

Diese verkehrsreiche unparteiische Zeitung erscheint Wochentags (mit Datum des nächsten Tages) und kostet mit den sechs wöchentlichen Beiblättern:
 1. Sächsischer Erzähler,
 2. Kleine Postscript,
 3. Gerichts-Zeitung,
 4. Sächsisches Allerlei,
 5. Illustrirtes Unterhaltungsblatt,
 6. Lustiges Bilderbuch
 monatlich 50 Pfennig.
 1898. Postleit-Nr. 2806.
 Telegramm-Nr.: General-Anzeiger,
 Telegraphen-Nr. 122.

General-Anzeiger

für Chemnitz und Umgegend.

(Sächsischer Landes-Anzeiger).
 Verlag und Rotationsmaschinen-Druck von Alexander Wiede in Chemnitz, Theaterstraße Nr. 5.

Krieg zwischen den Vereinigten Staaten und Spanien.

Nach längeren Debatten nahm der Senat in Washington mit 67 gegen 21 Stimmen die Auschlußresolution mit einer Abänderung an. Darauf wird die Trennung Kubas von Spanien ausgesprochen, die Insel als Republik anerkannt und der Präsident Mac Kinley aufgefordert, diesen Beschlüssen mit Gewalt Gehaltung zu verschaffen.

So hätte sich nun auch der Senat für den Krieg erklärt. Da die Beschlüsse des Repräsentantenhauses und des Senates von einander etwas abweichen, so tritt nunmehr eine Kommission beider Körperschaften zusammen, um eine Einigung in der Fassung der Beschlüsse herbeizuführen. Es kann indes kein Zweifel bestehen, daß der Krieg so gut wie eine beschlossene That ist.

Das Kriegsdepartement der Vereinigten Staaten hat sich schon vor der Beschlusshaltung des Senats zu einer militärischen Maßregel

zu Cuba entschlossen. Es hat die Konzentrierung von 22 Infanterie-

regimenten, 6 Kavallerieregimenten, 3 Artillerieregimenten und 10

fahrenden Batterien an der Nordküste des Golfs von Mexiko angeordnet. 8 Infanterieregimenter werden nach New-Orleans, 7 nach Mobile in Alabama und 7 nach Tampa in Florida dirigiert, während

die Kavallerie und Artillerie am Chicomangafusse vereinigt werden sollen.

Der Chicomanga ist ein kleiner Nebenfluss des Tennessee in

der Nordwestecke des Staates Georgia, in der Nähe des Eisenbahn-

Knotenpunktes Rome. Die Gegend am Chicomanga gestaltet offen-

bar die leichte Sicherstellung der Versorgung für die 6000 Pferde

des Expeditionskorps, und von Rom aus können Artillerie und

Kavallerie erforderlichstens mit den Eisenbahnen über Montgomery,

Columbus und Atlanta leicht an die Einschiffungspanne New-Orleans,

Mobile und Tampa gebracht werden, wenn die bereits dort befindliche

Infanterie mit den leichten Batterien auf Cuba gelandet sein wird.

Obwohl fast die ganze steigende Unionsexpeditio für die Expedition nach

Cuba bereit gestellt wurde (es bleiben nur 3 Infanterie-, 4 Kavallerie-

und 2 Artillerieregimenter zu Hause), so ist die aufgeborene Streit-

macht doch durchaus nicht sehr imponant. Da nämlich die Infanterie-

regimenter der Union nur 525 Mann, die Kavallerieregimenter 617

Männer und die Artillerieregimenter 670 Männer mit je 48 Geschützen zählen, so umfaßt das ganze Expeditionskorps nur 11,550

Infanteristen, 3700 Männer und 2600 Artilleristen mit 144 Feld- und

40 fahrenden Geschützen. Es läßt sich noch nicht sagen, ob

hinter der Truppen-Konzentrierung der Amerikaner nur eine Drohung

oder aber eine ernste Absicht steht. Wenn das Letztere der Fall

wäre, so müßte man annehmen, daß die Amerikaner den Handelsstreit

auf Cuba noch vor der Ankunft der spanischen Flotte in den west-

indischen Gewässern ausführen wollten, um so eine vollbrachte That-

sache zu schaffen, bevor noch in einer Seeschlacht über die Herrschaft

im Golf von Mexiko und im caribischen Meer die Entscheidung

gestellt worden wäre. Wenn diese Seeschlacht ein ungünstiges Er-

Moderne See-Ungethüme.

