Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder deren Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 3.—, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 3.75. Durch die Post bezogen für Deutschland u. Oesterreich vierteljährlich ℳ 4.50, für die übrigen Länder laut Zeitungspreisliste.

Diese Nummer kostet auf allen Bahnhöfen und bei den Zeitungs-Verkäufern 10 Pf.

Redaktion und Expedition: 153 Fernsprecher 222 Johannisgasse 8.
Haupt-Filiale Dresden: Marienstraße 34 (Fernsprecher Amt I Nr. 1713).
Haupt-Filiale Berlin: Carl Duncker, Herzgl. Bayr. Hofbuchhandlg., Lützowstraße 10 (Fernsprecher Amt VI Nr. 4603).

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt

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

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 25 ₰.
Familien- und Stellen-Anzeigen 20 ₰.
Finanzielle Anzeigen, Geschäftsanzeigen unter Text oder an besonderer Stelle nach Tarif.
Die 4gespaltene Reklamezeile 75 ₰.

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: nachmittags 4 Uhr.

Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.
Extra-Beilagen (nur mit der Morgen-Ausgabe) nach besonderer Vereinbarung.
Die Expedition ist wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis abends 7 Uhr.
Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig (Inh. Dr. E., R. & W. Klinkhardt).

Nr. 151. Freitag den 24. März 1905. 99. Jahrgang.

Der monatliche Bezug
des
Leipziger Tageblattes
kostet
bei eigenem Abholen 1.— M.
bei Botenbestellung 1.25 M.
bei der Post . . . . . 1.50 M.

Das Leipziger Tageblatt ist allen Ansprüchen gewachsen, die ein moderner Zeitungsleser an die Zuverlässigkeit, Reichhaltigkeit und Uebersichtlichkeit eines Blattes stellt.

Zweimal täglich
erscheinend, bietet das Leipziger Tageblatt in allen Tagesfragen der Politik, Kunst und Wissenschaft, des Handels, der Industrie und des Verkehrs stets
das Neueste.

Bestellungen
werden außer an sämtlichen Postanstalten, der Hauptexpedition, Johannisgasse 8, und der Filialexpedition, Augustusplatz 8, entgegengenommen:

In Leipzig:
Bayersche Str. 45 bei Herrn Neumeister Nachf.,
Beethovenstr. 21 bei Herrn Th. Peter,
Brühl 53 bei Herrn Schubert Nachf.,
Frankfurter Str. 22 bei Herrn Gust. Bräse,
Gerberstr. 8 bei Herrn H. L. Kröger,
Gustav-Adolfstr. 12 bei Herrn B. Uhlig, in Fa.: Ida Hartmann,
Katharinenstr. 14 bei Herrn Louis Lösche,
Königsplatz 7 bei Herrn Louis Lösche,
Lößnitzstr. 15 bei Herrn Ed. Hetzer,
Rankische Gasse 6 bei Herrn Friedr. Fischer,
Ranstädter Steinweg 1 bei Herrn O. Engelmann,
Ritterstr. 4 in der Linkeschen Buchhandlung,
Schützenstr. 5 bei Herrn Jul. Schümichen,
Sternwartenstr. 24 bei Herrn Hans Pahligsch,
Südplatz 2 bei Herrn Bruno Engelbert,
Tauchaer Str. 13 bei Herrn Reichel Nachf.,
Thomasiusstr. 1 bei Herrn Otto Klauschke,
Waldstr. 39 bei Herrn G. Betterlein,
Weststr. 39 am Westplatz bei Herrn P. Heydenreich,
Yorkstr. 32 bei Wilh. Kietz,
Zeitzer Str. 35 bei Herrn Volkm. Küster.

