

Erscheint täglich
früh 6½ Uhr.
Redaktion und Expedition
Johanniskirche 33.
Verantwortlicher Redakteur
Dr. Hütten im Neudorf.
Sprechstunde d. Redaktion
Vormittag von 11—12 Uhr
Nachmittag von 4—5 Uhr.
Annahme der für die nächsten folgenden Nummern bestimmten Interate am Wochenenden bis 1 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Festtagen früh bis 1½ Uhr.
Filiale für Interatenannahme:
Luis Klemm, Universitätsstr. 22,
Kons. Wölfe, Hauptstr. 21, part.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Organ für Politik, Localgeschichte, Handels- und Geschäftsverkehr.

Nº 149.

Sonnabend den 29. Mai.

1875.

Bur gefälligen Beachtung.

Unsere Expedition ist morgen

Sonntag den 30. Mai nur Vormittags bis 1½ Uhr
geöffnet.

Bitte für Dippoldiswalde!

Um Abend des 18. d. M. sind in Dippoldiswalde 8 Wohngebäude nebst Hinter- und Seitengebäuden, sowie Scheunen niedergebrannt.

Es sind dadurch 21 Familien mit 74 Köpfen, welche fast alle der ärmsten Classe der dortigen Einwohnerschaft angehören, obdachlos geworden. Die Bevölkerung haben bei der Schnelligkeit, mit der sich das Feuer verbreitet, wenig retten können, mit Ausnahme von 3 Familien hatten dieselben ihr Mobiliar nicht versichert, bez. wegen der feuergefährlichen Lage oder Dachung der Häuser und Wohnungen nicht versichern können.

In Folge eines von Dippoldiswalde an uns ergangenen Hülferufes wenden wir uns an die Einwohnerschaft Leipzigs mit der Bitte, zur Rinderung der Not der Abgebrannten uns (Rathaus 1 Treppen, Stiftungsbuchhalterei) milde Beiträge an Geld, Wäsche, Kleidungsstücke u. z. zugehen zu lassen.

Leipzig, den 27. Mai 1875.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Georgi. G. Wechler.

Bekanntmachung.

Im Gemässheit des §. 1 der Instruction für die Ausführung von Wasserleitungen und Wasseranlagen in Privatgrundstücken vom 7. Juli 1865 machen wir hierdurch bekannt, daß der Bürger Herr Theodor Karl Louis Wagner, Sidonienstraße Nr. 35 wohnhaft, zur Übernahme solcher Arbeiten bei uns sich angemeldet und den Besitz der hierzu erforderlichen Vorrichtungen nachgewiesen hat.

Leipzig, den 26. Mai 1875.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Georgi. Wengemann.

Neues Theater.

Krippig, 28. Mai. Gestern Abend ging Heinrich Laube's Schauspiel: "Die Karlsföder" neu einstudiert in Scena, ein Drama, welches durch seinen volkstümlichen Helden Schiller, durch den frischen Ton, in welchem die genrebildenden Scenen geschrieben, und durch die Begeisterung, mit welcher die politischen Gegenseite bei ihrem Auseinanderspielen vertreten sind, sich auf der Bühne hält, obwohl Vieles in dem Stück, was in vormärzlichen Zeiten zündete, jetzt seine jüngste Kraft verloren hat und die tragische Höhe, zu welcher das Stück sich im vierten Acte steigert, mit dem genrebast anekdotischen Charakter der vorausgehenden Acte in Widerspruch steht.

Wir rechnen es daher unsern gebrätenen Guest, Herrn Dr. Förster zu beforderndem Verdienst an, daß er in der Hauptscene des vierten Actes doch vermied, seinen Herzog Karl von Württemberg aus einen tragischen Rothum hinaufzutragen, so sehr auch die Reden, die ihm der Autor in den Mund legt, dazu verführen könnten. Er traf sich denselben des richtigen Ton und überzeugte die Herzen des Herodes nicht, auch da nicht, wo er den jungen Dichter die unerfreuliche Wissentlichkeit machte, daß er ihm den Kopf vor die Füße legen lassen kann. Wird diese Neuerung mit allzu mächtigem Jubel gehabt, so sieht man sich in eine blutige Amphytheater verlegt, durch welche das Stück ohne Sinn überträchtig angefeuert wird. Das Alles mag als eine taunte despotaischen Selbstgefälligkeit erscheinen, welche mit nicht ernst gemeinten Möglichen spielt, denn sonst leidet der Charakter des Herzogs im letzten Act Schiffsbruch, wo er die Flucht des Dichters leicht nimmt und sich mit ihm austauscht, weil sein Stück in Mannheim Erfolg errungen hat, obwohl man nach seinen Neuerungen im vierten Act das Gegentheil hätte erwarten müssen. Die Militärdespoten Förster haben indes alle einen gewissen gutmütigen Zug; sie sind energisch und ehrlich, aber nicht kurz angebunden und herrisch schroff. Gerade dadurch kommen indes viele Seiten der Rolle zu gröhrender Gelung.

