schmalspurige Zug, wenn er das gleiche Gesamtgewicht, wie der normalspurige hat, 55 Tons oder 35 pl. Nutzlast mehr ziehen, als der letztere. Dies Verhältniß stellt sich für die Schmalspur noch günstiger, wenn, wie es häufig vorkommt, die Wagen transportirt werden ohne volle Ladung. Ist z. B. nur eine Ladung von 5 1/2 Tons zu fahren, so würde der damit beladene schmalspurige Wagen erst soviel wiegen, als der leere normalspurige.

Bezüglich der Viehwagen stellt sich der Vorteil der schmalspurigen Bahnen wie folgt:

Spur	Wagen	Eigengewicht leer	Stimmt auf Vieh	Gewicht des Wagens pro 1 Stück Vieh
normal	Viehwagen 30' (9,1 m) lang, 8' (2,12 m) breit im Pichten	19,000 Pfd.	14 Stück	1357 Pfd.
schmal	28' (8,5 m) lang, 6 1/2' (2 m) breit	8,500 Pfd.	9 Stück	944 Pfd.

was einer Ersparniß an totem Gewicht von 30. pCt. entspricht.

Nun aber kommt ein bedeutender Nachtheil der Schmalspur: Die Kosten des Umladens von der Schmalspur auf die Normalspur und umgekehrt sind sehr bedeutend und betragen selbst bei den besten Umladevorrichtungen 30 Pfennig per Tonne Kohlen, Eisen, Holz u. und 45 Pfennig per Tonne anderer Waarengattungen. Diesem Nachtheil steht aber auch noch ein anderer Vorteil gegenüber. Bei der Nothwendigkeit des Umladens braucht man die Wagen nicht auf fremden, oft sehr weit entfernten Strecken zu suchen, von denen sie noch schwerigerweise sehr häufig leer zurückkommen und so manche Meile umsonst durchlaufen; man hat die Wagen stets auf der eigenen Strecke; dieselben fehlen nie für den Lokalverkehr, man kann immer über den ganzen Wagenpark disponiren, der demnach auch kleiner sein kann, als wenn die Wagen übergeben. Ferner sind die Reparaturkosten für die auf den eigenen Linien bleibenden Wagen geringer, als wenn letztere auf fremde Linien übergehen und dort sehr lange bleiben, oder mit den verschiedenartigsten Waggengattungen zusammen einrangirt werden. Bleiben die Wagen auf der eigenen Bahn, so können dieselben, falls letztere hauptsächlich Transporte: einer bestimmten Art hat, demgemäß leichter und billiger gebaut werden, wie auch das Gleis leichter gebaut sein kann, wenn auf dasselbe die schweren Wagen anderer Bahnen nicht übergeben würden. Auch fällt mit dem Uebergang der Wagen die nicht geringe und sehr kostspielige Arbeit der ausgebehorenen und schwierigeren Controle und der gegenseitigen Abrechnung für die Wagenstellung fort.

Ein wesentliches Moment ist es auch — und uns scheint es sogar maßgebend zu sein für die Frage, ob Normalspur oder Schmalspur vorzuziehen sei — ob der Gütertransport, welcher der einzelnen Sekundärbahn zufällt, zu einem bedeutenden oder gar zum größeren Theile über den Ort der Einmündung in eine normalspurige Hauptbahn hinausgeht oder nicht. Hiernach wird, unserer Auffassung nach, die Frage sich regeln müssen, ob die Normalspur oder die Schmal-

spur vorzuziehen ist. Jedenfalls hat es keine Schwierigkeiten, mit dem einen und mit dem anderen Spurssystem Versuche zu machen, wenn man nur überall das Princip festhält, mit größtmöglicher Billigkeit und unter hauptsächlichster Theilnahme der directen Interessenten zu bauen.

Politische Uebersicht.

r. Memel, den 24. Januar.

