

Bezugspreis
In der Sonntagsausgabe über den im Stadtbau und den Werken erzielten Entwicklungen abgebaut: vierstellig 4.40,- — zweistellige tägliche Ausgabe 4.80,- Durch die Wahl bezogen für Deutschland u. Österreich vierstellig 4.40,- für die übrigen Länder fünf Schillingen pro Stück.

Redaktion und Expedition:
Scheunenvorstadt 8.
Borsigstraße 158 und 209.

Filialausgaben:
Mitsch. Gebr., Buchdruckerei, Universitätsdruckerei, S. 2. Höhle, Augustusstraße 14, u. Königstraße 7.

Haupt-Filiale Dresden:
Scheunenvorstadt 6.
Borsigstraße 158 Nr. 1713.

Haupt-Filiale Berlin:
Königsbergerstraße 116.
Borsigstraße 158 Nr. 3006.

Abend-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

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

Nr. 257.

Freitag den 23. Mai 1902.

96. Jahrgang.

Der Krieg in Südafrika.

Krieg oder Frieden?

Man schreibt uns aus London, den 22. Mai: „Das Gange und Gangen in schwedender Zeit“ will hier in London, und in England überhaupt, immer noch kein Ende nehmen; die Regierung hält sich im letzten Schweigen und legt allen Ansprüchen die schroffe Abwehrung entgegen. Die militärische Genügsamkeit in Südafrika lädt nur die vagesten und nichtssagenden Redaktionen der Kriegsberichterstatter durch, und eine zuverlässige und genaue Information über den tatsächlichen Stand der Verhandlungen ist nirgendwo zu erhalten. Wohl keiner hätte den kriechenden Befehl gegeben, daß auch nicht ein einziger Vertreter der Presse die Genehmigung erhalten habe, überhaupt nur nach Vereinigung zu gehen, um dort vielleicht die Befreiungsdelegierten aufzuhören. Zugleich erhielten sich aber in sonst gutinformierten und vorhüftigen Kreisen die Gerüchte, daß auf der Versammlung in Vereinigung Karlsruhe sich gezeigt und einen günstigen Abschluß der Verhandlungen unumstößlich gemacht hätten. Dieses Mal sollten die Freikräfte die obdachlosen Kindern sehr fein, die den englischen Bedingungen ein energisches Nein entgegensehen, und so fiel denn hier in London die sehr hoch gesetzene offizielle und private Hoffnungswürdigkeit wieder einmal rasche auf den Scherzpunkt.

Am Samstag Abend, kurz vor Mitternacht, die überraschende offizielle Bekanntmachung, daß bereits am Sonntag Abend Generalcommandant Otto von Bismarck und andere Führer der Boeren von Vereinigung in Pretoria eingetroffen seien, und zwar sollte diese Bekanntmachung angeblich unterwegs unerwartete Verzögerung erlitten haben, wogegen es den Anschluss hat, daß die Regierung diese unerwartete Nachricht absichtlich zurückhielt, um sie vielleicht erst mit interessanteren und wichtigeren Nebenständen zusammen bekannt zu geben, was aber bis jetzt nicht gelingen wollte. So begnügt man sich damit, daß die nächste Aussicht des Interesses der Befreiungsführer in Pretoria zu veröffentlichen und hinzulegen, daß eingehende Verhandlungen und Konferenzen zwischen Lord Milner einerseits und den Delegirten der Boeren abberufen sind. Aber auch nicht ein einzelnes Wort über den plumpen oder ungünstigen Stand der Verhandlungen lädt die Regierung kommen werden.

* London, 22. Mai. Für morgen ist ein Ministerrat einberufen.

* London, 22. Mai. Wie verlautet, ist heute im Kriegsamt eine Deputation von Afrikanderen über die Friedensverhandlungen eingetroffen.

* London, 22. Mai. „Neuers Bureau“ veröffentlicht eine Deputation aus Pretoria berichtet, welche aber offenbar durch die Generalversammlung und früher aufgezogen sei, als das Telegramm über die Ankunft des Befreiungsführers. Die Deputation lautet: Den Hauptlichkeiten Widerstand unter den Befreiungsdelegirten leiste eine geringe Minderheit, und die Delegirten würden zu einem einstimmigen Beschluss gekommen, ehe sie die Verhandlungen abschließen. Die Lage ist hoffnungsvoller.

Politische Tagesschau.

* Leipzig, 23. Mai.

