

04. Den Fluth. ab. r. 7. s. re. ung. Ubr. Beschäftig. Barth. rec. in. beruige. ad. rrago. Kinal. der ex. Jacobs. Zappe. Weer. Max. Walter. Hülfer. bs. Uhr. r. M. Rob. r u. r. Fr.

Bezugs-Preis

In der Hauptstadt oder deren Umgegend... 10 Pf.

Diese Nummer kostet auf allen Vertriebsstellen...

Redaktion und Expedition: 155 Bernauerstr. 155

Verlags-Verhältnisse: Alfred Schöberl, Verlagsbuchhändler

Druck-Verhältnisse: Carl Neuberger, Druckerei

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des königlichen Land- und des königlichen Amtsgerichtes Leipzig, des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis die 6spaltige Zeitzeile 25 J.

Annahmestelle für Anzeigen: Kreuzstr. 10

Extra-Beilagen (gratis), nur mit der Morgen-Ausgabe...

Verlag von G. Holz in Leipzig

98. Jahrgang.

Nr. 543.

Montag den 24. Oktober 1904.

Das Wichtigste vom Tage.

- Die Internationale Kunst- und Gartenbau-Ausstellung in Düsseldorf wurde gestern geschlossen. In Bialystok wurde in das dortige Polizeiamt ein Geschloß gestohlen. Als Wörder der Frau Rosalind Dürfeld in Hamburg hat sich ein 25 Jahre alter Tapetier namens Sievers bekannt. Die Rundgebung der Sozialisten gegen Lueger vor dem Rathaus in Wien verlief ohne ernste Zusammenstöße. In Christiania und anderen Orten Norwegens wurden gestern nicht unerhebliche Erdererschütterungen verspürt.

Der Zusammenschluss der deutschen Staatsbahnen.

Interessant ist es, einmal zu erfahren, wie man außerhalb Deutschlands über den in der Heideberger Ministerkonferenz geplanten engeren Zusammenschluss der deutschen Staatsbahnen denkt.

Da kommt zunächst ein von offenbar sehr fachverständiger Seite verfasster Artikel des in Wien erscheinenden österreichisch-ungarischen Eisenbahnblattes in Betracht, der unter der Überschrift „Betriebsmittelgemeinschaft der preussischen und süddeutschen Eisenbahnen“ folgendes ausführt:

Man ist jüngst durch die Mitteilung von Konferenzen überrascht worden, die zwischen den Ressortministern Preußens, Bayerns, Sachsens, Württembergs und Badens, sowie den bezogenen Referenten der respektiven Staatseisenbahnverwaltungen in Heideberg stattfanden und den Zweck hatten, zwischen den Staatsbahnen der genannten Staaten eine Gemeinschaft anzubahnen, bezüglich deren Umfangs ursprünglich die Ansichten auseinandergingen. Eine Version wollte von der Anbahnung einer Betriebsmittelgemeinschaft wissen, während eine andere das Gebiet der Gemeinschaft lediglich auf die Fahrzeugsittel beschränkt wissen wollte. Heute steht es nun fest, daß vorerst nur die Betriebsmittelgemeinschaft als das zu erreichende Ziel der im Zuge befindlichen Verhandlungen angesehen wird, eine Gemeinschaft, welche unter voller Wahrung der Selbstständigkeit der respektiven der Gemeinschaft angehörenden Bahnverwaltungen etabliert werden soll, die aber vorläufig nur als eine Intention, als ein Projekt zu betrachten ist. ... Es bedarf keiner besonderen Darlegung, daß die Vorteile der Etablierung einer solchen Betriebsmittelgemeinschaft vom Standpunkte der Wirtschaftlichkeit für die in Betracht kommenden Bahnverwaltungen außer jedem Zweifel stehen und sehr erheblich sind. Denn im Falle dieser Gemeinschaft würden die Linien der derselben angehörenden Eisenbahnlinien, in Ansehung der Fahrzeugsittel, wie ein einheitliches Netz verwaltet werden. ... Wenn man es auch zunächst mit einem Plane zu tun hat, der lediglich Erwägungen der Wirtschaftlichkeit entwerfen ist, so trägt derselbe doch die Ansätze einer Weiterentwicklung in sich, die ihn zu einer politischen Aktion emporheben könnten. Schon die bei den gegenwärtigen, der Betriebsmittelgemeinschaft geltenden Beratungen in Rücksicht genommene Uebereinstimmung der Personentare bei sämtlichen der Gemeinschaft angehörenden Bahnen stellt einen Keim dar, aus dem sich im Laufe der Zeit eine Betriebsmittelgemeinschaft entfalten könnte. ... Doch ist dies ein Prozeß, der, wenn er sich vollzieht, nur allmählich zum Abschluß kommen kann. Er wäre aber von epochaler historischer Bedeutung. Denn er würde einen mächtigen Quader darstellen in dem Baues des Deutschen Reiches. Die Betriebsmittelgemeinschaft aber ist eine Maßregel der Ökonomie. Ob sie von allen Kreisen der Industrie freudig begrüßt werden würde, ist allerdings eine andere Frage. Die Industrie, insofern sie Verbraucher ist, kann die Betriebsmittelgemeinschaft, welche die Eventualität des partiellen und allgemeinen Wagenmangels wesentlich verringert, wenn nicht unmöglich macht, nur herbeiwünschen. Neue Industriezweige aber, welche sich mit der Herstellung von Betriebsmitteln befassen, dürften ebenso, wie die Wagenfabrikanlagen, dieser Maßregel mit gemischten Gefühlen gegenüberstehen. Denn der Abschluß der Betriebsmittelgemeinschaft wird, wenigstens in der allerersten derselben folgenden Zeit einen stillstehenden in der Bestellung von Fahrzeugsitteln seitens der Gemeinschaft zur Folge haben, da ja die rationellere einheitliche Disponierung eine Verringerung des Bedarfs an Wagen und Lokomotiven auf dem vereinheitlichten Betriebsnetze zur Folge hat, so daß der gesamte, in ein einziges Referat geleitete Fahrpark höheren Leistungen notwendig sein muß, als die einzelnen selbstständig verwendeten Kontingente. Für die preussischen und süddeutschen Staatsbahnen und für das überwiegende Gebiet des Wirtschaftslebens in den respektiven Ländern wäre aber die Betriebsmittelgemeinschaft ganz unzweifelhaft eine Institution von der größten Gemeinnützigkeit.

So dann ist es nicht uninteressant, zu sehen, wie sich sachliche französische Stimmen zu den neuen Plänen einer deutschen Eisenbahn-Betriebsmittelgemeinschaft äußern. So widmet der „Temps“ den Heideberger Konferenzen und den deutschen Eisenbahnverhältnissen dem staatsrechtlichen verkehrsrechtlichen Standpunkte einen Leitartikel, in dem es heißt:

Der deutsche Partikularismus war den Handelsinteressen der deutschen Staaten nicht sehr förderlich. An den Landesgrenzen mußten häufig die Güter umgeladen werden und die Eisenbahnen leer zurücklaufen. So fanden sich die Vorteile, die das Deutsche Reich aus der Tatsache hätte ziehen können, daß sein Eisenbahnnetz besser gestaltet war, als das vieler anderer Staaten, stark vermindert. Deutschland war lange Zeit betreffs des Baues von Schienenwegen zurück; das gestaltete ihm, die in anderen Staaten, die ihm zur Verfügung waren, gemachten Fehler zu vermeiden. Auch scherte es, als es 1866 die Vervollständigung seines Netzes übernahm, viel besser als Frankreich den Dienst der Durchgangslinien. Es wäre gewiß übertrieben, zu sagen, daß die partikularen Forderungen ganz die Vorteile dieses Standes der Dinge unterdrückt haben, aber man muß zugeben, daß sie sie wenigstens ernstlich vermindert haben. Ebenso wie die politische Theorie, der wir bei uns die allgemeine Richtung aller Linien nach Paris verdanken, der wirtschaftlichen Entwicklung und dem materiellen Wohlstande der mittleren und südlichen Gebiete Frankreichs bedeutend schadete, haben politische Theorien das Deutsche Reich gebindert, allen möglichen Nutzen aus dem geschichtlichen Plane zu ziehen, nach dem seine Eisenbahnen gebaut waren. Der „Temps“ teilt dann die Grundzüge und Folgen der Heideberger Konferenzen mit und erklärt, zu dem Abkommen hätten alle betreffenden Staaten Zugestimmnisse machen müssen, auch Preußen. Die Heideberger Verhandlung würde demnach eine allgemeine Ermächtigung der Verwaltungsgesellschaften der Eisenbahnen, eine große Vereinigung im Personen- und Güterverkehr und eine wahrlich sehr merkwürdige Anbahnung des Verkehrs auf den Bahnen und demgemäß der Einnahmen mit sich bringen. Zum Schluß wird ausdrücklich auf den Vorgang beim deutschen Zollverein hingewiesen, der in ähnlicher Weise zustande gekommen ist.