Das Haus der Abgeordneten beschäftigte sich in seiner Sitzung am 22. mit der Vorlesung und Besprechung der von der Fraktion der Polen angehenden Interpellation des Abg. Bierzinski, betreffend die Umwandlung von Diszonen in den Provinzen Westpreußen und Posen. Der Interpellant bezeichnete die massenhafte unmotivirte Veränderung Polnischer historischer Ortsnamen als eine Barbarei und als ein weiteres Mittel, die Polnische Nation zu entnationalisiren. Der stellvertretende Minister des Innern Dr. Friedenthal beschnit die Angaben des Voreddners als übertrieben, in den drei Jahren 1875—77 seien nur 200 solche Veränderungen vorgekommen, dieselben erfolgten auch nie ohne Zustimmung der Gemeinderetretung resp. des Gutsbesizers. Die Behörden und Beamten in Posen nimmt der Minister einigen Angriffen des Interpellanten gegenüber energisch in Schutz. Abg. Wehr (Konig) erinnerte daran, daß sehr viele jetzt Polnische Ortsnamen ehemals Deutsch waren, also die Forderung, die alten Deutschen Namen wieder herzustellen, durchaus berechtigt sei. — Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Theilnahme des Staats an dem Eisenbahnunternehmen Kiel-Görlitz-Orde-Flensburg wurde hierauf ohne Diskussion nach den Beschlüssen der Commission, die sich nur wenig von der Regierungsvorlage unterscheiden, in zweiter Lesung genehmigt, ebenso der Gesetzesentwurf, der sich auf die Ausdehnung des Westholsteinischen Eisenbahnunternehmens auf die Theilnahme an dem Unternehmen einer von Heide nach Wesselburen führenden Zweigbahn bezieht. — Zu der darauf folgenden Verathung des Entwurfs eines Chauffeurpolizeigesetzes war eine große Anzahl von Amendements gestellt worden. Das Haus hielt es deshalb nicht für gerathen, auf Grund des mündlichen Commissionsberichtes in die Detailberathung einzutreten, sondern verweist den Entwurf nebst sämtlichen Anträgen zur schriftlichen Berichterstattung in die Commission zurück. Nächste Sitzung morgen.

Ueber die Stärke und Entwicklung der im Aufmarsche jenseit des Balkans begriffenen Russischen Operations-Armee schreibt das Wiener Fremdenblatt: In ihrer Gesamtheit nimmt die Armee zwischen Samatow und Jenisaghra eine Bogenlinie von 220—230 km. ein. Als Aufmarschlinie fällt aber nur der Theil Tatar-Basarbisit-Jenisaghra ins Gewicht, und diese Linie mißt 35—40 km. weniger. Auf diesem Bogen, dessen Peripheriepunkte sehr ungleich von dem gemeinsamen Operationsobjekte Adrianopel abstehen, sind im Ganzen zwei größere Armeen concentrirt, jene des Generals Gurko im Westen und jene des Großfürsten Nikolaus im Norden. Eine Zwischencolonie, mit einer verhältnißmäßig geringen Combattanzzahl, jene des Generals Karzow, fällt die Lücken zwischen dem Lumbtscha-Thale, also der Nord-Armee, und dem Marika-Thale, das ist der West-Armee, aus, und dürfte sich nach ihrem Eintreffen in Philippopol, welche Stadt ihr Operationsobject ist, mit der letzteren vereinigen, um mit ihr thalab der Marika gegen Adrianopel zu operiren. General Gurko hat nun folgende Truppen unter seinem Commando stehen: Die drei Garde-Infanterie-Divisionen, das 9. Corps (mit der 5. und 31. Infanterie- und der 9. Cavallerie-Division), die Garde-Cavallerie-Division und die Garde-Schützenbrigade, zusammen etwa 50,000 Mann und 5,000 Reiter. Die Nord-Armee, unter Großfürst Nikolaus formirt sich in erster Linie aus dem 8. Corps (mit der 9. und 14. Infanterie- und der 8. Cavallerie-Division) dem 4. Corps (mit der 16. und 30. Infanterie-Division — die 4. Cavallerie-Division Arnoldi muß sich irgendwo bei Sofia befinden), der 2. Infanterie-Division und der 4. Schützen-Brigade, im Ganzen 50,000 Mann und 3,000 Reiter. In zweiter Linie sind die beiden, noch jenseit des Balkans oder doch erst im Debouchiren begriffenen Grenadier-Divisionen hinzuzurechnen. Im Ganzen etwa 30,000 Mann. Die gesammte Nord-Armee formirt sonach 80,000 Mann. Schließlich besteht noch die Verbindungs-Kolonie des Generals Karzow aus der 3. Infanterie- und der 8. Schützen-Brigade und einer Kavallerie-Brigade, zusammen also 12,000 Infanterie und 1,200 Reiter. Nach dieser Zusammenstellung

Beilage zu No. 21. des Memeler Dampfboots.

„Memeler und Grenz-Zeitung.“

Freitag, den 25. Januar 1878.

Lib. Sans der Abgeordneten.

Sitzung vom 22. Januar; 11 $\frac{1}{2}$ —3 $\frac{1}{4}$ Uhr.

