

Bezugspreis:
für Dresden vierzigpfennig;
2 Mark 50 Pf., bei den östlich
deutschen Postanstalten
vierzigpfennig 5 Pfennig; außerhalb
des Deutschen Reiches
Mark und Sonderzuschlag.
Geschenk:
jährlich mit Aufnahme der
Sonn- und Feiertage abends.
Bemerk. Anzeige: Nr. 1295.

Dresdner Journal.



N 302.

Mittwoch, den 30. Dezember, abends.

1896.

Bestellungen

auf das „Dresdner Journal“ für das nächste Vierteljahr werden zum Preise von 2 M. 50 Pf. angenommen für Dresden: bei der unterzeichneten Expedition (Zwingerstr. Nr. 20), für auswärts: bei den Postanstalten des betreffenden Ortes zum Preise von 3 M.

Königl. Expedition des Dresdner Journals.

Amtlicher Teil.

Dresden, 30. Dezember. Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht, nachstehende Personalveränderungen in der Armee zu genehmigen:

Am Sanitäts-Korps.

Den 22. Dezember 1896.

Dr. Grebs, Stabsarzt a. D., Professor Dr. Tillmanns, Stabsarzt der Landw. a. D. — diese beiden mit Patent vom 21. August 1892 —

Dr. Rupprecht, Stabsarzt der Landw. a. D., mit Patent vom 22. August 1892, — zu Oberstabsarzt 1. Kl. a la suite des Sanitäts-Korps ernannt.

Dresden, 22. Dezember. Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht, dem emeritierten Kirchschullehrer Kantor Gustav Eduard Herrmann von Collmen, jetzt in Plauen bei Dresden, und dem emeritierten Schuldirektor Friedrich Gustav Robert Ebdner von Deuben, jetzt in Coswig bei Pirna, das Verdienstkreuz zu verleihen.

Verordnung,

die Abrechnung der für das Finanzministerium und dessen Dienststellen bestimmten Eisenbahnabbindungen betreffend,

vom 23. Dezember 1896.

Nach der Bekanntmachung vom 3. September dieses Jahres sind die für das Finanzministerium bestimmten Eisenbahn-Sendungen „Dresden-Neustadt“ zu adressiren.

Zur Vermeidung von Verzögerungen in dem Eintragen dieser Sendungen, wird dies näher dahin bestimmt, daß die Sendungen nach

Dresden-Neustadt Schlesischer Bahnhof zu adressiren sind.

Dresden, am 23. Dezember 1896.

Finanzministerium,

1. Abtheilung.

Dr. Tiller. Strobelt.

Genehmigungen, Versiehungen u. im öffentlichen Dienste.

Departement des Krieges.

Beamte der Militär-Verwaltung.

Durch Verfügung des Kriegs-Ministeriums.

Den 10. Dezember 1896.

2. Kl. Unterpostmeister des Ref. vom Landes-Beg. Dresden, Stell. zum Oberpostmeister befördert.

Kunst und Wissenschaft.

A. Hoftheater. — Alstadt. Am 28. d. Mon. zum besten des Unterhaltungsstands für die Männer und Frauen der darstellenden Mitglieder: „Ondossen's Heimkehr“. Lust-Tragödie in einem Vorspiel und drei Akten. Dichtung und Musik von August Bunge.

Vorgetragen hat die vierte Aufführung des Lustdramas mit großem Erfolg und der Darstellung wiederum vielen Beifall gebracht. Auch ist der gute Stand des Theaterabends durch ein sehr dekoratives Haubt rechtlich erfüllt worden.

Wir haben die Aufführung der Lust-Tragödie seinesfalls kurz als eine glänzend besetzte, sind den Leuten also noch einige wohngewohnte Bemerkungen schuldet. Dabei ist der Schwerpunkt nicht so sehr auf die Einzelheiten als auf den Gesamteindruck zu legen.

Während jene und da noch einen Blausch offen lassen, ist doch ein nahezu vollkommen.

In jeder Beziehung ergiebt sich das nüchterne Interesse aller Rollen, in der musikalischen und charakteristischen Darstellung in charakteristischen Leben, fröhliche Bewegung, eine Fülle von Farbenen und wohlbekannten Erzeugungen, und zugleich

eine Reihe malerischer Bilder das Auge des Zuschauers. In der liebenswollen Durcharbeitung des Einzelnen und in der harmonischen Abstimmung der Gänge steht eine große Summe von Einfachheit und Arbeit, offenbar nach einer ungewöhnlichen Wahrnehmung seitens der musikalischen Leitung, der Regie und der für unterstüdzende technischen Meister, denen allen der um die Möglichkeit der Ausführung nicht immer bestreite Dichterkomponist schwere, nur zum teil erfüllbare Forderungen gestellt hatte.

