

Bezugs-Preis

In der Hauptausgabe über die im Siebten und den Vorstufen erzielten Verhandlungen abgekündigt: vierjährlich 4.-5., bei ausnahmiger wichtiger Ausgabe bis zu 6.-7. Dazu die Post abgaben für Deutschland und Österreich: vierjährlich 4.-5. Dieste tägliche Kreuzabrechnung ins Ausland: mindestens 7.50.

Die Morgen-Ausgabe erscheint um 7 Uhr, die Abend-Ausgabe Nachmittag um 5 Uhr.

Redaktion und Expedition:

Johannisthal 8.

Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von 7 bis 8 bis 12 Uhr?

Filialen:

Cotta'sche Buchhandlung (Alfred Cotta), Universitätsstraße 3 (Paulinum).

Pauls 8. Straße,

Katharinenstraße 14, post. und Königplatz 7.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt

und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig,
des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Nº 114.

Sonnabend den 4. März 1899.

93. Jahrgang.

Wanderungspolitik.

A. D. In den letzten Wochen sind in Parlamenten, Vereinen, Zeitungen und Broschüren immer wieder lange und eingehende Verhandlungen und Untersuchungen über die Deutschen auswärts auf dem platten Lande und über die verschiedenen Fragen der Binnenwanderung überhaupt, wie über Freizüglichkeit u. s. w. gepflogen worden. Mein Tag verging, der nicht neues Material und neue Vorläufe gebracht hätte, und doch finde ich am Ende noch so wenig zu sagen. Die Menge der Resolutionen kostet mich über die Unbeschreiblichkeit oder das Ungenügende des einzigen Vorschlags hinwegschauend; das Urteil ist allgemein anerkannt und wird hart empfunden. Aber ein wirkliches Mittel zur Hilfe ist bisher nicht entdeckt. Ganz zeitgemäß war es in Hinsicht auf diese mannigfachen Erörterungen der Fragen der Binnenwanderung, daß in Berlin ein besonderer Verein für deutsche Wanderungspolitik begründet wurde. Vor einiger Zeit war zu diesem Zweck von vielen angesehnen Persönlichkeiten untergründiger Aufruf erlassen, der nur allgemein auf die Bedeutung der wanderpolitischen Fragen, der Aussiedlung sowohl wie der Binnenwanderung und im engen Zusammenhang mit mannigfachen Erörterungen des sozialen, wirtschaftlichen und nationalen Lebens diente und zur Gründung eines Vereins aufforderte, dessen Aufgabe es sein sollte, zu prüfen, ob und wo eventuell die in Umfang fortgeschrittenen Wanderungsströme in bestimmte Bahnen geleitet werden können, um nicht den allgemeinen national-wirtschaftlichen Interessen zu widersetzen, sondern ihnen zu dienen. Ein bestimmtes Programm war zunächst nicht gegeben und es wurde daher der ganze Plan vielfach recht skeptisch betrachtet, zumal auch vollständig verfehlt, da man hinter dem Untersuchungen bestrebungen zur Belebung der Freizüglichkeit willten zu müssen meinte. Jetzt jedoch ist nun der Verein gegründet und das Programm festgestellt. Dasselbe lautet:

Der Verein hat das Ziel, welche Kreise über die Bedeutung der modernen Wanderungen aufzuklären und für eine einheitliche deutsche Wanderungspolitik zu interessieren; das Wesen dieser Wanderungen zu erforschen, die treibenden Kräfte zu untersuchen, um dadurch die notwendige Grundlage für eine erfolgreiche Wanderungspolitik zu gewinnen, das Material zu sammeln und zu sichten, um der Regierung und den Parlamenten, den Präfekten und den in verantwortlichen Stellen der Vorstufen für praktische Maßnahmen zu liefern.