In den Vororten:
Anger-Crottendorf bei Herren Bald. Friedel, Zweinaundorfer Str. 6,
Connewitz bei Frau Fischer, Hermannstr. 23,
Dölitz bei Frau Trettner,
Eutritzsch bei Frau Glaubig, Turnerstr. 9,
Gautzsch bei Hrn. J. Wolf, Deyscher Str., K.-Nr. 157,
Gohlis bei Herrn Paul Schmidt, Brüderstr.,
Gohlis bei Herrn Herm. Renner, Lindenth. Str. 6,
Kleinzschocher bei Hrn. Alb. Möbius, Zschoch. Str. 7a,
Lausick bei Herrn Alb. Lindner, Wettinerstr. 51,
Lindenau bei Herrn Alb. Lindner, Wettinerstr. 51,
Lößnig bei Frau Fischer, Hermannstr. 23,
Mockau bei Frau Ahmeyer, Berthastr. 10,
Möckern bei Herrn Paul Schmidt, Brüderstraße,
Neu-Reudnitz bei Herrn Häntsch, Reitenb. Str. 58,
Neu-Schönefeld bei Herrn Paul Kuck, Eisenbahnstr. 1,
Neustadt bei Herrn Paul Kuck, Eisenbahnstr. 1,
Oetzsch bei Herrn Carl Scheffel, Oststr. 10, p.,
Paunsdorf bei Herrn W. Klette, Volksgartenstr. 8, p.,
Plagwitz bei Herrn Alb. Möbius, Zschoch. Str. 7a,
Probstheida bei Herrn Reinh. Sachse, Hauptstr.,
Reudnitz bei Frau Weber, Gabelsbergerstr. 11,
Reudnitz bei Herrn Otto Schmidt, Kohlgartenstr. 67,
Reudnitz bei Herrn Alfr. Eiste, Ostplatz 4,
Schleußig bei Herrn B. Michel, Könneritzstr. 56,
Schönefeld bei Frau Ahmeyer, Berthastr. 10,
Sellerhausen bei Herrn W. Klette, Volksgartenstr. 8, p.,
Stötteritz bei Herrn O. Grimmer, Schulstr. 38,
Stünz bei Herrn W. Klette, Volksgartenstr. 8, p.,
Thonberg bei Herrn Häntsch, Reitzenhainer Str. 58, p.,
Volkmarsdorf bei Herrn Paul Kuck, Eisenbahnstr. 1,
Volkmarsdorf bei Hrn. Gg. Niemann, Conradstr. 55,
Wahren bei Herrn F. Müller, Hallesche Str. 37.

Das Wichtigste vom Tage.

* Eine Gesetzvorlage fordert zur Erweiterung des preußischen Staatseisenbahnnetzes rund 150 Millionen Mark. (S. Dtsch. Reich.).

* Dem Reichstage ist eine neue vom Generalstabe ausgearbeitete Denkschrift über den Aufstand in Südwestafrika zugegangen.

* Bis Donnerstag mittag war an zuständiger amtlicher Stelle keine Nachricht über einen angeblich in Südkamerun ausgebrochenen Aufstand eingelaufen.

* In Eisenach tagte am Donnerstag eine streng vertrauliche Konferenz von Ministern der hessisch-thüringischen Staaten, um über einen gemeinsamen Lotterievertrag mit Preußen zu beraten. In einer weiteren Konferenz sollen die Verhandlungen mit Preußen beginnen.

* Dr. Wekerle wurde gestern nachmittag in Pest vom König in Audienz empfangen. Er erklärte, er sei mit der Bildung des neuen Ministeriums nicht betraut worden. (S. Ausland.)

Semper talis.

