Bezugsgebühr:
Monatlich bei 2 Mk. 40 Pfg.; durch die Post 2 Mk.

Die „Dresdner Nachrichten" erscheinen täglich Morgens; die Preisler in Dresden und der nächsten Umgebung, wo die Zustellung durch eigene Boten oder Kommissionäre erfolgt, erhalten das Blatt an Wochentagen, die nicht auf Sonn- oder Feiertage folgen, in guter Theilausgabe Abends und Morgens angetheilt.

Für Rückgabe eingesandter Schriftstücke keine Verbindlichkeit.

Fernsprechanschluß: Amt I Nr. 11 und Nr. 2096.

Telegramm-Adresse: Nachrichten Dresden.

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Haupt-Geschäftsstelle: Marienstr. 38.

Anzeigen-Tarif.
Die Annahme von Ankündigungen erfolgt in der Hauptgeschäftsstelle und den Nebenannahmestellen in Dresden bis Nachmittags 3 Uhr, Sonn- und Montags nur Marienstraße 38 von 11 bis ½1 Uhr. Die 1spaltige Grundzeile (ca. 8 Silben) 20 Pfg. Unter Einsendungen aus der Privatwelt 30 Pfg. Die 2spaltige Zeile unter „Eingesandt" oder auf Anfrage 60 Pfg.
In Nummern nach Sonn- und Feiertagen 1- bis 2spaltige Grundzeile 40 bis 60 und 80 Pfg. nach bestehendem Tarif.
Auswärtige Aufträge nur gegen Vorausbezahlung.
Belegblätter werden mit 10 Pfg. berechnet.

Meyer's mollige Schlafröcke
von 11 Mark an.
Schlafrock-Meyer. 7 Frauenstrasse 7.

Zur **Annahme** von Inseraten und Abonnements für die **„Dresdner Nachrichten"** empfiehlt sich **Erdmann Hindorf** 10 Sachsen-Allee 10 Agentur- und Kommissions-Geschäft.

Feinschmecker u. Kenner essen nur **Chocolat Cailler**

Neu, verbessert ist der Wirkung als Unterleibsmittel bei einer Reihe von Leiden, **Rheumatismus, Gallenstein** etc. wurde
Hoffmann's Verdauungspulver mit Pepsin
durch Zusatz von **Lithiumcitrat! Man frage seinen Arzt** und verlange in den **Apotheken**. Probewerth 20 Pfg. und Original-1 Dosenschachtel mit Tausendfuss 1.25 M. Hauptversandt durch
Storch-Apotheke, Dresden-A., Pillnitzer Strasse.

Das Atelier für **Photographie u. Malerei** von **Hahn's Nachfolger** Hofphotograph früh. Wasenburg tr. Gegründet 1851. Telephon 4585. Mehrfach prämiirt, befindet sich bedeutend vergrössert und in günstigsten Lichtverhältnissen **jetzt nur Ferdinandstr. 11** zwischen Ferdinandplatz und Bürgerwiese. Dutzend Visit M. 6, grössere Formate entsprechend. Spezialität: Lebensgrosse Porträts in Pastell etc. — Gruppen und Kinderaufnahmen in besonders eingerichteten Ateliers.

Nr. 50. Spiegel: Monopolisirung der Seeschifffahrt. Hofnachrichten, Landtag, Staatsfortwelen, Gerichtsverhandlungen. Sächsischer Kunstverein. | Muthmaßl. Witterung: **Veränderlich.** | **Donnerstag, 20. Februar 1902.**

Für den Monat März
abonniren die Leser in
Dresden und dessen Vororten
Blasewitz, Plauen, Löbtau
bei der Hauptgeschäftsstelle Marienstr. 38 und den allerwärts befindlichen Annahmestellen zum Preise von
90 Pfennigen.
Bei den Kaiserlichen Postanstalten im Deutschen Reichsgebiete werden Bestellungen zu 1 Mark, in Oesterreich-Ungarn zu 1 Krone 48 Hellern angenommen.
Geschäftsstelle der „Dresdner Nachrichten".