Tagesordnung I. Verlesung der Interpellation des Abg. v. Bierzbinski: Zu den letzten Jahren sind in Westpreußen und im Großherzogthum Posen, vornehmlich in Regierungsbezirk Bromberg, mehrere Hundert alter geschichtlicher Polnischer Ortsnamen von Dörfern und Städten in durchaus anders lautende Deutsche umgewandelt worden. Durch dieses von den betreffenden Regierungsbehörden gutgeheißene und beförderte Verfahren werden geschichtliche, öffentliche und Privatinteressen in der empfindlichsten Weise berührt und beeinträchtigt. Welchen Standpunkt nimmt die Staatsregierung diesem Verfahren gegenüber ein? Ist dieselbe bereit, demselben Abhilfe zu schaffen?

Der Interpellant bezeichnet das Verfahren der Regierung als einen Act der Barbarei, nicht allein gegen die Polen, sondern auch gegen die Geschichte. Mit einem Federstrich seien Hunderte in der Geschichte berühmte Polnische Ortsnamen in Deutsche umgewandelt worden, ohne daß hierzu der geringste erkennbare Grund vorliege. Es habe sich der Deutschen in dieser Beziehung gegenwärtig eine gewisse Manie bemächtigt, die sich auch sogar Deutsch-Oesterreich mitgetheilt habe. Es sei dies nichts weiter als ein neues Mittel, die Polen zu entnationalisiren, und als solches werde die Maßregel auch von der Polnischen Bevölkerung aufgefaßt. Den Ursprung der Maßregel führt Redner auf die Unfähigkeit der Beamten der beiden Provinzen zurück, die nicht verstanden hätten, sich die Sympathien der Bevölkerung zu erwerben; auch sei ein wohlwollendes Verhalten von Beamten, die zum großen Theil wegen ihrer Unfähigkeit nach der Provinz Posen strafverurtheilt worden seien, gar nicht zu erwarten. Und auf Berichte solcher Beamten beruhe sich die Regierung, wenn es sich um Maßregeln gegen die Polen handle?

Minister Dr. Friedenthal: Daß ich meine Antwort nicht auf eine so weite Bahn stellen kann, wie es der Vorredner gethan, werden Sie verständlich finden. Es ist ganz unmöglich, bei jeder Gelegenheit die ganze Tragweite der von der Regierung vorgenommenen Maßregeln zu erörtern. Was zunächst die Behauptung des Herrn Interpellanten betrifft, daß auch noch in der letzten Zeit Umänderungen Polnischer Ortsnamen in Deutsche in unangemessener Weise erfolgt seien, so muß ich die Wichtigkeit solcher Behauptung betonen. Es ist eine solche Umänderung in den letzten Jahren verhältnißmäßig nur in geringer Zahl erfolgt. Soweit meine Kenntniß reicht, sind in den letzten zwei Jahren nur etwa 200 Änderungen vorgenommen (Gelächter). Ihr Sachverhalt ist eigenthümlich, Sie hätten dasselbe gegen den Interpellanten richten sollen, der behauptet hat, daß jedes Amtsblatt mehrere Hunderte solcher Änderungen enthält. Was die gegen die Beamten erhobenen Beschuldigungen anlangt, so werden Sie unmöglich erwarten, daß ich auf dieselben näher eingehe. So lange nicht die Beweise für solche Behauptungen vorliegen, so lange mir nicht nachgewiesen werden kann, daß der Regierungspräsident v. Wegener für das Verlangen Polnische Ortsnamen in Deutsche umzuwandeln, Steuermäßigung in Aussicht gestellt hat, so lange behaupte ich, daß sind ungerechtfertigte Insinuationen und halte ich es für ein Uebel, Beamte in solcher Weise zu beschuldigen, ohne zugleich die gesetzlichen Vertreter derselben in die Lage zu setzen, sie gegen ungerechtfertigte Beschuldigungen in Schutz zu nehmen. Es ist das nicht der Gerechtigkeit entsprechend. Was den Standpunkt der Staatsregierung zu der vorliegenden Frage anlangt, so wird gegenwärtig davon ausgegangen, daß weitere Änderungen von Ortsnamen nur da eintreten sollen, wo der Polnische klingende Name für die Deutsche Zunge zu schwierig ist, und zweitens, daß dieselben nur dann vorgenommen werden dürfen, wenn in den bezüglichen Distrikten Deutsche Eingeseffene vorhanden sind. Ferner soll eine solche Änderung da unterbleiben, wo sich an den Ort geschichtliche Erinnerungen knüpfen. Endlich, und hierauf lege ich das Hauptgewicht, sind in der letzten Zeit Änderungen von Ortsnamen nur vorgenommen, wenn die Mehrheit der Gemeindevorstellung derselben zugestimmt hat. Damit wird die Maßregel außerordentlich eingeschränkt, und kann ich versichern, daß in den drei Monaten meiner Vertretung nur ein einziger Fall durch meine Hände gegangen ist. Nach diesen Gesichtspunkten wird die Staatsregierung auch weiter verfahren. (Beifall.)

