Bezugs-Preis

für Leipzig und Vororte durch unsere Träger und Spediteure ins Haus gebracht: Ausgabe A nur morgens) vierteljährlich 3 M., monatlich 1 M., Ausgabe B (morgens und abends) vierteljährlich 4.50 M., monatlich 1.50 M. Durch die Post bezogen (1 mal täglich) innerhalb Deutschlands und der deutschen Kolonien vierteljährlich 3 M., monatlich 1 M. ausschl. Postbestellgeld, für Oesterreich-Ungarn vierteljährlich 5 K 45 h.

Abonnement-Annahme: Augustusplatz 8, bei unseren Trägern, Filialen, Spediteuren und Annahmestellen, sowie Postämtern und Briefträgern.

Die einzelne Nummer kostet **10 Pfg.**

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

Berliner Redaktions-Bureau:
Berlin NW. 7, Prinz Louis Ferdinand-Straße 1. Telephon I, Nr. 9275.

Morgen-Ausgabe B.

Leipziger Tageblatt
und
Handelszeitung.

Amtsblatt des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis

für Inserate aus Leipzig u. Umgebung die 6gespaltene Petitzeile 25 Pf., finanzielle Anzeigen 30 Pf., Reklamen 75 Pf.; von auswärts 30 Pf., Reklamen 1 M.; vom Ausland 50 Pf., finanz. Anzeigen 75 Pf., Reklamen 1.50 M.

Inserate u. Behörden im amtlichen Teil 40 Pf.

Beilagegebühr 5 M. p. Tausend exkl. Postgebühr. Geschäftsanzeigen an bevorzugter Stelle im Preise erhöht. Rabatt nach Tarif. Festerteilte Aufträge können nicht zurückgezogen werden. Für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird keine Garantie übernommen.

Anzeigen-Annahme: Augustusplatz 8, bei sämtlichen Filialen u. allen Annoncen-Expeditionen des In- und Auslandes.

Haupt-Filiale Berlin:
Carl Duncker, Herzgl. Bayr. Hofbuchhandlg., Lützowstraße 10 (Tel. VI, 4603).

Nr. 132. | **Montag** 13. Mai 1907. | **101. Jahrgang.**

Das Wichtigste vom Tage.

* Das Kaiserpaar wohnte gestern dem Beginn der Maifestspiele in Wiesbaden bei. (S. Letzte Dep.)

* Die Hauptversammlung des deutschen Flottenvereins in Köln hat zu einem Ausgleich der Meinungsverschiedenheiten geführt, der in der einstimmigen Annahme einer Resolution zum Ausdruck kam, durch die die bayerischen Anträge erledigt wurden. U. a. sprach auch der Reichstagsabgeordnete Stresemann auf der Versammlung. (S. Art.)

* Zum Gouverneur von Kamerun ist der Geh. Legationsrat Seitz ernannt. Er wird seine Ausreise am 9. Juni antreten.

* Die Eintragung des Prinzen von Asturien in das Standesamtsregister fand gestern in Madrid statt. (S. Letzte Dep.)

* Gestern um 1 Uhr nachmittags fand in Jalta die Vermählung des Großfürsten Nikolaus Nikolajewitsch mit der Herzogin Anastasia von Leuchtenberg, Tochter des Fürsten Nikolaus von Montenegro, statt.

* Aus Rom wird uns gedrahtet: Wie erst jetzt bekannt wird, ist der Papst vor einigen Tagen einer großen Lebensgefahr glücklich entgangen. Bei einem Spaziergang in dem Vatikanischen Garten stürzte in dem Moment eine Einfriedigungsmauer ein, als der Papst die betreffende Stelle eben passiert hatte.

* Die Universität Padua wurde geschlossen, weil die Studenten den Bischof Pelizzo, der dem Rektor einen Besuch abgestattet hatte, tätlich insultiert hatten. Abends kam es zwischen liberalen und klerikalen Studenten zu Zusammenstößen.