Die Schifffahrtsfrage.

Das Deutsche Reich genießt den Vorzug, in dem „Norddeutschen Lloyd" und der „Hamburg-Amerika-Linie" die beiden am besten eingerichteten und mit den vorzüglichsten Schiffen versehenen Handelsdampferlinien der Welt zu besitzen, denen kein anderer Staat, selbst das meerbeherrschende England nicht, etwas Aehnliches an die Seite zu stellen vermag. Neuerdings sind nun im Anschlusse an gewisse Vorgänge in den Vereinigten Staaten vielfach Befürchtungen aufgetaucht, daß den genannten deutschen Linien in Gestalt der neu sich bildenden amerikanischen Dampfergesellschaften nicht nur ein ebenbürtiger, sondern ein vernichtender Gegner entstehen werde. Der spiritus rector der augenblicklichen Bewegung zu Gunsten einer amerikanischen Welthandelsflotte ist der nachgerade schon zum allgemeinen europäischen Popanz gewordene J. Pierpoint Morgan, und tiefgründig und weitausschauend in seinen Plänen, wie dieser smarte Yankee nun einmal ist, will er sich mit dem Zeit und Mühe erfordernden Baue von Schiffen gar nicht erst aufhalten, sondern gleich die fertigen Schiffe anderer Nationen in den Sack stecken, gegen Geld und gute Worte natürlich, worauf es ja Herrn Morgan in keiner Weise ankommt. Also: „Was kostet der „Norddeutsche Lloyd"?" „Was kostet die Hamburg-Amerika-Linie?" So fragt Herr Morgan selbstgefällig und lächelt auf die Antwort: „Beide zusammen stellen ein Kapital von 160 Millionen Mark dar" erhaben hernieder: „Kleinigkeit!" Was Morgan thatsächlich will, ist die Erzwingung einer ausschließlich amerikanischen Herrschaft über den Handelsverkehr der Welt durch eine monopolistische Diktatur über alle großen Dampferlinien, die durch einen zweckmäßigen Anschluß der Eisenbahnen wirksam ausgestaltet und abgerundet werden soll. Allerdings ist Herr Morgan für sich allein trotz aller persönlichen Machtfülle immer noch nicht so gut wie ganz Amerika und man hat es in einem Theile der deutschen Presse so dargestellt, als ob die ganze Beunruhigung der öffentlichen Meinung über das Schicksal unserer beiden Hauptlinien jeglicher Begründung ermangele. Daß eine derartige Beschwichtigung indessen zu weit geht, beweist besser als alle Auseinandersetzungen die Thatsache, daß die Generaldirektoren der Gesellschaften, Dr. Wiegand-Bremen und Ballin-Hamburg, seit einigen Tagen auf New-Yorker Boden weilen, um dort mit dem großen Faiseur Morgan Berathungen zu pflegen. Wie es heißt, wollen sie zur Vorbedingung des abzuschließenden Vertrages machen, daß die Morgangruppe von jedem weiteren Ankaufe von Aktien der beiden Gesellschaften absieht. Ferner wollen die genannten Generaldirektoren vorschlagen, daß von den deutschen Häfen aus nur deutsche Schiffe Frachten aufnehmen dürfen, wofür die Gesellschaften dann an Herrn Morgan eine bestimmte jährliche Abschlagssumme zahlen oder die Konkurrenz mit den von ihm bereits aufgekauften englischen Gesellschaften auf gewissen Linien preisgeben würden. Weiter wird gemeldet, daß in New-York eine Anzahl amerikanischer und englischer Linien bereits vorher ein Frachtabkommen unterzeichnet hätten, kraft dessen die Frachtpreise um 50 Prozent erhöht würden und die Passagierpreise ebenfalls, mit Ausnahme des Zwischendecks, eine Hinaufsetzung erführen. Den beiden deutschen Linien soll der Beitritt zu dieser Vereinbarung offen gehalten worden sein.