Auf eine eigene politische Thätigkeit ist also vollständig verzichtet, es handelt sich nur um eine Aufführung in doppelter Richtung. Einerseits soll Aufklärung geschaffen werden über das eigentliche Wesen der Wanderungen, um auf Grund der gewonnenen Erkenntnis Mittel und Wege finden zu können, die zu einer heilsamen Beeinflussung der Wanderung im nationalen Sinne ohne Eingriff in die persönliche Freiheit führen könnten, sodann soll das Publikum über die soziale und nationale Wichtigkeit dieser Fragen aufgeklärt werden. Es muß besonders hergehoben werden, daß bei der Gründung des Vereins von vornherein alle auf die Befreiung oder Beschränkung der Freizüglichkeit hingehenden Schreibungen gründigweisen wurden. Die Beeinflussung der Wanderungen soll nur in dem Sinne vorstehen, daß in den Sogenannten, in die man im nationalen Interesse die Wanderung lenkt, die wirtschaftlichen Voraussetzungen derartig gestaltet werden, daß den Wandernden selbst diese Orte als bequeme und erfreuliches Ziel erscheinen. Man hat dabei etwas an Erleichterung der inneren Colonisation, an Förderung der Wohlfahrtspflege auf dem Lande auf einen Seite und auf der anderen an Eindämmung des überzogenen proletarischen Aufwuchs nach den Großstädten durch eine strenge Wohnungspolitik und dergleichen zu denken. Die praktischen Maßnahmen aber fallen, wie gefragt, der Regierung und den

Parlamenten, sowie den verschiedenen Vereinen, die bereits in diesem oder jenem Punkte im Sinne einer deutschen Wanderungspolitik wirken, überlassen bleiben.

Von letzteren kommen momentlich in Betracht: Der Verein zur Förderung des Deutschthums in den Ostmarken, dessen Vorstand und hervorragendste Mitglieder sich dem neuen Unternehmen von Anfang an durchaus freundlich und wohlwollend gegenübergestellt haben, der Alldeutsche Verband, von dem gleichfalls viele Vorstandsmitglieder thätigen Anteil an dem Verein nehmen, ferner die Colonialgesellschaften und die verschiedenen Auswanderungsgesellschaften sowie die verschiedenen Vereine u. s. w. Durch die vornehmlich wissenschaftliche Untersuchung über das Wanderungsproblem können jedesfalls diejenigen so viel errietern, über die Lösung noch wie vor noch fern den Fragen nur gelöst und aus der einfachsten Betrachtung von Seiten der Interessengruppe hinausgeführt werden zu einer gefunden und fördernden Beurteilung unter den überzeugten nationalen Geschäftspunkten. Es werden dann wohl manche der heutigen Vorläufe aus Parlament und Preise von der Bildfläche verschwinden und bekommen, ersten Wahnsinns Platz machen, besonders auch die ungünstigsten Berichte eines Autorens gegen das Recht der Freizüglichkeit erfüllt werden durch wirtschaftliche Maßnahmen, die gleichzeitig dem Einzelnen und der Gesamtheit förderlich sind. Wollte man den Einzelnen befrieden, hierher oder dorther zu gehen, so wäre nichts erreicht als höchst allgemeine Unzufriedenheit und Empörung, während die nationale Wirtschaft nur dann die besten Früchte entziehen kann, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse derartig befreit werden und sie so gestalten, daß die Bevölkerungsverteilung und Bevölkerungsverteilung sich von selbst in einer den Gründen des Einzelnen sowohl, wie den natürlichen Kräften des Bodens die beste Bewegung schaftende Richtung vollzieht.

Deutsches Reich.

A. Leipzig, 3. März. In dem Spionageprozeß Goldhauer wurde heute von früh 9 Uhr an die Vernehmung der Zeugen fortgesetzt; sie dauerte, eine kurze Pause abgesehen, bis Nachmittag. Nachdem mit der Vernehmung des militärischen Sachverständigen begonnen worden war, erließ der Präsident um 4. Uhr sämtliche Zeugen und vertrat die weitere Verhandlung auf morgen früh 9 Uhr. Das Urteil wird im Laufe des morgigen Tages verkündet werden. Wie verlautet, werden die Urteile gründlich diskutiert.