Aus diesem allen ergibt sich für uns Deutsche das eine, daß wir auf dem richtigen Wege sind.

Der Aufstand in Südwestafrika.

Die Lage in Kamerun.

Vor einigen Tagen ist von einer Zeitschrift an die „N. N.“ abgedruckt worden, aus der eine ziemlich pessimistische Auffassung von der Lage in Kamerun spricht. Hierzu wird der „Nat. Zig.“ geantwortet:

In der Gegend von Wai, wie berichtet wurde, der Resident von Adamou Hauptmann Thiers durch einen Pfeilstoß getötet worden, und dieser Unglücksfall steht die Kamerunregierung auf dem Kopf. ... Die Kamerunregierung, wenn mit Unrecht zur Zeit nicht die verdienstvolle Beachtung verdient wird, wenigstens nicht in der Öffentlichkeit, die fortgesetzt nur durch die Weiterentwicklung in Südwestafrika befestigt wird. ...

Der russisch-japanische Krieg.

Eine Neußerung der Hamburg-Amerika-Linie.

Die Direktion der „Hamburg-Amerika-Linie“ schickt den Hamburger Blättern eine sehr lange Note zur Abwehr der böswilligen Meldungen über deutsche Vierungen an Russland, womit die englische Presse auszuwarten genötigt. Wenn zum Beispiel englische Flugberichte eben noch davon sprachen, daß eine deutsche Flotte nicht weniger als 40 Schiffe an Russland verkauft habe, die zu Kriegszwecken eingerichtet werden sollten, so weist die Hamburg-Amerika-Linie darauf hin, daß von den deutschen Reedereien an Russland verkauften 5 nordatlantischen Dampfern und nur ähnliche Verkäufe Englands an Russland gegenüberstehen, sondern daß England außerdem mehr als 30 Schiffe an die Japaner verkauft hat. England liefert für Japan fast alles Kriegsmaterial, welches man im japanischen Lande nicht selbst fabricieren kann. Nur diejenigen Vierungen, die man in England nicht oder nicht so gut unterbringen konnte, sind von den Japanern nach Amerika und Deutschland gegeben. Die Liebe für die Engländer geht dabei japanischerseits so weit, daß ein deutsches Schiff, welches einen nach vielen Millionen Meilen langen Ausweg für gewisse Spezialartikel erhalten hat, die in England nicht so gut zu haben sind, gleichzeitig die Befreiung erhält, viele viele Schiffsanlagen darstellenden Sendungen nicht etwa von Hamburg oder Bremen aus zu verschiffen, sondern sie nach London zur Verladung nach Japan zu schicken. Am wichtigsten ist aus der direkten Erklärung der Passagiere:

Das Gefecht am Waterberg.

Von dem Gefecht am Waterberg kommen nun Einzelheiten zur Kenntnis, die deutlich zeigen, welchen hartnäckigen Widerstand unsere Truppe zu leisten hatte, und wie wichtig es ist, wenn man sich ihm in der Heimat als einen großen Erfolg registrieren darf. In dem Bericht, der „N. N.“ mit dem Titel „Das Gefecht am Waterberg“ veröffentlicht, wird die Schlacht am Waterberg als ein großer Sieg bezeichnet. Die deutsche Truppe hat die russische Truppe bei Waterberg geschlagen. Die deutsche Truppe hat die russische Truppe bei Waterberg geschlagen. Die deutsche Truppe hat die russische Truppe bei Waterberg geschlagen. ...

Ein englisches Märchen.