In deutschen nationalen Kreisen, denen die Erhaltung der Selbstständigkeit unserer großen Schifffahrtsgesellschaften aus patriotischen Beweggründen am Herzen liegt, ist man nicht geneigt, alle solche und ähnliche Symptome der Bildung eines Schifffahrtstrustes unter amerikanischer Oberleitung in ihrer Bedeutung zu unterschätzen, vielmehr erörtert man ernstlich die Frage von geeigneten Abwehr- und Vorbeugungsmaßregeln. Ein Theil der Presse hat sich kurzer Hand für die Verstaatlichung der Hamburger und der Bremer Gesellschaft ausgesprochen. Der Umstand, daß dies gerade von den Organen der landwirthschaftlichen Interessenvertretung geschehen ist, giebt der Freihandelspresse willkommene Gelegenheit zu allerhand Witzchen und Verdächtigungen. So meint die „Frankf. Ztg.", diese „überraschende Rhedereifreundlichkeit der Agrarier" sei zum Theil auf die Absicht, sich bei dem Kaiser beliebt zu machen, zum Theil auf die Hoffnung einer Civilversorgung für in Gnaden entlassene Marineoffiziere innerhalb der verstaatlichten Handelsflotte, zum Theil endlich auf die Erwartung zurückzuführen, daß nach der Verstaatlichung der Betrieb in agrarischem Sinne geleitet werden würde! In jenem Lager scheint man eben durchaus nicht begreifen zu wollen, daß die Vertreter ländlicher Interessen auch für nicht spezifisch landwirthschaftliche Dinge einen offenen Sinn und ein warmes Herz haben können. Sachlich stehen freilich der Ausführung des Gedankens, die transatlantische Schifffahrt in staatlichen Betrieb überzuleiten, erhebliche Bedenken und Schwierigkeiten entgegen. Daß die Regierung diese wohl zu würdigen weiß, geht aus der Erklärung hervor, die Graf Posadowsky vor etwa drei Wochen im Reichstag zur Sache abgab und in der es u. A. hieß: „Der Gedanke ist angeregt worden, wir müßten den Frachtverkehr zur See verstaatlichen. Ja, meine Herren, man kann ja Alles verstaatlichen, man kann auch den Frachtverkehr zur See verstaatlichen. Es fragt sich aber, ob wir damit den gewollten Zweck erreichen; denn wir können doch den Frachtverkehr anderer Staaten nicht verstaatlichen, und wie die Herren sehen, macht Amerika jetzt außerordentliche Anstrengungen, sich auch bessere Frachtverbindungen zur See zu schaffen." Der Minister wollte damit andeuten, daß auf dem Gebiete des Seehandels wegen seiner besonderen Eigenart der freie private Wettbewerb mit seiner größeren Beweglichkeit und schöpferischen Initiative nicht zu entbehren sei. Der Staat kann wohl Eisenbahnen, Post, Telegraphie, auch wohl einzelne Bergwerke und Fabriken betreiben, weil sich dort der ganze Dienst mehr oder weniger nach einer bestimmten Schablone regeln läßt. Dampfschiffe im internationalen Verkehr dagegen müssen stets nach den unausgesetzt wechselnden Bedürfnissen der Geschäftslage verwaltet werden und erfordern deshalb auf Seiten der Betriebsleitung das Vorhandensein kaufmännischer Eigenschaften. Passagier- und Frachttarife müssen jederzeit im Handumdrehen zur sofortigen Ausnutzung der geschäftlichen Chancen erhöht oder erniedrigt werden können und überdies bedarf es einer sachgemäßen Auswahl der Kapitäne und des sonstigen Personals rein nach dem Gesichtspunkte der Tüchtigkeit. Das Alles ist unvereinbar mit jedweder bureaukratischen Geschäftsgebahrung, wie sie sich bei einer staatlichen Handhabung immer in höherem oder geringerem Grade einzustellen pflegt; insbesondere gilt dies auch von der wichtigen Entscheidung über den Bau neuer und die Abstoßung alter Schiffe, die im staatlichen Verfahren erst eine Menge Instanzen durchlaufen muß, während im Privatbetriebe ein eng begrenzter Verwaltungsrath in ganz kurzer Zeit den Beschluß herbeiführt.