Wir müssen Herrn Trox ersuchen, den Schiller noch einmal gründlich durchzuarbeiten und ihm einen natürlichen und fröhlicheren Grundton zu geben. Die weisele Sentimentalität und das manierische Pathos rückt die Gestalt des Dichters in eine falsche Beleuchtung. Herr Trox mag sich durch den Erfall, den seine Leistung stand, darüber nicht verblinden lassen; der Erfall galt keines Schiller und Laube, keines der Wärme des frischen Schwungs, über den der Dichter gebietet und der in einzelnen Scenen auch an seinem Platze war; doch die Rolle muß von Haush aus neu unterwolt werden; in den ersten Acten besonders war sie so unerträglich wie möglich.

Herr Mittell gab seinem Koch den gesunden Wetterwiss, der mit einem so beschworenen Schiller allerdings um so willkamer kontrastirt. Der General Rieger des Herrn Stürmer war ein ganz verlustiger Petrus, doch hatte derselbe nicht den leisen komischen Anstrich, welcher der Rolle nicht schien darf. Der Hauptmann von Silberholz des Herrn Brammer war zwar ein zügelter, klarer Intendant, doch konnte er wohl

Die moderne Dampfschiffahrt.

Der Untergang des "Schiller" hat in den weitesten Kreisen eine leicht zu begreifende Aufregung verursacht, und von verschiedenen Seiten wird die Frage laut, ob denn wirklich die schreckliche Katastrophen unvermeidlich gewesen, ob wirklich Alles geschehen sei, was zur Verhüllung derselben hätte beitragen können. Es ist der Zweck dieser Zeilen, diese Frage zu beantworten und zugleich den wahren Grund dieses und der meisten andern Unglücksfälle klar zu legen.

Die Antwort auf die Frage, ob wirklich Alles geschehen sei, um das Scheitern des "Schiller" zu vermeiden, muß leider derweinend aussagen. Wenn der Capitain zu der Zeit als der dicke Nebel eintrat, die Fahrt gänzlich gehemmt, oder wenn er das Schiff gewendet und der wahrscheinlich aus West kommenden See mit 1—2 Knoten Fahrt entgegengerichtet hätte, so würde das Schiff in bei weitem absoluter Sicherheit gewesen und geblieben sein. Wollte er dieses nicht tun, sondern nur seine Fahrt vermindern, so hätte er um sicher zu gehen, viel häufiger lochen müssen, als dies geschehen zu sein scheint, wenigstens jede Viertelstunde einmal. Dieses häufige Lochen würde ihm Aufschluß über seine Lage gegeben haben. Er würde, da er nördlich von den Inseln stand, nach Aenderung seines Kurses weniger Wasser bekommen haben und dadurch auf die Gefahr aufmerksam geworden sein, während er, wenn er südlich von ihnen stand, bei südlichem Kurse eine immer größere Tiefe bekommen haben würde. Befolgte also der Capitain das eine oder das andere Verfahren, hemmte er die Fahrt gänzlich, oder lochte er viel häufiger bei sehr verminderter

Bur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung bei Gelegenheit der am 29. und 30. d. Monats stattfindenden Rennen haben wir ihr nötig erachtet, folgende Anordnungen zu treffen:

- 1) An diesen Tagen sind Nachmittags von 12—6 Uhr der Scheibenweg vom Schleißheimer Weg ab bis zum Kirchwehr für den öffentlichen Fahr- und Reitverkehr, in gleicher Weise vom Schleißheimer Weg ab bis zum Scheidegeböhl auch für den Fußverkehr gesperrt.
- 2) Wagen, die in die Rennbahn gelangen wollen, haben den Hinweg über die Braustraße und den Schleißheimer Weg, den Rückweg durch das Scheidegeböhl und den Johannaparkweg zu nehmen.
- 3) Diejenigen Wagen, welche nur bis an den Eingang zur Rennbahn bei der Einmündung des Scheibenwegs in den Schleißheimer Weg fahren, haben den Rückweg ebenfalls über die Braustraße zu nehmen.
- 4) Auf der Braustraße und dem Schleißheimer Weg haben alle Wagen rechts zu fahren und sich streng in der Reihenfolge zu halten.
- 5) Auf dem Schleißheimer Weg darf kein Wagen halten.

