Nr. 163. XII. Jahrgang. Täglich 90000 Auflage. Sonnabend, 18. Juni 1904.

Dresdner Neueste Nachrichten

Unabhängige Tageszeitung.

Größte Auflage in Sachsen.

Haupt-Annahmestelle für Abonnements und Inserate: Pillnitzer Straße 49. Ferner nehmen an: die Filialen Altmarkt: L. Weihe. Bautzner Straße 43: M. Weber. Blasewitzer Straße 16: Olga Nagel. Falkenstr. 16: Th. Grimm. Hauptstraße 13 und Kamenzer Straße 43b: J. Uabenit. Königsbrücker Straße 54: Ernst Malusky. Kurfürstenstraße 31: Oskar Röber. Marienstr. 28: H. Wagner. Oppellstraße 31: H. Amlauf. Pfotenhauerstraße 58: E. Thürmer. Pirnaischer Platz: A. Rebbeib. Postplatz: G. Schneider. Schäferstraße 6: Johann Stating. Strehlener Str. 19: L. Baumgart. Struvestraße 34: P. Gorke. Wiener Platz 1: O. Weise und alle Annoncen-Bureaus.

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

Anzeigenpreis: Die 1spaltige Kolonelzeile für Dresden und Vororte 20 Pf., für auswärts 25 Pf. Finanzinserate erhöhte Preise. Die 2spaltige 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 2,26 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 18 Seiten. Roman siehe Seiten 17 und 18.

Reichstagsabschied.

Der Reichstag, der am 3. Dezember v. J. zu seiner ersten Tagung der neuen Legislaturperiode zusammengetreten war, ist nunmehr bis zum Spätherbst vertagt worden. Er hat in den verflossenen 6½ Monaten sich nicht gerade übermäßig angestrengt. Er hat so langsam gearbeitet, daß er zum erstenmal seit dem Jahre 1878 in die unangenehme Lage gekommen war, den Reichshaushaltsetat für 1904 nicht rechtzeitig vor dem 1. April zu verabschieden. Dieses Riesenwerk ist ihm erst mit großer Anstrengung am 11. Mai gelungen. Auch sonst hat sich der neue Reichstag nicht gerade überarbeitet. Immerhin haben sich schließlich die endgültig verabschiedeten Vorlagen wenigstens äußerlich zu einer ganz ansehnlichen Zahl zusammengeläppert. Der Reichstag hat im verflossenen halben Jahre vollständig erledigt: das Handelsprovisorium mit England, das bis zum Jahre 1905 verlängert worden ist; die Novelle zur Reichsschuldenordnung, die bestimmt, daß die Anleihekredite erst durch Begebung von Schuldverschreibungen erschöpft werden, während Schatzanweisungen auf Grund dieser Kredite wiederholt zur Ausgabe gelangen können; die Vorlage wegen Verlängerung der Friedenspräsenzstärke um ein Jahr; den Gesetzentwurf betreffend Schutz von Erfindungen, Mustern und Warenzeichen auf Ausstellungen; den Gesetzentwurf betreffend die Rechtsstellung des schleswig-holsteinischen Fürstenhauses; den Reichshaushaltsetat für 1904 nebst zwei Nachtragsetats für Verstärkung der Schutztruppe zur Niederwerfung des Hereroaufstandes und einem Nachtragsetat zum Bau einer Eisenbahn von Lome nach Palime; die sogenannte kleine Reichsfinanzreform, von der man wenigstens eine gewisse Vereinfachung der Verrechnung zwischen dem Reiche und den Einzelstaaten erwarten darf; die Vorlage wegen Krankenfürsorge für Seeleute; den Gesetzentwurf betreffend die Entschädigung für unschuldig erlittene Untersuchungshaft; das Abkommen über Fragen des internationalen Privatrechts; den Gesetzentwurf betreffs Bekämpfung der Reblaus; die Novelle zum Münzgesetz, die indessen wegen des Beschlusses auf Ausprägung von Dreimarkstücken die Zustimmung des Bundesrats nicht finden wird; den Gesetzentwurf über die Errichtung von Kaufmannsgerichten, durch die fortan über Streitigkeiten aus dem kaufmännischen Anstellungsverhältnis entschieden werden soll und die namentlich langjährigen Wünschen der Handlungsgehilfen entgegenkommen; den Gesetzentwurf betreffend Aufnahme einer Anleihe für Togo, der ebenfalls den Bau einer Eisenbahn von Lome nach Palime betrifft; den Gesetzentwurf bezüglich einer Garantie des Reichs für eine Eisenbahn Dar es Salam nach Mrogoro und endlich die Vorlage betreffend den Servistarif und die Klasseneinteilung der Orte. Das ist immerhin äußerlich ein recht stattliches Ergebnis, wenn auch darunter nur verhältnismäßig wenige Gegenstände von allgemeiner Bedeutung sich befinden. Unerledigt in der Kommission blieben verschiedene Vorlagen, darunter gerade die wichtigsten, wie die Novellen zum Börsengesetz und zum Reichsstempelgesetz (Börsensteuer), sowie der Gesetzentwurf betreffs Aenderung der Zivilprozeßordnung, durch den endlich die so überaus notwendige Entlastung des Reichsgerichts herbeigeführt werden soll. Außerdem befindet sich noch in der Kommission der Gesetzentwurf betreffend Wetten bei öffentlich veranstalteten Wettrennen, das sogenannte Totalisatorgesetz. Neu eingegangen beim Reichstage und überhaupt nicht mehr vor der Vertagung erörtert ist ein Gesetzentwurf über Aenderungen des Reichsschuldbuchgesetzes, der die Eintragungen in das Reichsschuldbuch dadurch fördern will, daß auch juristische Personen, die im Auslande ihren Sitz haben, als Gläubiger des Reiches eingetragen werden können.