Noch nicht viele Jahre sind ins Land gegangen, seit der Kaiser mit starker Betonung auf einen berühmten Satz im Bremer Schifferhause hingewiesen hat, auf jenen, der da lautet: Navigare necesse est, vivere non necesse est. Heute kann das Merkwort althanseatischer Jahrhunderterkenntnis schon dahin zugespitzt werden: Navigare tibi, Germania, necesse est, ut vivas. Dessen sollte die Handelsstadt Leipzig vor allem eingedenk sein. Not, Verzweiflung und Bankerott heißen die Lettern, mit denen ihr einst in weltbewegender Zeit ins Gedächtnis eingebrannt worden ist, was, wie für Deutschland im allgemeinen, so absonderlich für sie ein Navigare non posse zu bedeuten hat. Die Gußformen der Lettern waren die Blockademanöver, die England während der Napoleonischen Kriege gegen die in französischer Gewalt stehenden Küsten des europäischen Festlandes ausgeführt hat. Sie haben eine tolle, für viele Volksschichten geradezu unerschwingliche Verteuerung der nichtkontinentalen Erzeugnisse und den Niedergang, ja, mit ihren Folgeerscheinungen schließlich den Zusammenbruch ganzer kontinentaler Handels- und Gewerbezweige bewirkt. Das ist so ungeheuerlich gewesen, daß nach 1815 ein völliger Neubau des festländischen Wirtschaftskörpers hat stattfinden müssen. Gerade Leipzig weiß davon ein Lied zu singen, und den Enkeln der Männer, die damals hier auf den Kontorstühlen saßen, wird noch heute trübe zu Mut, wenn sie einen Blick in die Geschäftsbücher jener kaufmännisch entsetzlichen Jahre werfen. War damals, in unendlich viel einfacheren Daseinsverhältnissen, schon freie Küste nicht mehr und nicht weniger als Lebensbedingung für Deutschland, wie erst heute, bei einem deutschen Industrie- und Handelsbetriebe, der auf durchaus freien Verkehr mit aller Welt angewiesen ist! Seegeltung, das ist's, dessen das Reich sicher sein muß — oder es bricht wirtschaftlich in einem welterschütternden Krache ohne Beispiel zusammen, worüber die Sozialdemokraten, wenn sie Marx und seine Materialismuslehre mit Nutzen gelesen haben sollten, übrigens am wenigsten im Zweifel sein dürften. Ein Drittes gibt es nicht. Wird Deutschlands Seetor gesperrt, wie einst Napoleons Küstenbereich, dann ist Deutschlands Sturz so sicher, wie derjenige des gewaltigen Korsen. Similia similibus.

Das alles ist rein volkswirtschaftlich gedacht: politischer Erwägung ist kein Hauch darin. Das ist rein kaufmännischer Ideenherkunft. Rein kaufmännischer Kalkulation ist auch die Frage nach der Risikoprämie, nach den zur Sicherung der deutschen Seegeltung erforderlichen Spesen. Die Frage heißt, technisch gesprochen, Flottenfrage. Tatsächlich ist, wie die Dinge sich entwickelt haben, die Flottenfrage für das gesamte Wirtschaftsleben Deutschlands so wichtig, ja, so entscheidend geworden, daß sich ihrer Einstellung in seine Kalkulation von Geschäftswegen kein ordentlicher Geschäftsmann mehr zu entziehen vermag. Nicht mehr kann Kattunfabrikant Schulze oder Kaffeebrenner Müller sein kaufmännisches Gewissen mit dem Gedanken einlullen, was in Flottenangelegenheiten zu geschehen habe, das werde schon von den Sachverständigen, den Marineleuten in Amt und Würden, zur Zufriedenheit eines umstehenden Publikums erledigt werden. Schulze wie Müller fühlen wirklich schon zu genau, daß die Sache doch eigentümlich verdächtig mit der Verhinderung früheren oder späteren Schwunds ihres eigenen liebwerten Geldbeutels zusammenhängt. Mag der kundige Staatssekretär im Reichsmarineamt und mögen die anscheinend noch kundigeren Marinebebauer des Reichstages militärtechnisch über das Ausmaß der Flotte sagen, was sie wollen, die deutsche Geschäfts- und Erwerbswelt wird sich darum wirtschaftlich nicht mehr groß kümmern mögen. Ihr kann und wird nur wesentlich sein, herauszubekommen, welche Mittel zur Sicherung der deutschen Seegeltung, dieser tragenden Größe ihres ökonomischen Daseins, aufzubringen sind. Das ist für sie das große Problem der allernächsten Zukunft, ja, schon des heutigen Tages.