Auf den Antrag des Abg. Windthorst (Meppen) wird in die Besprechung der Interpellation eingetreten.

Abg. Behr (König) erkennt an, daß in dem Regierungsbezirk Bromberg des Guten zu viel gethan, aber bestreiten müsse er, daß in Westpreußen in ähnlicher Weise vorgegangen sei. Was diese letztere Provinz anlange, so sei nachweislich eine große Anzahl früherer Deutscher Ortsnamen im Laufe der Zeit polonisiert worden. Wenn die Gemeinde unter veränderten Verhältnissen jetzt die Wiederherstellung der Deutschen Namen fordere, so könne er das nur gerechtfertigt halten und werde man doch nicht erwarten, daß die Regierung einem solchen Antrage entgegenstehe solle.

Abg. Dr. v. Stralewski widerspricht dem Vorredner. Die Namen in Westpreußen seien in alter Zeit Polnisch gewesen und erst später durch den Deutschen Orden (also seit der Mitte des 13. Jahrhunderts) in Deutsche umgewandelt worden. Daß dann nach dem Niedergang der Ordensherrschaft die Polen die Deutschen neben den Polnischen Namen bestanden ließen, sei nur ein Beweis für die Toleranz der

Polen, welche der Deutsche Chauvinismus allerdings nicht lenne. Die Regierung habe die Pflicht, ihren Polnischen Unterthanen vor den Ausbrüchen dieses Chauvinismus zu schützen, und das geschehe auch durch die Pietät vor den historischen Erinnerungen, welche sich an die guten Polnischen Namen knüpfen.

Abg. v. Willamowik-Möllendorf erklärt diese Polnischen Beschwerden für ungerechtfertigt. Insbesondere seien die fortwährenden Seitenhiebe auf die Deutschen Beamten in der Provinz Posen in keiner Weise zu billigen. Im Interesse des friedlichen Nebeneinanderwohnens des Deutschen und Polnischen Elements sollten die Polnischen Abgeordneten doch endlich ihre bisherige Politik aufgeben. Aus seinen eigenen Erfahrungen als Beamter führt Redner weiter aus, daß nach einem in der Provinz Posen herrschenden Gewohnheitsrecht bei der Umwandlung der Ortsnamen die Praxis befolgt werde, daß eine solche Umwandlung zur Feststellung einer bestimmten Schreibweise erfolge, dann aber auf Befehl der betreffenden Gemeindebehörden. Auf diese Weise seien die in Rede stehenden Namensänderungen erfolgt. Redner bemerkt schließlich, Posen und Westpreußen sei jetzt nicht mehr ausschließlich Polnisches Land, sondern eine Provinz mit gemischter Bevölkerung, in welcher die Deutschen nicht als Eindringlinge zu betrachten seien.

Abg. Kantat: Ich stimme dem Wunsche des Vorredners bei, daß die Gegenstände in der Provinz Posen nicht geschäft werden möchten, aber seine Ausführungen stimmen mit diesem Wunsche nicht überein. Will Herr v. Willamowik etwa behaupten, daß unsere Beschwerden über Maßregelung und ungerechte Behandlung der Polen unbegründet sind? Wir erkennen die Geschichte der letzten Jahre vollständig an und unterwerfen uns der Germanisirung, wo sie sich auf dem Wege der Cultur vollzieht; aber wir verlangen gleiche und gerechte Behandlung und Ausführung der Gesetze. Redner bestreitet, daß die Ausführung der Gesetze im vorliegenden Falle in legaler und gerechter Weise stattgefunden habe. So habe man den alten Polnischen Ortsnamen Chodziesen, der gar nicht schwer auszusprechen sei, in den Deutschen Namen Kolmar mit dem Zusatz „in Posen“ verwandelt. Die Interpellation sei eingebracht, weil die Polen von dem neuen, vorläufig interimistischen Minister des Innern eine mildere und gerechtere Bestimmung erwarteten, als von dem Grafen Eulenburg. Selbst in der Deutschen Bevölkerung der Provinz Posen habe diese hausenweise Umänderung Polnischer Ortsnamen Mißbilligung erfahren. Redner wendet sich ferner gegen die Ausführungen des Abg. Behr, daß in Westpreußen nur die früheren Deutschen Namen wieder hergestellt worden seien. Wenn der Minister aber erkläre, daß bei der milden Praxis der letzten drei Jahre über 200 Polnische Ortsnamen umgewandelt worden seien, dann könne man sich ja denken, wie darüber gewirrhelt worden. Er verlange nur, daß von Seiten der Centralregierung den Beamten eine billigere Auffassung über die Ausführung der Gesetze beigebracht werde, und das sei doch ein billiges Verlangen.