Stillschweigend unter den Tisch des Hauses sind die 90 Resolutionen gefallen, die allein zum Reichsamt des Innern von verschiedenen Seiten eingebracht waren. Auch sonst war der Reichstag auf diesem Gebiete äußerst fruchtbar, doch haben die meisten von ihm beratenen und zum Teil auch angenommenen Resolutionen von vornherein nur die Bedeutung von Schaugerichten, da der Bundesrat ihnen schwerlich die erforderliche Zustimmung erteilen wird. Von den zahlreichen, zu Beginn der Tagung von sämtlichen Parteien in einem förmlichen Wettlauf eingebrachten Initiativanträgen ist nicht ein einziger bisher auch nur beraten worden. Dagegen hat der Reichstag noch folgende Interpellationen erledigt: eine Zentrumsanfrage wegen Regelung der Rechtsverhältnisse der Berufsvereine, bezw. wegen Errichtung von Arbeitskammern; je zwei Anfragen der Nationalliberalen wegen Aufhebung des Zeugniszwanges für die Presse und wegen der Invalidenversicherung der selbständigen Handwerker, sowie der Sozialdemokraten wegen der Wurmkrankheit der Bergarbeiter und wegen angeblicher Umtriebe russischer Geheimpolizisten in Deutschland; eine Anfrage der Deutschkonservativen wegen Kündigung der Handelsverträge und endlich noch kurz vor der Vertagung eine Interpellation der Sozialdemokraten über den dem preußischen Abgeordnetenhause vorgelegten Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erschwerung des Vertragsbruches landwirtschaftlicher Arbeiter und des Gesindes und die Verletzung der Reichsgesetzgebung durch diesen Entwurf.

Wenn der Reichstag im November seine Tätigkeit wieder aufnehmen wird, werden ihn außer den schon erwähnten, noch unerledigt gebliebenen Vorlagen und Initiativanträgen Aufgaben von großer Tragweite erwarten. In erster Linie sind neben der neuen Militärvorlage die Handelsverträge zu erwähnen, die, wie man wenigstens in Berliner Regierungskreisen zuversichtlich annimmt, bis dahin abgeschlossen sein werden. Auch die noch im Bundesrat ruhenden Entwürfe eines neuen Militärpensionsgesetzes werden dann wohl endlich an den Reichstag gelangen, der im nächsten Abschnitt seiner Tagung jedenfalls ein sehr reichhaltiges und bedeutsames Pensum zu erledigen haben wird.

