Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder deren Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 2.40, bei täglich zweimaliger Zustellung ins Haus vierteljährlich ℳ 3.—. Durch unsere auswärtigen Ausgabestellen und durch die Post bezogen für Deutschland und Oesterreich vierteljährlich ℳ 4.50, für die übrigen Länder laut Zeitungspreisliste.

Redaktion und Expedition:
Johannisgasse 8.
Telephon Nr. 153, Nr. 222, Nr. 1173

Berliner Redaktions-Bureau:
Berlin NW 7, Dorotheenstraße 83.
Tel. I, Nr. 4275.

Dresdner Redaktions-Bureau:
Dresden-A., Könneritzstr. 25, Tel. I, Nr. 4583.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt
und
Handelszeitung.

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

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 25 Pf.
Familien-, Wohnungs- und Stellen-Anzeigen 20 Pf.
Finanzielle Anzeigen, Geschäftsanzeigen unter Text oder an besonderer Stelle nach Tarif.
Für das Erscheinen an bestimmten Tagen u. Plätzen wird keine Garantie übernommen.

Anzeigen-Annahme:
Augustusplatz 8, Ecke Johannisgasse.
Die Expedition ist wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis abends 7 Uhr.

Filial-Expedition: Berlin, Lützowstr. 10.
" " Dresden, Marienstr. 34.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig
(Inh. Dr. V., R. & W. Klinkhardt).
Herausgeber Dr. Viktor Klinkhardt.

Nr. 567. Dienstag 7. November 1905. **99. Jahrgang.**

Das Wichtigste vom Tage.

* Am gestrigen Nachmittag hielt der König von Spanien, von Kaiser Wilhelm II. begleitet, seinen Einzug in Berlin. (S. Artikel.)

* Der Arbeitskampf in den Webereien verschärft sich immer mehr. Die Zahl der Arbeitswilligen ist gering. (S. Deutsches Reich.)

* Der für den 8. November vor dem Oberkriegsgericht in Münster abermals anberaumte Prozeß gegen den Divisionspfarrer Bachstein ist auf unbestimmte Zeit vertagt worden. (S. Deutsches Reich.)

* Der Zugverkehr zwischen Wirballen und Petersburg wurde gestern wieder voll aufgenommen, dagegen stockt noch der Güterverkehr über Oswiecim. (S. Deutsches Reich.)

Die neuen Reichssteuern.

I.

Wie vor einigen Tagen von uns mitgeteilt, erscheinen als Grundlagen der sogenannten Reichsfinanz-„Reform" in den von den Bundesratsausschüssen angenommenen Vorschlägen des Reichsschatzamtes eine Reichserbschaftssteuer, sowie eine Erweiterung der Tabaksteuer, der Brausteuer und der Reichsstempelabgaben. Bei der großen Wichtigkeit, die der Einführung oder Fortbildung dieser Steuern zukommt, und angesichts der vielfachen Erörterungen, die sich in der Oeffentlichkeit bereits an die Frage der Reichsfinanzreform geknüpft haben und im Zusammenhang mit der weiteren Entwickelung der Angelegenheit in Aussicht stehen, ist es vielleicht von Interesse, unerwartet der noch nicht näher bekannten Einzelheiten der Regierungsvorlage jene Steuern in ihrer Bedeutung an sich, wie innerhalb unseres bisherigen Staats- und Reichshaushaltes immer schon in den Kreis vorläufiger Betrachtung zu rücken.