Die Diskussion wird geschlossen.

Abg. Hundt v. Hafften erklärt persönlich, daß er die Interpellation unterstützt, sich heute aber gegen dieselbe zum Wort gemeldet habe, weil ihm ein Polnischer Colleague gesagt, daß er auf diese Weise eher zum Worte kommen werde. (Große Heiterkeit.) Er hält seinerseits diese Art von Germanisirung dem Deutschen Interesse nicht für entsprechend, das habe er sich für verpflichtet gehalten, hier vor dem Hause zu erklären.

Damit ist der Gegenstand erledigt.

II. Zweite Verathung des Gesekentwurfs, betreffend die Vertheiligung des Staats an dem Unternehmen einer Eisenbahn von Kiel über Oarnsörde nach Flensburg nach den Beschlüssen der Budgetcommission.

Die letztere schlägt vor, den Gesekentwurf in nachstehender Fassung zu genehmigen: § 1. Der Staat theilt sich an dem Unternehmen einer von Kiel über Oarnsörde nach Flensburg führenden Eisenbahn durch Uebernahme von 698,000 Mk. der zu dem Zweck der Ausführung dieses Unternehmens auszugebenden Actien und zwar 348,500 Mk. Stamm-Actien und 349,500 Mk. Stamm-Prioritäts-Actien.

§ 2 unverändert.

§ 3. Zur Umschreibung des Actien-Capitals des Staates von 698,000 Mk. auf den Inhaber, zur Veräußerung der Actien sowie zur Veräußerung der Bahn und zur Justonirung mit anderen Gesellschaften ist die Genehmigung beider Häuser des Landtags erforderlich. Alle dieser Vorschriften entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtungstiltig.

§ 4 unverändert.

Nachdem Referent Abg. Ridert die Commissionsbeschlüsse zu Annahme empfohlen, erklärt Handelsminister Dr. Achenbach, daß er seinerseits das Eisenbahn-Comitee veranlassen werde, eine Änderung des Statuts nach den Beschlüssen der Commission vorzunehmen.

Der Gesekentwurf wird hierauf in der vorgeschlagenen veränderten Fassung genehmigt.

III. Zweite Verathung des Gesekentwurfs, betreffend die Ausdehnung des Unternehmens der West-Holsteinischen von Neumünster über Heide und Lönning führenden Eisenbahn auf die Vertheiligung an dem Unternehmen einer von Heide nach Wessellburen führenden Zweigbahn und die Uebernahme des Betriebes derselben durch die Westholsteinische Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Gesekentwurf wird ohne Debatte unverändert genehmigt.

IV. Zweite Verathung des Entwurfs eines Chaussee-Polizeigesetzes auf Grund der Beschlüsse der XI. Commission.

§ 1 lautet: „Chausseen im Sinne des Gesetzes sind: 1) diejenigen Straßen, welche von dem Provinzialausschuß in das zu führenden Chaussee-Verzeichniß aufgenommen worden sind; 2) in denjenigen Landestheilen, in welchen ein Provinzial-Ausschuß nicht vorhanden ist, diejenigen Straßen, auf welche dies Gesetz von dem Oberpräsidium, in den Hohenzollern'schen Landen von dem Regierungs-Präsidenten für anwendbar erklärt ist.“

Abg. Bernhard beantragt die Zurückverweisung der Vorlage an die Commission zur schriftlichen Berichterstattung. Derselbe begründet seinen Antrag mit der großen Zahl äußerst controverber Fragen, die im Hause ohne einen schriftlichen Bericht gar nicht zu erledigen seien. Er wolle das Schicksal des Gesetzes nicht in Frage stellen und deshalb empfehle er die Annahme seines Antrages.