Vom Kriegsschauplatze.

werden nach längerer Pause wieder zwei wichtige Tatsachen berichtet. Die eine ist das Eingreifen des russischen Wladiwostok-Geschwaders unter dem neu eingetroffenen Oberbefehlshaber zur See Admiral Skrydlow. Dieser hat mit den drei Kreuzern „Gromoboj“, „Rossija“ und „Rurik“ die japanischen Kreuzer, die Wladiwostok beobachten, offenbar getäuscht und hat einen Streifzug in das Japanische Meer unternommen, der einer Reihe von japanischen Handelsschiffen verhängnisvoll geworden ist. Die Transportschiffe „Hitachi-Maru“ und „Sado-Maru“ wurden durch Torpedos zum Sinken gebracht. Die Mannschaften konnten sich anscheinend retten. 397 Ueberlebende von dem erstgenannten Schiff sind in Moji, 153 Mann von der „Sado-Maru“ sind in Kokura angekommen. Ein drittes Schiff konnte sich dagegen retten.

Die japanische Flotte hat sich selbstverständlich sofort auf die Jagd nach dem unbequemen Störenfried gemacht. Ueber ein Gefecht des Kreuzers „Niikata“ mit den Russen haben wir gestern schon berichtet. Nach Privatmeldungen aus Tokio hat die „Niikata“ in dem Gefechte schwere Beschädigungen erlitten, doch blieb sie manövrierfähig. In Tokio ist man über das Schicksal von 10—12 Handelsschiffen, welche von Moji abgegangen sind, sehr beunruhigt. Außer diesem Gefecht scheint noch ein größeres mit der ganzen Flotte des Admirals Kamimura in der Meerenge von Tsuschima stattgefunden zu haben. Ueber den Ausgang dieses Gefechts liegen zwei Versionen vor. Nach japanischen Depeschen wäre es den Japanern gelungen, die drei russischen Kreuzer zu nehmen. Nach Tschifuer Depeschen dagegen hätten die Japaner den Verlust eines Torpedobootes zu beklagen und wenigstens zwei der russischen Schiffe seien nordwärts entkommen. Auch die „Köln. Ztg.“ hatte, wie mitgeteilt, aus Tokio gemeldet, daß drei russische Kriegsschiffe, die in der Straße von Tsuschima kämpften, vom Admiral Kamimura aufgebracht worden seien. Um eine feststehende Tatsache kann es sich aber noch keineswegs handeln. Die japanische Regierung würde mit einer offiziellen Meldung gewiß nicht zögern, wenn die Wahrheit der in Tokio verbreiteten Gerüchte außer Zweifel stände. Nach andern japanischen Meldungen ist das ganze russische Kreuzergeschwader nach Osten entkommen.

Die zweite wichtige Meldung vom Kriegsschauplatze ist die von einem größeren Treffen nördlich von Port Arthur, das von den Japanern als

Schlacht bei Futschou

bezeichnet wird. Die japanischen und russischen Nachrichten widersprechen sich auch hier. In Mukden wird das Ergebnis dieses Kampfes wie folgt zusammengefaßt:

Um einen Teil der feindlichen Streitkräfte von Port Arthur abzuziehen, ist Süden vorgeschickt worden. Sie hatte am 14. und 15. d. M. bei Wafangou mit überlegenen japanischen Streitkräften zu kämpfen; die Japaner hatten sehr große Verluste. Das Ergebnis des Kampfes ist eine Besserung der russischen Position.

