

für Berlin und Provinz durch andere Träger und Postboten im Jahr ...

Leipziger Tageblatt und Handelszeitung.

Amtsblatt des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

für Inserate und Beilage u. Umgebung ...

Das Wichtigste vom Tage.

Prinz Friedrich Leopold von Preußen hat sich als Vertreter des Kaisers zur Taufe des spanischen Thronfolgers nach Madrid begeben. In Berlin wurde gestern in Anwesenheit des Kronprinzen die deutsche Marine, Marine- und Kolonialausstellung eröffnet.

Die Schlacht des allgemeinen Stimmrechts.

Oesterreichs Volk hat gesprochen. Man braucht von seiner Entscheidung nicht beirrt zu sein und darf es doch dankbar begrüßen, daß es endlich einmal zu Worte gekommen ist. Freilich gab es ja schon seit einem Dutzend Jahren eine Kurie des allgemeinen Wahlrechts, aber doch nur neben den vier Älteren des Reichsparlamentes.

nachwies. Welch heißes Ringen monatelanger Verhandlungen hat es gekostet, um die nationalen Gruppen (vielleicht abgesehen von der Fortschrittspartei) schließlich nach unablähmendem Kampfe und Fäulnis auf die Ba-Seite herüberzubringen! Auch das Bestreben des Reichstages ist kaum allzu tragisch zu nehmen.

Die Hussichten des Elster-Saale-Kanals.

Die an sich sehr schicksalen und beachtenswerten Ausführungen des Herrn J. H. in Nr. 131 des „L.“ bedürfen zur Vermeidung des Mißverständnisses, als wenn man sich bisher in wichtigen Punkten „schicksaligen Illusionen“ hingelassen hätte, doch einiger Ergänzungen.

Verhältnisse nur einen Gesamtverkehr von höchstens 600 000 t für Leipzig auf dem Kanal annehmen. Es ist sehr wichtig, welchen von beiden Lagen man Herr J. H. gelten lassen will: sollte er den ersteren meinen, so sind wir vollkommen mit ihm einverstanden, und da er der Versammlung vom 22. April beizuwohnen hat, wird er sich bekennen, daß ich durchaus seine Meinung geteilt habe.

Die Hussichten des Elster-Saale-Kanals.

Wenn man also mit der gleichen Verkehrsvermehrung auch auf dem Elster-Saale-Kanal rechnen, so kann man das wohl kaum als „überspannte Erwartung“ bezeichnen; andererseits darf man aber auch nicht zu schmerzlichen, wie es Herr J. H. mit der Annahme einer zehnjährigen Periode nach den bei anderen Kanälen gemachten Erfahrungen und den autoritativen Berechnungen der preussischen Regierung tut.

nehmen müßten. Es ist aber bereits früher, meiner Ansicht nach mit Recht, darauf hingewiesen worden, daß Umwege bei der Schifffahrt durchaus nicht so ins Gewicht fallen, wie das nach H. H. Ansicht der Fall ist. Quasloft und Contag, sowie beachtenswerte und bisher stets beachtete Wasserpolster und Techniker haben hierüber gesagt — besonders mit Bezug auf den Verkehr mit der Ober-Elbe — ... es ist im vorliegenden Falle für den großen Schiffsverkehr nach der ferneren gleichgültig, auf welchem mehr oder weniger langen Wege die Schiffe aus der Elbe nach Leipzig gelangen, es kommt vielmehr nur darauf an, daß sie endlich ein gerades und beschwerdefreies Fahrwasser vorfinden, als sie es vorher auf der Elbe hatten, und an anderer Stelle: „Von praktischen Standpunkt aus betrachtet, kommt es übrigens bei der Berechnung der Wasserfrachten weniger auf die kilometerliche Weglänge, als auf andere Verhältnisse an.“

Die Hussichten des Elster-Saale-Kanals.

Endlich hat Herr J. H. auf in Zweifel gezogen, daß der von der Handelskammer angenommene 500 000 Tonnen-Gesamtverkehr erreicht wird. Zugunsten ist auch dies für die ersten Jahre, aber nach Ablauf einer gewissen Entwicklungsperiode kann sehr wohl auf einen solchen Verkehrszustand gerechnet werden, wenn man bedenkt, daß bereits jetzt 400 000 t Kohlen aus der Provinz Sachsen bezogen werden, von denen ein großer Teil — die nötigen Frachtkosten voranzusetzt — dem Wasserverkehr zufallen muß, daß auch Teile der nördlichen Provinz Sachsen durch den Wasserweg erst in den Stand gesetzt werden, Kohlen nach Leipzig zu verschicken, so insbesondere die Magdeburger Werke, daß ferner die englische Kohle, die jetzt schon den Wasserweg benützt, ganz auf dem Wasser nach Leipzig verschifft werden kann und daß endlich auch Weizenfrucht verladen und überhaupt Kohlen von der oberen Saale nach Leipzig geführt werden können.

Die Eröffnung der Damuka.

Die Damuka, eine ethnologische Schöpfung der Gypog und der Berag, ist aus einer Zusammenlegung der Anfangsbuchstaben der Deutschen Arme, Marine und National-Kuchelung entstanden und trägt ihres Duzend schon in der Welt, daß jedermann sie kennt, ja daß auch schon von ihr das auf die Barrenförmige Größe gilt: Man muß sie gesehen haben. Das ist nun nicht so ganz leicht. Und selbst der weltliche Berliner, dem sonst alles recht bequem gemacht zu werden pflegt, hat erst die Gefahren und Anfechtungen einer Expedition nach dem Nordpolarkontinent bei der ersten zu bestehen, ehe er seine geographische Pflicht erfüllt hat und mitreden kann.

Vertical text on the right edge of the page, likely a continuation of the Damuka article or other news.