Das überall im Volke zum Bewußtsein zu bringen, zu klären und endlich zur Lösung reif werden zu lassen, ist die Aufgabe, die der Flottenverein sich vor allem gestellt hat, und an deren Bewältigung alle seine Freunde mit heißem Eifer arbeiten. Minister kommen und Minister gehen, und Volksvertreter sind von Natur vergängliche Erscheinungen, wenn der Wind darübergeht, so sind sie nimmer da, und ihrer denkt man nicht mehr. Daseinsfragen des Volkes dagegen, insonderheit also heute die Flottenfrage, die bleiben, so lange das Volk selber besteht. Daher wird der Flottenverein, wie er sich seine Aufgabe gesetzt hat, bestehen, und zwar so bestehen, wie er in seinem Programme umschrieben hat, ganz gleichgültig, was am Leipziger oder Königsplatz über die Szene geht. Unbekümmert um politische, wohl gar parteipolitische Erwägungen und Erklärungen, wird er, der ja ausdrücklich vom Oberverwaltungsgericht als unpolitischer Verein anerkannt ist, seiner selbstgewählten Arbeit obliegen, seinem Mühen um endgültige Gewinnung und allseitige Anerkennung der zutreffenden Formel, nach welcher die volkswirtschaftliche Risikoprämie für die Sicherung des am Seeverkehr interessierten deutschen Nationalvermögens, für die unbedingte Wahrung der deutschen Seegeltung festzusetzen ist. Und an Leipzig ist es, dessen sich wohl bewußt zu sein und zu bleiben. Sollte in der Stadt altheimisch schärfster Kalkulation, sollte im klassischen Lande der Unfallversicherung überhaupt schwer sein, daß sich jedermann hier mit der Ueberzeugung von der selbstverständlichen Notwendigkeit eines angemessenen Aufwands zur Versicherung gegen Unfall bei der Seegeltung durchdringt? Und sollte es ferner hier ein Ding der Unmöglichkeit sein, zutreffend herauszurechnen, wie hoch sich für das Reich dieser Aufwand stellen muß? Die für die Kalkulation maßgebenden Größen liegen ja eigentlich auf der flachen Hand vor. Die drei Grundfaktoren sind auf der einen Seite die Größe fremder Flotten, in der Mitte der Wert des am Seeverkehr unmittelbar oder mittelbar beteiligten Volksvermögens und auf der anderen Seite die Flotte des Deutschen Reiches. Es kann auch keinem Zweifel unterliegen, daß der Gefährdungskoefficient dieses Vermögens in ursächlicher Wechselverbindung mit dem Verhältniskoefficienten von Fremdflotte zu Reichsflotte steht. Danach ist wirklich jedermann, der ein bißchen Regeldetri beherrscht, imstande, rein mathematisch, fast mechanisch zur Aufstellung der Gleichung zu gelangen: die genannte Kapitalgröße (a) steht zu ihrer Gefährdungs- bezw. Sicherungsgröße (b) in demselben Verhältnisse wie die Fremdflottengröße (c) zu der Reichsflottengröße (x). Auf die rechnerische Schlußformel gebracht, heißt das: $b \times c : a = x$. Dies x ergibt, was als Risikoprämie des am Seeverkehr beteiligten Volksvermögens nach den Grundsätzen ordentlichen Geschäftbetriebes anzusehen ist.