* Zum venezolanischen Delegierten bei der Haager Friedenskonferenz wurde der venezolanische Geschäftsträger in Berlin, Dr. Gil Fortoul, ernannt.

* Für das große Empfangsgebäude des künftigen Leipziger Hauptbahnhofes sind 75 Wettbewerbsentwürfe eingegangen. Sie werden im Juni im Neuen Rathause öffentlich ausgestellt. (S. Leipz. Angel.)

* Bei der Entgleisung eines Wagens des Schnellzuges Köln-Elten erlitten 14 Personen zum Teil schwere Verletzungen. (S. Neues a. a. W.)

* Eine große Feuersbrunst hat gestern ein Möbelmagazin in Paris zerstört. Der angerichtete Schaden beläuft sich auf 3 Millionen Francs. Der Mob erging sich angesichts des Brandes in Ausschreitungen. (S. Letzte Dep.)

* Den internationalen Steherpreis über eine Stunde, der gestern auf dem Leipziger Sportplatz zum Austrag kam, gewann Guignard gegen Vanderkuyft. Walthour kam in dem Rennen zu Fall. Er mußte wegen der erlittenen Verletzung in das Krankenhaus St. Jakob gebracht werden. (S. Sport.)

Die Aussichten des Elster-Saale-Kanals.

„Höher denn je gehen die Wogen der Kanalbewegung in unserem Leipzig". So leiteten wir unseren Bericht über die am 22. April abgehaltene Kanalversammlung im „Zentraltheater" ein. Aber Petitionen und Versammlungen schaffen noch keinen Kanal. Wäre dem so, dann hätte ihn Leipzig längst. Nein, Not tut etwas ganz anderes. Vor allem gilt es die richtige Erkenntnis der ganzen Sachlage, namentlich um damit ein Bild der zu überwindenden Schwierigkeiten zu gewinnen. Wenn man Täuschungen ein Ende bereitet, erweist man sich unseres Erachtens viel mehr als Kanalfreund, als wenn man nichtige Illusionen begünstigt. Hiervon ausgehend, haben wir uns nach Möglichkeit an Ort und Stelle, in diesem Falle in Halle, zu unterrichten gesucht, denn es kann keinem Zweifel unterliegen, daß für einen Elster-Saale-Kanal die in Halle bestehenden Verhältnisse nach jeder Richtung hin maßgebend sind. Unsere ersten Ausführungen seien deshalb unserer Nachbarstadt

Halle a/S.

gewidmet. Wie steht es dort? Wir können uns in unserem Urteile kurz zusammenfassen: Wenn sich in Leipzig in bezug auf einen Schiffahrtsweg das erreichen läßt, was Halle besitzt, so können wir zufrieden sein. Die Kähne von etwa 7500 bis annähernd 7800 Zentnern Ladefähigkeit sind kein leerer Wahn, sondern sie können wirklich bis Halle hinauf. Wir sahen selbst solche mit über 370 t Ladefähigkeit dort liegen. Aber nicht nur das: Halle besitzt auch einen sehr gut organisierten Eilfrachtdampferverkehr mit Hamburg (Reederei der Saale-Schiffer. E. G. m. b. H., direkte Eil- und Schleppschiffahrt). Vor uns liegt folgende Ankündigung der letzten Tage:

Eilfrachtdampfer „Calbe" fährt bestimmt am Freitag, den 10. Mai 1907 von Hamburg nach Halle a/S. Fahrzeit des Dampfers 4—5 Tage. Eil-Fracht für Güter aller Art mit Ausnahme von Sperr-Gütern 80 ₰ für 100 Kilogramm frei Dampfer Hamburg bis frei Dampfer Halle.

