

# Dresdner Journal.



## Königlich Sächsischer Staatsanzeiger.

Verordnungsblatt der Ministerien und der Ober- und Mittelbehörden.

Beauftragt mit der verantwortlichen Leitung: Hofrat Doenges in Dresden.

Nr. 269.

Sonnabend, 18. November

1911.

Verzugspreis: Beim Bezuge durch die Expedition, Große Zwingerstraße 16, sowie durch die deutschen Postanstalten 3 Mark vierteljährlich. Einzelne Nummern 10 Pf. Erscheint: Donnerstags nachmittags. — Fernsprecher: Expedition Nr. 1295, Redaktion Nr. 4574.

Ankündigungen: Die Zeile II. Schrift der 6 mal gesp. Ankündigungsseite 25 Pf., die Zeile größter Schrift od. deren Raum auf 3 mal gesp. Textseite im amt. Teile 60 Pf., unter dem Redaktionsdruck (Eingeliefert) 75 Pf. Preisermäßigig. auf Geschäftsanzeigen. — Schluss der Annahme vorm. 11 Uhr.

Der Reichstag setzte gestern die zweite Lesung des Schiffsahrtsabgaben-Gesetzentwurfs fort.

Ein ostafrikanische Eisenbahnvorlage ist dem Reichstage zugegangen.

Die Ständige Ausstellungskommission für die deutsche Industrie sieht im Einberufen mit der Reichsverwaltung insbesondere mangels hinreichender Anmeldungen von der Bildung einer geschlossenen deutschen Abteilung innerhalb der Weltausstellung Gent 1913 ab.

Der Verband der Berliner Metallindustriellen hat im Interesse der seit sechs Wochen vom Streik betroffenen Gewerbetriebe und wegen der vom Metallarbeiterverband veranlasseten Einparthieistritz sowie wegen Mangel an Aufschlüsselung, am 18. November 1911 nach Schluß der Arbeitszeit 60 Proz. der Arbeiterchaft — etwa 70 000 Arbeiter — zu entlassen.

Nach einer Meldung aus Paris wird über die Marokko-Angelegenheit ein Selbstbuch vorbereitet.

Der seit drei Tagen anhaltende Regen ließ den Hochwasserstand an der Elbe sinken. Der Fluß schwamm die von den Italienern aufgeworfenen Schanzgräben weg und die Wassermaßen dahinten sich einen Weg quer durch die Stadt bis zum Meer. Die Truppen waren genötigt, zurückzugehen und die Postlinie hinter Susemanna aufzustellen.

Die norwegische Bark „Antigua“ ist an der Gaspé-Riffe gescheitert. Von 21 Mann der Besatzung sind 18 umgekommen.

Die Bundesregierung in Washington hat beschlossen, die an der mexikanischen Grenze stehenden Truppen dort zu betätigen. Wie die Regierung erfahren hat, soll Präsident Madero vor ernstlichen Schwierigkeiten stehen.

### Amthlicher Teil.

Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht, dem Vorsitzenden der Gewerbelammer zu Jittau, Goldschmid und Stadtrat Reiche in Waagen den Titel und Rang als Kammererrat zu verleihen.

Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht, den in den Ruhestand versetzten nachgenannten Beamten der Staatseisenbahnverwaltung und zwar den Oberbahnhofsverwaltenden I. Gr. Egert in Plauen (Vogl.) und Schöne in Freiberg das Ritterkreuz 2. Kl. des Verdienstordens, dem Eisenbahnassistenten Franz Richard Vöttger in Dresden, dem Bodenmeister Messerschmidt in Waldheim, dem Oberschaffner Karl August Horn in Dresden sowie dem Schirmmeister Gütler in Ramez das Albrechtskreuz, dem Weichenwärter I. Kl. Karl Julius Schmidt in Dresden, den Stationschaffnern Gräfe in Glauchau und Gantzer in Reichenbach (Vogl.), den Weichenwärtern II. Kl. Heine in Pulsnitz und Krause in Eibau, den Zugschaffnern Emil Robert Erler in Dresden, Julius August Arno Werth in Dresden und Hertel in Kirchberg sowie dem Stationswärter Lauber in Schönborn das Ehrenkreuz, ferner dem Stationschaffner Höra in Reichenbach (Vogl.) die Friedrich August-Medaille in Silber zu verleihen.

Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht, dem Oberlehrer an der Bürgerschule in Gaimichen Friedrich August Hermann Umlauf beim Übertritt in den Ruhestand das Verdienstkreuz zu verleihen.

Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht, dem Materialsteiger Uhlmann in St. Michaelis und dem Zimmersteiger Fehmel in Freiberg bei den staatlichen Erzbergwerken das Ehrenkreuz zu verleihen.

Als außerordentliches pharmazeutisches Mitglied des Landesmedizinalkollegiums ist Herr Apotheker Otto Langler in Waldenburg und als Stellvertreter desselben Herr Apotheker Paul Werres in Glauchau gewählt worden.

Chemnitz, den 15. November 1911.

Die Königlich Kreisshauptmannschaft.

Mit der Stellvertretung des erkrankten Bezirksarztes Dr. Harms in Annaberg ist bis auf Weiteres der Bezirksarzt Dr. Liehe in Schwarzenberg beauftragt worden.

Chemnitz, am 16. November 1911. 656 a VII Die Königlich Kreisshauptmannschaft. 8360

Das Kaiserl. Gesundheitsamt meldet den Ausbruch und das Erlöschen der Maul- und Klauenseuche vom Viehmarkt in Dortmund am 16. November.

(Besondere Bekanntmachungen erscheinen auch im Inseratenteil.)

### Nichtamtlicher Teil.

#### Deutsches Reich.

##### Reichstag.

Sitzung vom 17. November 1911.

Am Bundesratsstische Staatssekretär Dr. Delbrück und preussischer Minister v. Breitenbach.

Die zweite Beratung des Entwurfs betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffsahrtsabgaben wurde mit Artikel 2 fortgesetzt, der die Abgabenerhebung für die wichtigsten, der Hochel mehrerer Bundesstaaten unterliegenden Ströme, den Rhein, die Weser und die Elbe, ordnet. In seinen 15 Paragraphen ist bestimmt, auf welchen Flussgebieten und Strecken die Abgaben erhoben, wofür sie verwendet werden, wie hoch sie sein dürfen, wann sie in Kraft treten und woher sie zu erheben und zu entrichten sind. Nach § 1 der Kommissionsbeschlüsse werden Strombauverbände für den Rhein, die Weser und die Elbe gebildet.

Aus dem weiteren Kreise der Kompetenz der Strombauverbände hat die Kommission in einem von ihr zugefügten neuen Absatz diejenigen Flussstrecken ausgesondert, für die alsbald Befahrungsabgaben erhoben werden sollen.

Die Abg. Albrecht und Gen. (soj.) wollen die Kanalisierung des Neckars von Eßlingen und des Maines von Bamberg bis zum Rhein, sowie die Kanalisierung der Lahn, Mosel und Saar aufgenommen wissen.

Ein Antrag Bassermann verlangt die Einfügung der Mosel- und Saarkanalisierung, ein Antrag Dr. Dablen (Z.), Behrens (wirtsch. Bgg.), Buchsleb (nl.) die Einfügung der Lahnkanalisierung. Endlich will ein Antrag Sommer (fortsch. Bp.) auch die Kanalisierung der Saale von Weissenfels einschalten.

Mit § 1 wurde in der Diskussion verbunden § 2, der das sogenannte Gegenwartsbauprogramm enthält. Die aus dem Befahrungsabgaben aufkommenden Mittel der Strombauverbände sollen zur Herstellung bestimmter Fahrwasserstellen des Rheines unterhalb Straßburg, zur Herstellung einer Schiffsahrtsstraße im Rhein zwischen Konstanz und Straßburg, zur Kanalisierung des Maines bis nach Bamberg und Offenbach, zur Kanalisierung des Neckars von Heilbronn bis zum Rhein, zur Herstellung bestimmter Fahrwasserstellen in der Weser und Aller, zur Herstellung einer Fahrwasserstelle der Elbe von 1,10 m oberhalb und 1,25 m unterhalb der Saalemündung bei dem niedrigen Wasserstande von 1904 und zum Ausbau der Saale von Kreytzen bis Halle für Schiffe von mindestens 400 t Tragfähigkeit, sowie zur Verbesserung des Fahrwassers von Halle bis zur Elbe verwendet werden.

Auf Anregung des Abg. v. Strombeck (Z.) erläuterte Ministerialdirektor Dr. Peters den Begriff der „Befahrungsabgaben“.

Abg. Dr. Sieje (sonj.): Wir sind der Meinung, daß die Vorlage wegen Erhebung der Schiffsahrtsabgaben für die Elbe für unsere blühende sächsische Industrie schwere Gefahren zur Folge haben würde. Die sächsischen Konservativen werden ebenso wie gegen Artikel 1 auch gegen Artikel 2 stimmen.