Die Spruchweisheit der Römer, die behauptete, daß die Schiffahrt nothwendiger sei als das Leben, ist zwar nur eine schwere Hyperbel, doch hat sie in dem modernen Zeitalter der industriellen Entwicklung immerhin etwas von ihrer Übertheilung verloren. Nothwendiger als das Leben ist die Schiffahrt nicht, wohl aber bildet sie die Seele des Handels und der Industrie, die einen erstaunlichen Aufschwung genommen haben, seit die Dampfer die Meere nach allen Richtungen der Winde durchqueren. Mit dem Anzeichen des ersten Dampfschiffes begann ein neuer Abschnitt in der gewerblichen Thätigkeit der Völker, und seitdem steht die Entwicklung der Industrie in steter Wachstumsweise mit der Verbesserung der Verkehrsmittel zur See. Jede Neuerung im Schiffbau, welche die Geschwindigkeit und Sicherheit der Fahrt erhöht, kommt der Industrie zu Gute und spart sie zu neuer Thätigkeit an.

Wie Mr. Holmeaine in der „N. Y. P.“ erzählt, juhe man vor 50 Jahren von England nach New-York in fünfzehn Tagen; gegenwärtig wird derselbe Weg in fünf Tagen zurückgelegt, und in einer weit größeren Progression ist der Handelsverkehr zwischen den alten und neuen Welt gelegen. Die großen Hochseeschiffe eilen jetzt achtzig bis zwanzig Seemeilen oder dreihundertfünfzig bis siebenhundertfünfzig Kilometer in der Stunde vorwärts. Der „Fürst Bismarck“ der Hamburg-Americanische Packetfahrt-Gesellschaft mit 153,16 Metern Länge, 17,57 Metern Breite und 11 400 Tonnen Wasserdrückungsfähigkeit 19,78 Seemeilen in der Stunde; von Southampton nach New-York braucht er bloß 15 Stunden. Solch ein Ungeschick bildet eine Welt für sich, denn außer seiner Bemannung von dreihundert Köpfen vermag er noch dreizehnhundert Passagieren Raum zu gewahren. Für seine zwei dreijährigen Expeditionen Maschinen von je achttausend Pferdestärken führt er 2700 Tonnen Steinkohlen an Bord.

Und doch ist der „Fürst Bismarck“ durch die See-Ungethüme des Norddeutschen Lloyd in Bremen schon seit langem übertrroffen. Die „Barbarossa“ auf der Westf. von Bremen & Bremen in Hamburg, die „Bremen“ bei Schichan in Ebing, die „Danzig“, „König Louis“ und „Wilhelm der Große“, auf der Westf. des „Bullen“ in Stettin erbaut, haben weit größere Dimensionen und Fahrtgeschwindigkeiten aufzuweisen. „König Wilhelm der Große“, der sich auf der Hochsee trefflich bewährt hat, legt 23 Knoten oder 42,6 Kilometer in der Stunde zurück, und der „Oceanic“, eines der modernsten Schiffe der White Star Linie, soll je 50 Kilometer per Stunde laufen. Und dabei sind wir erst mitten in der Entwicklung des Weltbewerbes um die größte Fahrtgeschwindigkeit und die größten Kolosse.

Wie wichtig der Seehandel für ganz Deutschland ist, geht daraus hervor, daß aus Hamburg allein drei Achter, also fast die Hälfte des gesamten deutschen Handelsverkehrs, entfallen. Im Jahre 1893 wurden in Hamburg für 2852 Millionen Mark Waren eingeführt.

gebüll für die Amerikaner haben sollte, so würden sie ihr Bandungs-

torp auf Cuba den größten Gefahren aussehen, denn dasselbe wäre dann vom Mittelmeere abgeschnitten und müßte erst den Entlast

durch eine neu zu bildende Unionssöte abwarten. Vorläufig, bevor

der Krieg erklärt ist, dürfte der jetzige Truppen-Konzentrierung wohl

die Bedeutung zu kommen, im Sinne der Resolution des Kongress

die Mittel bereit zu stellen, um die Intervention auf Cuba

auszuführen. Die Spanier treffen indes für alle Fälle Vorbereitungen.