Wir hatten Gelegenheit, den Eilfrachtdampfer „Wettin" zu besichtigen. Er hat, wie uns mitgeteilt wurde, eine Ladefähigkeit von 5500 Zentnern und würde über 7000 Zentner laden können, wenn nicht durch die Maschinen und die Kohlenbunker ein erheblicher Raum in Anspruch genommen würde. Die Einrichtung entspricht allen an einen solchen Dampfer zu stellenden Ansprüchen. Im Ganzen verkehren (immer den uns gewordenen Mitteilungen folgend) sieben Dampfer zwischen Hamburg und Halle.

Bei den Hafeneinrichtungen und Ladestellen ist man in Halle nur wenig auf äußeren Luxus bedacht gewesen. Es sind keine prächtigen Kais u. dgl. m. vorhanden. Der Sophienhafen (der übrigens eine Vergrößerung erfahren soll) sieht so reizlos aus, wie seine nähere Umgebung, und auch der Umschlageplatz an der Schiffssaale vermag nicht große Aufmerksamkeit zu erregen. Dafür sind aber alle Einrichtungen in sehr praktischer Weise getroffen. Der „Hallesche Speditions-Verein A.-G." (am Sophienhafen) verfügt über bedeutende Lagerschuppen und die Entladung bez. Beladung wird durch große Krane, die elektrisch bez. durch Dampf betrieben werden, prompt besorgt. Eine Hafenbahn stellt die Verbindung mit dem Güterbahnhofe her. Auch die Speditionsfirma August Mann an der Schiffesaale kann den weitgehendsten Anforderungen entsprechen. Im Jahre 1905 bezifferte sich der Umschlagsverkehr bei dem Speditionsverein auf 107 300 t, bei der Firma August Mann auf 86 750 t.

Alles in allem genommen wiederholen wir also nochmals: Leipzig könnte mit einer Wasserstraße zufrieden sein, wie sie Halle besitzt, vorausgesetzt daß eine Verbindung bis Halle geschaffen wird, die einen ausgiebigen Verkehr gestattet. Des Weiteren verstände sich von selbst, daß die hiesigen Anlagen auf der Höhe der Zeit stehen müßten.

Wie sieht es nun oberhalb Halle aus?

Hierüber ist wenig tröstliches zu berichten. Während die Schleusen von Kalbe bis Gimritz bei Halle Schiffe mit einer Ladefähigkeit bis zu ungefähr 7800 Zentnern den Durchgang gestatten, verkehren oberhalb Halle der geringeren Schleusenbreite halber nur Schiffe bis zu 4000 Zentner, und zwar im Höchstfalle. Dazu kommt, daß die Saale oberhalb Halle kein sehr günstiges Fahrwasser bietet. Soll also ein Kanal Leipzig-Creypau gebaut werden, so wäre es unerläßliche Vorbedingung, daß ein Umbau der Schleusen bei Merseburg, Meuschau, Planena, Bölberg und Halle (Stadtschleuse) stattfindet, und daß weiter eine Regulierung der Saale von Creypau bis Halle erfolgt. Dann können wir das haben, was Halle hat, noch nicht aber einen sogenannten „Großschiffahrtsweg", der übrigens unseres Erachtens ein Phantom für Leipzig ist und bleiben wird. Es muß also notwendigerweise mit dem ersten Spatenstich für einen Kanal Leipzig-Creypau gewartet werden, bis Preußen die Erklärung gibt, die erforderlichen Arbeiten vornehmen zu wollen. Das schließt natürlich nicht aus, daß die Kanalbewegung in Wort und Schrift in Fluß erhalten wird.

Ein großes Gewicht beansprucht selbstverständlich die Frage der

Prosperität des Elster-Saale-Kanals.