Der Ertrag, den die Reform erzielen will, um die Finanzen des Reiches wieder auf einen gesunden Boden zu stellen und insbesondere der steigenden Belastung der Bundesstaaten durch die Matrikularbeiträge abzuhelfen — nach dem Etat auf 1905 betrugen die Ueberweisungen an die Bundesstaaten rund 189 Millionen Mark, die Matrikularbeiträge dieser an das Reich hingegen 267 Millionen Mark, bei Sachsen 14 bez. 20 Millionen Mark —, wird von manchen Seiten auf 150 bis 200 Millionen Mark angegeben; wollte man aber auch nur die erste Ziffer oder nur 100 Millionen Mark annehmen, so wäre dies doch immer noch weit mehr als ein Zehntel dessen, was das Reich jetzt überhaupt aus eigenen Steuerquellen zieht: 881 Millionen Mark Zölle und Verbrauchssteuern (1905) und 86 Millionen Mark Reichsstempelabgaben, während von sonstigen Einnahmen außer den 267 Millionen Matrikularbeiträgen hauptsächlich nur noch die Ueberschüsse der Post- und Telegraphenverwaltung mit 83 Millionen Mark und die Reichseisenbahnverwaltung mit 28 Millionen Mark in Betracht kommen. Im Rahmen dieser Einnahmen erscheinen nun heute die Tabaksteuer nur mit 11 Millionen Mark, die Brausteuer (Bayern, Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen haben an dieser keinen Teil) mit 29 Millionen Mark, die Reichsstempelabgaben, wie schon erwähnt, mit 86 Millionen Mark, von denen 72 Millionen auf die Stempelabgaben für Wertpapiere, Kaufgeschäfte usw., Lotterielose und Schiffsfrachturkunden, 12 Millionen auf die Wechselstempelsteuer und der Rest auf den Spielkartenstempel und die statistische Gebühr entfallen. Tabaksteuer, Brausteuer und Reichsstempelabgaben ergeben also gegenwärtig zusammen bloß ungefähr so viel, wie die Reichsfinanzreform mindestens als Mehr einzubringen hat, müßten also, wenn zu ihrer Erweiterung nicht noch ein sehr beträchtlicher Ertrag der Reichserbschaftssteuer hinzukäme, in ihrem Gesamtertrag etwa aufs Doppelte gesteigert werden. Die Absicht einer so weitgehenden Erhöhung ist nun wohl kaum anzunehmen und wäre vielleicht schwer zu verwirklichen, selbst im Falle einer sehr wesentlichen Erhöhung dieser drei Steuern wird aber noch immer ein Betrag von vielen Millionen durch die Reichserbschaftssteuer zu decken bleiben. Dieser wollen wir uns nun zunächst zuwenden, da sie als ein völlig neues Glied im System unserer Reichssteuern naturgemäß in erster Linie die Aufmerksamkeit auf sich zieht.

Die Reichserbschaftssteuer durchbricht das seitherige, in Artikel 35, 38 und 70 der Reichsverfassung vorgesehene System, wonach das Reich seine Ausgaben aus den Zöllen, den gemeinsamen Verbrauchssteuern und den Einnahmen aus dem Post- und Telegraphenwesen zu bestreiten und den fehlenden Betrag, „solange Reichssteuern nicht eingeführt sind", durch Beiträge der einzelnen Bundesstaaten nach Maßgabe ihrer Bevölkerung aufzubringen hat. An solchen Reichssteuern sind unterdessen die erwähnten Reichsstempelabgaben, Wechselstempel, Spielkartenstempel usw. eingeführt worden, die zur Gruppe der Verkehrssteuern gehören und als solche neben den eigentlichen indirekten Steuern (Zöllen und Verbrauchssteuern) und den den Einzelstaaten überlassenen direkten Steuern (Ertragsteuern, Einkommensteuer, Vermögenssteuer) stehen, dagegen stellt die beabsichtigte Reichserbschaftssteuer eine direkte Steuer, mithin einen Uebergriff auf das einzelstaatliche Gebiet der direkten Besteuerung dar, und aus diesem Grunde ist ihr auch von Seiten mehrerer bundesstaatlicher Regierungen entschiedener Widerstand entgegengesetzt worden, bis man sich schließlich unter dem Drucke der Notwendigkeit allseitig mit ihr befreunden mußte. Uebrigens sind die theoretischen Ansichten darüber, ob die Erbschaftssteuer wirklich zu den direkten Steuern oder nicht etwa ebenfalls zu den Verkehrssteuern zu rechnen ist, geteilt. Richtig ist, daß sie einen doppelten Charakter besitzt, den einer Verkehrssteuer, indem sie, nach Max v. Heckel, als eine „Abgabe vom Vermögensverkehr von Todes wegen" die einzelwirtschaftliche Leistungsfähigkeit „in dem Augenblicke trifft, in welchem die wirtschaftlichen Mittel zur Einkommensbildung sich im Flusse des wirtschaftlichen Verkehrs" befinden, und daneben auch den, von G. Schanz betonten, Charakter einer direkten Steuer, indem sie, wie die Ertrags- und Einkommensteuer, einen Zuwachs an Leistungsfähigkeit und, gleich gewissen qualifizierten Ertrags- und Einkommensteuern oder gleich der Vermögenssteuer, das fundierte Einkommen stärker trifft, wie sie überdies als vorzügliches, Defrauden an den Tag bringendes Kontrollmittel den allgemeinen direkten Steuern zur Seite steht. Im allgemeinen wird man sie, ihrer praktischen Bedeutung nach, bei geringer Höhe eher den bloßen Verkehrssteuern, bei höheren Sätzen aber den direkten Steuern zuzählen, da sie dann den Charakter und die Wirkung einer reellen Vermögenssteuer annimmt.

