

Berlin, Donnerstag,

Die Zeitung erscheint in der Woche  
zweimal.

Bezugs-Preis:

vierteljährlich für Berlin 7 Mk. 60 Pf.  
ohne Postlohn, für ganz Deutschland  
und Oesterreich 9 Mk.

Für Frankreich, Belgien, England,  
Schweiz, Amerika u. s. w. Kreuzband  
Sendung 20 Mk. für das Vierteljahr.

Bestellungen werden angenommen:  
für Frankreich bei Aug. Kuntze  
in Straßburg i. G.,

für England bei Aug. Siegle in London,  
30 Abbe Street E. C., Cowie & Co. in  
London, 19 Gresham Street E. C.

# Berliner Börsen-Beitung.

Bestellungen werden angenommen

bei allen

Postanstalten, Zeitungs-Spediteuren und unserer Expedition.

Mit besondere Beilagen erscheinen:

Verdingungs-Anzeiger.

Hôtels- und Bäder-Anzeiger.

Vollständige Dichtungslisten  
der Preussischen Klassen-Galerie  
Allgemeine Verlosungs-Tabellen  
mit Ziehungen-Listen  
und viele andere wichtige tabellarische  
Uebersichten.

Insertions-Gebühr:

die viergespaltene Zeile 40 Pf.  
Reclamtheil 80 Pf.

Expedition der Berliner Börsen-Beitung: Berlin W., Kronenstraße Nr. 37. — Annahme der Inserate: in der Expedition.

## Deutsche Staatsbahnverwaltungen als Kunden der Auslandsindustrie.

Die Politik des Schutzes der nationalen Arbeit beruht auf einem so gesunden, vernunftgemässen Grundsatze, daß nur ein handgreifliches Sonderinteresse einzelner Kreise oder eine zu objectiver Würdigung der realen Verhältnisse unfähige doctrinäre Voreingenommenheit die gegenständlichen Wirkungen zu leugnen vermag, welche das Einlenken in die Bahnen einer rationalen nationalen Wirtschaftspolitik für das ganze vaterländische Erwerbsleben gezeitigt hat. Wenn, wie eben betont, einzelne private Interessentenkreise, deren Geschäft in der manchesterlichen Aera florirte, dem Umschwunge unserer Wirtschaftspolitik minder hold sind, so ist das zu begreifen und allenfalls zu entschuldigen. Wenn aber staatliche Behörden, bei denen man doch einen freieren Gesichtskreis, einen offeneren Blick für das, was dem Gemeinwohl nützt und dienlich ist, voraussetzt, sich durch ihr Verhalten in augenfälligen Widerspruch mit den grundlegenden Gesichtspunkten der Politik des Schutzes der nationalen Arbeit setzen, so erwächst denjenigen Blättern, welche sich einen offenen Blick für die Existenz- und Gedeihensbedingungen der vaterländischen Industrie bewahrt haben, zweifellos die moralische Verpflichtung, das Augenmerk der öffentlichen Meinung auf die berechneten Vorurtheile zu lenken, damit Wiederholungen der gemachten Verfehle thumlichst vermieden werden.

Wie schon in der Ueberschrift angedeutet, denken wir hier an die seitens einiger Deutscher Staatsbahnverwaltungen — insbesondere der Bayerischen und der Badischen — neuerdings bewirkte Vergebung der Lieferungen von Eisenbahnwagen an das Ausland (Belgien). Viel besprochen, und zwar unseres Wissens in durchweg abschätziger Weise wurde vor einigen Monaten speciell die nach Belgien vergebene Lieferung eines größeren Postens von Eisenbahnwagen für Rechnung der Bayerischen Staatsbahnverwaltung. Wer, ohne mit dem wirklichen Sachverhalt vertraut zu sein, sich die Bevorzugung ausländischer Firmen bei Theilung von Aufträgen seitens Deutscher Staatsbehörden vor Augen hält, der muß nothwendigerweise zu Schlussfolgerungen gelangen, welche danach angethan sind, den Credit der inländischen Eisenbahn-Industrie in der öffentlichen Meinung zu schädigen. Denn da bisher nichts davon bekannt geworden ist, daß etwa die inländischen Waggonbau-Etablissements wegen Ueberhäufung mit Aufträgen außer Stand wären, weitere Bestellungen entgegenzunehmen, so bleibt eben nur die Vermuthung bestehen, daß die ausländische Industrie leistungsfähiger als die Deutsche, und überhaupt der letzteren überlegen sei. Nun weiß aber jeder Kenner der einschlägigen Verhältnisse, daß dies keineswegs der Fall; daß die Deutsche Eisenbahn-Waggonbau-Industrie weder hinsichtlich der Güte und Solidität des Materials, noch der Arbeitsleistung, noch auch hinsichtlich der Preisberechnung der Vergleich mit irgend einem ausländischen Concurrenten zu scheuen hat und daher mit gutem Grunde sich zu der Erwartung berechtigt halten dürfte, bei Lieferungen für den Staatsbahnenbedarf in erster Linie berücksichtigt zu werden. Umjomehr, als die Erfahrungen noch unvergessen sind, welche man in Preußen um die Mitte der 80er Jahre mit der Vergabung von Waggonlieferungen an Dänische Fabriken gemacht hatte. Die damalige Praxis der Preussischen Eisenbahnpolitik wurde von den inländischen Waggonbauindustriellen mit dem Verluste des Dänischen Absatzmarktes gebißt, da die dortigen Abnehmer durch die Bevorzugung ihrer heimischen Bezugsquellen seitens der Preussischen