B. Berlin, 3. März. (Die sozialdemokratische "Neue Zeit" über den Zusammenhang zwischen dem Zöblauer Kreis und der Arbeiterbewegung.) Wie die Generalsekretärin der Gewerkschaften Deutschlands in einer öffentlichen Ansprache betont hat, daß die Mutter der Zöblauer Gewerken außerordentlich Ruhm waren, so vertheidigt das "wissenschaftliche" Organ der Sozialdemokratie, die "Neue Zeit", dem "Vorwärts" gegenüber den Standpunkt, daß zwischen dem Zöblauer Auswirkungen und der Arbeiterbewegung ein Zusammenhang besteht. Die "Neue Zeit" scheibt u. A.: "Man braucht sich nur einen Augenblick vorzustellen, daß es keine Arbeiterbewegung in Deutschland gäbe, und dann erkennt man sofort, daß es nie zu den Zöblauer Ausschreitungen gekommen wäre. Die verunreinigten Arbeitern wären dann eben nicht auf den Bau des Klemm gegangen, um ihre Kameras zur Eindämmung des Johnsthandstages zu veranlassen... Daraus... ein Zusammenhang zwischen der Arbeiterbewegung und den Ausschreitungen in Zöblau bestanden hat, halten wir auch heute fest; wir werden den Dresdner Schützenfesttag nicht vor einem solchen Zusammenhang annehmen, sondern vielmehr, ihn in die deutlich falschen und ungerechten Weise deurtheilt zu haben. Die Aufführung war anfangs in der Partei ganz allgemein; von ihr ging auch der bekannte Aufruf der sozialdemokratischen Reichstagsfraktion aus. Dazu aber kam einer der Vertheidiger mit der Entdeckung, daß die Zöblauer Aus-

schreitungen gar nichts mit der Arbeiterbewegung zu thun hätten und fand damit bei einem Theile der Partei ungleich mehr Gegenliebe, als unter dem Großteil richtig war. Den "Vorwärts" selbst haben wir allerdings nicht treffen wollen; es kam uns nur auf die Darstellung eines principiell und sozialistisch sehr wichtigen Themas an. Unserer Erfahrung ist es ein Leben sinngemäß der Partei, den sozialistischen Klassenkampf stets in seiner ganzen Länge, ungestoppt, ohne Rücksicht auf die Arbeiterschaft, zu verhindern, um die Durchführung dieser Partei in wirtschaftlichen Fragen zu gewinnen. Die Regierung ist eben jetzt die conservative Partei und die Regierung. Die Gewerkschaften werden nicht müde, das Centrum mit freundlichen Berichten zu überhäufen, um die Durchführung dieser Partei in wirtschaftlichen Fragen zu gewinnen. Die Regierung ist eben genug, die drei Konventionen die Position des Centrums zu bestätigen. Erstens schweigt die Regierungspresse zu der Herrenfrage, der Bundesrat sei genug, den § 2 des Zollungsgesetzes aufzuheben und die Poststellen und den Orden vom heiligen Herzen wieder zu lassen; 2. soll die preußische Regierung nach einer aus ihren eigenen Kreisen kommenden Meldung geneigt sein, bei dem Ministerium des Innern die entsprechende Befreiung zu der Herrenfrage zu verhindern. Erstens schweigt die Regierung, die Centrum mit einem "Rotholzen" zu besiegen; 3. soll Herr von Miquel noch unverkennbar gebliebene Berichten das neue Gemeindewahlrecht derart eingerichtet haben, daß die Herrschaft in allen christlichen Gemeinden der Gewerkschaftspartei aufhebt und aufheben wird, um sich ihrer augenfälligen Position bewusst und anstrengend auch fest zu machen. Seide hat sie dabei aber nie gesponnen und die sozialdemokratische Partei hat zu ihrem Heile immer die entgegengesetzte Politik befohlen. Wir erinnern nur an die Stellung gegenüber der Pariser Commune, und wir können auch darin keinen Vorwurf entdecken, daß alljährlich ein großes Parteiblatt — nicht der "Vorwärts" — in aller Freiheit erklärt, es habe nicht einmal für eine bürgerliche, gesetzliche demokratische Partei Platz in der Gewerkschaftspartei. Wenn man die Gewerkschaftspartei als die Gewerkschaftspartei erkennt, so ist sie der Gewerkschaftspartei, der im Gewerkschaftskomitee der geistlichen Wohlfahrt vorhanden, die Stelle mit einem "Rotholzen" zu besiegen; 3. soll Herr von Miquel noch unverkennbar gebliebene Berichten das neue Gemeindewahlrecht derart eingerichtet haben, daß die Herrschaft in allen christlichen Gemeinden der Gewerkschaftspartei aufhebt und aufheben wird, um sich ihrer augenfälligen Position bewusst und anstrengend auch fest zu machen. Seide hat sie dabei aber nie gesponnen und die sozialdemokratische Partei hat zu ihrem Heile immer die entgegengesetzte Politik befohlen. Wir erinnern nur an die Stellung gegenüber der Pariser Commune, und wir können auch darin keinen Vorwurf entdecken, daß alljährlich ein großes Parteiblatt — nicht der "Vorwärts" — in aller Freiheit erklärt, es habe nicht einmal für eine bürgerliche, gesetzliche demokratische Partei Platz in der Gewerkschaftspartei.

