Nr. 161. XII. Jahrgang. Täglich 90000 Auflage. Donnerstag, 16. Juni 1904.

Dresdner Neueste Nachrichten

Unabhängige Tageszeitung.

Größte Auflage in Sachsen.

Redaktion und Hauptgeschäftsstelle Pillnitzer Straße 49.
Fernsprecher: Redaktion Amt I Nr. 3897, Expedition Amt I Nr. 4571, Verlag Amt I Nr. 543.

Haupt-Annahmestelle für Abonnements und Inserate: Pillnitzer Straße 49. Ferner nehmen an: die Filialen Altmarkt: J. Weber, Baugner Straße 43; M. Weber, Blasewitzer Straße 16; Otto Nagel, Falkenstr. 16; Th. Grimm, Hauptstraße 18 und Kamenzer Straße 43b; J. Hudemk, Königsbrücker Straße 54; Ernst Malukta, Kurfürstenstraße 21; Oscar Röber, Marienstr. 28; H. Wagner, Oppelstraße 21; G. Umlauf, Pfotenhauerstraße 58; E. Thürmer, Pirnaischer Platz 8; Rehfeld, Postplatz 9; G. Schneider, Schäferstraße 6; Johann Starke, Strehlener Str. 19; L. Baumgart, Struvestraße 24; P. Goerke, Wiener Platz 1; O. Meise und alle Annoncen-Bureaus.

Anzeigenpreis: Die 1spaltige Kolonelzeile für Dresden und Vororte 20 Pf., für auswärts 25 Pf. Finanzinserate erhöhte Preise. Die 4spaltige Reklamezeile 1 Mk., auswärts 1.50 Mk. Garantie für Erscheinen von Inseraten an vorgeschriebenen Tagen und auf bestimmten Plätzen wird nicht übernommen. Bezugspreis: Durch die Post monatlich 67 Pf. Für Dresden monatlich 50 Pf. Für Oesterreich-Ungarn vierteljährlich 3,36 Kr., mit „Fliegende Blätter" 3,78 Kr. Postbestellungen: in Deutschland und Oesterreich-Ungarn ohne „Fliegende Blätter" „Dresdner Neueste Nachrichten Ausgabe A", mit „Fliegende Blätter" „Dresdner Neueste Nachrichten Ausgabe B".

Diese Nummer umfaßt 16 Seiten. Roman siehe Seiten 13 und 14.

Landesrecht und Reichsrecht.

Die Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses über das Vertragsbruch-Gesetz werden durch die im Reichstage eingebrachte sozialdemokratische Interpellation, die beim Reichskanzler anfragt, was er angesichts des Widerspruchs zwischen dem Gesetzentwurf und der Reichsgesetzgebung zu tun gedenkt, wie es scheint, auf ein andres parlamentarisches Schlachtfeld verlegt. Die Bedenken gegen die reichsgesetzliche Zulässigkeit des Gesetzentwurfs hatten von einem Aufsatz der „Arbeitsmarkt-Korrespondenz" ihren Ausgang genommen, der in der Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 8. Juni zum Gegenstand der Besprechung gemacht wurde. In dem genannten Aufsatz war, wie die genannte Korrespondenz jetzt erinnert, darauf aufmerksam gemacht worden, daß der Gesetzentwurf nach zwei Richtungen gegen die Gewerbeordnung verstoße. Nach der Gewerbeordnung ist die Annahme gewerblicher Arbeiter ein Bestandteil der reichsgesetzlich gewährleisteten Gewerbefreiheit, und die Landes-Gesetzgebung ist nicht befugt, einem gewerblichen Arbeitgeber die Annahme von Arbeitern zu untersagen, weil dieselben in der Landwirtschaft einen Vertragsbruch begangen haben. In dieser Beziehung scheinen nach der Begründung die Verfasser des Entwurfs andre Absichten gehabt zu haben, als in dem Gesetzentwurf zum Ausdruck gelangt, und es ist anzunehmen, daß dieser Mangel in der Kommission beseitigt werden und die Annahme vertragsbrüchiger Arbeiter nicht allgemein (und dadurch auch den Gewerbetreibenden), sondern nur den Landwirten und Gesinde-Herrschaften untersagt werden wird.