Keinesfalls dürfen indessen die Einwände, die sich gegen eine Verstaatlichung der Handelsschifffahrt mit Recht geltend machen lassen, dazu führen, daß die verantwortlichen Leiter der Nation und ihre um die gedeihliche Entwickelung der Gesammtwohlfahrt besorgten Schichten ruhig die Hände in den Schooß legen und sich einem schrankenlosen Optimismus ergeben. Es ist im Nothfalle durchaus nicht ausgeschlossen, daß von Reichswegen doch noch besondere Maßnahmen und Vorkehrungen außerhalb des Rahmens einer direkten Verstaatlichung des Betriebes getroffen werden, um zu verhüten, daß einer der wichtigsten Theile des deutschen Nationalvermögens Eigenthum des Auslandes wird. In Vorschlag gebracht worden ist u. A. eine Aenderung unserer Aktiengesetzgebung dahin, daß der Aktienverkauf an das Ausland im öffentlichen Interesse verboten wird; ferner hat man ein Vorkaufsrecht des Staates empfohlen; auch die Umwandlung der Inhaberpapiere in solche, die auf die Person lauten, mit dem Verbot des Verkaufs an Ausländer ohne staatliche Genehmigung, dürfte zu erwägen sein. Hinzukommen müßte dann noch eine gesetzliche Bestimmung des Inhalts, daß nur deutsche Reichsangehörige Direktoren, Verwaltungsräthe, Beamte und Aktionäre der Schiffsunternehmungen sein dürfen und daß Ausländer, wenn sie durch Strohmänner Theilhaber geworden sind, ausgekauft werden können. Das Eine darf freilich nicht verkannt werden, daß alle künstlichen Mittel in ihrem Werthe und ihrer Wirkung stets ungleich hinter der freiwilligen Bethätigung nationaler Gesinnung auf Seiten der hier berufenen Elemente zurückbleiben werden. Es kommt bei der ganzen Frage auch ein gutes Theil jener nationalen Unwägbarkeiten mit in Frage, die sich nicht reglementiren lassen, sondern die wie ein segenspendender Quell aus einem kraftvollen Patriotismus heraus von selbst entspringen und befruchtend und veredelnd auf die Beweggründe des Handelns einwirken. Außerdem tritt insbesondere für Bremen das weitere bedeutsame Moment hinzu, daß die Blüthe des „Norddeutschen Lloyd" unzertrennlich mit dem Lebensmark des Freistaates verknüpft ist. So schreibt die dortige „Weser-Ztg.": „Wenn hervorgehoben wird, daß der Uebergang unserer großen Dampferlinien in amerikanische Hände ein schweres Unglück für Deutschland sein würde, so können wir hinzusetzen, daß es für Bremen, das so eng mit dem „Norddeutschen Lloyd" verbunden ist, ein geradezu verhängnißvolles Unheil sein würde. Denn Bremen kann den Verkehr der Lloyddampfer nicht missen, ohne von seiner Stellung tief herabgeschleudert zu werden. Man kann sich also wohl darauf verlassen, daß Bremen Gefahren der geschilderten Art gegenüber stets auf dem qui vive steht." Nach alledem darf man sich wohl der Hoffnung hingeben, daß im gegebenen Augenblick, wenn uns die amerikanische Gefahr in unmittelbar bedrohlicher Gestalt auf den Leib rücken sollte, alle nationalen Widerstände ohne Unterschied der Parteirichtung sich vereinigen würden, um eine unserer wesentlichen nationalen Errungenschaften, die zugleich für das wirthschaftliche Gedeihen des Reiches von höchster Wichtigkeit ist mit allen verfügbaren Mitteln gegen die „Morganisation" zu schützen.