Abg. Ridert erklärt sich im wesentlichen für die Annahme des § 1 nach den Beschlüssen der Commission; er wünscht, denselben jedoch dahin zu modificiren, daß dasjenige, was der § 1 der Regierungsvorlage enthält, in die Commissions-Beschlüsse hineinzunehmen wäre. Nach den letzteren könnte der Provinzialausschuß jede beliebige Straße in das Chaussee-Verzeichniß aufnehmen. (Nach § 1 der Regierungsvorlage sollen Chausseen im Sinne dieses Gesetzes sein: die Chausseen im Geltungsbereich der Wegeordnung, die Chausseen und Landstraßen in der Provinz Hannover, die vormaligen Staatsstraßen, die Provinzial-, Districts- und chausseierten Verbindungsstraßen, sowie die Landwege in der Provinz Hessen-Nassau, die Landstraßen in den Hohenzollern'schen Landen, sowie die Landstraßen im Kreise Herzogthum Sauerland.)

Abg. v. Köller erklärt sich ebenfalls mit dem § 1 der Commissions-Beschlüsse einverstanden. Ein von ihm gestelltes Amendement habe nur den Zweck, den § 1 mit dem Princip des § 37 der Wegeordnung in Einklang zu bringen.

Die Abgg. Donalies und Bromm plaidiren für Zurückverweisung der Vorlage an die Commission, halten aber eine zuvorige Durchberatung des Gesetzes bis zum § 4 für notwendig, um der Commission für die weitere Verhandlung die nöthige Directive zu geben.

Geh. Rath Schultze ist mit der Zurückverweisung der Vorlage an die Commission gleichfalls einverstanden, da die Regierung von einer nochmaligen Verathung die Annahme ihrer Vorschläge wohl erwarten dürfe.

Abg. Frhr. v. Schorlemmer-Asst: Die heutige Diskussion zeige, in welchem angenehmen Wirrwarr das Haus sich bezüglich dieses Gesetzes bereits befinde. (Sehr richtig!) Es hätte gewünscht, daß man darauf verzichtet hätte, ein einheitliches Gesetz für die ganze Monarchie herzustellen. Es wäre ausreichen gewesen, ein Gesetz zu erlassen, das die nöthigen Normativbestimmungen enthalten hätte, und dessen nähere Ausführung den Provinzialvertretungen zu überlassen. Es wäre dann ein besseres Gesetz zu Stande gekommen, als jetzt in Aussicht stehe, ein Gesetz, welches für alle Provinzen passe. (Sehr richtig!) Redner hebt sodann die einzelnen Mängel dieses Gesetzes besonders hervor und schließt sich dem Antrage Bernhard auf Verweisung der Vorlage mit sämtlichen Anträgen an die Commission an.

Abg. v. Rauchhaupt hält ohne die Wegeordnung ein solches Gesetz für unmöglich.

Nachdem sodann noch Abg. v. Sauten (Larpütchen) sich für den Antrag Donalies ausgesprochen, wird die Diskussion über den § 1 geschlossen.

Referent Abg. Frhr. v. d. Solz tritt dem Antrage Bernhard entgegen, von dessen Annahme er sich keinen Erfolg verspreche.

Es folgen persönliche Bemerkungen der Abgg. Bromm und v. Schorlemmer-Asst; dann wird der Antrag Bernhard mit großer Majorität angenommen, womit die Verathung beendet ist.

Nächste Sitzung: Mittwoch, 23. b. Mts., Vormittags 10 Uhr.

Tagesordnung: Antrag Henze bezüglich der Steuerermäßigung für zu gewerblichen Zwecken verwandten Spiritus. Antrag Anebel auf Aufnahme einer Geschäftsartzordnung. Dritter Bericht der Unterrichtscommission über die Petition des Grafen Droste v. Bischering bezüglich des katholischen Religionsunterrichts in den Volksschulen.

Ein Familiendrama.

Erzählung von Levin Schücking.

(Fortsetzung.)

Belsen hatte über dem eine so beispiellos tiefe Erschütterung ausprechenden Blick Karlstein's fast seine rubige Entschlossenheit verloren — er fühlte etwas wie Mitleid mit dem Manne, der vor ihm stand, und den seine Worte so völlig außer Fassung gebracht zu haben schienen.

Karlstein wandte sich nach einer Pause, er streckte die Hand aus, um sie gegen die Wand des Pavillons, vor dem man stand, zu stützen, und senkte den Kopf, als ob er mit den starren Blicken auf dem Boden die Antwort suche.