Sehr viel schwerer zu beseitigen ist jedoch ein zweiter Verstoß gegen die Gewerbeordnung: den Stellenvermittlern soll die Vermittlung derartiger Arbeiter untersagt werden. Dieses Verbot verstößt gegen die §§ 34 und 38 der Reichs-Gewerbeordnung, welche die Stellenvermittlung regeln. Der Justizminister hat zwar in der Sitzung des Abgeordnetenhauses darauf aufmerksam gemacht, daß der letztgenannte Paragraph den Zentralbehörden die Befugnis zu Ausführungsbestimmungen gibt „soweit darüber die Landesgesetze keine Bestimmungen treffen". Indes hat diese Erwähnung der Landesgesetze eine andre Bedeutung. Der Paragraph gibt der Landes-Zentralbehörde das Recht zu sehr weitgehenden Ausführungs-Vorschriften über die Befugnisse und Verpflichtungen der Stellenvermittler. Die Zentralbehörde soll jedoch das Recht nicht haben, soweit in einem einzelnen Staate dasselbe Recht bereits im Wege der Landes-Gesetzgebung ausgeübt ist. Die Erwähnung der Landes-Gesetzgebung in diesem Paragraphen hat lediglich den Sinn, die Rechte der Landes-Zentralbehörden als eingeengt zu bezeichnen (wie auf allen Gebieten die Befugnisse auch der obersten Verwaltungsbehörde durch die Landes-Gesetzgebung eingeengt sind). Sie hat aber keineswegs den Sinn und kann ihn auch nicht haben, daß die Landes-Gesetzgebung das Recht erhalten soll, dieselbe Materie, die das Reichsgesetz geregelt hat, noch einmal in einem andern Sinne zu regeln.

Der Justizminister hat ferner in einem zweiten Argument bestritten, daß diese Vorschrift sich gegen das Gewerbe der Stellenvermittler richte; sie richte sich vielmehr gegen all und jede Stellenvermittlung, mag dieselbe gewerblich sein oder nicht. Wenn diese Interpretation richtig wäre, so würde der grundlegende Satz der Gewerbeordnung, daß der Betrieb eines Gewerbes keinen andern Beschränkungen unterliege, als den in der Gewerbeordnung selbst ausgesprochenen, keine praktische Bedeutung mehr haben. Jede Tätigkeit, die als Gewerbe betrieben wird, kann auch ebenso ohne die Absicht des Erwerbes betrieben werden. Es gibt in Berlin eine Bürstenbinderei, die ohne jede Gewinnabsicht lediglich zur Beschäftigung Unfallverletzter betrieben wird. Es kann jemand eine Korbflechterei einrichten, ohne Gewinnabsicht, weil ihm nur daran liegt, Idioten zu beschäftigen. Eine Landes-Gesetzgebung, die ein Gewerbe beschränken will, braucht ihre Worte nur so zu fassen, daß auch die nichtgewerbliche Ausübung derselben Tätigkeit mit darunter fällt, und sie würde sich auf diese Art die Befugnis, die ihr das Reichsgesetz für die gewerbliche Tätigkeit allein versagt, für die gewerbliche und nichtgewerbliche zusammen aneignen können.

Die Frage, ob ein Gesetzentwurf in einem einzelnen deutschen Staate mit der Reichs-Gesetzgebung vereinbar ist oder nicht, sollte ohne jede Rücksicht auf Parteizugehörigkeit geprüft werden. Denn daran, daß im Deutschen Reiche die Reichsgesetze nicht durch die 25 bestehenden Landes-Gesetzgebungen durchkreuzt werden, haben alle Parteien ein gemeinsames Interesse.

Politische Tagesübersicht.

Deutsches Reich.