Wir halten es für unsere Pflicht, zu hoch gespannten Erwartungen entgegenzutreten. Es ist geradezu schädlich, Ziffern anderer Städte, die über eine Fluß- und Kanalschiffahrtsverbindung nach und von verschiedenen Richtungen verfügen, nach der Kopfzahl der Bewohner auf Leipzig umrechnen zu wollen, das doch nur einen Stichkanal erhält. Aus den in der Reißmannschen Eingabe mit 1 800 000 t veranschlagten Verkehr hat denn auch die Leipziger Handelskammer sofort nur einen Verkehr von 1 000 000 t (nach und von Leipzig) gemacht. Wir halten auch das noch für zu hoch gegriffen, wenigstens für das erste Jahrzehnt. Wir geben nachstehend die Verkehrsziffern für die wichtigsten Elbhäfen bez. -Umschlagsplätze, sowie für Halle a. S. Es betrug der gesamte Verkehr in

		1906	1904
Dresden		973 296 t	706 694 t
Meißen	linkes Ufer	73 923 t	61 806 t
	rechtes Ufer	20 166 t	11 772 t
Riesa	Umschlagsverkehr	440 469 t	325 057 t
	Ostverkehr	80 673 t	74 929 t
Torgau		70 602 t	52 124 t
Klein-Wittenberg		69 531 t	40 418 t
Wallwitzhafen		292 242 t	202 942 t
Halle a. S.		202 516 t	120 685 t

Welchen Anteil Leipzig an dem Verkehr der vorstehend genannten Plätze hat, läßt sich nicht einmal annähernd berechnen. Aber es sei darauf hingewiesen, daß Riesa, Klein-Wittenberg, Wallwitzhafen und Halle zusammen nur einen Aus- und Einladeverkehr, das heißt einen Gesamtumschlag von einer Million Tonnen hatten. Davon dürfte ungefähr der vierte Teil auf Leipzig kommen. Nun könnte man vielleicht auf Dresden hinweisen und behaupten, die Veranschlagung mit dem Verkehr von einer Million Tonnen wird für Leipzig zutreffen, denn in Dresden sei diese Ziffer nahezu erreicht, und Leipzig habe zweifellos einen größeren Bedarf an Industrie-Gütern. Aber dieser Vergleich hinkt. Zunächst liegt Dresden an einer besseren Wasserstraße, als wir sie erhalten können. Dann aber muß man den Dresdner Verkehr scheiden in einen Verkehr in der Richtung von und nach Hamburg mit 591 788 t, sowie in einen solchen in der Richtung von und nach Bodenbach mit 381 498 t (einschl. 43 377 t Floßholz). Für Leipzig könnte aber nur der Verkehr mit Hamburg in Betracht kommen, denn daß sich von der Ober-Elbe aus ein lebhafter Verkehr entwickeln sollte, ist bei dem großen Umweg über Bardy (554 Kilometer Wasserweg ab Landesgrenze bis Leipzig gegenüber 274 Kilometer über Riesa) kaum anzunehmen. Wenn wir also den Schiffsgüterverkehr für Leipzig in den ersten Jahren mit 600 000 t einstellen, so haben wir ihn schon hoch veranschlagt.

Nun rechnet zwar die Leipziger Handelskammer allein auf einen Kohlenverkehr von 500 000 t, aber dem gegenüber möchten wir darauf hinweisen, daß die Verkehrsverhältnisse oberhalb Creypaus auch nach der Saaleverbesserung unterhalb Creypaus dieselben unzulänglichen wie jetzt bleiben, und ferner daß Halle nur 15 000 t zu Tal empfing (Hallesche Stadtschleuse). Die 500 000 t scheinen uns deshalb — leider — weniger auf dem Wasser zu schwimmen, als vorläufig noch in der Luft zu schweben. Im übrigen hat ja die Umfrage der Leipziger Handelskammer selbst ergeben, daß der Umschlagverkehr nach Leipzig an sämtlichen preußischen Elbplätzen 200 000 t betrug. Nach alledem darf man bei vorsichtiger Abwägung aller Verhältnisse nur einen Gesamtverkehr von höchstens 600 000 t für Leipzig auf dem Kanal annehmen.