Neueste Drahtmeldungen vom 19. Februar.

(Nachts eingehende Depeschen befinden sich Seite 4.)

Berlin. (Priv.-Tel.) Reichstag. Die Berathung des Militär-Etats wird bei dem Beschlußantrag „Kriegsminister" fortgesetzt. — Der Präsident erklärt, daß er, um eine Zersplitterung der Debatte zu verhüten, zunächst denjenigen Abgeordneten das Wort geben werde, welche über den Militärprozeß zu sprechen gedenken. — Abg. Gröber (Centr.): Der Herr Kommissar Dr. Romen hat gestern mit einer Lebendigkeit und erfrischenden Munterkeit gesprochen (Heiterkeit), daß wir fast glauben konnten, es stehe ein schneidiger Staatsanwalt vor den Geschworenen. (Erneute Heiterkeit.) Die Aeußerungen des Herrn Kommissars haben bewiesen, daß Vieles von dem, was in den Zeitungen über den Fall Hickel stand, aufgebauscht war. In der ersten Instanz in dem Strafverfahren gegen Marten und Hickel sind Fehler begangen worden, die sind aber in der zweiten Instanz schon berichtet worden. Der Nichtfreisprechung Hickel's nach der Freisprechung müssen wir nun aber allerdings unsere ganz besondere Aufmerksamkeit widmen, zumal angesichts der ausdrücklichen Gesetzesvorschrift, daß selbst die Einlegung eines Rechtsmittels die Freisprechung eines Freigesprochenen nicht verzögern dürfe, falls nicht neue Verdachtsgründe und neue Beweismittel vorliegen. Die Militärverwaltung hat ja seiner Zeit dieser Vorschrift auf das Aeußerste widerstreitet, aber was einmal beschlossen ist, muß Geltung haben. Nun sagt der Herr Kommissar, Hickel sei nur „vorläufig festgenommen" worden. (Heiterkeit.) Nun, ob wir Jemanden vorn oder hinten anfassen, „vorläufig" festnehmen oder in Untersuchungshaft stecken, das kommt doch auf Eins heraus. (Sehr richtig.) Von neuen Beweismitteln, von neuen Verdachtsgründen ist in dem Haftbefehl nicht die Rede. Erst nachträglich ist ein entsprechender Aktenvermerk erfolgt. Aber wenn man erst nachträglich nach Gründen für die neue Verhaftung suchen muß, so ist eben der Gesetzesvorschrift nicht genügt. (Sehr wahr.) Der Kommissar hat sich die größte Mühe gegeben, das Verfahren zu rechtfertigen, aber in den entscheidenden Punkten hat seine Beredtsamkeit versagt. Er sagte uns freilich, wenn nur materiell neue Verdachtsgründe vorlegen, dann sei das genug, der Kopf „Formelismus" könne doch nicht maßgebend sein. Ja, wenn die Civilgerichte ebenso dächten, dann würden gar viele ihrer Urtheile vor dem Reichsgerichte kassirt werden müssen. Und ist denn ein Verdachtsgrund überhaupt um deswillen neu, weil der Gerichtsherr der der Verhandlung nicht beigewohnt hat und ihr nicht beiwohnen konnte, erst später davon erfährt? Nun bezeichnet der Kommissar als neuen Verdachtsgrund eine bestimmte angeblich falsche Zeitangabe über Hickel's Aufenthalt bei der Mutter des Marten und außerdem soll der Gerichtsherr erfahren haben, daß dritte Personen eine Zeugenbeeinflussung versucht hätten. Ja, wenn das, was Dritte thun, ein neues Beweismittel gegen einen Angeklagten sein soll, dann kann ja Niemand der Verhaftung entgehen. (Sehr richtig.) Ganz gesetzwidrig ist die Vernehmung des Gerichtsherrn in