Sie haben 8 Batallone aus dem Innern nach Havanna gezogen,

wodurch schließlich läßt, daß sie die Hauptstadt auch gegen einen

Angriff von der Landseite her, den das an einem anderen Punkte

gelandete amerikanische Expeditionskorps im Vereine mit den

Insurgenten unternehmen sollte, vertheidigen wollen. Durch die

Zurückziehung der spanischen Truppen aus dem Innern in die Hafen-

häfen würde aber die Insel selbst von Truppen entblößt und die

selbe summt ihren reichen Hilfsquellen dem Gegner ausgeliefert.

Es sind noch folgende telegraphische Meldungen zu verzeichnen:

Madrid. Nach aus Washington hier eingetroffenen Regierungspresidenz ist infolge des Beschlusses des amerikanischen Senates nunmehr jede Hoffnung auf Erhaltung des Friedens geschwunden. Der Ministerialrat hat daher bereits alle Vorschläge festgestellt, welche diesbezüglich dem Parlament zu unterbreiten sind.

Madrid. Sämtliche spanische Konsulatsleitungen erhielten die Weisung, alle im Auslande lebenden waffenhafte Spanier sofort nach der Heimat zu senden.

London. Die spanische Regierung läßt den Blättern eine Befreiung zugetragen, daß die Veröffentlichung militärischer Vorbereitungen strafbar sei. Es verlautet, die spanische Regierung wolle einige zwischen Dover und Calais verkehrende Passagierdampfer als Dampfschiffen anlaufen. Die amerikanische Regierung wies den amerikanischen Konsul in Southampton telegraphisch an, die Passagierdampfer „New-York“ und „St. Louis“, welche Amerika gelautet hat, sofort heimzufahren. Beide dampften sofort ab. Ein in Southampton eingetroffenes Schiff will die spanische Flottille im Kanal geschehen.

New-York. Die Beschlüsse des Senats werden am Montag an das Repräsentantenhaus gelangen, wo die Verwerfung dieser Beschlüsse sicher ist. Dann folgt eine Konferenz von Delegierten der beiden Häuser des Kongresses. Die Friedenspartei hofft, dann noch eine längere Vergesetzung durchzuführen, indem sie Mac Kinley seine Friedenshoffnungen aufzugeben haben und wird angeblich am Dienstag ein Ultimatum derselbst Räumung Cubas stellen. Ein Senat wird durchweg Friedensreden gehalten. — General Vorwurf wird bemächtigt, daß er im Kriegsfall ein Virginianer Freiwilligen Regiment zugelassen erhalten werde. Er will aber durchaus Truppen gegen die Spanier auf Cuba führen.

Berlin. Aus London vorliegende Washingtoner Meldungen berichten, daß neuerdings alle Mächte außer England das Vorzeichen der Vereinigten Staaten stark mißbilligen und eine Haltung zu

und für 2466 Millionen ausgeführt. Der gesamme Verkehr belief sich also auf 5318 Millionen — auf knapp eine Milliarde mehr, als der Verkehr des Londoner Hafens, der allerdings nicht der größte Englands ist. Hamburgs günstige Lage an der Elbe, die etwa tausend Kilometer Stromwärts schiffbar zu werden beginnt ermöglicht es, daß der großen Seestadt selbst aus Böhmen die Waren zusiehen. Der Strom führt ihr jährlich weit mehr als zweieinhalb Millionen Tonnen Güter aus dem Innern laufen. Außerdem bringen jährlich gegen achttausend Schiffe ihre Ladung nach Hamburg.

Und Hamburg ist nur ein einziger, wenn auch der größte Hafen an der deutschen Nord- und Ostseeküste. Im jämmerlichen deutschen Hafen ließen 1895 — die Statistik den Ereignissen bedeutend nach — im Ganzen 57,436 Schiffe mit Ladungen ein. Dabei sind dieselben Schiffe, die auf ihrer Fahrt mehrere Häfen antreffen, nur einmal gezählt. Der englische Seehandel ist ungleich größer, als der deutsche, doch hat sich letzterer in den letzten Jahren weit rascher vermehrt. Die englische Handelsmarine hat in diesem Zeitraum um die Hälfte zugenommen, während sich die deutsche verdoppelt hat. Bis vor kurzem galt Antwerpen als der größte Seehafen des Kontinents; heute ist es Hamburg. Will man indessen den deutschen Seehandel in seiner Gesamtheit betrachten, so darf man nicht vergessen, daß Rotterdam und Antwerpen dem Handel nach eigentlich deutsche Seehäfen sind. Neun deutsche Dampfschiffahrt-Gesellschaften haben in Antwerpen einen regelmäßigen Schiffsdiensst eingerichtet, und der deutsche Transithafen auf den belgischen Bahnlinien beträgt jährlich mehr als eine halbe Milliarde Mark. Nebenbei sei noch erwähnt, daß der Norddeutsche Lloyd eine Teil des Personen- und Warenaufkommens zwischen Italien und Nordamerika besitzt.