Es handelt sich hier um das angeblich 40 000 Mann starke Korps des Generals v. Stackelberg, das der Port Arthur belagernden zweiten japanischen Armee von Kuropatkin in den Rücken gesandt worden ist. Die Kämpfe scheinen sehr schwer gewesen zu sein und haben mit einem Rückzug der Russen geendet. An Einzelheiten wird von russischer Seite mitgeteilt: Am Morgen des 12. Juni begannen die Japaner den Vormarsch von Pulandian nach Wafangian gegen die Kolonne des Generals Stackelberg. Die japanischen Streitkräfte bestanden aus zwei Divisionen Infanterie mit Feld- und Gebirgsartillerie und 12 Eskadronen Kavallerie. Um 4 Uhr nachmittags wurde der russische Vormarsch eingestellt und die Russen zogen sich um 6 Uhr abends in Ruhe zurück. Die russische Arrieregarde brachte die Nacht ungestört in Wafangian zu. Am Morgen des 14. d. M. rückten drei japanische Kolonnen von neuem vor. Die erste Kolonne ging längs des Tales des Taschaho vor, die mittlere Kolonne an der Eisenbahnlinie und die den linken Flügel bildende Kolonne im Engpaß von Wafangou. Angesichts der Ueberlegenheit der feindlichen Streitkräfte verlegte die russische Abteilung ihre Stellung nach rückwärts, 6 Werst südlich von Wafangian. Nachmittags eröffneten die Japaner Artilleriefeuer auf das Zentrum und den linken Flügel der Russen und richteten hartnäckig Infanterieangriffe gegen die linke Flanke, die sämtlich unter großen Verlusten für die Japaner zurückgeschlagen wurden. Der erbitterte Kampf wurde infolge der einbrechenden Dunkelheit abgebrochen. Die Russen brachten die Nacht in ihren Stellungen zu. Sofort am Morgen des 15. Juni ergriffen die Russen die Offensive. Das Gefecht dauerte in großer Erbitterung den ganzen Tag. Die Japaner erhielten über eine Division Verstärkung, die ihnen die Möglichkeit gab, den rechten Flügel der Russen zu umgehen. Der Rückzug der Russen nach Wafangou machte dem Kampfe ein Ende. General Baron Stackelberg selbst meldet um 1 Uhr 20 Minuten nachts am 16. d. M. hierüber an Kuropatkin: Am 15. d. M. beabsichtigte ich, den rechten Flügel des Gegners anzugreifen. Während die hierzu bestimmten Truppen den rechten feindlichen Flügel erfolgreich zu bedrängen begannen, griffen die Japaner ihrerseits meinen rechten Flügel mit überlegenen Streitkräften an. Ich wurde gezwungen, meine ganze Reserve vorzuziehen. Sie erwies sich aber als

Das Gordon-Bennett-Rennen.

Von unserm nach Homburg entsandten Spezial-Korrespondenten.