Abg. Böhle (soj.): Die Mosel- und Saarkanalisierung ist nach unserer Auffassung von sehr großer wirtschaftlicher Bedeutung. Aber ihre Rentabilität besteht kein Zweifel. Auch die Landwirtschaft hätte davon einen sehr großen Vorteil, weil sie auf Zufuhr angewiesen ist. Der esch-lothringische Landesausch hat sich wiederholt bereit erklärt, die Mosel auf eigene Kosten zu regulieren. Erhe aber eine Verhandlung mit Preußen stattfinden kann, wird wohl noch viel Wasser die Mosel hinunterlaufen. (Beifall bei den Soj.)

Abg. Bassermann (nl.): Die Verhandlungen und die Empfangsziffern des Gebietes an der Mosel und Saar beweisen, wie groß der Wunsch sein muß, neben der Eisenbahn auch eine leistungsfähige Wasserstraße zu haben. Auf dem Mosel- und Saartage wurde besonders von luxemburgischer Seite auf die Wichtigkeit dieser Verbindung zwischen Luxemburg und dem Deutschen Reich hingewiesen. Es wurde die Befürchtung ausgedrückt, daß bei längerer Verzögerung Frankreich und Belgien bessere Verbindungswege schaffen könnten. Diese Entwicklung wäre vom nationalen Gesichtspunkte nicht wünschenswert.

Abg. Sommer (fortsch. Bp.): Wenn nach den Kommissionsvorschlägen verfahren wird, wird eine Saalestrecke von 22 km von der endgültigen Regulierung ausgeschlossen und eine so wichtige aufstrebende Industrieabtei wie Weissenfels abermals umgangen. Auch hier läge wirklich eine nationale Arbeit vor.

Preussischer Minister v. Breitenbach: Die Anträge Albrecht, Bassermann und Dablen bedeuten eine grundsätzliche Änderung des Gesetzentwurfs. Es werden den Strombauverbänden Objekte aufgenötigt, die sie zurzeit nicht brauchen können. Man könnte

einwenden, daß die Möglichkeit bestehe, die neuen Bauaufgaben dadurch auch finanziell sicher zu stellen, daß Zuschläge erhoben werden. Die Erhebung der Zuschläge wird unter allen Umständen erfolgen müssen, wenn neue Flußläufe in die Aufgassen des Strombauverbands einbezogen werden. Die Erhebung von Zuschlägen hat aber selbstverständlich ihre Grenze nach oben, und es können durch solche Zuschläge die Chancen, die der Schiffsahrt gewährt werden sollen, vollständig wieder aufgehoben werden. Was die Einbeziehung der Mosel betrifft, so ist ganz zweifellos, daß sie in der zweiten Zone liegt. Ich erkenne an, daß es keinen anderen Nebenfluß des Rheines gibt, bei dem die Kanalisierungstrage so in den Vordergrund gerückt ist. Aber die preussische Regierung hat wesentlich aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen zurzeit die lebhaftesten Bedenken gegen die Kanalisierung der Mosel. Eine plötzliche Einbeziehung der Mosel würde in mancher Beziehung geradezu ruinos wirken. Bei der Lahn liegen die Verhältnisse gerade umgekehrt, es bestehen keine wirtschaftlichen Bedenken, die Lahn keine Bedenken wegen der Finanzen der Eisenbahn, die Lahn auszubauen. Aber der Ausbau der Lahn würde kaum jemals dazu führen, den Verkehr zu steigern. Ich empfehle, sämtliche Anträge, die das obligatorische Bauprogramm ausdehnen wollen, abzulehnen.

Württembergischer Staatsminister Dr. v. Pfeffel: Wir dürfen keine anderen Projekte in das Bauprogramm aufnehmen und dadurch die Finanzierung der Stromverbände erschüttern. Erst wenn die Ausführung der jetzt bestimmten Unternehmungen vollendet ist, wenn der Verkehr auf den neuen Wasserstraßen sich eingelebt und entwickelt hat, und wenn dann auch der Betrag der Schiffsahrtsabgaben eine normale Höhe angenommen haben wird, werden wir der Ausführung weiterer Projekte näher treten können.