Tatsache ist, daß fast alle deutschen Bundesstaaten im Rahmen ihrer direkten Steuern eine Erbschaftssteuer besitzen, mit der die Reichserbschaftssteuer in unliebsame Konkurrenz treten würde, wenn nicht die Einzelstaaten ihre Steuer im Interesse der Reichsfinanzreform, eventuell gegen eine laufende Entschädigung oder einmalige Ablösung seitens des Reiches, aufgeben. Zu erwägen wäre auch eine Teilung der Erträgnisse zwischen Einzelstaat und Reich, um so mehr, als die Veranlagung und Erhebung zur Vermeidung eines doppelten, kostspieligen Apparates wohl ohnehin durch die Landessteuerverwaltungen unter Mitbenutzung der vorhandenen Einrichtungen für Ertrags-, Einkommen- und Vermögenssteuern erfolgen wird, nur möchte dann eine einheitliche, übereinstimmende Regelung der jetzt sehr verschiedenen einzelstaatlichen Erbschaftsbesteuerung Platz greifen, wenn der Nutzen der gemeinsamen Organisation durch die umständliche Erhebung zweier verschiedener Steuern nebeneinander nicht verloren gehen soll. Ueber alle diese Punkte wird sich indessen erst sprechen lassen, wenn der Gesetzentwurf selbst veröffentlicht ist. Inzwischen kann es sich nur darum handeln, Wesen und Einrichtung der Erbschaftssteuer an sich, sowie den gegenwärtigen Stand der Gesetzgebung in den hauptsächlichsten Staaten unter den wichtigsten Gesichtspunkten zu betrachten, was nach diesen einleitenden Bemerkungen im folgenden Artikel geschehen soll.

Zur Verstaatlichung der Pfälzischen Bahnen.

(Von unserem Münchner Korrespondenten.)

