

Neueste Nachrichten

Gelesenste und verbreitetste Tageszeitung der königl. Haupt- und Residenzstadt Dresden und der Vororte. Unparteiliche, unabhängige Zeitung für Jedermann.

Berliner Redactions-Bureau: Leipzigerstraße 3132, Ecke der Friedrichstraße, gegenüber dem Equitable-Gebäude.

Die heutige Nummer enthält 12 Seiten. Die Unterhaltungsbeilage befindet sich Seite 11 und 12.

Letzte Post-Quartalsnummer!

Der sein Post-Abonnement für das nächste Vierteljahr bei seinem Postamt

noch nicht erneuert

hat, bitten wir in seinem eigenen Interesse, da nur bei rechtzeitigem Bestellen pünktliche Weiterlieferung erfolgen kann, solches

heute noch

zu thun. Die „Neuesten Nachrichten“ sind die billigste, reichhaltigste und gelesenste Tageszeitung der Kreis-hauptmannschaften Dresden, Leipzig und Saagen.

Der Postbezugspreis beträgt vierteljährlich nur 1,50 Ml.

(mit Beiblatt 1,90 Ml.)

Wir bitten, im Bedarfsfälle den Post-Bestellschein auf Seite 4 benutzen zu wollen.

Das Jahr 1896.

Ein Jahr ist verstrichen, ein Tropfen nur im ewigen und unendlichen Strome der Zeit und dennoch so klar und inhaltreich in der kurzen Spanne Lebens, die dem Erdendwiler vom Schicksal zugewiesen ist! Im rationalistischen Heilalter Darwin und Haeckels, Senoas und Bolas hat die gemüthliche „gute, alte Zeit“ unserer Väter weichen müssen dem unruhigen Kampfe ums Dasein, der in unerbittlicher Hast alle Höhen spannt und den Einsatz der besten Kräfte des Geistes und Körpers erfordert, um in der allgemeinen Treibjagd des Lebens der Jäger und nicht der Gese zu sein. Unsere Tage tragen den Stempel der Lohnkämpfe und des immer heftiger werdenden Wettbewerbes zwischen Mann und Weib, wozu letzteres sich mit dem Manne messen will im freien Spiel der Kräfte. Und in dieser rastlosen Jagd entleert heute schneller als je der Augenblick, wie Schattensilder kommen und schwinden die Begehenselten, und was heute noch in aller Munde der Gegenstand erregter Gespräche, ist morgen schon vergessen begraben, versunken in das unersättliche Grab der Vergessenheit. Der getreue Chronist aber, dessen nicht immer dankbare Aufgabe es ist, mit unermüdbarem Griffel die Tagesereignisse festzuhalten, er ruht auch jetzt an des Jahres Wende und läßt das Vergangene noch einmal am Auge des Lesers vorüberziehen.

Heut führt sich's zum ersten Male, daß Europa aus dem politischen Schaustelthe aufgeschreckt ward durch die Kunde vom Freiheitskämpfer Jameson nach der südafrikanischen Burenrepublik. Am Späthochabend des Jahres 1895 fand in den Gefilden von Krugersdorp ein Vermessenheit und in keinen Endzwecken großartiger Plan sein Grab. Ein großes Weltreich nach dem Muster des indischen, von der Südspitze Afrikas bis zur Mündung des Nil