Staatsbahnverwaltung, ungeachtet diese über Bezugsquellen im eigenen Lande verfügte, natürlicherweise zu dem Glauben gebracht wurden mußten, daß die Dänische Industrie der Deutschen überlegen sei. Sie handelten daher nur folgerichtig, wenn sie ihre Bestellungen, nach dem Vorbild der Preussischen Staatsbahnverwaltung, den Preussischen Fabriken entzogen und den Dänischen zuwendeten, welche letzteren natürlich nicht unterließen, aus der ihnen zugewendeten Preussischen Bestellung so viel Reclamecapital zu schlagen als nur irgend möglich. Diese in Preußen gemachten Erfahrungen, die dann auch zu einer Wiederholung des Experiments nicht geführt haben, hätten eigentlich auch die bezüglichen Entschliessungen der Süddeutschen Staatseigenbahnen dahin präjudicieren sollen, daß, wenigstens unter normalen Verhältnissen, von einer Heranziehung ausländischer Fabriken behufs Deckung des Bedarfs an rollendem Material grundsätzlich Abstand genommen wäre. Denn eine Prämie auf die Invasion des Deutschen Marktes durch fremdländische Industrieerzeugnisse zu setzen, liegt doch wohl in keiner Hinsicht eine Veranlassung vor. Daß aber die Vergabe der Bayerischen Waggonlieferung nach Belgien thatsächlich wie eine Prämierung der Belgischen Industrie zu Ungunsten der Deutschen gewirkt hat, erhellt sich ganz unumwiderlich aus den Erfahrungen, welche eine der ersten Deutschen Eisenbahnwagenfabriken bei ihrem jüngst stattgehabten, aber erfolglos gebliebenen Wettbewerb um eine Waggonlieferung für eine große ausländische, aber mit deutschem Capital erbaute Eisenbahn fast machen mußten. Die Bestellung, welche jenseit wohl zweifellos nach Deutschland gegangen wäre, ist diesmal in Belgien bewirkt worden, und zwar gerade unter dem Eindrucke des Umstandes, daß die Belgier nach Bayern und Baden geliefert haben.

Ob den in hartem, ehehlichen Ringen erworbenen Weltraum der Deutschen Industrie, ob den Interessen des Deutschen Exports, der einen so hervorragenden Factor des nationalen Wohlstandes bildet, damit gedient ist, daß Deutsche Staatsbehörden im Auslande der irrigen Annahme Vorschub leisten, als sei die Deutsche Industrie nicht in der Lage, den staatlichen Anforderungen bei Vergabung von Lieferungen Genüge zu leisten, das stellen wir unseren Lesern zu eigener geneigter Beantwortung anheim. Den Preussischen Industriellen erscheint die wenig freundliche Gesinnung, welche aus der Bevorzugung der Belgischen Konkurrenz seitens der Badischen Staatsbahnverwaltung hervorleuchtet, umso auffälliger, als bei dieser Badischen Praxis sicherlich weniger ein Princip als eine persönliche Auffassung der in diesem Punkte maßgebenden dortigen Stelle entsprechen dürfte. Ueberdies sind ja die Gesinnungen der maßgebendsten Stelle des Großherzogthums in Bezug auf Fragen, wo ein nationales Interesse ins Spiel kommt, zu notorisch, als daß hierüber noch ein Wort zu verlieren nöthig wäre. Schließlich aber kann man wirklich nicht umhin, sich zu fragen, was uns eine noch so pflegliche Förderung der Politik des Schutzes der nationalen Arbeit, was der wirtschaftlichen Ausdehnung zur Vorbereitung von Handelsverträgen was die meistehritzte Orientierung unserer künftigen Handelspolitik nützt, wenn nicht einmal im Kreise der Deutschen Staatsregierungen selbst der Grundhahn unbefristete Anerkennung und allgemeine Nachachtung findet, daß man der Deutschen Industrie den Vortritt vor der ausländischen gönnt.