Der Kaiser begab sich Dienstag morgen von Berlin im Automobil nach dem Truppenübungsplatz Döberitz und stieg dort zu Pferde; er besichtigte zunächst das Garde-Kürassier-Regiment und exerzierte sodann die Garde-Kavallerie-Division. An der Uebung nahmen reitende Batterien, auch diejenigen für Südwestafrika, in ihrer Tropenausrüstung und die Maschinengewehrabteilung teil. Zum Schluß nahm der Kaiser einen Vorbeimarsch der beteiligten Truppenteile ab und ritt mit dem Garde-Kürassier-Regiment nach dem Döberitzer Lager, von wo er später mit Sonderzug nach Berlin zurückkehrte. Nachmittags wohnten der Kaiser und der Kronprinz dem Wohltätigkeitsfeste bei, das im Garten des Reichskanzlerpalais zum Besten des Frauen-Hilfsvereins für Kinderpflege an den deutschen Seeküsten unter der Aegide der Gräfin v. Bülow veranstaltet worden war. Der Kaiser speiste mit dem Reichskanzlerpaar. — Am 16. d. M. wird das Kaiserpaar in Homburg v. d. H. eintreffen und bis zum Sonnabend dort verweilen, von wo der Kaiser zum Besuche König Eduards nach Kiel reist. Wie uns unser Berliner K.-Mitarbeiter schreibt, verlautet in Hofkreisen, daß der Kaiser in Homburg mit den beiden Töchtern des Herzogs von Cumberland zusammentreffen wird. Dieselben werden mit ihren Gatten, dem Prinzen Max von Baden und dem Großherzoge von Mecklenburg-Schwerin den Monarchen begrüßen und während seines Aufenthalts dort verweilen. Der junge Großherzog mit seiner Gemahlin wird dann vom Kaiser zu einem Besuch nach Potsdam eingeladen werden.

Aus Südwestafrika. Mit der Ankunft des Generals v. Trotha in der Kolonie scheinen die offiziellen Meldungen von dort etwas reichlicher und prompter zu werden. So meldet der neue Oberkommandierende neuerdings aus Swakopmund: Da großer Mangel an Etappentruppen und Arbeitern herrscht, ist der Transport in Lüderitzbucht telegraphisch angewiesen worden, den Bataillonsstab und eine Kompagnie in Swakopmund zu landen, so daß im Süden nur eine Kompagnie und eine Batterie bleiben. — Die für den Süden (Bondelzwarts) bestimmten Verstärkungen werden demnach zunächst ebenfalls für den Krieg im Norden herangezogen. — Die Meldungen, daß der Ovambohäuptling Nechale von Omandonga, der Bruder des Häuptlings Kambonde von Olukonda, mit den Hereros in Verbindung stehe, erhalten durch die neuesten Angaben vom Aufstandsgebiet Bestätigung. Bisher war nur bekannt, daß sein Vormann Jute den vom Unteroffizier Großmann mit drei Mann besetzten Posten Namutoni an der Etoschapfanne (ganz im Norden der Kolonie) am 28. Januar angegriffen hat, worauf sich die Besatzung nach Grootfontein zurückzog. Nun erfährt man, daß Nechale die Station selbst, die 240 Kilometer nordwestlich von Grootfontein liegt, zerstört haben soll. Nach dem jetzigen Bericht wird es wahrscheinlich, daß auch er es war, der die drei Wagen mit Munition aus dem Ovambolande mit 60 Mann Bedeckung nach Waterberg geschafft hat, wie am 27. Mai gemeldet wurde.

Die Prinzen Georg und Konrad von Bayern, Söhne des Armeeinspekteurs Prinzen Leopold, haben im strengsten Incognito eine Reise um die Welt angetreten. Sie haben sich über Gemünden nach Bremen begeben. Sie fahren vorerst nach New-York, wenden die bedeutendsten Städte der Vereinigten Staaten, vor allem die Weltausstellung in St. Louis besichtigen und dann die Reise über Japan, Indien und Aegypten nach Europa fortsetzen. Die Rückkunft ist für Oktober in Aussicht genommen.

