Charlottenburger Zeitung.

erscheint **täglich** Morgens mit Ausnahme der Tage nach den Sonn- und Feiertagen.

Inserate,
die Corpuszeile **10** Pf., für Auswärts 20 Pf., werden zur nächsten Nummer bis 5 Uhr Abends angenommen im Comtoir, Berliner Straße 59, sowie in allen Annoncen-Expeditionen.

Redaction und Expedition:
Berliner Straße 59.

Eigenthümer: Gebr. Pinthus jr.

Abonnementspreis
exclusive Postaufschlag vierteljährlich 1 Mark 50 Pf.

Bestellungen
nehmen an die Expedition der „Charlottenburger Zeitung" **Berliner Straße 59,** die Zeitungsspediteure Karoß, Schulstraße 9, Orsinski Grünstraße 2, sowie alle Post-Anstalten.

Nr. 68. **Charlottenburg, Sonnabend, den 20. März 1880.** **II. Jahrgang.**

Die Beschränkung der Küstenfrachtfahrt.

„Ueber die segensreiche Wirkung der neuen Wirthschaftspolitik" — so sagte neulich Herr Stumm einer der thätigsten Urheber derselben — „herrscht nur eine Stimme" — d. h. man will diejenigen nicht hören, die von dieser einen zustimmenden abweichen und welche die Vortheile des „Schutzes der Arbeit" für die Arbeit schon heut ernsthaft in Zweifel ziehen. — Ganz ebenso wie Herrn Stumm geht es dem Reichskanzler; auch er verschließt sein Ohr denjenigen Mahnungen, welche um Einhalt in der Politik der Verkehrsbelastung bitten und rathen, wenigstens die Erfolge der schon auferlegten abzuwarten. Er baut rastlos sein System der Unterdrückung ausländischer Concurrenz auf dem deutschen Markte weiter aus und selbst gegen den Widerspruch der durch die neuesten Maßregeln getroffenen Interessentenkreise. —

Bekanntlich hätte die Liste der durch Zoll- und Steuerauflage zu „schützenden" Erwerbszweige eine Lücke, die man seiner Zeit durch Flaggenzölle und durch Steuern auf den indirecten ausländischen Import zu füllen versuchte. Die betheiligten Kreise der Seestädte lehnten damals diese ihnen zugedachten Wohlthaten fast einstimmig ab unter dem Hinweis, daß sie eines staatlichen Schutzes zu ihrer Entwickelung nicht bedürften und ihn namentlich nicht auf Kosten der binnenländischen Consumenten wünschten. Sie führten aus, daß jede Beschränkung des Importverkehrs, sei es durch Schiffszölle oder durch Waarenabgaben, die Consumtion vertheuere und dadurch vermindere, und daß jede derartige Maßregel deshalb auch nicht zum Segen sondern zum Nachtheil der seehandeltreibenden Bevölkerung der deutschen Küsten ausschlagen müsse. Trotzdem ist ein Antrag der gleichen Tendenz wiederum dem Bundesrathe unterbreitet und von dessen Ausschuß zur Vorlage im Bundesrathsplenum angenommen worden: Der auf Verbot der Küstenfrachtfahrt an den deutschen Seeufern für Schiffe fremder Nationalitäten.

Unter deutscher Küstenfrachtfahrt versteht man die Frachtenbeförderung auf dem Seewege von einem deutschen Seehafen zum andern. Dieselbe ist jetzt an einem Theile der deutschen Küste von Schiffen aller Nationalitäten geübt worden; für andere, insbesondere für die Seeufer der Provinzen Preußen, Pommern und Schleswig-Holstein, bestehen alte Bestimmungen, wonach den fremden Flaggen der Küstentransport in der Regel verboten ist, und wonach Ausnahmen nur zu Gunsten der Schiffe derjenigen Staaten durch Regierungsdecrete einzuführen erlaubt ist, an deren Küsten die deutsche Flagge dieselben Rechte genießt — wie die einheimische. Seitdem sich die politische Spannung zwischen Rußland und der deutschen Regierung entwickelt hat, ist deutscherseits die Neigung entstanden, die man in den deutschen Handelskreisen bisher oft sehr empfindlich vermißte, Rußland für seine Politik durch Erschwerung seines Verkehrs mit Deutschland zu strafen. Den deutschen Schiffen ist der Küstenverkehr in Rußland versagt, man schreitet nun also dazu, die gleiche Behandlung der russischen Flagge an den deutschen Küsten zu Theil werden zu lassen. Anstatt aber die Maßregel auf die russischen Schiffe allein zu beschränken und nur diesen den deutschen Küstenfrachtverkehr zu entziehen, verallgemeinert man das Verbot der fremden Flagge beim Küstentransport. Man beruft sich dabei auf die Verschiedenheit der Gesetzgebung bezüglich desselben in den verschiedenen Provinzen, allein diese war zu beseitigen, indem man allgemein den Verkehr freigab und für alle Häfen dem Bundesrathe das Recht zuerkannte, durch ausnahmsweise Ausschließung einzelner nationaler Flaggen einen Entgelt zu üben für die Benachtheiligung der deutschen Flagge in jenen Heimathsländer. Um die Erspießlichkeit der prinzipiellen Ausschließung der fremden Flaggen vom deutschen Küstentransport zu beweisen, verweist man wiederum auf die Vortheile, welche die Erschwerung der fremden Concurrenz den deutschen Betrieben angeblich bringe und überträgt den Grundsatz vom Schutz der nationalen Arbeit so auch auf die deutsche Rhederei. — Wie wenig dieselbe aber an den Vortheil glaubt, den sie von dieser Fürsorge zu erwarten hat, beweist die nahezu einstimmige Ablehnung der Maßregel durch die Küstenorte.