Die „Berl. Polit. Nachr.“ läßt sich für täglich — am 10. d. M. — zur höchsten Eisenbahntrage in einer Weise vernehmen, die zu der Vermutung drängt, daß die preußischen Hintermänner dieses Organs möchten den Eintritt Sachsen in die preußisch-hessische Eisenbahn-Finanz- und Betriebsgemeinschaft zu verhindern. Die preußische Eisenbahnverwaltung hat nicht den leidlichsten Wunsch, ihren Reichsbereich über das ihr anvertraute reiche Eisenbahnnetz hinaus auszudehnen, noch liegt eine Entwicklung bestehen durch Regulierung unter deutscher Bahnlinie im Interesse deutscher Betriebsunternehmen und ihrer Reaktionen nicht. Wünschen andere deutsche Bundesstaaten in ihrem eigenen Verkehrs- oder Eisenbahngesetz eine ähnliche Entwicklung wie aus sich in particularistischen Deutzen ausgedehnt, so „überzuschlagen“. Die Meinung kommt aber nach zwei Richtungen nicht. Einmal ist das Königreich Sachsen ein reicher Staat, der aus sich heraus finanzielle Krise genau bringt, um sich eine freie Hand über die neuern finanziellen Hindernisse zu verschaffen, von denen das Reich wie alle seine Kinder befreit werden. Der wichtigste Unterschied ist das Landes, seine Judenpolitik, in übertragen von der jüdischen Industrie nicht entfernt so in Wiederaufbau gesetzt, wie andere industrielle Deutzen ebenfalls, in die die am meisten betriebene Eisenindustrie eine verhältnismäßig nur geringe, die in großer Zahl befindliche Tegelindustrie aber eine um so größere Rolle spielt. Zumindest muss man jedoch die Grundlagen der jüdischen Finanzen als durchaus gefährdet bezeichnen, so geht man auch vielfach bei den Städten, welche aus dem verhältnismäßig ungünstigen finanziellen Ergebnissen der jüdischen Staatsbahn und die Finanzen des Landes gefangen werden, so weit. Die jüdischen Staatsbahnen sind ein durchaus lebensfähiges und grundiges Betriebsunternehmen. Ihre Rentabilität ist allerdings dadurch beeinträchtigt worden, daß man sowohl bei der Herstellung neuer Bahnlinien wie bei Bauausführungen auf den im Betriebe befindlichen Linien nicht immer darauf geachtet hat, die Kosten im richtigen Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Nutzen zu halten. Wenn dienten sich die Betriebsausgaben, nemlich die jüdischen jüdischen Kosten, nicht überall in den Grenzen des Reichsvermögens halten und durch großzügige Einsparung und Vereinfachung des Betriebs- und nemlich Betriebsaufwandes sich nicht unbedenklich erscheinen lassen. Das Vorzeichen der preußischen Eisenbahnverwaltung bei der Reorganisierung ihres Dienstes soll zum Vorbilde dienen, die dabei zugleich finanzielle Erfolg zur Nachfolge anstreben. Gibt die jüdische Eisenbahnverwaltung je vor, so wird ja, wenn erst die Verhöhung, unter den nicht nur die jüdischen, sondern alle deutschen Bahnlinien liegen, überwunden sein noch, auch die Rente des jüdischen Staatsbahnsystems wieder herstellen. Es liegt also gar kein Grund vor, an der Zukunft des jüdischen Staatsbahnsystems als selbstständiges Verkehrsunternehmen zu zweifeln. Doch weniger Grund ist