C. Berlin, 3. März. (Die sozialdemokratische "Neue Zeit" über den Zusammenhang zwischen dem Zöblauer Kreis und der Arbeiterbewegung.) Wie die Generalsekretärin der Gewerkschaften Deutschlands in einer öffentlichen Ansprache betont hat, daß die Mutter der Zöblauer Gewerken außerordentlich Ruhm waren, so vertheidigt das "wissenschaftliche" Organ der Sozialdemokratie, die "Neue Zeit", dem "Vorwärts" gegenüber den Standpunkt, daß zwischen dem Zöblauer Auswirkungen und der Arbeiterbewegung ein Zusammenhang besteht. Die "Neue Zeit" scheibt u. A.: "Man braucht sich nur einen Augenblick vorzustellen, daß es keine Arbeiterbewegung in Deutschland gäbe, und dann erkennt man sofort, daß es nie zu den Zöblauer Ausschreitungen gekommen wäre. Die verunreinigten Arbeitern wären dann eben nicht auf den Bau des Klemm gegangen, um ihre Kameras zur Eindämmung des Johnsthandstages zu veranlassen... Daraus... ein Zusammenhang zwischen der Arbeiterbewegung und den Ausschreitungen in Zöblau bestanden hat, halten wir auch heute fest; wir werden den Dresdner Schützenfesttag nicht vor einem solchen Zusammenhang annehmen, sondern vielmehr, ihn in die deutlich falschen und ungerechten Weise deurtheilt zu haben. Die Aufführung war anfangs in der Partei ganz allgemein; von ihr ging auch der bekannte Aufruf der sozialdemokratischen Reichstagsfraktion aus. Dazu aber kam einer der Vertheidiger mit der Entdeckung, daß die Zöblauer Aus-

Feuilleton.

Immer schneller.

Eine Studie über die neuesten Fortschritte im Eisenbahn- und Straßenbahnbau.

Bruno Rudolf Curtius.

Wo sind die Zeiten hin, da man mit behaglicher Langsamkeit unter den Klängen des Pfeifers von Ort zu Ort reiste, um nach meßbarer Zeit, oft sogar monatelanger Fahrt endlich das Ziel zu erreichen! Ob man da einige Stunden früher oder später am Bestimmungsort anlangte, verschlug damals wenig, denn man redete nicht so genau wie heute mit der Zeit und verfügte über die langen Stunden durch Gespräch mit den Reisefreunden, unter denen man bei den damaligen Verhältnissen, wo das Reisen viel kostete, mit geringer Wahrscheinlichkeit immer Leute von Anstand und Bildung zu finden erwartete.

Im Gegensatz zu dieser Gemüthsart finden wir heute auf Reisen fast nur noch jugendliche Menschen, denen die moderne Eile und Hoffnung im Gesicht geschrieben steht, und die über die Versäumung eines Eisenbahnabschnitts je nach Temperament jammern und suchen wie überall ein großes Unglück. Denn eine Generation des getreuen Erinnerbären, welche die Bedeutung des Zeits in Geld voll erfasst, hat keine Zeit übrig und sieht über oberste Deutze in den zwei Worten "Immer schneller".