Damit ändert sich jedoch die

Ertragsberechnung

ganz gewaltig. Während die Handelskammer bei 75 ₰ Kanalgebühr pro Tonne eine Einnahme von 750 000 ℳ annimmt, verbleibt dann nur noch eine Einnahme von 450 000 ℳ. Damit würden aber nicht einmal die mit 15 Millionen Mark angenommenen Baukosten zu 3½ Proz. (= 525 000 ℳ) verzinst, geschweige die Betriebs- und Unterhaltungskosten (225 000 ℳ) aufgebracht. Wir wüßten auch wahrlich keinen Grund, weshalb, wenn alles so glatt wäre, wie es in den Eingaben an Rat und Stadtverordnete zu lesen steht, die Leipziger Industriellen nicht selbst das Kapital zum Bau des Kanals aufbringen sollten, der ihnen doch — das ist außer allem Zweifel — sehr große Vorteile bringen wird!

Auch ein anderer Umstand muß noch erwähnt werden. Die Verkehrsziffern für 1905 (s. obige Uebersicht) sind bedeutend größer als die für 1904. Sämtliche Orte hatten 1905 einen Verkehr von zusammen 2 223 458 t gegen nur 1 596 487 t im Jahre 1904. Die größere Ziffer für 1905 ist nun nicht als „Aufschwung" zu betrachten, sondern die kleinere Ziffer von 1904 ist auf das Versagen der Elbe wegen zu geringen Wasserstandes zurückzuführen. Mit einem solchen „Mißjahr" muß also auch von Zeit zu Zeit gerechnet werden.

Trotzalledem sind wir entschiedene Kanalanhänger, und wir sind es, weil die Vorteile für Handel und Industrie, und damit für unser ganzes Gemeinwesen gewaltige sein werden. Zu erwägen ist auch, daß ein Kanal in seinem Ertrage nicht bloß auf ein oder zwei Jahrzehnte berechnet werden darf, sondern daß es sich um ein Werk von dauerndem Bestande handelt, dessen Nutzen mit der Entwickelung unserer Stadt immer mehr steigen wird. Aber es ist heilige Pflicht, vor Illusionen zu warnen. Unsere Stadtgemeinde geht unseres Erachtens bis ans Aeußerste, wenn sie eine Zinsgarantie von 300 000 ℳ übernimmt. Wir glauben, daß dieser Betrag für die ersten 10 Jahre voll in Anspruch genommen wird, und erst später dürfte sich eine Abminderung ergeben. Wenn die Stadt dann weiter verlangt, daß das jetzt fertige Stück des Carl Heine-Kanals dem Kanalunternehmen unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird, so können wir auch dem nur beipflichten, denn dieses Stück wird noch viele Aufwendungen erfordern, um es für Schiffe von 7800 Zentnern verkehrbar zu machen (Brückenumbauten!).

An unseren Großkaufleuten und Großindustriellen wird es aber sein, sich zur Tat zu rüsten. Unter Umständen liegen die Aussichten für das Zustandekommen des Elster-Saale-Kanals günstiger denn je. Es verlautet davon, daß Preußen unter gewissen Bedingungen bereit ist, hinsichtlich der Saaleverbesserung die Hand zu bieten. Ob es dafür erwartet, daß Sachsen für die Schiffahrtsabgaben zu haben ist? Möglich ist es. Vielleicht gäbe dann sogar Preußen noch ein Stück Geld zum Kanalbau selbst. Hat es doch auch zum Elbe-Trave-Kanal beigesteuert. Wie dem aber auch sei: Wir Leipziger müssen alles tun, um einen Kanal zu erhalten. Um uns aber vor späteren Enttäuschungen zu bewahren, ist es unsere Pflicht, die Dinge zu betrachten wie sie sind, und wir dürfen nicht durch überspannte Erwartungen die ruhige kühle Ueberlegung in uns ertöten. Nur die letztere wird uns zum Ziele führen. J. H.

Die Hauptversammlung des Deutschen Flottenvereins.