Außerdem ist hier eine künstlerische That geleistet, und selbst aus den abwegigen Darbietungen der Hofbühne, an manchen Wagner-Aufführungen abgesehen, mit dieser jüngste Leistung durch ihr außerordentliches Ge-

sehen würde, und daß die sibirische Bahn in dieser Abweichung von ihrer ursprünglichen Richtung auch noch anders vorbereitet geworden wäre. Die infolge dieser Wahrnehmung aufgenommenen Verhandlungen mit der chinesischen Regierung führen denn auch bald zu einem günstigen Ergebnis und die russisch-chinesische Bahn erhält die Konzession zum Bau der transsibirischen Strecke der sibirischen Bahn.

Diese Konzession ist ihrem Wesen nach aus der Veröffentlichung der Statuten der zu diesem Zwecke gegründeten Gesellschaft nunmehr bekannt geworden. Die mandjurische Bahn verkürzt die sibirische Transsibirische Bahn, da nach dem alten Projekt die Strecke Chon-Nikolskoje eine Ausdehnung von 2433 Werst haben sollte, während sie in der neuen Richtung nur 1920 Werst beträgt, um 514 Werst. Außerdem läuft die mandjurische Bahn südlicher als die Amur-Bahn, so auch den Vorzug eines besseren Klimas und der größeren Produktivität des zu durchquerenden Landes für sich, da sie durch das Sungari-Thal führt, die Getreidekammer für das russische Klima.

Überhaupt hat die nördliche Mandjurie, welche von der Bahn ungefähr in der Mitte durchschnitten wird, bedeutende natürliche Reichtümer, die zum Teil jetzt schon ausgebaut werden und nach Ausbau der Bahn sicherlich noch in weit bedeutenderem Maße zur Ausbeutung gelangen werden.

Besonders Weizen, Gerste, Buchweizen, Reis, Hirse, Öhrchen und Mais werden hier angebaut und gedeihen vorzüglich. Auch der mandjurische Tabak und Wein, der durch seine Güte bekannt ist, wird dort in großen Mengen produziert. Viehzucht bildet die Beschäftigung der zahlreichen nomadisierenden Bevölkerung; der Viehreichtum des Landes wird schon seit langer Zeit in erheblicher Weise ausgebaut und neuerdings wird hier auch die Goldgewinnung mit großem Erfolg betrieben. Alle diese Industriezweige führen den projektierten mandjurischen Bahn eine rege Thätigkeit.

An der Bahn selbst und in ihrer Nähe befinden sich auch einige bedeutende Handelspunkte der Mandjurie, unter anderen Kirin, das bisher der Mittelpunkt des Handels und der Industrie dieser chinesischen Provinz bildete, ferner Hailar und Bijsar. Nicht weit von Hailar findet der berühmte mandjurische Jahrmarkt statt, an dem sich auch ein großer Teil der nördlichen Mongolei, die ganze nördliche Mandjurie und zum Teil auch das russische Transsibiralsegion befindet. Auch Bijsar ist durch seinen Jahrmarkt bekannt, wenn lehrter auch nicht die Bedeutung des mandjurischen erreicht.

Abgesehen von der Bedeutung, welche die mandjurische Bahn für die weitere Entwicklung des bis jetzt noch unbedeutenden russisch-mandjurischen Handels besitzt, wird sie die zweite Verbindungslinie zwischen dem europäischen Ausland und Vladivostok sein, da die Transsibirische Bahn, welche durch den Amur mit der Ussuri-Bahn verbunden ist, die volle Möglichkeit zum selbständigen Betrieb hat, wenn sich die Dampfschiffe auf dem Amur weiterentwickeln wird.

In allen diesen Vorteilen ist die ganze Bedeutung der mandjurischen Bahn selbstverständlich nicht erschöpft hergestellt. Wenn der Bau der sibirischen Bahn an und für sich ein Weltereignis darstellt, so ist die projektierte mandjurische Eisenbahn für Russland sicher ein ebenso wichtiges Ereignis, denn auch sie bringt den fernsten Osten Europa und vor allem Asien selbst wiederum um ein gewaltiges Stück näher.

Nichtamtlicher Teil.