Zunächst ist die Theilnahme fremder Schiffe am Küstenverkehr keineswegs groß; sie beträgt im Durchschnitt nur etwa 10 Procent des gesammten — im Hamburger Hafen gar nur 5 Procent. Dagegen ist die Deutsche zugelassen, welche die medicinische Doctorwürde in der medicinischen Facultät einer deutschen Universität nach vierjährigem medicinischen Studium erworben haben. Die Zulassung erfolgt zwei Jahre nach der Approbation als Arzt, wenn die ärztliche Prüfung „vorzüglich gut" oder „sehr gut" bestanden ist, sonst nach drei Jahren. § 2 soll lauten: Das Gesuch um Zulassung zur Prüfung ist unter Beifügung der Approbation als Arzt, eines Lebenslaufes und des Nachweises über den Erwerb der Doctorwürde an die betreffende königliche Regierung einzureichen. Candidaten, welche sich melden, die in anderer Weise die medicinische Doctorwürde erworben haben, unterliegen über ihre Annahme in jedem einzelnen Falle der Entscheidung des Ministers der Medicinalangelegenheiten.

— Im Literarischen Bureau scheint doch nicht alles in Ordnung zu sein. Erst taucht die Nachricht vom Eingehen der „Provinzial-Correspondenz" auf, jetzt läuft folgende Meldung durch die Blätter: Der Geh. Ober-Regierungsrath Hahn im Ministerium des Innern, der Leiter des Literarischen Bureau, hat vor einiger Zeit aus Gesundheitsrücksichten Urlaub genommen. Derselbe wird, wie wir erfahren, auf seinen Posten nicht zurückkehren, sondern durch eine andere Kraft ersetzt werden, welche nicht bureaukratisch, aber fachmännisch vorgebildet ist. (Wahrscheinlich ist Fürst Bismarck mit den Leistungen der Officiösen nicht mehr zufrieden.)

— In Württemberg wird eine vom Könige am 11. d. Mts. vollzogene Verordnung, betr. die Vollstreckung der Todesstrafe, amtlich bekannt gemacht, welche in 15 Paragraphen die bei der Vollstreckung eines Todesurtheils zu beobachtenden Bestimmungen enthält. Hoffentlich werden die württembergischen Behörden nicht in die Lage kommen, von diesen Vorschriften Gebrauch machen zu müssen.

Der Nachtheil, den diese Verhältnisse für den Handel schaffen, liegt auf der Hand und namentlich für den, welcher weiß wie wichtig die Möglichkeit billigster Fracht zu jeder Zeit, unabhängig von der Gunst glücklicher Zufälle für die Entwickelung der Handelsbeziehungen ist, und wie leicht sich einmal angeknüpfte Verbindungen festigen. — Was in Folge der Beschränkung der Küstenfrachtfahrt vom Waarenbezug an's Ausland fällt ist dem deutschen Handel und zum Theil auch der deutschen Rhederei verloren, was aber an höhern Frachten wegen der Verminderung der Concurrenz der Schiffe im Küstentransporte gezahlt werden muß, hat zumeist der deutsche Producent oder der deutsche Consument zu tragen. —

Die Zwecke, welche die deutsche Regierung dem Auslande und speciell Rußland gegenüber durch die Ausschließung der fremden Flagge von der Küstenfrachtfahrt erreichen will und die Einheitlichkeit der Gesetze über die letztere können auch ohne diese Nachtheile erreicht werden. Man hätte nur, wie wir es Eingangs erwähnten, die Küstenfrachtfahrt überhaupt freigugeben und für den Bundesrath das Recht zu schaffen, Ausnahmen gegen einzelne Länder, welche der deutschen Flagge Schwierigkeiten bereiten, — und so auch gegen Rußland — zeitweise einzuführen. — Die ganze Last träfe dann die betreffende fremde Flagge und nicht mehr wie diese die deutschen Interessenten — die keineswegs wie der Abgeordnete Stumm behauptet und der Reichskanzler zu meinen scheint — nur eine Stimme über die Wohlthat des Systems der Schutzzölle und anderer Maßregeln erheben. —

Deutsches Reich.