Vorbehaltlich näherer Berichte über den Verlauf der Kölner Verhandlungen sei an dieser Stelle der Genugtuung darüber Ausdruck verliehen, daß sich schon in der Sitzung des Gesamtvorstandes, der am Sonnabend stattfand, ein Weg gefunden hat, um die sich widerstreitenden Meinungen über die politische Haltung des Flottenvereins auf eine Resolution zu vereinigen, die eine Basis zu gemeinsamer künftiger Arbeit enthält. Wie schwer es freilich war, diesen Friedensschluß zu erzielen, geht daraus hervor, daß man von 9 Uhr morgens bis abends ½8 Uhr getagt hat, ehe es gelungen war, die Differenzen auszugleichen. Die Resolution, die der Gesamtvorstand schließlich einstimmig annahm, hatte folgenden Wortlaut:

„Die Versammlung nimmt Kenntnis von der Erklärung des Präsidiums, daß der Verein als nationaler unpolitischer Verein einer Agitation für oder gegen eine politische Partei fernbleibt und erklärt unter Zustimmung des bayerischen Landesverbandes dessen Anträge für sachlich erledigt. Die Versammlung spricht ferner dem Präsidium volles Vertrauen und herzlichen Dank aus für seine aufopfernde und tatkräftige Führung und Förderung des Vereins."

Es liegt auf der Hand, daß die Gegner der agitatorischen Tätigkeit des Generals Keim diesen Antrag als einen Erfolg ansehen können, denn durch diese ausdrückliche Erklärung, daß der Verein als nationaler unpolitischer Verein einer Agitation für oder gegen eine politische Partei fernbleibt, wird einer Wiederholung der Agitation, wie sie z. B. bei der letzten Wahl stattgefunden hat, vorgebeugt. Auf der andern Seite konnten die Gegner Keims der Leitung des Flottenvereins und damit auch General Keim in der hier ausgesprochenen Form sehr wohl Vertrauen, Dank und Anerkennung aussprechen. Und so hat man sich wiedergefunden in der gemeinsamen Arbeit für den Flottenverein. Das trat schon bei dem Festabend am 11. Mai hervor, der in Frieden und Eintracht verlief. Bankier Deichmann hieß die Gäste willkommen und brachte ein Hoch auf den Kaiser aus. Darauf folgte eine Rede des Fürsten Salm über die Bedeutung einer starken deutschen Flotte.

Ueber den Verlauf der Verhandlungen am Sonntag liegt uns folgender telegraphischer Bericht aus Köln vor:

Die gestrige Hauptversammlung des Deutschen Flottenvereins war aus allen Teilen des Reiches außerordentlich gut beschickt. Zahlreiche Bürger der Stadt Köln hatten zu Ehren des Flottenvereins ihre Häuser festlich geschmückt. Nur einzelne Häuser um das erzbischöfliche Palais herum zeigten an, daß es wegen des Empfanges des Flottenvereins im kölnischen Stadtparlament Differenzen gegeben hatte, und daß man es abgelehnt hatte, den Verein mit einem Festmahl zu bewirten. Immerhin boten die Straßen der alten rheinischen Reichsstadt ein Bild, wie es zu Ehren des Flottenvereins bisher nirgends hergestellt worden ist. Der Flottenverein kann daher mit seinem Empfang durchaus zufrieden sein. Die Bevölkerung Kölns hieß ihn herzlich willkommen.