G. D. **Homburg v. d. Höhe**, 16. Juni.

Gordon-Bennett! Dieser Name ist heute im Munde aller Sportsleute, wenn nicht der ganzen gebildeten Welt, deren Blicke sich mit Spannung hinrichten nach den waldigen Höhen des Taunus, wo heute die internationale Automobil-Industrie einen schweren Kampf auskämpft. Gordon-Bennett, der Eigentümer des „New-York Herald“, hätte sich wohl niemals träumen lassen, daß sein Preis, den er im Jahre 1900 für eine Automobilwettfahrt von Paris nach Lyon stiftete, einst die heutige Bedeutung erlangen, und die Industrie aller Kulturstaaten zum Wettbewerb herausfordern würde. Der Preis, der für 10 000 Franken in Paris hergestellt wurde, ist aus Silber und hat die Form eines Motorwagens, den der Genius des Fortschrittes lenkt. Die Siegesgöttin hält sich bereit, dem Sieger den Lorbeer um die Stirne zu legen. Der automobilfreundliche amerikanische Milliardär übergab den Preis seinerzeit dem französischen Automobilklub, der die Bedingungen für die Rennen festsetzte. Das erste Gordon-Bennett-Rennen fand am 14. Juni 1900 auf der Strecke Paris-Lyon statt. Frankreich, England, Belgien und Amerika hatten gemeldet. Sieger wurde der Franzose Charron auf einem 24 PS. Panhardmotor. Er fuhr die 565 Kilometer in 9 Stunden und 9 Minuten. Das zweite Rennen war 1901 auf der Strecke Paris-Bordeaux. Nur Frankreich und England erschienen am Start. Girardot auf einem 50 PS. Panhard-Levassor-Motor wurde Erster. Sonst kam überhaupt niemand ans Ziel. Der Sieger hatte die 527 Kilometer große Strecke in 8 Stunden 54 Minuten zurückgelegt. Am 26. Juni 1902 war das dritte Gordon-Bennett-Rennen. Es war mit der Fernfahrt Paris-Wien verbunden und fand auf der Strecke Paris-Innsbruck statt. 3 Franzosen und 1 Engländer fuhren mit. Letzterer, S. F. Edge, wurde Erster. Damit fiel der Preis zum ersten Male aus Frankreich heraus, und nach den Rennbestimmungen mußte 1903 das Rennen in England abgehalten werden. Die Engländer, als Sportsleute par excellence, verstanden es zum ersten Male, das Gordon-Bennett-Rennen zu einem internationalen Ereignis zu machen. Das Rennen fand bei Dublin statt. England, Frankreich, Amerika und Deutschland waren vertreten. Bekanntlich siegte der Belgier Jenatzy auf einem deutschen Mercedeswagen. Zweiter wurde der Franzose Rene de Knyff auf einem Panhardwagen; auch der dritte und vierte Platz fiel den Franzosen zu. Der Wagen Jenatzys hatte 60 Pferdestärken. Die deutsche Automobil-Industrie jubelte bei dem Sieg, den sie erhofft, aber niemals erreicht hatte. Frankreich und England galten in der Automobilfabrikation stets als überlegen. Den Bestimmungen gemäß mußte nun das Rennen 1904 in Deutschland stattfinden. Die Wahl einer geeigneten Rennstrecke machte viel Schwierigkeiten. Hier war es der Oberbürgermeister Ritter Dr. v. Marx in Homburg, der dem Kaiser, der als Freund und Förderer der verschiedensten Sports auch dem Automobilsport stets warmes Interesse entgegenbrachte, die Taunusstrecke als geeignet für die Abhaltung des Gordon-Bennett-Rennens vorschlug. Bei näherer Prüfung erwies sich die Strecke trotz vieler Steigungen und Windungen als sehr geeignet für das Unternehmen. Sie muß viermal abgefahren werden, weil die Strecke für das Rennen mindestens 550 Kilometer lang sein muß. Die Steigungen der Strecke sind im Durchschnitt 6prozentig, die Höhenunterschiede bewegen sich zwischen 150 und 550 Metern. Wie der prächtig ausgestattete, in 3 Sprachen gedruckte offizielle Führer sagt, läßt die Beschaffenheit der Rennstrecke als Sieger nur einen Wagen durchkommen, der in sich große motorische Kraft, höchst soliden Bau mit augenblicklich funktionierenden Anfahr- und Abstoßvorrichtungen vereinigt, und der von einem außerordentlich gewiegten und kaltblütigen Führer gesteuert wird. Auch an die Pneumatikreifen werden die größten Anforderungen gestellt. Das sagt genug. Die Rennstrecke führt durch einige der schönsten Landstriche des ehemaligen Herzogtums Nassau. Start und Ziel sind an der Saalburg, einem ehemaligen römischen Kastell, das das lebhafteste Interesse des Kaisers gefunden, und durch den Geheimen Baurat Jacobi restauriert worden ist. Zunächst geht es dann bergab in die sogenannte Buchfinkei, das Land zwischen Homburg und Usingen, das bis 1866 die Homburger Landgrafen regierten, äußerst gemütliche Fürsten, die nicht allzuviel auf Etikette sahen. Erst vor wenigen Jahren ist dort die Eisenbahn eröffnet worden, worauf die Bewohner lange genug gewartet haben. Usingen, ein hübsches Städtchen, ist der erste größere Ort an der Rennstrecke. Dann geht's hinüber nach dem herrlich am Bergeshang gelegen Weilburg.