Unsere Altväter hielten schnelle Reisen für etwas recht Gefährliches, und man entlegte sich jeder über das Reisetempo, welches der erste Napoleon sich selber und seinen Generälen und Courtois zumutete. Das eigentliche Schnelltempo begann aber erst mit der allgemeinen Einführung der Dampftriebwagen und Dampfschiffe, also vor kaum achtzig Jahren, und ist seitdem in einer steilen Steigerung begriffen, deren Ende vorläufig noch nicht absehbar ist.

Die Geschwindigkeit der Eisenbahnzüge ist fast ununterbrochen der Gegenstand von Erörterungen in der Presse, welche nicht nur auf die Möglichkeit größeres Fahrtgeschwindigkeit, sondern auch darauf hinweist, daß in anderen Ländern schneller gefahren wird als bei uns. Was den letzten Bund betrifft, so handelt es sich meistens nur um vereinzelte Erfahrungen amerikanischer Eisenbahngesellschaften, welche sich am Schnellzug, Geschwindigkeit von 270 Kilometer in der Stunde ergeben würde. I

gelangt zu überholen suchen. Nach den Durchschnittsleistungen aber übertreffen nur der englische Schnellzugverkehr und einige wenige Verbindungen zwischen den nordamerikanischen Unionstaaten derselbe, was die deutschen Eisenbahnen, und zwar speziell die norddeutschen, leisten, wie auch in Österreich auf verschiedensten Linien Züge mit ausserordentlicher Geschwindigkeit verkehren.

Gegenüber der Thatfrage, daß einzelne englische Züge auf gewissen Strecken rascher als zu 120 Kilometer in der Stunde fahren, geben auch unsere Eisenbahngesellschaften zu, daß die größte auf deutschen Bahnen zulässige Geschwindigkeit von 90 Kilometern in der Stunde sich mit unseren Dampflokomotiven noch an einigen Strecken überdecken läßt, jedoch nur auf fast gänzlich ebenen und geraden Strecken, auf welchen ein schwerer Oberbau gelegt, und eine gänzliche Trennung des Personen- vom Güterverkehr durchgeführt werden müßte. Mit einer Steigerung der Stundengeschwindigkeit um etwa 30 bis 40 Kilometer ist aber den ausschließenden Träumen der bewegungsfreien Gegenwart nicht gewidmet. Man will Geschwindigkeiten von 150, 200, ja 250 Kilometern in der Stunde erreichen und hofft zu diesem Ziele mit Hilfe des Elektrizität zu kommen.

Die alten Deutschen, welche sonst zu diesem Zweck in Frankreich auf der Strecke zwischen Paris und Nizza unternommen hat, sind in hohem Grade erstaunt und aufgefallen. Natürlich muß die elektrische Lokomotive, welche den Zug mit solchen rasenden Geschwindigkeiten zieht, ein wohles Monstrum von Schwere und Größe sein. Da die Anwendung von Akkumulatoren das Gewicht ins Unermessliche erhöhen würde, bleibt nichts anderes übrig, als die Beladung des Stromes von Centralstationen durch eine Mittelschiene, wie sie für die Wasserbahn bei Berlin geplant ist, oder die Erzeugung der Elektrizität auf der Lokomotive selber, welche vor zur leichteren Überwindung des Luftwiderstandes komisch zugespitzt ist. Doch man mit einer solchen Lokomotive von 38 Meilen Länge, wie sie Heilmann gebaut hat, spield leicht einem Zuge von 200 bis 300 Centimeter Gigantengröße eine dauernde Geschwindigkeit von 100 Kilometern geben kann, ist, wie gesagt, bereits erzielt.