Die Zahl der angemeldeten Teilnehmer ist erheblich stärker als bei den früheren Hauptversammlungen. Sie reicht fast an 300 heran. Das Präsidium und die Mitglieder des Gesamtvorstandes sind fast vollzählig vertreten. — Die gestrige Hauptversammlung wurde um 10 Uhr vormittags von dem Fürsten zu Salm-Horstmar eröffnet. Die Hoffnung, daß auch der Kronprinz oder Prinz Eitel-Friedrich erscheinen würden, hat sich nicht erfüllt. Dagegen hatte sich als Vertreter des Kaisers Generaloberst von Hahnke zu der Sitzung eingefunden. Vom Präsidium bemerkte man neben dem Fürsten Salm den Geheimrat Busley-Berlin, den Geh. Kommerzienrat Ravené-Berlin, Geheimrat Kyllmann-Berlin, General Keim, Konsul Bossen-Berlin, v. Bressensdorf-Leipzig und Exz. Dr. Klugmann-Hamburg. — Vom Gesamtvorstand seien noch Geh. Admiralitätsrat Dr. Felisch-Berlin, Wirkl. Geheimrat Hamm-Bonn und A. Woermann-Hamburg genannt. Die Landes-, Provinz- und Bezirksverbände sind ziemlich gleichmäßig vertreten; naturgemäß stellt Norddeutschland das Hauptkontingent. Aus Bayern ist der ordentliche Reichsrat Frhr. v. Würtzburg, aus Preußen Admiral v. Hollmann-Berlin, Graf Dürkheim-Hannover, aus Sachsen der Wirkliche Geheimrat von der Planitz, aus Württemberg Geh. Kommerzienrat v. Pflaum-Stuttgart erschienen. — Ferner sind vertreten die Deutsche Kolonialgesellschaft durch den Oberlandesgerichtspräsidenten Katzen-Köln, der Allgemeine Deutsche Schulverein zur Erhaltung des Deutschtums im Auslande durch W. von Recklinghausen-Köln und der Flottenbund Deutscher Frauen durch Frl. Klara Müller-Hannover. — Schon am gestrigen Tage hatten verschiedene Mitglieder zum Präsidium stattgefunden und den Spitzen der Behörden in Köln war vom Präsidium ein Besuch abgestattet worden, darunter auch dem Erzbischof Fischer und dem Oberbürgermeister Becker. Schon in dieser Vorstandsversammlung sind die Differenzen mit dem bayrischen Landesverbande beigelegt worden.

Fürst Salm begrüßte als Vorsitzender den Generalfeldmarschall v. Hahnke und die übrigen Erschienenen namens des Präsidiums. Die Ansprache schloß mit einem stürmisch aufgenommenen Hoch auf den Kaiser und die Bundesfürsten.

Dann ergriff Generaloberst v. Hahnke das Wort: Ew. Durchlaucht, Hohe Versammlung! Für die liebenswürdigen Worte, die Se. Durchlaucht der Präsident an mich gerichtet hat, sage ich meinen verbindlichsten Dank. Die begeisterten Huldigungen, die die hohe Versammlung soeben Sr. Majestät unserem allergnädigsten Kaiser und König gebracht hat, werde ich die Ehre haben, sogleich an Se. Majestät zu übermitteln. Diese wird erfreut sein über diesen sympathischen Ausdruck der Ergebenheit und Dankbarkeit seitens des Flottenvereins. Denn Sie wissen, der Kaiser schätzt Ihren Verein hoch ein, erblickt er doch in dem Flottenverein die Verkörperung des idealen Gedankens, in dem deutschen Volke das Verständnis und das Interesse für das Bedürfnis und die Aufgabe der deutschen Flotte zu wecken, zu pflegen und zu stärken. (Lebh. Beifall.) Daher haben Se. Majestät mich allerhöchst beauftragt, der Versammlung nicht allein seinen Gruß zu überbringen, sondern auch Ihnen allen, die so opferwillig sich gezeigt haben, seinen besonderen herzlichen Dank auszusprechen. (Stürmischer Beifall.) Was deutscher Geist, was deutscher Fleiß, was deutscher Mut zu Rat und Frommen der deutschen Flotte zu leisten vermögen, das hat unter dem umsichtigen Präsidium der Deutsche Flottenverein in erfreulichster Weise erreicht. Der Kaiser ist daher erfüllt von Freude und Stolz über den Deutschen Flottenverein, über seine Landes- und Provinzialverbände. Innere Schwierigkeiten in vorsorgender Weise nach dem altbewährten Grundsatz: Einigkeit macht stark! zu überwinden, darin werden die Verbände von Nord und Süd, von Ost und West allezeit ein gleichartiges Beispiel deutschen Wesens und deutschen Wirkens geben. Unter solchen Auspicien wollen Se. Majestät unser gnädigster Kaiser und König dem Deutschen Flottenverein eine segensreiche und erfolgreiche Zukunft wünschen. Ich bitte Sie nun, mit mir einzustimmen, wenn ich Sie im allerhöchsten Auftrage auffordere: Hoch lebe der Deutsche Flottenverein mit seinen Verbänden in Nord und Süd und Ost und West und im Auslande! Hoch! hoch! und nochmals hoch! (Stürmischer Beifall.)

