Bezugsgebühr:
Vierteljährlich für Dresden bei täglich zweimaliger Zutragung durch unsere Boten abends und morgens, an Sonn- und Montagen nur einmal 2 Mk. 50 Pf., durch auswärtige Kommissionäre 3 Mk. bez. 3 Mk. 50 Pf. Bei einmaliger Zustellung durch die Post 3 Mk. (ohne Bestellgeld), im Ausland mit entsprechendem Zuschlage. Nachdruck aller Artikel u. Original-Mitteilungen nur mit deutlicher Quellenangabe („Dresd. Nachr.") zulässig. Nachträgliche Honoraransprüche bleiben unberücksichtigt; unverlangte Manuskripte werden nicht aufbewahrt.
Telegramm-Adresse: Nachrichten Dresden.

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856.

Uhren und Goldwaren
anerkannt beste Bezugsquelle
Gustav Smy, Moritzstr. 10, Ecke König Johann-Strasse.

Hauptgeschäftsstelle: Marienstr. 38/40.

Anzeigen-Tarif.
Annahme von Ankündigungen bis nachmittags 5 Uhr, Sonn- und Feiertags nur Marienstr. 38 von 11 bis ½1 Uhr. Die 1spaltige Grundzeile (ca. 8 Silben) 20 Pfg. Familienanzeigen auf der Privatseite 15 Pfg.; die 2spaltige Zeile auf Privatseite 40 Pfg., als Eingesandt 60 Pfg. In Nummern nach Sonn- und Feiertagen 1spaltige Grundzeile 30 Pfg., auf Privatseite 40 Pfg., 2spaltige Zeile auf Textseite und als Eingesandt 60 Pfg. Auswärtige Aufträge nur gegen Vorausbezahlung. Belegblätter werden mit 10 Pfg. berechnet.
Fernsprechanschluß: Amt I Nr. 11 und Nr. 2096.

Glaswaren
jeder Art aus den bedeutendsten Glashütten des In- und Auslandes empfehlen in reichhaltiger Auswahl
Wilh. Rihl & Sohn, Königl. Hoflieferanten,
Neumarkt 11. Fernsprechstelle A. I. 6081.

Aug. Kühnscherf & Söhne
Dresden-A., Grosse Plauensche Strasse 29
Werkstätten für Eisenkonstruktionen u. Maschinenbau, Bau- u. Kunstschlosserei, Kunstschmiede. — Gegr. 1840.
Spezialität: Aufzüge für Personen, Waren, Speisen etc. mit elektrischem, hydraulischem, Transmission- und Handbetrieb.

Kronleuchter
Lampen für Gas, Petroleum und Kerzen.
G. Devantier, Prager Strasse 11.

Fabrik feiner Lederwaren. Weitgehendste Auswahl in Gebrauchs- und Luxus-Lederwaren. Reise-Artikel.
Adolf Näter Grösstes und vornehmstes Lederwaren-Spezial-Geschäft 26 Prager Strasse 26.

Nr. 19. Spiegel: Generalausstand im Ruhrrevier. Geh. Oekonomierat Käferstein †. Deutsches Städtewesen. Kreuzkirche. Gerichtsverhandlungen. Russisch-japan. Krieg. Hibernia-Bericht. | Wahrsch. Witterung: Heiteres Frostwetter. | **Donnerstag, 19. Januar 1905.**

Der Generalausstand im Ruhrgebiet.