Die Dampfschiffahrt ist noch nicht hundert Jahre alt. Die Fahrten Fulton's auf dem Hudson zwischen New-York und Albany (1807) zählen eigentlich nicht mit; erst einige Jahre später lief das erste größere Schiff zwischen Glasgow und Greenock. Deutschland folgte 1818 mit dem ersten beschleunigten Dampfschiff, das auf der Weser zwischen Bremen und Vegesack verkehrt. Ein Jahr später wagte sich das Dampfschiff, Namens „Savannah“, von Amerika nach Liverpool und legte die Strecke, da es nur dann die Dampfzeit anwende, wenn die Rückfahrt durch die Segel unter vier Knoten sank, in sechzehnzig Tagen zurück. Der Verkehr zwischen den beiden Kontinenten blieb indessen noch zwanzig Jahre hindurch auf die Segelschiffahrt beschränkt. Erst 1838 stellten die Dampfer „Great Western“ und „Sirius“ eine regelmäßige Dampfschiffverbindung zwischen Bristol und New-York her. Die Guadalupe wurde 1840 begründet, und bald folgten andere Gesellschaften.

Die erste Dampfschiffverbindung zwischen Amerika und Deutschland wurde 1846 hergestellt. Die amerikanische Gesellschaft erhielt

Anzeigenpreis: Geplatte Corpusecken (ca. 9 Seiten fassend) oder deren Raum 15 Pf. (Briefverzeichnisse & Zettel 20 Pf.) — bevorzugte Stelle (Geplatte Seite circa 11 Seiten fassend) 30 Pf. — Anzeigen können nur bis Sonntag 10 Uhr angemessen werden, da Druck und Verbreitung der großen Auflage längere Zeit erfordern.

Geschäftliche Anzeigen-Inserate finden Sie billigsten Preis zugleich Verbreitung durch die täglich erscheinende Chemnitzer Eisenbahn-Zeitung.

Politische Rundschau.

Chemnitz, den 18. April 1898.

Deutsches Reich.

Berlin. 17. April. Kaiser Wilhelm wird auf seiner Orientreise zunächst nach Konstantinopel und dann erst nach Jerusalem reisen. Der Kaiser wird, statt wie sonst in Dolmabagdis, dies Mal im Yildiz-Palast wohnen, weshalb dort auch große Erweiterungsbauten vorgenommen werden.

— Nachdem die Errichtung eines Vertragskonsulates des Reiches in Prag in Aussicht genommen worden ist, ist bekanntlich die zunächst kommissarische Verwaltung des neuen Posten dem bisherigen Konsul in Serajevo, Feuerher von Seckendorff, übertragen. Feuerher von Seckendorff ist nunmehr in Prag eingetroffen und hat die Geschäfte des Konsuls übernommen.

— Von den jetzigen national-liberalen Reichstag abgeordneten landet nach den bisherigen Nachrichten etwa die Hälfte (24) nicht mehr; darunter die meisten pfälzischen und hannoverschen Nationalliberalen.