Dann begrüßte Regierungspräsident Steinmeister-Köln die Hauptversammlung und teilte das Bedauern des Oberpräsidenten Frhr. von Schorlemer mit, die Tagung nicht begrüßen zu können. An seiner Stelle biete er die Hauptversammlung willkommen unter dem Eindruck der gewaltigen Kundgebung, deren Zeuge er eben war. — Namens der Deutschen Kolonialgesellschaft begrüßte Oberlandesgerichtspräsident Katzen-Köln die Versammlung. — Hierauf wurden Huldigungstelegramme an den Kaiser und an den Senat in Hamburg gesandt, wo die vorjährige Hauptversammlung stattgefunden hat. — Präsident Fürst Salm führte dann aus: Die heutige Hauptversammlung ist wohl die wichtigste, die der Flottenverein bisher erlebt hat. An Angriffen gegen uns hat es ja im letzten Jahre nicht gefehlt. Wir wissen, welche Momente sich an den Briefdiebstahl geknüpft haben. Ich will nicht auf alle Vorgänge eingehen, aber einen Vorwurf kann ich nicht entschieden genug zurückweisen. Es hieß, wir hätten die katholische Kirche und unsere katholischen Mitbrüder bekämpft. Ich weise diesen Vorwurf als unwahr und tendenziös mit Entrüstung zurück. Wir werden wie bisher alles vermeiden, was geeignet ist, den Konfessionsfrieden zu stören. Im Deutschen Flottenverein ist jeder willkommen, welcher Konfession und Religion er auch sei, Protestant, Katholik oder Jude. (Lebhafter Beifall.) Jeder ist willkommen, der bereit ist, uns zu helfen, daß sobald als möglich eine Flotte geschaffen wird, welche unter allen Umständen geeignet ist, uns die See offen zu halten, und unsere Küsten und unsere Mitbürger im Auslande zu schützen. Wenn wir uns notwendigerweise mit politischen Fragen beschäftigen, so ist es doch ausgeschlossen, daß wir uns mit politischen Parteien befassen. Wir treiben keine Parteipolitik nach dem Wunsche irgend einer politischen Partei. Parteien, die auf nationalem Boden stehen, werden wir stets nach Kräften unterstützen. (Lebhafter Beifall.)

Hierauf wurden geschäftliche Angelegenheiten erledigt. Der Schatzmeister, Geh. Kommerzienrat Ravené, teilte hierbei mit, daß die Finanzen des Vereins durchaus geordnet sind. Der Verein habe keinerlei Schulden und besitze einen Reservefonds von 150 000 ℳ, der aber auf 300 000 ℳ gebracht werden müsse, denn ein mächtiger Verein mit einer Million Mitglieder müsse auch finanziell gesichert sein. — Kommerzienrat Tannenbaum spricht dann dem Präsidium und insbesondere dem Präsidenten Fürst Salm und dem General Keim den Dank der Versammlung aus.

Generalmajor Keim, mit stürmischem Beifall und Hochrufen empfangen, berichtet über das Ergebnis der bisherigen Agitation und die Richtung und Ziele der Agitation für die nächste Zukunft. Der Flottenverein habe in der letzten Zeit große Fortschritte gemacht. Leider seien auch Abgänge zu verzeichnen; weil man dem Flottenverein anders nicht beikommen konnte, beschritt man den Weg des Ver-

SLUB
Wir führen Wissen.