zweiter Instanz über die von ihm in der ersten Instanz vorgenommene Untersuchung. Schon diese Untersuchung durch den Gerichtsherrn ist gesetzwidrig, und wie viel mehr seine Vernehmung darüber. Redner spricht sich sodann gegen die von Lenzmann geforderte sofortige Revision der neuen Militär-Strafgerichte aus. Gerade dieser Fall werde ja dazu verhelfen, daß die Mängel des Verfahrens künftig abgestellt werden würden, so daß man erst dreist noch weitere Erfahrungen abwarten könne. — Abg. Haase (Soz.): Hickel sei, wie ihm selbst gesagt worden, von Neuem festgenommen worden „wegen Gefahr der Verdunkelung des Thatbestandes", also vollständig gesetzwidrig. Der einzig zulässige Grund sei ihm nicht angegeben worden. Von einem neuen Verdachtsgrunde sei ihm nichts gesagt worden. Also könne ein solcher auch offenbar gar nicht vorgelegen haben. Vielmehr habe man erst nachher nach einem neuen Verdachtsgrunde gesucht. Wie Herr Romen die Wiederverhaftung mit angeblich neuen Verdachtsgründen zu erklären versucht habe, darüber seien die hervorragendsten Juristen geradezu erschrocken. Die anderen Widersprüche der Zeitangaben Hickel's und der Zeugen sind schon bei der ersten Strafverhandlung zur Sprache gekommen und das Gericht hatte ausdrücklich angenommen, es liege nur ein kurzer Aufenthalt vor. (Rufe links: Hören Sie Herr Romen!) Und hier spricht Herr Romen von einem neuen Verdachtsgrunde. (Rufe links: Romen! Romen! Heiterkeit.) Ebenso trübselig sind alle die anderen „neuen Verdachtsgründe des Herrn Romen". Redner äußert sich dann noch sehr abfällig über das Institut der Gerichtsherren. — Abg. Beckh (freis. Volksp.) bringt zur Sprache, daß ein Leutnant Eichhorn, der einen Knaben wegen einer harmlosen Bemerkung „aus Nothwehr" (Heiterkeit) in die Kaserne schleppen und dort durch einen Unteroffizier prügeln ließ, vom Kriegsgericht freigesprochen worden sei, ebenso der Unteroffizier, wogegen das Oberkriegsgericht in Wandsbek wenigstens auf zwei Tage Arrest erkannt habe. Weiter bespricht Redner das Urtheil in Thorn und in Oppeln, wo ein Unteroffizier von Lehrern als von dreckigen Schweinen sprach, und in Köln, wo in einer Anzahl Fällen ohne ersichtlichen Anlaß die Oeffentlichkeit ausgeschlossen worden sei. Die kriegsgerichtlichen Verhandlungen über den Untergang des Kreuzers „Wacht" haben an Bord eines Kriegsschiffes stattgefunden und deshalb sei das Publikum nicht zugelassen worden. In einem anderen Falle seien die Zuhörer während der Verhandlung in einem anderen Zimmer eingeschlossen worden und hätten nicht einmal bei der Urtheilsfällung Zutritt zum Verhandlungssaale gehabt. Die Thür zu diesem sei zwar bei Verkündigung des Urtheils geöffnet worden, aber das Publikum und Vertreter der Presse haben den Korridor, der zum Verhandlungssaale führt, nicht passiren dürfen. Als die Betreffenden endlich freigelassen und den Korridor betreten durften, sei das Kriegsgericht längst auseinander gewesen. Redner kommt dann noch auf den Fall von Gumbinnen, bei dem

Sund's verbesserte Kindermilch, Trocken-fütterung (chemisch) Dresdner Molkerei Gebr. Sund, Tauscherstr. 79