Eine schwere wirtschaftliche Krisis droht der Generalstreik der Kohlenarbeiter im Ruhrrevier heraufzubeschwören, eine Krisis, deren Wirkungen sich bei längerer Dauer des Ausstandes und bei den mit jedem Tage wachsenden Gefahren des Uebergreifens auf verwandte und in Mitleidenschaft gezogene Zweige der nationalen Produktion weit über die Grenzen des rheinisch-westfälischen Industriegebietes fühlbar machen müssen. Um die materielle Tragweite der Ausstandsbewegung zu ermessen, genügen schon die bloß zahlenmäßigen Angaben, daß das Ruhrgebiet, für das zunächst der Generalstreik proklamiert ist, etwa 270 000 Bergarbeiter umfaßt und über die Hälfte (rund 56 Prozent) der Steinkohlen liefert, die im Deutschen Reiche insgesamt produziert werden. Ein solches Arbeiterheer repräsentiert eine Bevölkerungszahl von mindestens einer Million, die unmittelbar die Folgen der generellen Arbeitseinstellung zu tragen hat, ganz abgesehen von den tausenden Existenzen, die mittelbar davon betroffen werden, weil sie mit dem Schicksal der Bergarbeiter verknüpft sind. Unübersehbar bleiben vor der Hand die wirtschaftlichen Störungen und Verheerungen, die der Streik in denjenigen industriellen Betrieben anrichten kann, die in erster Linie gerade auf die Ruhrkohlen angewiesen sind, wie dies vornehmlich bei den großen Hochöfen und Eisenhütten von Essen, Dortmund und Bochum der Fall ist. Bemerkt zu werden verdient, daß auch ein nicht geringer Teil des französischen Kohlenbedarfs und speziell des Bedarfs für die Pariser Gaswerke aus den Gruben des Dortmunder Oberbergamtsbezirkes, wie die offizielle Benennung des Ruhrkohlenreviers lautet, gedeckt wird. Nicht vergessen werden darf, daß ein so gewaltiger Kohlenstreik, wie er in Deutschland seither kaum erlebt worden ist, auch auf zunächst unbeteiligte Produktionsgebiete und schließlich auf das ganze nationale Wirtschaftsleben insofern verhängnisvoll einwirken kann, als er erhebliche Störungen im Eisenbahnverkehr herbeiführt. Eine Befürchtung in dieser Richtung scheint indes bis auf weiteres nicht begründet zu sein, da hervorgehoben wird, daß die preußischen Staatsbahnen die Konsequenzen aus früheren Kohlenstreiks gezogen und überdies schon mit Rücksicht auf Mobilisierungszwecke über sehr bedeutende Kohlen-Vorräte verfügen, die sie in den Stand setzen, den Eisenbahnverkehr ohne Reduktionen fortzusetzen.

Daß sich der Staat einem Streik gegenüber, bei dem große wirtschaftliche Interessen auf dem Spiele stehen, von denen der nationale Wohlstand bedingt wird, nicht auf die Erfüllung des manchesterlichen Nachtwächterdienstes beschränken darf, liegt auf der Hand. Natürlich ist es die erste staatliche Aufgabe, für die Aufrechterhaltung der Ruhe und der gesetzlichen Ordnung unter allen Umständen zu sorgen. Aber nicht minder erwächst dem Staate die Pflicht, zu verhüten, daß die sozialen Gegensätze zwischen dem großkapitalistischen Unternehmertum und den Arbeitern zu einem schweren Klassenkampfe ausarten, unter dessen unseligen Folgen das deutsche Wirtschaftsleben empfindlich leiden mußte. Es verdient heute, an die Ansprache erinnert zu werden, die unser Kaiser im Jahre 1889, also noch während der Bismarckschen Reichskanzlerschaft, aus Anlaß des damaligen ersten allgemeinen Ausstandes im Ruhrrevier an eine Deputation der Grubenbesitzer gerichtet hat. In dieser Ansprache ist der Standpunkt skizziert, den der Staat bei einem Streik von so hervorragender sozialpolitischer und nationaler Bedeutung, wie dem vorliegenden, einzunehmen hat. „Ich möchte Sie bitten," sagte damals Kaiser Wilhelm zu den Vertretern der Arbeitgeber, „dafür Sorge zu tragen, daß den Arbeitern Gelegenheit gegeben werde, ihre Wünsche zu formulieren, und sich vor allen Dingen immer vor Augen zu halten, daß diejenigen Gesellschaften, welche einen großen Teil Meiner Untertanen beschäftigen und bei sich arbeiten lassen, auch die Pflicht dem Staate und den beteiligten Gemeinden gegenüber haben, für das Wohl ihrer Arbeiter nach besten Kräften zu sorgen." Und weiter erklärte dann der Monarch: „Ich betrachte es als Meine königliche Pflicht, den Beteiligten, den Arbeitgebern sowohl wie den Arbeitern, Meine Unterstützung bei vorkommenden Meinungsverschiedenheiten in dem Maße zuzuwenden, in welchem sie ihrerseits bemüht sind, die Interessen ihrer gesamten Mitbürger durch Pflege ihrer Einigkeit untereinander zu fördern und vor Erschütterungen, wie diese, zu bewahren." Im Sinne dieser kaiserlichen Ausführungen hat der Reichskanzler Graf Bülow bereits vor Ausbruch des allgemeinen Ausstandes im preußischen Abgeordnetenhause die Bereitwilligkeit der preußischen Regierung bekundet, alles zu tun, was in ihren Kräften steht, um eine Einigung zwischen den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern im Interesse des sozialen Friedens, im Interesse des Gedeihens der Industrie und des Wohles der Arbeiter herbeizuführen. Angesichts des Generalstreiks wird es für die preußischen Staatsbehörden vor allem darauf ankommen müssen, vorderhand alle bureaukratischen Umständlichkeiten und besonders weitläufige Enqueteveranstaltungen beiseite zu lassen, um schleunigst eine Abkürzung des verderblichen Ausstandes bewirken zu können. Voraussetzungen des Gelingens sind strenge Unparteilichkeit und unbedingt objektive Haltung. Ist der Streik beigelegt, dann erst wird es die Aufgabe der Regierung sein, umfassende Ermittlungen und Untersuchungen der gesamten Arbeits- und Lohnverhältnisse anzustellen, um die feste Grundlage zu gewinnen, auf der sich in Zukunft die Beziehungen zwischen den Zechenverwaltungen und den Bergarbeitern so gestalten lassen, daß der plötzliche Ausbruch eines solchen Riesenstreiks, wie es der gegenwärtige ist, nach Möglichkeit ausgeschlossen bleibt.