— Das deutsche Reich hat es in Peking endlich durchgesetzt, daß die ins Innere des chinesischen Reiches gehenden ausländischen Waren nicht mehr von sogenannten Transitpässen begleitet zu sein brauchen. Die Engländer hatten sich bisher vergeblich bemüht, dieses Ziel zu erreichen. Die Transitpässe, die ins Innere des Reiches gehende ausländische Waren begleiteten, mußten nämlich bisher stets auf einen genau angegebenen Ort laufen, und selbst dann schüttete der Haf die Waren durchaus nicht immer vor der vorwegendigen Erledigung von Binnenzöllen (Wltn). In einigen Provinzen waren die Mandarinen lange Zeit überhaupt nicht dazu zu bewegen, die Gültigkeit solcher Pässe anzuerkennen. Befordert für den Süden hat es eines nachdrücklicheren Drucks der englischen Regierung bedurft, als sie ihn im Allgemeinen in den letzten Jahren in Peking ausüben ließ, um auch dort endlich dem Vertragrecht gegenüber der Widerstandsfähigkeit der Mandarinen Geltung zu verschaffen. Dieses Recht hatte aber immer nur einen beschränkten Werth, solange die unbekümmerte Klausel über den Bestimmungsort in den Pässen stand. Jetzt ist es Herrn v. Heyking gelungen, den Chung-li-Hamen zur Ausmerzung der Klausel zu bestimmen. Damit ist der gesamte Handelswert, die in Ostasien Interessen hat, ein ungemein wichtiger Dienst geleistet.

— Aus Tsingtau in Deutsch-Schauki wird dem Ostdämmischen Lloyd vom 20. Februar geschrieben: In den wenigen eine Unterstützung von nahezu einer Million Dollar; als aber die Vereinigten Staaten diesen Zuschuß nicht mehr leisteten, ging die Gesellschaft 1857 ein. Die Premer aber, die sich wegen der Hafenanlagen in Bremenhaven in Unlusten gestürzt hatten, da die Dampfer zwischen New-York und Bremen verschlossen, selbst eine Schiffahrtsgesellschaft zu gründen. Doch in denselben Jahren trat der Norddeutsche Lloyd in's Leben. Am 19. Juni 1858 fuhr der erste Dampfer von Bremen nach New-York. Beide Schiffe unterhielten den Verkehr mit je einer Nebenfähre monatlich. Wenn Jahre später war der Dampferdienst auf acht gestiegen, und die Jahren folgten sich regelmäßig wöchentlich einmal. Dann entstanden die Linien Bremen-Baltimore und Bremen-Davanna. Die Linie nach Westindien und Colon, die 1874 eröffnet worden war, ging bald wieder ein, dagegen wurden die Linien nach Brasilien und dem La Plata eingerichtet. Jetzt nähert sich die Zahl der Dampfer dem ersten Hundert; das Aktienkapital beläuft sich auf vierzig Millionen Mk., und der Verkehr erstreckt sich auf Nord- und Südamerika, Afrika, Australien und Afrika. Da die Schiffe je nach ihrer Fahrt die Küstenlinien Europas anlaufen, dient der Lloyd zugleich der internationalen Küstenfahrt in mächtiger Weise.

Der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Americanische Paket-Gesellschaft-Altona-Gesellschaft oder, wie sie sich kurzweg nennt, die Amerikalinie haben in Bezug auf die Schnelligkeit, Größe und bequeme Einrichtung ihrer Schiffe die englische Konkurrenz überflügelt und nehmen somit den ersten Platz ein. Die beiden deutschen Gesellschaften haben den größten Verkehr, allerdings weil ihnen Nord- und Mittel-Europa als Hinterland dienen. Der Lloyd befördert jährlich mehr als 800,000 Personen und die Hamburger Amerikalinie mehr als eine halbe Million. Doch sind dies nicht etwa bloß Auswanderer, denn 1896 betrug der gesamte Auswandererverkehr über deutsche Häfen nur etwa 120,000 Personen, von denen 25,771 Deutsche waren. Am Riesenden erster Klasse befördert der Lloyd allein jährlich 16,000 bis 18,000 Personen.

Wie schädlich die Abschließungspolitik wirkt, beweist die amerikanische Marine. Unter amerikanischer Flagge dürfen nur Schiffe fahren, die auf amerikanischen Wegen erwartet werden sind. Die Folge davon ist, daß nur sehr wenige amerikanische Schiffe den Verkehr mit Europa besorgen und daß die Amerikaner auf ihren Fahrten deutschen und englischen Schiffen den Vorzug geben. Trotz der hohen Prämie von 14,000 Dollars, die jedes amerikanische Postschiff für eine Fahrt nach Europa erhält, war nach Inkrafttreten des Gesetzes im Jahre 1891 nur einziger Dampfer angemeldet worden. Die amerikanischen Gesellschaften verbieten fremden Schiff