Nach einem „Verat“-Telegramm veröffentlicht Londoner Blätter einen Bericht aus Kapstadt das Märchen, die deutsche Regierung habe den früheren Burenführer Dewet, Betsa usw. den Vorstoß gemacht, bei der Rückkehrung des Burenführers mitzuwirken. Es soll ihnen erlaubt worden sein, eigene Detachements zu führen. Aber nur, wenn sie dem Burenführer mitwirken, werde später Landereien zur Anlegung einer Farm erhalten. Diese Londoner Uniposten scheinen von der deutschen Kolonialpolitik eine etwas überspannte Meinung zu haben.

Verbot der Berichterstattung.

Der „Rein-Weiß“-Zeitung“ ist von verschiedenen Offizieren mitgeteilt worden, es sei vor kurzem unter hoher Strafe und Verbots der Berichterstattung verboten worden, irgend etwas über den Feldzug zu veröffentlichen. Das Blatt schreibt darüber mit nur allzu berechtigter Deutlichkeit:

Wir behaupten den Verstoß des Hauptquartiers ist nicht und richtig an die maßgebende Stelle in Rücksicht auf die Öffentlichkeit zu machen. Sollte dies aber nicht geschehen, dann vermerken wir, daß die nationale Abgrenzung der Sache im Reichstage anzufragen. Denn das deutsche Volk, das so viel Blut und Geld in Südwestafrika opfert, hat ein gutes Recht, auszufragen über alle Vorgänge auf dem Kriegsschauplatz unterrichtet zu werden. Man sollte deshalb die genaue Berichterstattung wieder vollständig frei geben und zugleich für eine strengere auszufällere amtliche sorgen.

Zwei Gründe führt die Zeitung an, die Ueberzeugung, daß die Kriegszeitung die weitestgehende Öffentlichkeit nicht zu scheuen hat, und die Notwendigkeit, das deutsche Volk über telegraphische Vorgänge besser zu unterrichten, es zu reiferem Urteil zu erziehen; jeder dieser Gründe hätte allein genügt.

Deutsches Reich.

Reichstag, 23. Oktober.

Neue Militär- und Marineforderungen. Die „Korr.“ für „Zentrum“, also auch die „N. N. Volkstz.“, verbreiten die folgenden Auslassungen:

„Zwanzigtausend Mann Verköhlung der Weisheit der Armee sollen anlässlich vom Reichstage gefordert werden, und einige behaupten, es sei noch mehr. Damit aber nicht genug — auf sechszigtausend Mann besteht die deutsche Flotte, in der nächsten Session würde auch eine starke Flottenvermehrung auf der Weisheit der Weisheit, und alle Elemente dieser Richtung seien nicht das Papier wert, auf dem sie gedruckt sind, denn man muß zuerst die Armeerückmeldung in die Schranken bringen und nachher mit eben solcher Energie auf die Beförderung der Marine zugehen.“

Die „Deutsche Tageszeitung“ mag diese mißvergnügten Einseitigkeiten aus, um, zweifellos mit Nebenabsichten, die Hoffnung auszusprechen, daß die neue Devisenverträge keinen Anlaß zu einem Konflikt bieten werde. Das öffentliche Organ will die Flottenforderungen als spätere Sorgen“ verschoben; es zeigt sich damit genau so interessiert wie die Zentrumsopposition, deren Querschieberei zu bekämpfen sie sich anstellt.

Berlin, 23. Oktober.

August Schert und Dr. Cornelius Voewe, Vertreter und Spartakisten. ...

Die „Deutsche Tageszeitung“ mag diese mißvergnügten Einseitigkeiten aus, um, zweifellos mit Nebenabsichten, die Hoffnung auszusprechen, daß die neue Devisenverträge keinen Anlaß zu einem Konflikt bieten werde. Das öffentliche Organ will die Flottenforderungen als spätere Sorgen“ verschoben; es zeigt sich damit genau so interessiert wie die Zentrumsopposition, deren Querschieberei zu bekämpfen sie sich anstellt.

Die „Deutsche Tageszeitung“ mag diese mißvergnügten Einseitigkeiten aus, um, zweifellos mit Nebenabsichten, die Hoffnung auszusprechen, daß die neue Devisenverträge keinen Anlaß zu einem Konflikt bieten werde. Das öffentliche Organ will die Flottenforderungen als spätere Sorgen“ verschoben; es zeigt sich damit genau so interessiert wie die Zentrumsopposition, deren Querschieberei zu bekämpfen sie sich anstellt.