## Telegramme.

**Köln**, 7. September. (Priv.-Tel. d. B. V. = B.) Zum erneuten Ausbruch der Kretensischen Wirren meldet man der „Kölnischen Zeitung“ aus Berlin: Nachdem Deutschland sich von der Action der Mächte vor Kreta zurückgezogen, werde es in keiner Weise durch die neuesten bereits amtlich bestätigten Ereignisse politisch berührt, vielmehr letztere als ruhiger Beobachter verfolgen. Wenn die Lage schwieriger werde, sei es Sache der noch allein beteiligten Mächte, Ordnung zu schaffen; zum Schutze der Oesterreichischen und Deutschen Unterthanen sei das Oesterreichische Kriegsschiff „Leopard“ nach Kandia abgegangen. Die „Kölnische Zeitung“ bezeichnet den Vorgang als eine That der Verzweiflung und Selbsthilfe, die graufame verbrechenreiche Züge aufweise, in ihren Gründen aber nur zu begründet sei.

**Dezernaten**, 7. September. (C. T. C.) Der Kaiser und die Kaiserin gedenken 4 Uhr Nachmittags zu Wagen nach Porta zu fahren.

**Wiedlung**, 7. September. (C. T. C.) Bei dem heutigen Manöver leistete beide Corps die Offensivpartie. Schließlich wurde das 7. Armeecorps zum Rückzug gezwungen. Der Kaiser wohnte dem Manöver bis zum Schluß bei. Ihre Majestät die Kaiserin kehrte etwas früher zurück.

**Wien**, 7. September. (C. T. C.) Das „Wiener K. K. Telegraphen-Correspondenzbureau“ meldet aus Kanea: In Folge der Unruhen in Kandia wurde der Oesterreichisch-ungarische Consul hinter den Torpedokreuzer „Keopad“ des Nachts nach Kandia, um die Deutschen und die Oesterreichisch-ungarischen Unterthanen zu beschützen und im Nothfalle an Bord zu nehmen. Der „Keopad“ traf Morgen daselbst ein. Das Deutsche Consulat ist abgezogen. Der Oesterreichische Viceconsul Schwend war abwesend, der Deutsche konnte sich in Sicherheit bringen. Die muslimanischen Einwohner nahmen das Stadthor im Sturm. Es fand ein Zusammenstoß mit den Engländern statt, von denen einige verwundet wurden. Viele Türken wurden getödtet. Der Straßenkampf dauerte des Nachts fort. Der Englische Consul in Kanea begab sich des Nachts nach Kandia.

**Budapest**, 7. September. (C. T. C.) Das Abgeordnetenhause setzte die Debatte über den Antrag des Ministerpräsidenten Banffy betreffend die Feststellung der Tagesordnung fort. Giltner (Nationalpartei) meinte, die Regierung treibe ein frivolcs Spiel mit dem liberalen Programm. Die liberale Partei sei bereit, um jeden Preis die Zollgemeinschaft aufrecht zu erhalten, nur um sich selbst auf weitebrun die Macht zu sichern. Horanszky erklärte, die Nationalpartei werde alle Mittel der Haus-Ordnung anwenden, um die Regierung zu einer Aenderung über den Ausgleich zu veranlassen; er lehne den Antrag Banffy ab. Pulszky führte aus, das Landesinteresse verlange nicht, daß Ungarn ein Schaupiel der inneren Zerrissenheit biete; das Vorgehen der Opposition, welche jede Verhandlung unmöglich machen wolle, sei geeignet, auch für Ungarn das traurige Schicksal derjenigen Länder heraufzubehelben, in denen die Volksvertretung keiner positiven Action fähig sei. Es sei von der Regierung absurd, ein Programm für den Fall einer Eventualität zu verlangen, die vielleicht gar nicht eintreten werde. Der Weg, auf welchem die Regierung fortschreite, sei klar. Man wolle womöglich die wirtschaftliche Zollgemeinschaft, namentlich dem Auslande gegenüber, aufrechterhalten und ferner die Interessen Ungarns auf der Grundlage selbständiger Verträge zu wahren suchen. Die Absicht der Opposition, die Actionsfähigkeit des Parlamentes zu mindern, erachte Redner für ein großes nationales Unglück. (Beifall rechts, großer Lärm links.) Ratovszky (Volkspartei) sagte, so lange Banffy Ministerpräsident sei, werde die Volkspartei nicht verhandeln, weil die Regierung jenseits irre fahre.

**Budapest**, 7. September. (C. T. C.) Abgeordnetenhause. Im weiteren Verlaufe der Debatte erklärte Horanszky, die Nationalpartei wolle keine Obstruction treiben, sie werde aber keine Tagesordnung votieren, bevor die Regierung nicht die gemüthlichsten Aufklarungen gegeben habe. Graf Alexander Károlyi erklärte, er sei niemals gegen ein selbständiges Zoll-