Die Kammer der Abgeordneten hat am 4. November den Gesetzentwurf wegen Verstaatlichung der Pfälzischen Bahnen gegen die sozialdemokratischen und einige bauernbündlerische Stimmen angenommen. Nur sehr selten dürfte der bayerische Landtag mit einer finanziell — der Kaufpreis beträgt 288 Millionen — und politisch so hochwichtigen Vorlage beschäftigt worden sein. Zum allgemeinen Verständnis sei folgendes bemerkt. Die Pfälzischen Eisenbahnen gehören verschiedenen Aktiengesellschaften. Ein im Jahre 1869 unter Mitwirkung des Staates abgeschlossener Fusionsvertrag brachte sie unter eine einheitliche Leitung und gab dem Staat ein Aufsichtsrecht. Dieses mußte aber eine verschieden abgestufte, jedoch durchgehend hohe Zinsgarantie für die Aktionäre übernehmen, wogegen ihm aus den sich ergebenden Ueberschüssen ein gewisser Prozentsatz zugesichert wurde. Lange Jahre hindurch mußte nun der Staat erhebliche Zuschüsse in der Gesamtsumme von 20 Millionen leisten; dann kamen bessere Zeiten, in denen die Hälfte, also 10 Millionen, ohne Berechnung des Zinsverlustes, zurückvergütet werden konnten. Der Fusionsvertrag hat daher stets zu heftigem Tadel und Anklagen Veranlassung gegeben, auch in den letzten Tagen, obwohl von den angeblich Schuldigen schon lange kein einziger mehr unter den Lebenden weilt. In Wahrheit hat aber der Vertrag, wie man aus seiner Zeit heraus beurteilen muß, der Notwendigkeit entsprochen, und das vom Staate gebrachte Opfer ist nicht den Aktionären, sondern der fröhlichen Pfalz zugute gekommen. Die Verhältnisse waren eben im Jahre 1869 noch in jeder Beziehung völlig unsicher, man wußte ja nicht einmal, ob die völlig isolierte Rheinpfalz dauernd Bayern erhalten bleiben könnte. Wenn das freilich damals ein Minister in der bayrischen Kammer gesagt hätte, wäre er vermutlich gesteinigt worden; jetzt durfte es sich der Verkehrsminister v. Frauendorfer, der keine diplomatische Ader besitzt, schon erlauben. Die Pfalz hat aber auch durch jenes Abkommen treffliche Eisenbahnen und, da nunmehr auch unrentable Linien ohne Risiko der Gesellschaften gebaut werden konnten, ein so dichtes Bahnnetz erhalten, daß man lange Zeit im rechtsrheinischen Bayern scherzweise sagte, in der Pfalz habe jeder Bauer seine eigene Eisenbahn.

Im Fusionsvertrage war nun dem Staate das Recht eingeräumt, zu einem dort festgelegten Preise die Bahnen vom 1. Januar 1905 an zu erwerben. Graf Crailsheim war auch fest entschlossen, dem Landtage im Herbst 1903 eine dahin zielende Vorlage zu machen, und hatte sorgfältig alle Vorbereitungen getroffen. Aber da kam im gleichen Frühjahre seine Entlassung, und die Regierung entdeckte plötzlich, daß die Verstaatlichung zurzeit inopportun sei. Den Liberalen und Sozialdemokraten, die die richtige Gegenansicht vertraten, wurden vom Nachfolger mit allerlei scheinbaren Gründen erwidert, denen das Zentrum aus Parteiinteresse — die Neigung des Freiherrn von Podewils war solcher Unterstützung wert — zustimmte. Der wirkliche Grund lag aber darin, daß damals an leitender Stelle die Kraft fehlte, welche die Verstaatlichung hätte anbahnen können. Freiherrn v. Podewils, dem nominellen Leiter des Verkehrswesens, ging jede Sachkenntnis ab, dem wenige Monate später an die Spitze des neugeschaffenen Verkehrsministeriums tretenden Herrn v. Frauendorfer wollte er die Regelung trotzdem nicht überlassen, und der damalige Finanzminister Frh. v. Riedel mochte, vielleicht in einem Anfluge von Malice, die finanziellen Fragen nicht erledigen. Durch die Weigerung der Regierung wurde eine große Beunruhigung in die Pfalz getragen und die Agitation für den Anschluß an die preußisch-hessische Gemeinschaft oder an die Reichseisenbahnen, die übrigens beide nicht im Interesse der Pfalz gelegen gewesen wären, neue Nahrung zugeführt. Mehrere Vorschläge der Regierung begegneten in der Folge der Ablehnung der Aktionäre, bis in diesem Jahre ein Vertrag zustande kam, nach welchem der Uebergang der pfälzischen Bahnen an den Staat am 1. Januar 1909 erfolgen soll. Dabei wurde allerdings eine Minderung des Kaufpreises um 8 Millionen erzielt, worauf sich die Regierung nicht wenig zu gute tut. Allein abgesehen von der Frage, ob sie nicht schon vor zwei Jahren zu erreichen gewesen wäre, entgeht dem Staate die schon 1904 eingetretene erhebliche Steigerung der Betriebsergebnisse.