Heute schon, bevor sich im einzelnen die etwaigen Beschuldigungen der Arbeitgeber und die Berechtigung oder Nichtberechtigung der Beschwerden der Arbeitnehmer objektiv nachweisen lassen, steht unzweifelhaft soviel fest, daß auf beiden Seiten unsern schwer gesündigt worden ist, als einerseits die Arbeiter leichtfertig, unbesonnen und allenthalben unter Bruch des Vertragsverhältnisses die Streikbewegung provoziert, andererseits die Unternehmer nicht das mindeste getan haben, um die Gefahr des allgemeinen Ausstandes rechtzeitig abzuwenden. Auch wenn nicht verkannt wird, daß sich die Bewegung der Bergleute über alle hemmenden Schranken hinweg mit elementarer Kraft Bahn gebrochen hat, und selbst wenn man zugibt, daß, wie ein preußischer Regierungsrat konstatieren zu müssen glaubt, der Streik im Ruhrrevier im Gegensatze zu dem Crummschauer Ausstande „eine aus der Brust des Bergmannes in natürlicher Entwicklung heraus geborene, seinem innersten Fühlen entsprechende, keineswegs von den Arbeitsführern künstlich hervorgerufene Bewegung" ist, so wird damit die Arbeiterschaft doch nicht von dem schweren Vorwurfe entlastet, daß sie kontraktbrüchig, außerdem leichtsinnig und übereilt gehandelt hat. Alle Sympathien würden sich den Bergleuten zugeteilt zugewendet haben, wenn sie nach vorausgegangenen erfolglosen Unterhandlungen mit den Zechenverwaltungen die Arbeit unter Wahrung der vertragsmäßig vorgeschriebenen Kündigungsfrist niedergelegt hätten. Nachdem aber einmal die Gefahr eingetreten war, daß sich der bisher nur lokale und partielle Streik zu einem allgemeinen entwickelte, sind es die Unternehmer gewesen, die durch schroffe Hervorkehrung eines gewissenlosen Herrenstandpunktes den Generalausstand unabwendbar gemacht haben. In der Antwort des Bergbaulichen Vereins auf die Forderungen der Bergarbeiter wird der Weg der Einigungsverhandlungen einfach für schlechthin ungangbar bezeichnet, indem erklärt wird, daß „der Arbeitsvertrag nur mit dem einzelnen Arbeiter geschlossen wird und demgemäß nur mit dem einzelnen Arbeiter verhandelt werden kann", und indem in Konsequenz dieser Auffassung die in „sogenannten Volks- oder Vereinigungsversammlungen gewählten Delegierten wie auch die aus solchen Delegierten zusammengesetzten Versammlungen nicht als Vertreter der Gesamtbelegschaft anzuerkennen seien". Man bereit kann, wie es eine organisierte Arbeitgeberschaft, in diesem Falle das ebenso übermächtige wie übermütige Kohlensyndikat, in dem Augenblicke schwerster Verantwortlichkeit fertig bringt, den Arbeitnehmern jedes Koalitionsrecht abzusprechen und jeden Anspruch auf Organisierung zu bestreiten. Nur mit dem einzelnen Arbeiter will das Kohlensyndikat verhandeln!! Die Klerikale „Germania", die als ihre spezielle Aufgabe die Bekämpfung des sozialdemokratischen Terrorismus ansieht, also nicht in dem Verdachte steht, der sozialdemokratischen Propaganda Vorschub zu leisten, empfindet dieses triviale Betragen des Arbeitgeber-Syndikats als eine „direkte Herausforderung und Aufreizung der Arbeiter zu Gewalttätigkeiten"; und man kann ihr leider nicht unrecht geben.