Der Bau der russisch-chinesischen Ostbahn,

deren Bedeutung für die ferneren Beziehungen Chinas zu Russland vor aller Augen liegt, bildet gegenwärtig mit Recht den Gegenstand des lebhaftesten Interesses aller politischen Kreise, und widerstreitlos erkennt man allgemein an, welch gewaltigen Erfolg die russische Diplomatie durch das Abkommen mit China erzielen hat.

Was die Geschichte des Projekts anlangt, so ist, wie die russischen Blätter berichten, früher beobachtigt gewesen, der sibirische Bahn im Transsibiralen und Amurgebiet die Richtung von Tschita über Sretenski längs dem Laufe des Flusses Schilda nach der Stadt Potschtaoja und hierauf längs dem Kordufer des Amur nach Chabarovsk zu geben. Durch vorbereitende Erhebungen sei indessen festgestellt worden, daß der Bau der Bahn in diesen Gebietsteilen derartige technische Schwierigkeiten zu überwinden habe, daß die Kosten des Unternehmens bedeutend höher, als ursprünglich angenommen, nämlich auf mehr als 200000 M. pro Kilometer, sich stellen würden. Diese Erhöhung sollen es auch gewesen sein, die zuerst der Regierung den Gedanken nahegelegt hätten, ob man nicht einen Umweg machen und die Bahn durch chinesisches Gebiet führen könne. Die in der Mandjurie vorgenommenen Erhebungen hätten ergeben, daß diese neue Richtung den Bau der Bahn nicht nur bedeutend beschleunigen, sondern auch wohlfeiler

machen würde, und daß die sibirische Bahn in dieser Abweichung von ihrer ursprünglichen Richtung auch noch anders vorbereitet geworden wäre. Die infolge dieser Wahrnehmung aufgenommenen Verhandlungen mit der chinesischen Regierung führen denn auch bald zu einem günstigen Ergebnis und die russisch-chinesische Bahn erhält die Konzession zum Bau der transsibirischen Strecke der sibirischen Bahn.

Diese Konzession ist ihrem Wesen nach aus der Veröffentlichung der Statuten der zu diesem Zwecke gegründeten Gesellschaft nunmehr bekannt geworden. Die mandjurische Bahn verkürzt die sibirische Transsibirische Bahn, da nach dem alten Projekt die Strecke Chon-Nikolskoje eine Ausdehnung von 2433 Werst haben sollte, während sie in der neuen Richtung nur 1920 Werst beträgt, um 514 Werst. Außerdem läuft die mandjurische Bahn südlicher als die Amur-Bahn, so auch den Vorzug eines besseren Klimas und der größeren Produktivität des zu durchquerenden Landes für sich, da sie durch das Sungari-Thal führt, die Getreidekammer für das russische Klima.

Überhaupt hat die nördliche Mandjurie, welche von der Bahn ungefähr in der Mitte durchschnitten wird, bedeutende natürliche Reichtümer, die zum Teil jetzt schon ausgebaut werden und nach Ausbau der Bahn sicherlich noch in weit bedeutenderem Maße zur Ausbeutung gelangen werden.

Besonders Weizen, Gerste, Buchweizen, Reis, Hirse, Öhrchen und Mais werden hier angebaut und gedeihen vorzüglich. Auch der mandjurische Tabak und Wein, der durch seine Güte bekannt ist, wird dort in großen Mengen produziert. Viehzucht bildet die Beschäftigung der zahlreichen nomadisierenden Bevölkerung; der Viehreichtum des Landes wird schon seit langer Zeit in erheblicher Weise ausgebaut und neuerdings wird hier auch die Goldgewinnung mit großem Erfolg betrieben. Alle diese Industriezweige führen den projektierten mandjurischen Bahn eine rege Thätigkeit.

Abgesehen von der Bedeutung, welche die mandjurische Bahn für die weitere Entwicklung des bis jetzt noch unbedeutenden russisch-mandjurischen Handels besitzt, wird sie die zweite Verbindungslinie zwischen dem europäischen Ausland und Vladivostok sein, da die Transsibirische Bahn, welche durch den Amur mit der Ussuri-Bahn verbunden ist, die volle Möglichkeit zum selbständigen Betrieb hat, wenn sich die Dampfschiffe auf dem Amur weiterentwickeln wird.