niedriglich als der Unterstreich vorhanden, als ob Preußen die gegenwärtige Lage dieser Bahnen außerordentlich nutzen möchte, um sie „überzuschlagen“, oder genauer gesagt, so mit lauter Druck zum Eintritt in die preußisch-hessische Eisenbahn-Finanz- und Betriebsgemeinschaft zu drängen. Die preußische Eisenbahnverwaltung hat nicht den leidlichsten Wunsch, ihren Reichsbereich über das ihr anvertraute reiche Eisenbahnnetz hinaus auszudehnen, noch liegt eine Entwicklung bestehen durch Regulierung unter deutscher Bahnlinie im Interesse deutscher Betriebsunternehmen und ihrer Reaktionen nicht. Wünschen andere deutsche Bundesstaaten in ihrem eigenen Verkehrs- oder Eisenbahngesetz eine ähnliche Entwicklung wie aus sich in particularistischen Deutzen ausgedehnt, so „überzuschlagen“. Die Meinung kommt aber nach zwei Richtungen nicht. Einmal ist das Königreich Sachsen ein reicher Staat, der aus sich heraus finanzielle Krise genau bringt, um sich eine freie Hand über die neuern finanziellen Hindernisse zu verschaffen, von denen das Reich wie alle seine Kinder befreit werden. Der wichtigste Unterschied ist das Landes, seine Judenpolitik, in übertragen von der jüdischen Industrie nicht entfernt so in Wiederaufbau gesetzt, wie andere industrielle Deutzen ebenfalls, in die die am meisten betriebene Eisenindustrie eine verhältnismäßig nur geringe, die in großer Zahl befindliche Tegelindustrie aber eine um so größere Rolle spielt. Zumindest muss man jedoch die Grundlagen der jüdischen Finanzen als durchaus gefährdet bezeichnen, so geht man auch vielfach bei den Städten, welche aus dem verhältnismäßig ungünstigen finanziellen Ergebnissen der jüdischen Staatsbahn und die Finanzen des Landes gefangen werden, so weit. Die jüdischen Staatsbahnen sind ein durchaus lebensfähiges und grundiges Betriebsunternehmen. Ihre Rentabilität ist allerdings dadurch beeinträchtigt worden, daß man sowohl bei der Herstellung neuer Bahnlinien wie bei Bauausführungen auf den im Betriebe befindlichen Linien nicht immer darauf geachtet hat, die Kosten im richtigen Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Nutzen zu halten. Wenn dienten sich die Betriebsausgaben, nemlich die jüdischen jüdischen Kosten, nicht überall in den Grenzen des Reichsvermögens halten und durch großzügige Einsparung und Vereinfachung des Betriebs- und nemlich Betriebsaufwandes sich nicht unbedenklich erscheinen lassen. Das Vorzeichen der preußischen Eisenbahnverwaltung bei der Reorganisierung ihres Dienstes soll zum Vorbilde dienen, die dabei zugleich finanzielle Erfolg zur Nachfolge anstreben. Gibt die jüdische Eisenbahnverwaltung je vor, so wird ja, wenn erst die Verhöhung, unter den nicht nur die jüdischen, sondern alle deutschen Bahnlinien liegen, überwunden sein noch, auch die Rente des jüdischen Staatsbahnsystems wieder herstellen. Es liegt also gar kein Grund vor, an der Zukunft des jüdischen Staatsbahnsystems als selbstständiges Verkehrsunternehmen zu zweifeln. Doch weniger Grund ist

niedriglich als die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung aufzugeben werden dürfte, daß in eine Krise, die wie rückwärts zu beobachten und nicht entschlagen können. Jedenfalls ist man in Dresden an unangenehmer Stelle allenfalls dazu gezwungen, die volle Leistung der „Berl. Polit. Nachr.“ sehr ernstlich zu prüfen und sich bei dieser Prüfung ältere Erfahrungen zu erinnern, aus denen auf das Überzeugungsspiel hervorgeht, daß auch die größte Kapitalist Preußens im Laufe des Eisenbahnwesens den Vorfall Sachsen nicht verbürgt und nicht verhindern kann.