Wir bringen diese Anordnungen hierdurch zur öffentlichen Kenntnis, mit dem Bemerkung, daß unsere Organe angewiesen sind, die Beobachtung derselben auf das Strengste zu überwachen. Zu widerhandlungen werden mit Geldstrafe bis zu 30 Mark oder Haft bestraft.

Leipzig, den 28. Mai 1875.

Der Rath und das Polizei-Amt der Stadt Leipzig.
Dr. Georgi. Dr. Rüder. Trindler, Secr.

Bekanntmachung.

Das Abpuhen der Johanniskirche nebst Thurm althier soll, vorbehaltlich der Auswahl unter den Submittenten, an den Mindestfördernden vergeben werden.

Anschläge und Bedingungen liegen auf dem Bureau unseres Bauamtes (Rathaus 2. Etage) aus, und werden auch ebendaselbst gegen Erlegung der Copialien abgegeben.

Die Offerten sind unter der Aufschrift "Abpuh der Johanniskirche betreffend" versiegelt bis zu dem 12. Juni d. J. Nachmittags 4 Uhr bei genanntem Bureau einzureichen.

Sofort nach 5 Uhr desselben Tages erfolgt ebendaselbst die Eröffnung der eingegangenen Offerten, wozu allen Beteiligten der Zutritt offen steht. Der Zuschlag selbst bleibt unserer Entscheidung vorbehalten.

Leipzig, den 21. Mai 1875.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Georgi. Wengemann.

Japan und die Japaner.

Seit etwa 10 Jahren ist uns Japan in 6 Hößen erschlossen, und nicht ohne Grund bewundern wir seine Naturschönheit und Fruchtbarkeit, seine Kunstdarstellungen in Porzellan-, Bronze und Lackwaren, die Intelligenz seiner Bewohner, und das Bestreben der Regierung, sie zu cultivieren.

Genua betrachtet sind indes alle Zustände hier noch sehr primitiv, überall müssen Europäer und Amerikaner aussöhnen. Der beste japanische Unterricht besteht im Erlernen der Chiracasa oder Correntschrift, der Katakana oder Halbschrift mit ihren 47 Silben, im Lernen recht vieler chinesischer Charaktere oder Wortzeichen, aus denen die japanische Druckschrift zum größten Theil besteht, im Lernen von japanischer und chinesischer Geschichte und etwas Geographie und Mathematik.

Und dieses Lernen, ebenso wie das Lernen der Lehrlinge bei den Apothekern oder Aerzten und bei den Handwerkern ist mehr ein autodidactisches Nachahmen oder Absehen. So wird auch der geistig entwickelte Europäer und Amerikaner in seinem Lehramte, im Geschäft, in allen Beziehungen und Neuerlichkeiten sehr beobachtet und nachgebildet. Daß die Regierung den besten Willen hat, das japanische Volk nach und nach empor zu bringen, ist gar nicht zu leugnen, aber es werden noch Jahrhunderte vergehen, bevor die Japaner die geistige Entwicklungsfähigkeit der kaukasischen Menschenrace annähernd erreicht haben.

Fremde, die lange in Japan gelebt haben, urtheilen ziemlich abfällig über das Volk. Im Allgemeinen sind die Japaner phlegmatisch, gutmütig und ehrlich, sie sind deshalb wohl als Handleute, als Handwerker und Künstler und für Beamtenwesen, nicht aber für Kaufmannschaft brauchbar; im Gegensatz zu den Chinesen, die schlechte Beamte, aber gute kleine Kaufleute sind, weshalb auch die ausländischen Kaufleute als Comprador oder Geschäfts-Factotum stets einen Chinesen haben.

Die 5 Banken in Tokio, Deutsche Bank, Oriental-Bank, Hongkong-Sanghai-Bank, Comptoir d'Escompte und Mercantile Bank of India, haben in ihrem Gassenzimmer etwa 10 Chinesen einzurichten, während die Japaner nur zu niedrigen Diensten verwendet werden. Am geriebensten sind im Dienste der Ausländer die Kochs und sonstigen Haushälter.