In allen diesen Vorteilen ist die ganze Bedeutung der mandjurischen Bahn selbstverständlich nicht erschöpft hergestellt. Wenn der Bau der sibirischen Bahn an und für sich ein Weltereignis darstellt, so ist die projektierte mandjurische Eisenbahn für Russland sicher ein ebenso wichtiges Ereignis, denn auch sie bringt den fernsten Osten Europa und vor allem Asien selbst wiederum um ein gewaltiges Stück näher.

An der Bahn selbst und in ihrer Nähe befinden sich auch einige bedeutende Handelspunkte der Mandjurie, unter anderen Kirin, das bisher der Mittelpunkt des Handels und der Industrie dieser chinesischen Provinz bildete, ferner Hailar und Bijsar. Nicht weit von Hailar findet der berühmte mandjurische Jahrmarkt statt, an dem sich auch ein großer Teil der nördlichen Mongolei, die ganze nördliche Mandjurie und zum Teil auch das russische Transsibiralsegion befindet. Auch Bijsar ist durch seinen Jahrmarkt bekannt, wenn lehrter auch nicht die Bedeutung des mandjurischen erreicht.

Abgesehen von der Bedeutung, welche die mandjurische Bahn für die weitere Entwicklung des bis jetzt noch unbedeutenden russisch-mandjurischen Handels besitzt, wird sie die zweite Verbindungslinie zwischen dem europäischen Ausland und Vladivostok sein, da die Transsibirische Bahn, welche durch den Amur mit der Ussuri-Bahn verbunden ist, die volle Möglichkeit zum selbständigen Betrieb hat, wenn sich die Dampfschiffe auf dem Amur weiterentwickeln wird.

In allen diesen Vorteilen ist die ganze Bedeutung der mandjurischen Bahn selbstverständlich nicht erschöpft hergestellt. Wenn der Bau der sibirischen Bahn an und für sich ein Weltereignis darstellt, so ist die projektierte mandjurische Eisenbahn für Russland sicher ein ebenso wichtiges Ereignis, denn auch sie bringt den fernsten Osten Europa und vor allem Asien selbst wiederum um ein gewaltiges Stück näher.

Abgesehen von der Bedeutung, welche die mandjurische Bahn für die weitere Entwicklung des bis jetzt noch unbedeutenden russisch-mandjurischen Handels besitzt, wird sie die zweite Verbindungslinie zwischen dem europäischen Ausland und Vladivostok sein, da die Transsibirische Bahn, welche durch den Amur mit der Ussuri-Bahn verbunden ist, die volle Möglichkeit zum selbständigen Betrieb hat, wenn sich die Dampfschiffe auf dem Amur weiterentwickeln wird.

In allen diesen Vorteilen ist die ganze Bedeutung der mandjurischen Bahn selbstverständlich nicht erschöpft hergestellt. Wenn der Bau der sibirischen Bahn an und für sich ein Weltereignis darstellt, so ist die projektierte mandjurische Eisenbahn für Russland sicher ein ebenso wichtiges Ereignis, denn auch sie bringt den fernsten Osten Europa und vor allem Asien selbst wiederum um ein gewaltiges Stück näher.

Abgesehen von der Bedeutung, welche die mandjurische Bahn für die weitere Entwicklung des bis jetzt noch unbedeutenden russisch-mandjurischen Handels besitzt, wird sie die zweite Verbindungslinie zwischen dem europäischen Ausland und Vladivostok sein, da die Transsibirische Bahn, welche durch den Amur mit der Ussuri-Bahn verbunden ist, die volle Möglichkeit zum selbständigen Betrieb hat, wenn sich die Dampfschiffe auf dem Amur weiterentwickeln wird.

In allen diesen Vorteilen ist die ganze Bedeutung der mandjurischen Bahn selbstverständlich nicht erschöpft hergestellt. Wenn der Bau der sibirischen Bahn an und für sich ein Weltereignis darstellt, so ist die projektierte mandjurische Eisenbahn für Russland sicher ein ebenso wichtiges Ereignis, denn auch sie bringt den fernsten Osten Europa und vor allem Asien selbst wiederum um ein gewaltiges Stück näher.

Abgesehen von der Bedeutung, welche die mandjurische Bahn für die weitere Entwicklung des bis jetzt noch unbedeutenden russisch-mandjurischen Handels besitzt, wird sie die zweite Verbindungslinie zwischen dem europäischen Ausland und Vladivostok sein, da die Transsibirische Bahn, welche durch den Amur mit der Ussuri-Bahn verbunden ist, die volle Möglichkeit zum selbständigen Betrieb hat, wenn sich die Dampfschiffe auf dem Amur weiterentwickeln wird.