An der Lahn entlang führt die Strecke nach Limburg, dessen ehrwürdiger Dom weithin sichtbar ist. Durch die fruchtbaren Gefilde des goldenen Grundes geht die Fahrt nach Idstein, das hübsch zwischen Hügeln gebettet liegt, dann über Esch nach dem schönen Königstein und am Schloß Friedrichshof, dem Lieblingsaufenthalt der Kaiserin Friedrich, vorüber nach dem Gartenstädtchen Oberursel und nach Homburg. Von hier aus führt der Weg steil bergan zur Saalburg zum Ziel. Zu den Füßen der Rennfahrer liegt die ehemalige Hugenottenkolonie Gonzenheim[?]hausen, von deren Französisch der Frankfurter Dichter Stoltze einst folgende Probe gab: „Helas Martin, Heinmartin; chasse le Gickel aus dem jardin, il vor kratzet, mer, häste de Stauwe; toutes les nouveaux gehle Rüwe!

Gewaltige Vorbereitungen werden schon seit geraumer Zeit in der vom Rennen berührten Taunusgegend getroffen. Wenn man auf dem Rade die Rennstrecke durchfährt, so merkt man ein Verhalten der Landleute gegenüber den vorüberkommenden Automobilen, das von dem sonst landesüblichen sehr abweicht. Kaum wird auf der Landstraße jene Staubwolke sichtbar, aus welcher das bekannte „Hup, hup“ hervortönt, so springen auch schon eiligst die dahinfahrenden Bauern von dem Wagen und führen ihre Pferde auf die Seite — ohne zu schimpfen. Das macht zum Teil wohl die Belehrung des Landwirts, zum guten Teil aber auch der Klang des Geldes, den das Automobil und das Rennen in die Gebirgsdörfer gebracht hat und noch bringen wird. Es gibt da Dörfer, in denen kein Fenster mehr zu vermieten ist — alles ist ausverkauft, und zu Preisen, die sich zwischen 30 und 100 Mk. bewegen. Gewaltige Aufwendungen hat der Deutsche Automobilklub für das Rennen gemacht. Die ganze Rennstrecke wurde zur Vermeidung der Staubentwicklung mit Westrumit niederhalten soll. Es entschädigt dadurch mit einem Dufte, dem manche Leute den Staub vorziehen. Aber für die Rennleute selbst ist die freie, staubfreie Aussicht von eminentem Wert. Bei der Saalburg sind zwei große Holztribünen errichtet; dort hat auch Kaiser Wilhelm seine Loge; der Sitz auf diesen Tribünen wird mit 50 Mk. verkauft. Das ganz Saalburgterrain ist in einem weiten Umkreis völlig abgesperrt und nur mit besonderen Eintrittskarten zu betreten. Außerdem ist die ganze Rennstrecke während des Rennens absolut abgesperrt. Es sind dazu nebst den Gendarmen und Schutzleuten an 1500 Soldaten kommandiert. Kein Mensch darf die Rennstrecke betreten. An einzelnen Stellen, wo ein Kreuzen der Strecke in Ortschaften oder an Uebergängen durchaus notwendig ist, sind Ueberbrückungen hergerichtet. Im ganzen sind für den Tag 16 solcher Holzbrücken vorgesehen. Auch die Saalburgstraße ist an den Tribünen überbrückt und außerdem ist dort noch eine Unterführung gegraben worden, auf welcher sich der Verkehr von einer Seite der Straße nach der andern vollzieht. In den Ortschaften, welche nicht „neutralisiert“ sind, die also mit voller Schnelligkeit durchfahren werden, sind vor den Ausgängen der Häuser, welche auf die Straße münden, Drahtgitter angebracht, ebenso

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id490223001-19040618/1