Die Debatte nahm, dank der sozialdemokratischen, für das Bahnpersonal berechneten Tätigkeit, statt der geplanten zwei Sitzungen vier in Anspruch. Dabei wurde ganz unglaubliches geredet. Der Abg. Ehrhart forderte unter anderem die Regierung schlechthin zum Bruche des Fusionsvertrages auf! Interessant war, daß dieser sozialistische Wortführer auch antisemitische Anklänge nicht verschmähte. Sie vergröberte dann der überaus ehrenwerte antisemitische Bauernbundsführer Memminger, der auch schon einmal engagierter Demokrat war. Dabei mußte die Fiktion herhalten, daß sich die Aktien der pfälzischen Bahnen in den Händen der „Frankfurter und Mannheimer Juden" befinden, während sie nach der abermaligen Konstatierung des Zentrumsreferenten zum großen Teile kleinen Leuten und Stiftungen gehören. Die beiden genannten Redner schienen die Auffassung zu teilen, die Aktionäre hätten Veranlassung, dem bayerischen Fiskus ein Geschenk zu machen. So wird in unserem Landtage Politik getrieben!

Eine wirklich wichtige Frage bildete die Gestaltung der Zukunft des pfälzischen Bahnpersonals, das sich in Vorbildung, Anstellung, Besoldung und Pensionsbezügen von jenem unserer Staatsbahnen wesentlich unterscheidet. Allein auch diese Frage hätte keiner weitläufigen Diskussion bedurft, nachdem der Verkehrsminister erklärt hatte, schon der nächste Etat werde die Grundzüge für die völlige Ueberführung des Personals in die Staatsbahnverhältnisse enthalten, aber diesem gleichzeitig das Recht der Option gewähren.

Beizufügen wäre noch, daß der Staat zunächst nur eine weit geringere Rente — 3½ Prozent — als die bisher erzielte erwarten kann. Bei aller Vorzüglichkeit des Betriebes der pfälzischen Bahnen werden doch an den Staat in bezug auf Materialbeschaffung und Bauten größere Forderungen herantreten und die Gleichstellung des aktiven und pensionierten Personals mit jenem der Staatsbahnen wird allein eine beträchtliche Summe beanspruchen.

König Alfons in Deutschland.

Nachdem die zum Ehrendienst bei König Alfons XIII. befohlenen fünf Offiziere, an ihrer Spitze der Kaiserliche Generaladjutant Generalinspekteur von Lindequist den Gast des Kaisers schon an der Reichsgrenze begrüßt und sich seinem Gefolge angeschlossen hatten, bestieg in Deutsch-Avricourt König Alfons den ihm vom Kaiser zur Verfügung gestellten Hofzug. Dieser traf heute mittag 12 Uhr 55 Min. in Magdeburg ein. Auf dem Bahnhofe war eine Ehrenkompagnie des 3. Magdeburgischen Infanterie-Regiments Nr. 66 mit Fahne und Musik aufgestellt. Ferner waren erschienen der kommandierende General, Generalleutnant von Benedendorf und von Hindenburg, der Oberst des Infanterie-Regiments Nr. 66 Digeon von Monteton, der Kommandant Generalmajor v. Haven, Generalmajor Hasse und das gesamte Offizierkorps des Infanterie-Regiments Nr. 66. Der König verließ den Zug und schritt die Front der Ehrenkompagnie ab, worauf deren Vorbeimarsch erfolgte. Nach einem Aufenthalt von 10 Minuten setzte der König die Reise fort. Der Oberst des 66. Infanterie-Regiments, dessen Chef König Alfons ist, schloß sich dem Ehrendienste an.