Die Regierung will im Innern Ruhe und Frieden, macht im Norden immer mehr den Russen Concessions, denen es jüngst einen Theil von Sachalin überließ. Wie sich aber Japan verhalten wird, wenn das große himmlische Reich anfangt zu krachen und zu zerfallen, ob Japan aus Eroberungsgelüsten sich in neue Schulden stürzen wird oder nicht, das ist schwer zu entscheiden. Wer ein schönes Instrument hat, führt den Reiz, dieses einmal anzuwenden; und die Japaner glauben, eine ganz tüchtige schwere Armee zu besitzen. Möchten sie ihre nach französischem Muster costümirten Soldaten lieber nur zur Parade und zu kleinen Manövern verbrauchen, so ist es immer noch viel billiger als wenn sie dieselben zu Eroberungen nach Korea oder gar nach China ausführen. Mit Amerika oder einem anderen civilisierten Staate anzubinden, daran denken sie freilich nicht; wenn diese sie nur in

Habt, so würde sich unserer Meinung nach der Schiffsbruch nicht ereignet haben.

Aber warum hat denn der Capitain nicht in der eben beschriebenen Weise gehandelt? Bei Beantwortung dieser Frage kommen wir auf den wunden Punkt, an dem die moderne Dampfschiffahrt laboriert. Der Capitain handelte unter dem Zwange eines in der Dampfschiffahrt eingebürgerten Vertrammens, daß ihm keine andere Wahl liege und dessen unheilvollem Einflusß sicher die meisten Schiffsbrüche zusätzlichen sind. Dieses verderbliche Herkommen ist das Streben nach möglichst kurzen Reisen und in Folge davon Verzögerung derjenigen Sicherheitsmaßregeln, zu deren Ausführung beträchtliche Zeit erforderlich ist. Nicht die Frage: Wie fahren wir möglichst sicher über den Ozean? sondern die Frage: Wie kommen wir möglichst schnell über den Ozean? wird in den Vordergrund gestellt. Es sollte umgekehrt sein. Möglichste Schnelligkeit und möglichste Sicherheit sind Dinge, die sich nicht mit einander vereinen lassen. Will der Reisende möglichst schnell fahren, so muß er eben die verminderte Sicherheit mit in den Kauf nehmen, will er möglichst sicher fahren, so darf es ihm auf 1—2 Tage längere Reise nicht ankommen.

Daß dieses Streben nach möglichst kurzen Reisen besteht, ja daß es die Triebfedern aller am Hord vorgenommenen oder unterlassenen Sicherheitsmaßregeln ist, wird kein Sachverständiger bestreiten. Offen ausgesprochen wird das freilich nicht.

Gänzliche Gesellschaften geben ihren Capitainen sogar Instructionen, nach denen ihnen alle möglichen Sicherheitsmaßregeln zur strengen Pflicht gemacht werden. Daß aber unter so bestimmten Umständen solche Instructionen nicht viel mehr wert sind, als das Papier, worauf sie stehen, ist einleuchtend. Die größte Schuld an dieser Lage der Dinge trägt das reisende Publikum selbst. So lange eine Reiseroute sprichwörtlich von einzigen Stunden ein übertriebener Werth beigelegt wird, so lange der Capitain als der läufigste gilt, der die kürzesten Reisen macht, so lange wird schwerlich eine Aenderung herbeizuführen sein. Der einzelne Capitain kann daran gar nichts ändern. Wollte ein solcher in verbrüdlich alle ihm zu Gebote stehenden Vorsichtsmaßregeln ergrifen, so würde er heimlich zu jeder Reise einen oder zwei Tage mehr gebrauchen als seine Kollegen. Er würde sehr bald beim Publikum sowohl als bei seiner Direction in den Ruf einer langsam, wohl gar sorgfältigen Maneres kommen, mißliebig werden und seine Entlohnung zu gemäßigen haben.

Wer kann den Capitain laden, wenn er unter solchen Umständen nicht anders handelt als seine Kameraden? Selbst eine einzelne Gesellschaft würde keinen Wandel schaffen können. Wären die Reisen der Lloyd-Dampfer in Folge verminderter Sicherheitsmaßregeln durchschnittlich 1 bis 2 Tage länger als die Reisen einer anderen Gesellschaft, so würde sich der Verlehr vom Lloyd ab und der anderen Linie zuwenden. Wir glauben, daß, um dem Nebel abzuholzen, internationale Vereinbarungen nötig sind, und wir halten es für eine passende Aufgabe für unsere nautischen Vereine, unsere Reichsregierung zu veranlassen, in dieser Sache die Initiative zu ergreifen.

(Bremer Courier.)