Die Lage im Ruhrkohlengebiet. Von wohlunterrichteter Seite wird uns geschrieben, daß die Lage der Arbeiter im Ruhrkohlengebiete, die in der Presse vielfach übertrieben dargestellt wurde, in Wirklichkeit keine ungünstige ist. Die durch die Stillegung von Zechen betroffenen Leute haben in den weitaus meisten Fällen gleich nach der Außerbetriebsetzung der Werke ausreichende Arbeitsgelegenheit gefunden, die ihnen guten Verdienst sichert. Die Minderheit, denen dies anfangs nicht glückte, ist jetzt in der Hauptsache ebenfalls zur Zufriedenheit untergebracht, so daß von einem Notstande jedenfalls nicht die Rede sein kann. Die Gemeinden sind durch den Ausfall an Steuern usw., der durch den Zechenverkauf entstand, allerdings teilweise geschädigt worden, doch haben die meisten ansässige Arbeiter, die ihren Wohnsitz nicht gewechselt, da sie andre Beschäftigung an Ort und Stelle fanden. Der durch Wegzug von Gemeindemitgliedern entstandene Schaden ist mithin nur geringfügig. Soweit bekannt geworden ist, sind seit Anfang Mai keine weiteren Ankäufe von Werken erfolgt. Eine genauere Darlegung der ganzen Angelegenheit und der sozialen Verhältnisse erfolgt in einer im Handelsministerium ausgearbeiteten Denkschrift, die im Laufe dieses Monats noch dem preußischen Abgeordnetenhause zugehen wird.

Kleine Mitteilungen. Der Landtagsabgeordnete Dr. Max Jänecke, Leutnant der Reserve, ist wegen Herausforderung des welfischen Reichstagsabgeordneten Frhrn. v. Hodenberg zum Zweikampf vom Kriegsgericht in Hannover zu einer Strafe von vier Tagen Festungshaft verurteilt.

Ausland.

Der böhmische Landtag hat seine Sitzungen wieder aufgenommen. Da im Reichsrate die Tschechen obstruieren, so tun es hier zur Vergeltung die Deutschen. Der Oberstlandmarschall Fürst v. Lobkowitz betonte in seiner Begrüßungsansprache mit Bedauern, daß die parlamentarischen Verhältnisse nicht nur im Lande, sondern auch im Reiche derartige seien, daß keine Aussicht auf eine gedeihliche Tätigkeit vorhanden sei. Nach Verlesung des Einlaufes nahmen sofort die deutschen Abgeordneten die Obstruktion wieder auf, indem sie zu den eingebrachten Urlaubsgesuchen Anträge auf namentliche Abstimmung mit 10 Minuten Pause stellten. Die Tschechen Herold und Kuhr verurteilten die Obstruktion der Deutschen. Ersterer erklärte, die Obstruktion der Deutschen im Landtage könne die Obstruktion der Tschechen im Reichsrate nicht beeinflussen. Nach zwei namentlichen Abstimmungen schloß

Aus Aegypten.

Reisebilder von Prof. Eduard Engel (Berlin).

I.

Die Reise nach Aegypten.

Nach Aegypten führen annähernd so viele Wege wie nach Rom; indessen da ich für deutsche Leser schreibe, so vermindert sich die Zahl der bequemen und empfehlenswerten Wege auf eine ziemlich geringe. Die Wahl des angenehmsten Weges richtet sich vor allem darnach, ob der Reisende ein guter Seemann ist oder nicht, ob er also Vergnügen findet an einer möglichst langen Seereise oder ob der bloße Gedanke an das Meer mit seinem nicht für jedermann gleich lieblichen „Spiel der Wellen" allerlei dunkler Gefühle Gewalt in ihm hervorruft, die in der Erinnerung schliefen. Für ganz schlechte Seeleute ist die kürzeste Seereise die beste, und als solche muß die von Brindisi nach Alexandrien oder Port Said bezeichnet werden. Diese zwingt den deutschen Reisenden, nahezu den ganzen Stiefel Italiens an der Ostseite entlang zu fahren, und wer italienische Eisenbahnen aus der Erfahrung kennt und nur ein leidlicher Seefahrer ist, wird immer den Weg wählen, der aus einem möglichst kurzen Stück Eisenbahnfahrt in Italien und einem entsprechend längeren Stück Seereise zusammengesetzt ist. Dazu kommt, daß von Brindisi keine großen deutschen Schiffe nach Aegypten fahren, sondern entweder die kleineren, wenn auch nicht übeln Dampfer des Oesterreichischen Lloyds oder englische Schiffe, die auch nicht nach jedermanns Geschmack sind.