In Berlin hatten anläßlich des spanischen Königsbesuchs die staatlichen und städtischen, sowie viele private Gebäude Flaggenschmuck angelegt. Wie der Kaiser es gewünscht, hatte man sich auf der Feststraße vom Potsdamer Bahnhof durch die Bellevuestraße, Siegesallee, Tiergarten, Unter den Linden bemüht, die Farbenpracht des Südens auf Fahnenmasten, Vasen, Blumenschalen, Kandelabern nachzubilden. Vom hellsten Gelb bis zum tiefsten Rot gleißt und funkelt es allerwegen. Als Vertreterin der holden Flora, die sich in den Tagen des November im winterlichen Norden im Ausstande befindet, täuscht die naturgetreu nachgeahmte Berliner Papierrose das Auge. Die kahlen Bäume bringen freilich die Ernüchterung, wie überhaupt die herbstliche Stimmung mit dem heraufgezauberten Süden um die Oberhand ringt. Das Brandenburger Tor ist in diskreter Weise behandelt: zwischen den Säulenreihen wehen Banner im Rot-Gelb-Rot Spaniens, unter der Quadriga drei Kränze, die Einfahrt mit Girlanden umrahmt. Der stolze Bau hat sich diesmal erfolgreich gegen weitere festliche Belastung gewahrt. Der Pariser Platz, wo die Begrüßung stattfindet, ist mit Fahnenmasten und fliegenden Bannern würdig geschmückt.

Schulen, Kriegervereine, Gewerke, Innungen und Mannschaften der Garnison bildeten Spalier. Am Pariser Platz hatte nahe dem Brandenburger Tor die spanische Kolonie Berlins Aufstellung genommen. Von 2¼ Uhr an fanden sich auf dem Potsdamer Bahnhofe der Kaiser, der Kronprinz, die Prinzen des königlichen Hauses, die in Berlin und Potsdam anwesenden Prinzen anderer fürstlichen Häuser sowie die Spitzen der Staatsbehörden ein, darunter der Reichskanzler, die Minister von Einem und Tirpitz, dann der Kommandant von Berlin, Graf Moltke, und Polizeipräsident von Borries. Der Kaiser trug die Uniform seines spanischen Regiments mit dem goldenen Vließ.

Um 2 Uhr 50 Min. fuhr der Hofzug in den Bahnhof ein. Die Musik der Ehrenkompagnie spielte die spanische Hymne. König Alfons, der die Uniform seines Magdeburgischen Infanterieregiments mit dem Schwarzen Adlerorden angelegt hatte, entstieg zuerst dem Wagen und eilte dem Kaiser entgegen. Beide Monarchen begrüßten und umarmten sich aufs herzlichste, schritten die Front der Ehrenwache ab und nahmen deren Vorbeimarsch ab. Das vor dem Bahnhofe versammelte Publikum brachte den Monarchen begeisterte Hochrufe dar, die sich auf dem ganzen Wege bis zum Schlosse fortsetzten. Die Monarchen fuhren im offenen vierspännigen Wagen mit Spitzenreitern, eskortiert von zwei Halbschwadronen Gardekürassiere. Neben dem Wagen ritten der Stadtkommandant von Berlin und Oberstallmeister Frhr. v. Reischach. Die Prinzen und Herren des Gefolges und der Ehrendienst folgten in weiteren Equipagen. Um 3¼ Uhr fuhr der Zug durch das mit spanischen Flaggen geschmückte Brandenburger Tor ein. Auf dem Pariser Platze, wo zu beiden Seiten Fahnenmasten und mit Blumenarrangements gekrönte Pylonen, sowie zahlreiche spanische Banner waren, wurde der König von einer Abordnung der städtischen Verwaltung, mit Oberbürgermeister Kirschner an der Spitze, empfangen. Der glänzende Zug machte kurze Zeit Halt. Oberbürgermeister Kirschner trat an den Wagen heran und hielt eine Begrüßungsansprache, in der er ausführte, König Alfons erscheine in den Mauern der Stadt Berlin als Freund und Gast des Kaisers. Die durch Jahrhunderte mit dem Hohenzollernschen Fürstenhause innig und fest verbundene Residenzstadt Berlin teile die freundschaftlichen Gefühle und Empfindungen ihres Fürsten für seine Freunde und Gäste. Der Redner begrüßte den König als Haupt und Vertreter einer edlen Nation, die Großes für die Entwickelung des Menschengeschlechtes getan habe und einen hervorragenden Platz einnehme unter den Völkern des Erdreiches. In dem Erscheinen des Königs sei die Bürgschaft dafür zu erblicken, daß das gute Einvernehmen zwischen den Herrscherhäusern Deutschlands und Spaniens und zwischen den beiden Nationen auch in Zukunft fortbestehen werde.