Daß eine solche Risikoprämie von einem ordentlichen Geschäftsmann, was das deutsche Volk seit Neulearx im allgemeinen und Leipzig von altersher doch wohl weltwirtschaftlich sein wollen, erlegt und richtig erlegt sein muß, das steht für nachdenkliche Köpfe in Handel und Wandel sicherlich längst fest. Wer noch nicht zu der Auffassung gelangt ist, mag einmal einen Blick auf ein Beispiel richten, das jeder im Reiche jeden Tag vor Augen hat. Es ist Herr Ballin. Er stellt seit Jahren Millionen auf Millionen in das Selbstversicherungskonto der Hapag ein, und er hat nach Ausweis der Geschäftsergebnisse wohl daran getan, wie heute alle Aktionäre, so sehr deswegen anfänglich aus ihrer Schar gezetert worden ist, mit stillem Behagen zugeben. Ballins Beispiel ist noch in anderer Richtung lehrreich. Wird die Risikoprämie, die er seiner Gesellschaft legt, mit dem Materialwerte ihres Schiffsbestandes verglichen, so stellt sich heraus, daß der Prozentsatz, den er nach Verhältnis beider Größen zur Ausgleichung etwaiger Schadenfälle für rechnungsmäßig nötig hält, unendlich viel höher ist als der Prozentsatz, den das Bauprogramm des Flottenvereins in Anbetracht des am Seeverkehre beteiligten deutschen Volksvermögens als Risikoprämie vor Schadensfall, als Aufwand für Schadenabwendung, in Ansatz gebracht wissen will. Wenn aber die Prämienprozente Herrn Ballins, des an höchster Stelle am höchsten von der am Seeverkehr beteiligten Geschäftswelt gewerteten Mannes, für richtig gehalten wird, wer will dann auftreten und gegen die vom Flottenverein vorgeschlagene, weit unter Ballins Sätzen liegende Prämienlegung kaufmännisch, wirtschaftlich auch nur ein Wort sagen?

Wieder hat der Kaiser in Bremen der Flotte gedacht. „Ein jedes deutsche Kriegsschiff, das den Stapel verläßt", so hat er gesprochen, „ist eine Gewähr mehr für den Frieden der Erde." Ein goldenes Wort für die Kaufmannsstadt Leipzig, für die Stadt, deren Gedeihen laut Ausweis der englischen Blockade vor hundert Jahren mit Frieden auf See im allerengsten ursächlichen Zusammenhang steht. Wenige Tage erst sind vorüber, seitdem als eines dieser deutschen, Frieden versichernden Kriegsschiffe, der Kreuzer „Leipzig", den Stapel verlassen hat. Hoffentlich ein gutes Vorzeichen für die Stadt und ihre Lebensbedingungen! Hoffentlich aber auch ein Ansporn für ihre Söhne, nicht abzulassen von dem, was mit so schlimmen Lettern als Erfahrungssatz in das Lebensbuch ihrer Heimstatt eingegraben ist, nicht abzulassen von der Sorge um freie Küste und freies Meer, diese wichtigste Weltbahn ihres Handels. Wieder flattert der Wimpel „Leipzig" im Seewinde. Sei das der Lindenstadt ein Zeichen, ihr Banier in dem Geiste, der im Flottenvereine mächtig ist, wehen zu lassen. Sei sie darin nach dem Kaiserworte: Semper talis! T.

Die Krisis in Rußland.

* **Lodz**, 23. März. In den hiesigen Webereien von Poznanski und Silberstein und in den Fabriken von Krusche und Ender in Pabjanizi ist der Ausstand wiederum ausgebrochen.

Unruhen an der Grenze Transkaspiens.

* **Aschabad**, 23. März. Die Blätter melden aus Meschedi von gestern: Heute morgen riefen bewaffnete Mohammedaner Unordnungen hervor: sie demolierten eine Karawanserei, Buden und Häuser und raubten einer Niederlage 1000 Tuman. Ein Magazin und eine Niederlage der mit der Kawkas, Merkur und russischen Ostgesellschaft vereinigten Transporte wurde geplündert. Die Kontors und Banken wurden geschlossen und ihrem Schicksal überlassen. Die Obrigkeit ist machtlos, dem Pöbel Einhalt zu gebieten, der die russischen Untertanen zu überfallen droht. Letztere flüchten sich in das russische Konsulat; die Panik ist allgemein.

Der russisch-japanische Krieg.

Der Lloyddampfer „Trave"

ist, wie aus Bremerhaven gemeldet wird, von Rußland gechartert worden. Er soll die russischen Verwundeten von Schanghai nach Odessa bringen.