Ein andrer sehr reizvoller Reiseweg ist der über Konstantinopel und Athen. Auf diesem Wege wird die viertägige Seefahrt zweimal in der angenehmsten Weise unterbrochen: in Smyrna und in Piräus, beide Male mit einem genügend langen Aufenthalt, um wenigstens einen starken Eindruck von Smyrna und einen Ueberblick über die größten Schönheiten der griechischen Hauptstadt zu gewinnen. Namentlich die ägyptischen Dampfer, die auf dieser Linie verkehren, sind zu empfehlen; sie sind groß, sauber, bieten gute Verpflegung und fahren schnell. Die italienischen Dampfer halten mit den ägyptischen den Vergleich nicht aus, namentlich nicht in der Sauberkeit.

Unter Umständen, z. B. wenn man über Paris reisen möchte oder reisen muß, wird man die französischen Dampfer von Marseille benutzen oder man wird, um die lange italienische Eisenbahnfahrt zu sparen, mit einem Dampfer des Oesterreichischen Lloyds schon von Triest die Seereise antreten.

Die Krone aber aller Reisewege gebührt den deutschen Dampfern von Genua nach Port Said über Neapel. Wer je eine solche Reise auf einem der herrlichen Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie oder des Norddeutschen Lloyds, sei es auf der Linie nach China oder der nach Australien, gemacht hat, wird, auch wenn er nicht ganz seefest ist, schwerlich je eine andre Beförderungsart wählen. Ich kann solchen Reisenden, die mit der Zeit nicht allzu beschränkt sind, nur empfehlen, die Fahrt von Hamburg oder Bremen selbst zu beginnen und mit einem jener Riesenschiffe über Antwerpen und Southampton um Gibraltar nach Genua zu fahren. Von hier bietet sich ihm durch den zweitägigen Aufenthalt des Schiffes die Möglichkeit zu Ausflügen an der westlichen wie an der östlichen Riviera, wobei das im Hafen liegende Schiff die Möglichkeit gewährt, abends an Bord zurückzukehren, zu speisen und zu schlafen. Von Genua nach Neapel fährt man in wenig mehr als 20 Stunden, genießt die herrliche Ausfahrt aus dem Hafen von Genua, sieht ein großes Stück der östlichen Riviera vom Meere aus, fährt zwischen Elba und dem Festlande weiter südlich und hat den zauberischen Anblick des Golfes von Neapel in den Morgenstunden des nächsten Tages. Die Dampfer fahren erst am späten Abend weiter südlich, so daß vollkommen Zeit zum Ausfluge nach Pompeji und zum Besuche des Museums in Neapel, auch noch zu einer Rundfahrt durch die Stadt bleibt. Auf der weiteren Reise gewahrt man am nächsten Morgen den Vulkan von Stromboli, fährt am frühen Morgen durch die Meeresenge zwischen Reggio und Messina und genießt bis zum späten Nachmittag den Anblick der sizilianischen Küste und des beschneiten Aetna.

Deutschen Reisenden empfehle ich diesen schönsten und besten Reiseweg nach Aegypten vor allem auch deswegen, weil er die größte Sicherheit gegen die Seekrankheit bietet. Es müßte schon geradezu ein Orkan sein, ein im südlichen Mittelmeer doch nicht gerade häufiges Ereignis, wenn die Seekrankheit für irgendwie längere Zeit auftreten sollte. Die 10- bis 12000 Tonnen großen Riesenluxusdampfer sind das sicherste Mittel gegen die Seekrankheit, das bisher erfunden wurde. Ueber die glänzende Verpflegung auf diesen Schiffen brauche ich kein Wort mehr zu sagen; auch im deutschen Binnenlande weiß man aus den zahllosen Beschreibungen der Fahrten mit diesen Dampfern darüber Bescheid.

Wie lange dauert eine Reise nach Aegypten? Auf den kürzesten Wegen sechs Tage, auf dem etwas längeren, eben mit den deutschen Schiffen von Genua, sieben Tage. Die deutschen Dampfer verlassen Genua z. B. am Mittwoch vormittag um 11, erreichen Neapel am Donnerstag früh um 9, verlassen es abends um 10 und sind im Hafen von Port Said Montag früh gegen 5 Uhr. Kurz vor 10 Uhr verläßt der Schnellzug Port Said und trifft nach einstündigem Aufenthalt in Ismailia, wo bequem zu Mittag gespeist werden kann, am Nachmittag um 5 Uhr in Kairo ein. Rechnet man zu dieser 5½tägigen Reise die 1¼ Tage aus Norddeutschland nach Genua, so kommen die sieben Tage heraus.