Der König reichte dem Oberbürgermeister freundlich lächelnd die Hand und erwiderte in deutscher Sprache. Er sei sehr erfreut, in Berlin weilen zu können. Bereits vor zwei Jahren habe er, wie der Kaiser ja wisse, den Plan gehegt, die Reichshauptstadt zu besuchen, doch habe sich seine Absicht erst jetzt verwirklichen lassen. Er danke herzlich für den freudigen Empfang. — Auf ein Zeichen des Kaisers setzte sich der Zug wieder in Bewegung und fuhr durch die breite Mittelpromenade der Straße Unter den Linden zum Schlosse. Dicht gedrängte Menschenscharen zu beiden Seiten der Straße bereiteten den Monarchen lebhafte Ovationen. Um 3½ Uhr trafen der Kaiser und der König im Schlosse ein. Nach dem Abschreiten der dort aufgestellten Ehrenwache traten die Monarchen in den Lustgarten hinaus und ließen sämtliche Truppen, die an der Spalierbildung beteiligt gewesen waren, defilieren. Die Kaiserin und die Prinzessin sahen von den Fenstern des Schlosses aus dem militärischen Schauspiele zu. Am Eingange zur „Wilhelmischen Wohnung" wurde der König von der Kaiserin empfangen.

Weitere Nachrichten über den Königsbesuch in Berlin siehe Letzte Depeschen.

Deutsches Reich.

Leipzig, 7. November.

* **Die Deutsche Reformpartei im Königreich Sachsen** will am 12. November in Chemnitz ihre 10. Hauptversammlung abhalten und im Hinblick auf den Sächsischen Mittelstandstag und das sonstige Hervortreten der Mittelstandsvereinigung die Stellungnahme der politischen Parteien hierzu klären. Auch in der Reformpartei weichen bei aller sachlicher Uebereinstimmung in der Mittelstandsfrage die Auffassungen darüber ab, wie man als politische Partei, diesen angeblich „unpolitischen" und „unparteiischen" Bestrebungen gegenüber sich verhalten solle. Den Bericht hat Herr Abg. Zimmermann übernommen. Der Bericht über die Landtagswahlen wird mit dem Jahresbericht verbunden. Ueber die neue Parteipresse wird auf Antrag aus dem Vorstande des Landesvereins gesondert Bericht erstattet. Die weitere Hauptaufgabe des Parteitags bleibt die Neuregelung der Organisation. Auf Grund der erfolgten Aussprachen legt der Organisationsausschuß einen Satzungsentwurf vor, der den Beratungen in Chemnitz zu Grunde gelegt werden soll.

* **Trothas Rückkehr.** Generalleutnant v. Trotha wird gleichzeitig mit dem am 18. November zu erwartenden Eintreffen des neuernannten Gouverneurs von Südwestafrika, v. Lindequist, abberufen werden und das Schutzgebiet voraussichtlich tags darauf verlassen, nachdem er die Gouvernementsgeschäfte dem neuen Gouverneur und das Kommando der Schutztruppe dem Obersten Dame als rangältestem anwesenden Offizier übergeben hat.