Neueste Drahtmeldungen vom 18. Januar.

Berlin. General v. Trotha meldet: **Wilhelm Maharero zeigte seine Unterwerfung an. Der Kapitän Zacharias Zerana, der sich bereits unterworfen, sagte aus, verschiedene Führer der Aufständischen seien gestorben oder teilweise verdurstet. Das Volk und die Kriegsleute seien zersprengt. Sie werden größtenteils versuchen, aus dem Sandfeld in das Hererohland zurückzukehren. Nur Wilhelm Maharero habe noch einen Rest gutbewaffneter Okahandjaleute zusammen.**

Deutscher Reichstag.

Berlin. (Priv.-Tel.) Den Anträgen der Geschäftskommission entsprechend, wird die nachgesuchte Genehmigung zur Strafverfolgung der Abgg. Scheidemann, Gerstenberger, Troeßbach und Schmidt-Frankfurt versagt und dann die Etatberatung beim Etat des Reichseisenbahnamts fortgesetzt. — Abg. Erzberger (Zentr.) bezeichnet es als einen dringenden Wunsch des Reichstags, daß die Verhandlungen zwischen der preußischen und den süddeutschen Eisenbahnverwaltungen über eine Betriebsmittel-Gemeinschaft zu einem gedeihlichen Abschlusse gelangen möchten. Diese Gemeinschaft sei ein sehr dankenswerter Weg, da dabei die Betriebshoheit der Einzelstaaten gewahrt bleibe. — Abg. Hieber (nat.-lib.) verweist darauf, daß das Reichseisenbahnamt so gut wie machtlos sei, und daß die eigentlich entscheidenden Faktoren die Eisenbahnverwaltungen der Einzelstaaten seien. Trotzdem könnten Fragen des Eisenbahnwesens im Reiche nur beim Etat des Reichseisenbahnamts zur Sprache gebracht werden. Ursprünglich habe man nur an eine Güterwagen-Gemeinschaft gedacht; um so erfreulicher sei es, daß die Studienkommission bei ihrer Prüfung der Frage jetzt dazu gekommen sei, die Betriebsmittel-Gemeinschaft auch auf die Personenwagen auszudehnen. Auch für unser nationales Gemeinschaftsgefühl werde das von Bedeutung werden. Diese Eisenbahn-Gemeinschaft in bezug auf die Betriebsmittel sei eine nationale Angelegenheit im besten Sinne des Wortes. (Beifall.) — Präsident des Reichseisenbahnamts Dr. Schulz kann über die Details der Betriebsmittel-Gemeinschaft noch keine Auskunft geben, da die Verhandlungen noch schweben. Die Ausführung einer vom Abg. Erzberger empfohlenen Schienenverbindung zwischen München und dem Inntale über den Fernpaß könne er nicht in Aussicht stellen. — Abg. Reißhaus (Soz.) plädiert für Tarifverbilligungen im Personenverkehr, für hygienische Maßnahmen auch in der vierten Klasse (Nichtraucherconpees vierter Klasse), und führt Beschwerde über Eisenbahnverhältnisse im Thüringischen. Es fehle dort vielfach an Personal und Wagen, um den Güterverkehr zu bewältigen. — Präsident Dr. Schulz erwidert, daß Thüringen im allgemeinen mit Eisenbahnlinien und -Stationen besser versorgt sei als Westpreußen oder Gesamtdeutschland. — Abg. Pachnicke (freis. Vereinig.) erblickt mit seinen Freunden in der Gemeinschaft, insofern sie sich nicht auf Erträge, sondern auf die Betriebsmittel erstreckt, einen Fortschritt, ohne sich aber davon zu viel zu versprechen. Sollte die vierte Klasse von der Betriebsmittel-Gemeinschaft beibehalten werden — es sei das bekanntlich noch ein Hauptstreitpunkt — so sollten doch wenigstens die Wagen vierter Klasse eine bessere Ausstattung erhalten. Jetzt höre man oft berechtigterweise über Wagenmangel klagen. Eine Beseitigung dieser Mängel werde man von der geplanten Gemeinschaft erwarten dürfen. Hauptsache sei und bleibe aber eine Vereinfachung der Tarife; alles dränge auf eine solche sowohl der Güter-, wie der Personentarife. Daß eine Vereinfachung der Tarife stattfinden müsse, darüber seien alle Fachmänner einig, aber es müsse auch eine Verbilligung erfolgen. Das Ziel bei den Personentarifen müsse ein einheitlicher Tarif, und zwar auch ein solcher sein, der etwa der Hälfte unseres Rückfahrkartentarifs entspreche. Die Rückfahrkarte sei ja auch historisch zu erklären; aber heute spreche nichts mehr dafür, daß für dieselbe Leistung ein verschiedenes Entgelt gezahlt werde, je nachdem, ob man