Die „Deutsche Tageszeitung“ mag diese mißvergnügten Einseitigkeiten aus, um, zweifellos mit Nebenabsichten, die Hoffnung auszusprechen, daß die neue Devisenverträge keinen Anlaß zu einem Konflikt bieten werde. Das öffentliche Organ will die Flottenforderungen als spätere Sorgen“ verschoben; es zeigt sich damit genau so interessiert wie die Zentrumsopposition, deren Querschieberei zu bekämpfen sie sich anstellt.

Die „Deutsche Tageszeitung“ mag diese mißvergnügten Einseitigkeiten aus, um, zweifellos mit Nebenabsichten, die Hoffnung auszusprechen, daß die neue Devisenverträge keinen Anlaß zu einem Konflikt bieten werde. Das öffentliche Organ will die Flottenforderungen als spätere Sorgen“ verschoben; es zeigt sich damit genau so interessiert wie die Zentrumsopposition, deren Querschieberei zu bekämpfen sie sich anstellt.

Die „Deutsche Tageszeitung“ mag diese mißvergnügten Einseitigkeiten aus, um, zweifellos mit Nebenabsichten, die Hoffnung auszusprechen, daß die neue Devisenverträge keinen Anlaß zu einem Konflikt bieten werde. Das öffentliche Organ will die Flottenforderungen als spätere Sorgen“ verschoben; es zeigt sich damit genau so interessiert wie die Zentrumsopposition, deren Querschieberei zu bekämpfen sie sich anstellt.

Die „Deutsche Tageszeitung“ mag diese mißvergnügten Einseitigkeiten aus, um, zweifellos mit Nebenabsichten, die Hoffnung auszusprechen, daß die neue Devisenverträge keinen Anlaß zu einem Konflikt bieten werde. Das öffentliche Organ will die Flottenforderungen als spätere Sorgen“ verschoben; es zeigt sich damit genau so interessiert wie die Zentrumsopposition, deren Querschieberei zu bekämpfen sie sich anstellt.

Die „Deutsche Tageszeitung“ mag diese mißvergnügten Einseitigkeiten aus, um, zweifellos mit Nebenabsichten, die Hoffnung auszusprechen, daß die neue Devisenverträge keinen Anlaß zu einem Konflikt bieten werde. Das öffentliche Organ will die Flottenforderungen als spätere Sorgen“ verschoben; es zeigt sich damit genau so interessiert wie die Zentrumsopposition, deren Querschieberei zu bekämpfen sie sich anstellt.

Die „Deutsche Tageszeitung“ mag diese mißvergnügten Einseitigkeiten aus, um, zweifellos mit Nebenabsichten, die Hoffnung auszusprechen, daß die neue Devisenverträge keinen Anlaß zu einem Konflikt bieten werde. Das öffentliche Organ will die Flottenforderungen als spätere Sorgen“ verschoben; es zeigt sich damit genau so interessiert wie die Zentrumsopposition, deren Querschieberei zu bekämpfen sie sich anstellt.

Die „Deutsche Tageszeitung“ mag diese mißvergnügten Einseitigkeiten aus, um, zweifellos mit Nebenabsichten, die Hoffnung auszusprechen, daß die neue Devisenverträge keinen Anlaß zu einem Konflikt bieten werde. Das öffentliche Organ will die Flottenforderungen als spätere Sorgen“ verschoben; es zeigt sich damit genau so interessiert wie die Zentrumsopposition, deren Querschieberei zu bekämpfen sie sich anstellt.

Die „Deutsche Tageszeitung“ mag diese mißvergnügten Einseitigkeiten aus, um, zweifellos mit Nebenabsichten, die Hoffnung auszusprechen, daß die neue Devisenverträge keinen Anlaß zu einem Konflikt bieten werde. Das öffentliche Organ will die Flottenforderungen als spätere Sorgen“ verschoben; es zeigt sich damit genau so interessiert wie die Zentrumsopposition, deren Querschieberei zu bekämpfen sie sich anstellt.