Die russischen Formationen.

Zu den zur sofortigen Abreise nach dem Kriegsschauplatze bestimmten Abteilungen gehören nach einer Pariser Depesche des „L.-A." die 10. Kavallerie-Division und ein Teil der 22., 23. und 24. Artillerie-Brigade. Die Garde bleibt bis auf weiteres in Rußland. Man hofft, bis zum Hochsommer über 600 000 Mann in vier Armeekorps zu versammeln, deren Höchstkommandierender der Großfürst Nikolaus sein wird. Je zwei dieser Armeekorps werden von Linjewitsch und Kuropatkin befehligt werden.

Vom Kriegsschauplatz.

Nach einem amtlichen Telegramm aus Tokio meldet Marschall Oyama: Die japanischen Truppen, welche den Feind verfolgen, sind am 21. d. M. in Chantun, zwanzig Meilen nördlich von Kaiyuan eingezogen. Die starken feindlichen Abteilungen ziehen sich in Unordnung nach Nordosten, längs der Eisenbahn zurück. — Wie aus Petersburg gemeldet wird, hat General Linjewitsch am Mittwoch gedrahtet: Meldungen über Zusammenstöße mit dem Feind am 21. März liegen nicht vor. — Die Petersburger Telegraphen-Agentur verbreitet folgendes Telegramm aus Sypingai vom 22.: Der Rückzug der Russen nach Norden hat unter der friedlichen Bevölkerung, die auf einen Sieg der russischen Armee gehofft hatte und sich jetzt mit Weibern und Kindern in die Berge flüchtet, eine Panik hervorgerufen. Beim Durchzug der Russen durch die chinesischen Städte schließen die Einwohner die Türen, ziehen aber mit festlich gekleideten Frauen und Kindern den Japanern entgegen. Die Japaner setzen die harte Behandlung der Chinesen fort und wenden Strafen an, wie früher in Fönghwangtscheng, Liaujang und Jukau. Selbst Chinesen, die blos verdächtig sind, zu den Russen in irgend welchen freundlichen Beziehungen zu stehen, werden gemartert. Nach Norden geflüchtete Chinesen sind gefoltert und ein Uebersetzer hingerichtet worden. Kaufleuten, die russisches Geld besitzen, werden die Hände abgehauen, selbst Beamte, die mit den Russen dienstlichen Verkehr hatten, werden nicht geschont. Der erste Gouverneur von Liaujang, Sjan, wird in Haicheng gefangen gehalten, der zweite, Tscheng, wurde gefoltert und nach Port Arthur verbannt; seine Familie wurde gleichfalls gefoltert und ein Diener hingerichtet. Der chinesische Oberst Dshao wurde mit seinem Neffen in Jukau hingerichtet, weil er früher mit den Russen verkehrte. Der chinesische Offizier Shu wurde auf den bloßen Verdacht, mit den Russen Beziehungen unterhalten zu haben, ohne gerichtliche Untersuchung mit dem Tode bestraft. Die Chinesen, die die Rache der Japaner fürchten, wagen es nicht, den Russen Lebensmittel zu verkaufen.

Deutsches Reich.

Leipzig, 23. März.

* **Nochmals Herr Enke vor seinen Wählern.** Von derselben politisch interessierten Seite, die schon einmal Herrn Enke geantwortet hat, werden wir um Abdruck folgender Zuschrift ersucht:

Ihre Nr. 144 vom 20. d. M. enthält eine von Herrn Enke unterzeichnete „Richtigstellung", in der behauptet wird, mein Artikel in der Morgennummer vom 17. d. M. enthalte „viele Unrichtigkeiten". Was Herr Enke als Beweis hierfür anführt, kann ich als Entkräftung meines früheren Berichtes nicht gelten lassen.

Herr Enke gibt zu, sich dahin geäußert zu haben, „daß es den Vertretern der kleinen Städte und des flachen Landes nicht immer leicht falle, die großen