nur hin, oder ob man hin- und zurückfahre. Komme es zu einer solchen Reform, so möge aber auch die Verwaltung darauf verzichten, nun etwa irgendwie noch eine kleine Verteuerung durchzudrücken. Auch bei den Gütertarifen ist mit Herabsetzungen vorzugehen. Vergleichen wir unsere Gütertarife mit denen im Auslande, so sehen wir, daß die Interessenten im Auslande vor den unsrigen im Vorsprunge sind. Gerade jetzt erfreut sich unsere Eisenbahnverwaltung einer hohen Rente. Dieser Zeitpunkt hoher Rentabilität ist geeignet, um mit Verkehrserleichterungen und Tarifermäßigungen vorzugehen. — Abg. Werner (Ant.) erklärt ebenfalls die Betriebsmittel-Gemeinschaft für eine bedeutsame nationale Aktion und wünscht einen etwas umfangreicheren Wirkungskreis für das Reichseisenbahnamt. — Abg. Wolff (Wirtschaftl. Vereinigung) legt dar, wenn Preußen in dieser Frage der Betriebsmittel-Gemeinschaft Entgegenkommen zeige, könne es moralische Eroberungen machen. — Abg. Storz (Volkspartei) hält die Hoffnungen, die man an die Betriebsmittel-Gemeinschaft knüpfe, für zu optimistisch. Auch in Zukunft würden noch viele Wagen leer fahren müssen. Die Ungleichheiten in der Tarifpolitik wären vermieden worden, wenn man von vornherein das Eisenbahnwesen zur Reichssache gemacht hätte. — Abg. Pichler (Zentr.) wünscht, daß man Bayern und Süddeutschland mit der vierten Wagenklasse verschone. Keinesfalls empfehle es sich, einem von Storz geäußerten Verlangen gemäß, die Tarifdetails vor den Reichstag zu bringen, der sonst in Permanenz tagen müsse. — Abg. v. Gerlach (freis. Vereinig.) erklärt die vierte Wagenklasse für menschenunwürdig, sie werde auch in der Regel überfüllt. — Abg. Storz zieht, wie sich nun einmal die Verhältnisse entwickelt haben, ein Eisenbahnwesen mit Berlin als Zentrum einem solchen mit München als Zentrum vor. — Abg. David (Soz.) bedauert, daß es nicht zu einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft gekommen sei. Nachdem das aber nicht geschehen sei und nachdem Preußen einen Keil in Süddeutschland hineingetrieben habe, sei, um die preußische Eisenbahnoberhoheit zu beseitigen, eine Reichseisenbahngemeinschaft nötig, denn Preußen sei nun einmal auch auf dem Eisenbahngebiete der rückständigste Staat. Redner verurteilt gleichfalls das Zwinen der vierten Klasse. — Abg. Schrader (freis. Vereinig.): Zugunsten der Verstaatlichung der Privatbahnen sei seinerzeit geltend gemacht worden, die Privatbahnen wirtschafteten zu sehr im privaten Interesse und ohne Rücksicht auf die allgemeinen Verkehrsinteressen. Jetzt habe sich längst gezeigt, daß auch der Staat die Eisenbahnen in der Hauptsache fiskalisch verwalte. Dasselbe würde der Fall sein, wenn das Reich alle Eisenbahnen übernähme. — Abg. Paulli (Reichsp.) verteidigt die Einrichtung der vierten Klasse. (Rufe links: Dann fahren Sie doch vierter Klasse! Heiterkeit.) — Abg. Graf Limburg-Stirum (kons.) hält dem Abgeordneten Schrader vor, daß jedenfalls die Privatbahnen das öffentliche Interesse nicht wahrgenommen hätten, sondern nur ihr Erwerbsinteresse. Insoweit das seitens der Staatsbahnen ebenfalls geschehe, komme es jedenfalls der Allgemeinheit mittelbar zu gute. — Abg. Gothein (freis. Vereinig.): Wie verkehrt das Sträuben gegen Tarifherabsetzungen sei, ersehe man aus den Verkehrs- und Einnahme-Steigerungen, die eintraten, nachdem sich die Eisenbahnverwaltungen endlich nach langem Widerstreben zur Herabsetzung der Kohlentarife entschlossen hatten. Charakteristisch sei ein Wort, das Herr v. Miquel als Finanzminister einmal im Abgeordnetenhause aussprach, als er wieder einmal daran erinnert wurde, daß als Zweck der Verstaatlichungsaktion die Wahrnehmung des Verkehrsinteresses angegeben worden sei. Herr von Miquel sagte damals: „Das brauchte man ja nicht zu glauben. Ich war nicht so dumm, es zu glauben." — Der Etat des Reichseisenbahnamts wird genehmigt, ebenso der Etat des Rechnungshofes. — Schluß der Sitzung 5¾ Uhr. Morgen 1 Uhr: Postetat.