* **Afrikanische Verlustliste.** Nunmehr liegt die große Liste der schweren Verluste vor, die unsere Truppen in dem erfolgreichen Gefecht bei Hartebeestmund am 24. Oktober erlitten haben. Es wird amtlich gemeldet: Gefallen: Vizefeldwebel Albert Birkholz, geb. zu Altbrau, früher Jägerbataillon Nr. 2. Unteroffizier Alfred Stoewer, geb. zu Hagen, früher Infanterie-Regiment Nr. 148. Gefreiter Heinrich Wolfram, geb. zu Lützen, früher königl. sächsisches Karabinier-Regiment. Gefreiter Paul Müller, geb. zu Kemberg, früher Husaren-Regiment Nr. 12. Reiter Gottlieb Schröder, geb. zu Christiankehnen, früher Train-Bataillon Nr. 1. Reiter Hugo Kuhne, geb. zu Hirschfeld, früher Husaren-Regiment Nr. 9. Reiter Otto Hoffmeister, geb. zu Sambleben, früher Dragoner-Regiment Nr. 9. Reiter Max Klinter, geb. zu Templin, früher 2. Garde-Dragoner-Regiment. Reiter Wilhelm Petersen, geb. zu Lindenwalde, früher Infanterie-Regiment Nr. 59. Reiter Gustav Heinkis, geb. zu Mizerzig, früher Dragoner-Regiment Nr. 8. Reiter Julius Englnetz, geb. zu Marichau, früher Infanterie-Regiment Nr. 152. Reiter Gustav Strecker, geb. zu Stuttgart, früher königl. bayerisches 2. Chevaulegers-Regiment. Reiter Gustav Schreck, geb. zu Pasewalk, früher Feld-Artillerie-Regiment Nr. 38. Verwundet: Unteroffizier Hermann Fuchsenband, geb. zu Ober-Hinrichshagen, früher Ulanen-Regiment Nr. 9, leicht, Schuß vierten linken Finger. Unteroffizier Rudolf Gerding, geb. zu Coesfeld, früher Feld-Artillerie-Schießschule, leicht, Fleischschuß linke Schulter. Gefreiter Josef Niebusch, geb. zu Osnabrück, früher Husaren-Regiment Nr. 17, schwer, Schuß rechten Unterschenkel, Gesäß, rechte kleine Zehe. Gefreiter Felix Werner, geb. zu Schlaben, früher Feld-Artillerie-Regiment Nr. 18, schwer, Schuß rechten Unterschenkel mit Knochensplitterung. Gefreiter Josef Becker, geb. zu Bohnenfelde, früher Feld-Artillerie-Regiment Nr. 8, leicht, Prellschuß rechten Fuß. Reiter Otto Will, geb. zu Bartenstein, früher im Pionier-Bataillon Nr. 1, schwer, Fleischschüsse linken Oberschenkel. Reiter Karl Holzlamm, geb. zu Flemsdorf, früher Ulanen-Regiment Nr. 11, schwer, Schuß rechten Ellenbogen und rechte Hüfte. Reiter Josef Kucks, geb. zu München-Gladbach, früher Husaren-Regiment Nr. 9, leicht, Schuß in Gesäß. Reiter Georg Arnold, geb. zu Frachelhammer, früher königl. bayerisches 7. Infanterie-Regiment, leicht, Schuß linken Unterarm. Reiter Johannes Staffel, geb. zu Schönfelde, früher Infanterie-Regiment Nr. 52, leicht, Streifschuß rechten Unterschenkel. Reiter Emil Oschewski, geb. zu Friedrichsdorf, früher Feld-Artillerie-Regiment Nr. 15, leicht, Fleischschuß rechten Oberarm; Büchsenmacher Fritz Dreier, geb. zu