Weit darüber hinaus wollen aber die Amerikaner mit einer elektrischen Eisenbahn, die zwischen New York und Philadelphia gebaut wird. Sie kosten dabei, bis 126 Kilometer lange Strecken zwischen den genannten Städten in nur 26 Minuten zurückzulegen, was der Betriebfahrt der langsamsten Amerikanischen und Englischen Eisenbahnen auf offener Strecke eine Fahrtzeit von 100 Kilometern in der Stunde entspricht. Aus diesem

Grund man hier von einem guten Theil ab, welches getroffen auf ein amerikanische, sanguinische Überzeichnung zu sehen ist, so bleibt als immerhin erreichte von einer Stundengeschwindigkeit von 180 bis 200 Kilometer. Von Beobachtung optischer Signale durch den Hüttner und das Fahrpersonal kann so natürlich keine Rede mehr sein, und eine Sicherung des Zuges bei drohender Gefahr kann nur durch automatisch wirkende Vorrichtungen gegeben werden, welche von Strompotentialen gehandhabt, den elektrischen Strom unterbrechen. Während unsre idyllischen D-Züge auf einer Strecke von 400 bis 500 Meter zum Halten zu bringen sind, braucht der projektile elektrische Zug einen Raum von 2 Kilometern, um aus voller Geschwindigkeit zur Seite auszuweichen.

Der kleinste Untergang, der dabei dem Zug auftaucht, muß natürlich zu einer gänzlichen Stillsetzung der Wagen führen und die schnellen Folgen jedes Eisenbahnunfalls aufzufordern. Ein Vorfall, der sich auf die Räder des Zuges legt, bleibt jedoch gewiß auf den elektrischen Eisenbahnen gegenüber den jungen Dampfzügen und besteht darin, daß man in seinen Dampfkesseln einige Wagen abschlagen wird. Es werden daher vorwiegend auf den elektrischen Eisenbahnen, welche man früher oder später eben soviel wie möglich aufzurüsten trachtet, die Räder des Zuges auf den großen Dampfkesseln ansetzen, während die kleinen Kessel an den hinteren Wagen verbleiben, mit welchen die Überwindung von Strecken wie Berlin—Wien statt in zehn Stunden in nur sechs Stunden und Berlin—Nürnberg statt in zehn Stunden in fünf Stunden möglich sein wird.

Was wichtig ist die Bekleidung des Fernverkehrs ist im Innern, welche sich gegenwärtig unter unseren Augen in immer stärkerer Geschwindigkeit vollzieht. Straßenbahnen sind heute bereits in fast allen Städten über 50.000 Einwohnern und oft auch in viel kleineren vorhanden und erfüllen nur ein halbständiges Bedürfnis. Schlimm aber steht es mit der auf den ersten Blicken erzielten Geschwindigkeit aus, welche die Verkehrsbehörden jenseits von 100 Kilometern in der Stunde leichtlich übersteigt. Aus diesem Grunde macht die Umwandlung derselben in elektrische Straßenbahnen trotz des großen damit verbundenen Kostenaufwands lohnenswert. Die damit erzielte Verbesserung des Verkehrs, so bedeutend sie ist, genügt aber noch keineswegs dem Bedürfnis der ganz großen Städte; denn während es hier darauf ankommt, längere Wege schneller mit großer Geschwindigkeit zurückzulegen, verbietet sich leichter schon auf Rücken auf die Geschwindigkeit von 270 Kilometer in der Stunde ergeben würde. Da heißt es daher, sich ent-

Anzeigen-Preis

die 6 geplante Seiten 20 Pf.

Reklamen unter dem Redaktionstitel (4-5 Seiten) 50 Pf. (geplante) 60 Pf. vor den Familienanträgen (geplante) 60 Pf.

Größere Schriften laut untenstehend Preisverzeichnis. Tafellarbeit und Illustration nach höherem Tarif.

Groß-Verlagen (geplante), nur mit der Morgen-Ausgabe ohne Postbeförderung 40 Pf., mit Postbeförderung 40 Pf.

Annahmeschluß für Anzeigen: Abend-Ausgabe: Vormittag 10 Uhr. Morgen-Ausgabe: Nachmittag 4 Uhr. Bei den Illustrierten und Monatszeitschriften je eine halbe Stunde früher.

Anzeigen sind nicht an die Expedition zu richten.

Druck und Verlag von C. Holtz in Leipzig.

93. Jahrgang.