Bergarbeiterbewegung.

Essen. (Priv.-Tel.) Die heutige Konferenz der Zechenbesitzer bestimmte Delegierte, die an der morgigen Verhandlung in Dortmund teilnehmen sollen. Es ist Aussicht vorhanden, daß eine Verständigung zustande kommt. Die Lage ist ruhig. Die Belegschaft der bisher nicht streikenden Großenhain'schen Zeche Rheinpreußen stellte an die Direktion Forderungen, die die Forderungen der übrigen Ruhrbergleute bedeutend verschärfen. Falls bis morgen früh eine Antwort nicht erfolgt, soll der Streik ausbrechen.

Essen (Ruhr). **Der rheinisch-westfälischen Ztg." zufolge dauerten die heute hier unter dem Vorsitze des Oberbergbauptmanns von Velsen zwischen den Ministerialkommissaren, dem Berghauptmann und dem Ausschuß des Bergbaulichen Vereins gepflogenen Verhandlungen bis 1 Uhr. Sie waren rein informatorischer Art. Der Bergbauliche Verein erklärte sich vor allem bereit, alle seine Mitglieder zu veranlassen, jede Auskunft über die Verhältnisse der Zechen in ausgiebigster Weise zu erteilen. An den morgigen Verhandlungen in Dortmund nimmt der Bergbauliche Verein nicht teil; doch soll den Vertretern der Arbeiterorganisationen Gelegenheit gegeben werden, alle ihre Beschwerden gegen**

Kinder sterilisierte Kindermilch (homogenisiert) Trocken-füllerei
Dresdner Molkerei Gebr. Pfundt, Bautzner Str. 79/81.