Bayrischer Ministerialrat Dr. Ritter v. Wagmann: Wir haben nur mit schwerem Herzen darauf verzichtet, daß auch die Mainkanalisierung oberhalb Weissenfels bis Bamberg in die Vorlage aufgenommen wurde. Ich möchte davor warnen, allen Wünschen der einzelnen Gegenden zu entsprechen und das Gesetz zu sehr zu belasten, und bitte deshalb dringend, alle Anträge abzulehnen.

Abg. Behrens (wirtsch. Bgg.) zog den Antrag, betreffend die Aufnahme der Kanalisierung der Lahn, zurück. (Beifall links.)

Abg. Dr. Pfeffel (Rp.) bejammerte die Mosel- und Saarkanalisierung, wieweil eine erhebliche nationale Tat geleistet werden würde.

Abg. Dr. Am Jahnhoff (Z.): Die preussische Regierung bleibt souverän, die Mosel-Kanalisierung auszuführen oder nicht, ob sie im Gelehe steht oder nicht. Der Antrag Bassermann ist also ein ausgebliebenes Ei. (Große Heiterkeit.) Durch die Hineinbringung der Mosel-Kanalisierung in diese Vorlage würde man ihr die besten Chancen gerade wegnehmen. (Beifall im Zentrum.)

Abg. Grant (soj.): Elbe und die Saar haben jetzt eine Verbindung nach Frankreich, sie bekommen aber keine Verbindung mit Preußen und Deutschland. In den letzten Monaten wollten starke Interessengruppen in Rheinland und Westfalen einen Krieg anfangen, weil wir in Marokko ein neues Entzerrung haben müßten. Hier trübten sich aber dieselben Interessengruppen dagegen, daß uns die großen französischen Erzeugnisse zugänglich gemacht werden. Ich habe auch heute eine Zuschrift aus den Kreisen der Redaktionsleiter bekommen, die befürchten, daß sie durch die Kanalisierung des Neckar vollkommen ruiniert werden. Ich möchte deshalb den Gehörten aufweisen, ob nicht diesen kleinen Schiffen eine Entschädigung zugeführt werden könnte. (Beifall bei den Sozialdemokraten.)

Minister v. Breitenbach: Über einen Teil der Projekte ist eine Verhandlung nach der technischen und wirtschaftlichen Seite hin erfolgt. Das ist in die Bezeichnung „obligatorische Projekte“ hineingelegt worden; nichtobligatorisch sind die sonstigen Projekte, die den Einzelstaaten vorbehalten bleiben.

Abg. Cser (fortsch. Bp.): Es ist notwendig, der aufstrebenden Industrie in Lothringen durch deutsches Gebiet einen Verkehrsweg zum Meer zu schaffen; das ist nur möglich durch Kanalisierung der Mosel. Wird unsere Forderung abgelehnt, so stimme ich mit einem großen Teile meiner Freunde gegen das Gesetz.

Ministerialdirektor Peters erklärte eine von dem Vorredner ausgesprochene Befürchtung, daß die Abgaben anderweit verwendet werden, ohne die Ströme zu regulieren, für nicht zu treffend.

Abg. Schmid-Konstant (nl.): Die Kanalisierung des Oberrheins würde von den Einzelstaaten viel schneller durchzuführen, wenn die Abgabenerhebung gestrichelt würde. Die in den letzten Jahrzehnten erstlich gewachsene baltische Industrie würde schwer beeinträchtigt werden. (Sehr wahr!) Wir wissen überdies nicht, wie sich die Verträge mit der Schweiz und Österreich gestalten werden. Ich werde gegen die Abgaben und somit gegen das Gesetz stimmen.

Abg. Jahnhoff (Z.): Für das ganze Hochland am Bodensee, Schwarzwald u. s. w. ist eine gute Flußverbindung von größter Bedeutung, schon um für die dortige Industrie die nötige Kohle herbeizuschaffen.

Abg. Dr. Neumann (fortsch. Bp.): Infolge dieses Gesetzes wird für einzelne Teile des württembergischen Landes, namentlich für den Schwarzwald, das Wohl tatsächlich etwas verbilligt werden.

Abg. Gildenbrand (soj.): Der von uns gestellte Antrag, die Redarkanalisation bis Eßlingen fortzuführen, hat bis Heilbronn, ist das wenigste, was wir angesichts der ungeheuren Belastung durch Abgaben verlangen können.

Staatsminister v. Breitenbach wies die Ansicht zurück, daß die Abhebung der Kanalisierung der Nebenflüsse aus eigennütigen Gründen erfolgt sei.

Damit schloß die Diskussion.