— Officiös wird geschrieben: In Ausführung des Gesetzes vom 16. Februar, betreffend den Erwerb der Rheinischen und der Berlin-Potsdamer Eisenbahn für den Staat ist bestimmt worden, daß am 1. April: 1) für die Verwaltung der Rheinischen Eisenbahn eine unmittelbar von dem Minister der öffentlichen Arbeiten ressortirende Behörde in Köln, unter dem Namen K. Direction der Rheinischen Eisenbahn eingesetzt: 2) die Berlin-Potsdamer Eisenbahn mit der Magdeburg-Halberstädter und der Hannover-Altenbekener Bahn zu einer gemeinsamen Verwaltung unter der Eisenbahn-Direction zu Magdeburg vereinigt und 3) im Bezirk der Eisenbahn-Direction von Magdeburg und von derselben ressortirend ein K. Eisenbahn-Betriebs-Amt in Berlin errichtet wird.

— Erfahrungen, welche sich seit dem Erlaß des Reglements für die Prüfung behufs Erlangung der Befähigung zur Anstellung als Kreisphysikus vom 10. Mai 1875 ergeben, haben es geboten erscheinen lassen, die §§ 1 und 2 dieses Reglements zu ändern. § 1 soll fortan heißen: Zur Physikatsprüfung werden nur Aerzte

Ausland.

w **Paris**, 18. März. Die „Agence Havas" erklärt die Nachricht von der Zurückberufung des Botschafters Chanzi in Petersburg für unrichtig, dem Vernehmen nach werde Chanzi demnächst nur einen Urlaub antreten. Die Journale weisen darauf hin, daß Chanzi alljährlich im Frühjahr auf Urlaub gehe.

w. **London**, 19. März. Mehrere Morgenblätter veröffentlichen einen Bericht Hartmann's, in welchem derselbe bekennt (??) der Haupturheber des Moskauer Attentats gewesen zu sein und erklärt, daß er in wenigen Tagen nach Amerika auswandern werde.

w. **Rom**, 18. März. Deputirtenkammer. Die Deputirten Bovio, Oliva und Mancini begründeten die von ihnen beantragten, regierungsfreundlichen Tagesordnungen. Als Mancini hierbei äußerte, daß Bonghi die Linke mit olympischem Stolze behandelt habe, wurde derselbe vom Präsidenten Farini aufgefordert, sich in seiner Ausdrucksweise zu mäßigen. Es kam in Folge dessen zu einem lebhaften Zwischenfall zwischen Mancini und dem Präsidenten Farini, so daß Mancini schließlich unter Zustimmung der Linken auf das Wort verzichtete, während Farini den Präsidentensitz verließ. Auch die Mitglieder der Rechten und die Minister entfernten sich aus dem Sitzungssaal. Der Vicepräsident Spantigati, ließ eine halbstündige Unterbrechung der Sitzung eintreten. Nachdem die Sitzung durch den Vicepräsidenten Spantigati wieder eröffnet worden war, erklärte Mancini, er habe niemals ein Wort geäußert, welches den Präsidenten Farini habe beleidigen können. Vicepräsident Spantigati schloß darauf die Sitzung, indem er der Hoffnung Ausdruck gab, daß Farini den Präsidentensitz morgen wieder einnehmen werde.

w. **Rom**, 19. März. Ueber den bereits gemeldeten Zwischenfall in der gestrigen Sitzung der Deputirtenkammer wird weiter berichtet: Als sich der Präsident aus dem Sitzungssaale nach den Zimmern des Präsidiums zurückgezogen hatte, traten die Minister Cairoli, Depretis, Baccarini und Villa, sowie die Deputirten Crispi, Nicotera und Sella und die Mitglieder des Präsidiums mit Ausnahme von Farini zusammen, um über die Mittel zur Beilegung des Vorfalles zu berathen. Man beschloß, Farini zu ersuchen, den Vorsitz wieder zu übernehmen und die Sitzung wieder zu eröffnen. Farini weigerte sich indessen, dies zu thun, zumal weil die Linke den Vicepräsidenten Spantigati, als er den Präsidentensitzuhl bestieg, mit Beifall begrüßt hatte, welche Kundgebung Farini als eine deutliche Mißbilligung seines Verhaltens seitens seiner Partei betrachtete. Die übrigen Mitglieder des