Wie steht es mit den Kosten einer Reise nach Aegypten? Sie sind nicht für kleine Börsen, sie sind aber auch nicht unerschwinglich für die mittleren. Zunächst ein Wort über den Aufenthalt in Aegypten selbst. Es ist durchaus nicht nötig, in einem der großen Karawanserais zu wohnen, in denen Zimmer und Verpflegung — anders als mit voller Pension wird man überhaupt nicht aufgenommen — zwischen 15 und 20 Mk. täglich kosten. Es gibt eine Reihe leidlicher, ja ganz guter Pensionen in Kairo, in denen man Zimmer und volle Verpflegung nicht teurer erhält, als in kleinen deutschen Gebirgs- und Seestädtchen. Zum Beispiel kann man in der von einer gebildeten Italienerin gehaltenen „Englischen Pension", die außer dem Namen nichts Englisches hat, für 5—6 Mk. täglich gut wohnen und drei Mahlzeiten, sogar mit Wein, einnehmen. Ich nenne diese Pension nicht nur, weil ich sie aus Erfahrung kenne, sondern weil ihre Lage, unmittelbar dem herrlichen Esbekijeh-Park gegenüber, etwas selbst in Kairo ganz Einziges ist; das berühmte Shepeard-Hotel liegt, wie bei dieser Gelegenheit bemerkt sein mag, nicht an der Esbekijeh, sondern an einer recht staubigen Straße in der Nähe.

In Kairo gibt es billige, gute elektrische Straßenbahnen und noch billigere, ganz leidliche Omnibusse. Das Netz dieser öffentlichen Fuhrwerke wird immer maschenreicher, und schon nach wenigen Tagen lernt ein findiger Reisender, daß man in Kairo nicht immer einen Wagen nötig hat. Uebrigens sind die Droschken gar nicht teuer, haben ähnliche Preise wie in Italien, und wer die arabischen Zahlwörter flott beherrscht, wozu doch nicht viel gehört, der fährt gleichfalls wie in Italien unter der Taxe. Man braucht nicht einmal zu dem Ausfluge nach den Pyramiden einen Wagen, denn seit einigen Jahren fährt von jenseits der großen Nilbrücke eine elektrische Straßenbahn in 30 Minuten für 30 Pf. bis zum Saume der Wüste, wo das Pyramidenfeld beginnt.

Ein gebildeter, einigermaßen reisekundiger Tourist hat auch gar nicht nötig, sich einen Dragoman zu nehmen. Er braucht nur vor Antritt der Reise, ja selbst die 4—5 Tage Seefahrt reichen dazu hin, sich die 50 wichtigsten Vokabeln jedes Reisenden einzuprägen, dazu immer wieder die Zahlwörter, dann kann er ohne Dolmetscher und ohne die lästigen Führer in Kairo und Umgegend wandern, wo er will. Mein in den alternden Schädel nur mit Mühe hineingepreßter Reisewörtervorrat von etwa hundert arabischen Vokabeln hat für Aegypten vollständig ausgereicht, hat mir täglich mindestens zehn Mark für den Dragoman und die von ihm verursachte Teuerung bei jedem Einkauf erspart und wesentlich zu meinem Reisegenuß beigetragen. Es wird mir stets unfaßlich bleiben, wie gebildete Menschen sich des feinsten Reizes jeder Reise berauben können: der Selbständigkeit und Freiheit der Bewegung — indem sie sich irgend einem Bärenführerunternehmen überantworten. Indessen wer't mag, der mag't, und wer't nich mag, der mag't ja wohl nicht mögen. Ich behaupte: es gibt innerhalb der Grenzen der Zivilisation kein einziges Land, für das ein gebildeter Reisender einen Dolmetscher oder Führer brauchte

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id490223001-19040616/1