In allen diesen Vorteilen ist die ganze Bedeutung der mandjurischen Bahn selbstverständlich nicht erschöpft hergestellt. Wenn der Bau der sibirischen Bahn an und für sich ein Weltereignis darstellt, so ist die projektierte mandjurische Eisenbahn für Russland sicher ein ebenso wichtiges Ereignis, denn auch sie bringt den fernsten Osten Europa und vor allem Asien selbst wiederum um ein gewaltiges Stück näher.

Abgesehen von der Bedeutung, welche die mandjurische Bahn für die weitere Entwicklung des bis jetzt noch unbedeutenden russisch-mandjurischen Handels besitzt, wird sie die zweite Verbindungslinie zwischen dem europäischen Ausland und Vladivostok sein, da die Transsibirische Bahn, welche durch den Amur mit der Ussuri-Bahn verbunden ist, die volle Möglichkeit zum selbständigen Betrieb hat, wenn sich die Dampfschiffe auf dem Amur weiterentwickeln wird.

In allen diesen Vorteilen ist die ganze Bedeutung der mandjurischen Bahn selbstverständlich nicht erschöpft hergestellt. Wenn der Bau der sibirischen Bahn an und für sich ein Weltereignis darstellt, so ist die projektierte mandjurische Eisenbahn für Russland sicher ein ebenso wichtiges Ereignis, denn auch sie bringt den fernsten Osten Europa und vor allem Asien selbst wiederum um ein gewaltiges Stück näher.

Abgesehen von der Bedeutung, welche die mandjurische Bahn für die weitere Entwicklung des bis jetzt noch unbedeutenden russisch-mandjurischen Handels besitzt, wird sie die zweite Verbindungslinie zwischen dem europäischen Ausland und Vladivostok sein, da die Transsibirische Bahn, welche durch den Amur mit der Ussuri-Bahn verbunden ist, die volle Möglichkeit zum selbständigen Betrieb hat, wenn sich die Dampfschiffe auf dem Amur weiterentwickeln wird.

In allen diesen Vorteilen ist die ganze Bedeutung der mandjurischen Bahn selbstverständlich nicht erschöpft hergestellt. Wenn der Bau der sibirischen Bahn an und für sich ein Weltereignis darstellt, so ist die projektierte mandjurische Eisenbahn für Russland sicher ein ebenso wichtiges Ereignis, denn auch sie bringt den fernsten Osten Europa und vor allem Asien selbst wiederum um ein gewaltiges Stück näher.

Abgesehen von der Bedeutung, welche die mandjurische Bahn für die weitere Entwicklung des bis jetzt noch unbedeutenden russisch-mandjurischen Handels besitzt, wird sie die zweite Verbindungslinie zwischen dem europäischen Ausland und Vladivostok sein, da die Transsibirische Bahn, welche durch den Amur mit der Ussuri-Bahn verbunden ist, die volle Möglichkeit zum selbständigen Betrieb hat, wenn sich die Dampfschiffe auf dem Amur weiterentwickeln wird.

In allen diesen Vorteilen ist die ganze Bedeutung der mandjurischen Bahn selbstverständlich nicht erschöpft hergestellt. Wenn der Bau der sibirischen Bahn an und für sich ein Weltereignis darstellt, so ist die projektierte mandjurische Eisenbahn für Russland sicher ein ebenso wichtiges Ereignis, denn auch sie bringt den fernsten Osten Europa und vor allem Asien selbst wiederum um ein gewaltiges Stück näher.

Abgesehen von der Bedeutung, welche die mandjurische Bahn für die weitere Entwicklung des bis jetzt noch unbedeutenden russisch-mandjurischen Handels besitzt, wird sie die zweite Verbindungslinie zwischen dem europäischen Ausland und Vladivostok sein, da die Transsibirische Bahn, welche durch den Amur mit der Ussuri-Bahn verbunden ist, die volle Möglichkeit zum selbständigen Betrieb hat, wenn sich die Dampfschiffe auf dem Amur weiterentwickeln wird.

In allen diesen Vorteilen ist die ganze Bedeutung der mandjurischen Bahn selbstverständlich nicht erschöpft hergestellt. Wenn der Bau der sibirischen Bahn an und für sich ein Weltereignis darstellt, so ist die projektierte mandjurische Eisenbahn für Russland sicher ein ebenso wichtiges Ereignis, denn auch sie bringt den fernsten Osten Europa und vor allem Asien selbst wiederum um ein gewaltiges Stück näher.

Abgesehen von der