Die neue Polenvorlage begegnet nur in der sozialdemokratischen und der freisinnigen Presse principiell Widerstand. Nicht einmal die „Internationale Germania“ erhebt solchen, denn sie spricht nur von einem Sprung ins Dunkle und fordert von der Regierung Auflösung über ihr Programm. Mit der Aufnahme, die der Entwurf bei allen Abhängigen einer entsprechenden Polenpolitik findet, kann die preußische Regierung zufrieden sein. Freilich werden ihr auch Widerstände entgegenstehen, deren Berechtigung sie kostspielig nicht verneint. Besonders heftigerweise erscheint nun die folgende der „Däm. Bla.“, der wie und völlig aufdrückt: „Wenn die Ansiedlungskommission bisher nicht alles geschafft hat, was man von ihr erwartet, so liegt das viel weniger an der Beharrlichkeit der Mietel, als an einer gewissen Schwäche der gesellschaftlichen Grundlagen. Die Arbeit gelingt bisher nachdurkrautartischen Grundlagen, die die höchste Zufriedenheit der Oberrechnungslammer erregt haben werden, aber eine gründliche Auslösung der vorhandenen Mittel erschwert. Es ist bestimmt, daß private, sowohl deutsche wie polnische Ansiedlungs- und Aufbauleistungsfähigkeit viel größer und dagegen besser arbeiten und trotz ihrer verbülltmäßigen Mängel noch dann erhebliche Dividenden vertheilen können. Auch Herr v. Miquel hat sich sehr seit über dieses Verhältnis sehr stark gemacht und es sehr beflogen, daß die bureaucratische Führung der Eisenbahnverwaltung der vorliegenden Kommission ein erfolgreicher Arbeitsverlauf in der Richtung gestoppt. Das Drängen der finanzministerialen Staaten ist vergeblich geblieben, weil Preußen die Reaktivierung einer solchen Reform weniger spürte. Das soll kein Vorwurf gegen Preußen sein; singt es den anderen Staaten eine Reichsfinanzreform wohl und Preußen über, so werden auch die übrigen Staaten sicherlich vor Verstärkung aufpassen, wenn sie die bureaucratischen Grundlagen unangetastet und dafür Sorge tragen. Daß die nationalen Ziele in lautmäßiger Weise erreicht werden. Wir sind uns wohl bewußt, daß eine solche Fortsetzung der Bureaucratie sehr ungelegen kommt, aber die Summen, um die sie sich hier handelt, und die nationalen Zwecke, die in Frage kommen, sind so bedeutend, daß man hier mit voller Entschlossenheit vorgehen muß. Neben der Zulassung wird die Regierung auch der persönlichen Seite ihre volle Beachtung zuwenden müssen, denn wenn irgendwo, so gilt es hier, daß Gesetze nur so viel wert sind, wie die Personen, die sie anwenden.“

Die „Times“ veröffentlicht ein Wiener Telegramm, in welchem verucht wird, England gegen Deutschland aufzutreten, weil diesen angeblich die Sicherungen Englands über den Schiffahrts-Zug dagegen benutzt, zwischen England und den Vereinigten Staaten Wissens- und Güterfuhr zu führen. In dem Telegramm wird angeführt:

Während des ganzen Südfrankfurter Krieges haben amerikanische Agenturen des Offiziellen Kreisbüros in der Wilhelm-

Feuilleton.

Der Militärcurist.

Roman von Heinz Müller.

Rechtsrat Müller.

„Schnell, innig, treu! Mein höchstes Glück wird Ihre Zustimmung sein!“

„Ich dachte, die Vereinigung unseres Landes mit Italien sei Ihr höchstes Glück und Schenken.“

„Es genügt! Doch will auch der Mensch noch auf Orden zu seinem Glück kommen, das Herz, das Leben.“

„Ich allein kann ja doch nicht das politische Endziel erreichen. Was in meinen Kräften stand, ist geschafft und ich werde auch weiter kämpfen, verzweiglich dirigieren.“

„Wie Signori sind Sie die Bühne, die Heldinnen...“

„Und das arme Volk, das Verfürther, die wahnsinnigen...“

„Und das ganze Kampfes längst überdrüssig sind und lieber Freien seien als Sklaven vorgespielt bekommen!“

„Aber, Bräutlein! Das Volk ist überall dünn und muß geführt werden. Und wir, die Generale, müssen doch Unterordnung, das Volk, hinter uns haben, sonst bleibt unser Wollen und Streben eintrudellos! Wir werden in allerhöchster Ehre und ehrenhaftig beweisen, daß es keine Freiheit mehr nach Italien giebt!“

„Sie? Was sagen Sie?“

„Vergebung, Bräutlein! Wie, ich darf nicht mehr darüber sprechen! Doch lassen wir dieses Thema lieber ganz fallen, lassen Sie mich sagen, was mein Herz bewegt in Ihren Andacht! Mein ganzes Leben drängt doch Ihnen entgegen mit verzweigtem Glück, und preisen werde ich den Tag der Vereinigung als größtes Geschenk, das der Himmel je einem Staatsgeboren gegeben.“

„Sie? Was? Was sagen Sie?“

„Vergebung, Bräutlein! Wie, ich darf nicht mehr darüber sprechen! Doch lassen wir dieses Thema lieber ganz fallen, lassen Sie mich sagen, was mein Herz bewegt in Ihren Andacht! Mein ganzes Leben drängt doch Ihnen entgegen mit verzweigtem Glück, und preisen werde ich den Tag der Vereinigung als größtes Geschenk, das der Himmel je einem Staatsgeboren gegeben.“

„Sie? Was? Was? Was?“

„