reichend, das war der Gedanke, der dem „ungetrübten König von Südafrika“, Cecil Rhodes, vorschwebte, und die Unterwerfung der unabhängigen Burenrepublik sollte die erste Etappe sein zur Verwirklichung dieses Planes. In seinen politischen Folgen ist der Einfall Jamesons eine der bedeutungsvollsten Thaten dieses Jahres gewesen, die in ihren Wirkungen noch geraume Zeit sichtbar sein dürfte. Der Glückwunsch, den Kaiser Wilhelm nach Pretoria richtete, erweckte in ganz Europa lebendigen Widerhall und der Sturm, den er in Old England entfachte, war einerseits ein klarer Beweis, wie überaus peinlich den Engländern gerade das deutsche Eingreifen war, andererseits aber bildete er den Anstoß, daß Englands Politik immer offenkundiger aller Welt vor Augen trat. Mit der Niederlage bei Krugersdorp beginnt für England eine ganze Reihe von diplomatischen Niederlagen und Demüthigungen, die seine Weltmachtstellung allen „fliegenden Geschwabern“ zum Trotz ernstlich gefährden, umso mehr, als der russische Antagonismus immer mehr in den Vordergrund tritt und das Uebergewicht Rußlands in der Weltpolitik für England täglich empfindlicher sichtbar wird.

Deute, wo man über den Hülfskämpfer Jameson bereits lächerlich, müssen wir gestehen, daß wir bei aller entschiedenen Verurteilung des britischen Vorgehens doch die Beweggründe der englischen Politik verstehen und manchmal wünschen würden, daß uns ein Theil jenes Egoismus eigen wäre, ohne den eine ersprießliche, die Größe der Nation fördernde Weltpolitik nun einmal nicht möglich ist. Leider stehen wir aber trotz der Bismarckschen Schule noch zu sehr in den Kinderstühlen der Gefühlspolitik, die für sittliche Enttrocknung eine ganz besondere Schwärmerei entwickelt, und eine bedenklich lange Reihe von Processen, die theils vor den Schranken des Gerichts, theils vor dem Forum des Parlaments sich abgespielt haben, mit dem Fall Wehlan beginnen und mit der Flucht des Freiherrn v. Marischall in die Oesterrreichische Endigen, beweist zur Genüge, daß wir politische und bürgerliche Moral mit dem gleichen Maßstabe messen. Sicherlich ist dies in vielen gerechtfertigt, wie dem des Freiherrn v. Hammerstein, der seine politische und bürgerliche Stellung, seinen altadeligen Namen und Einfluß zu gemeinen Betrügereien mißbrauchte und dadurch seine Pöbel diciturirte und die schandhafte Familie ins Unglück stürzte; vielleicht ist dieser Maßstab auch begründet im Falle Wehlan, der zu Beginn dieses Jahres vor dem Disciplinargerichtshofe zu Potsdam zur Entscheidung kam; es läßt sich zweifellos darüber streiten, ob die Strafe der Amtsenthebung, die den jugendlichen Offizier traf, für das verlegte deutsche Rechtsbewußtsein genügend war oder nicht, aber ebensoviele scheint es uns, daß die sittliche Enttrocknung nicht ganz am Platze war in jener hochdramatischen Verurteilung, die in den Märztagen des vergangenen Jahres vor dem deutschen Reichstage abgehalten ward und bei der Verurteilung eines aus dem deutschen Volk und um das Ansehen des Deutschthums unbestritten verdienten Mannes wie Karl Peters erging. Wir hätten gegen die Verurteilung an sich gar nichts einzuwenden, wenn sie auf rechtlicher Grundlage und auf der Basis bewiesener Thatfachen stattgefunden hätte. Die Anklagen aber, die Weibel damals erhob, sind bis heute unabweisbar geblieben, Vieles ist schon als grundlos erkannt worden und man kann sich heute des Eindruckes nicht erwehren, daß die öffentliche Meinung damals irregeleitet wurde, um die verlegte Parteipolitik des Centrums zu befriedigen, was in der Ueberzeugung des Prinzen Reuss bei den Vorstandswahlen der Abtheilung Berlin der deutschen Colonialgesellschaft eine absichtliche Kränkung der stierischen Parteipolitik erblickte. Ein Vergleich mit dem Proceß Potzbair, der bekanntlich der Hinrichtung des englischen Eisenbahndirektors Stokes angeklagt war und sowohl in Boma wie in Kräftig glänzend freigesprochen ward, läge ungemein nahe, allein wir vers-

uchten, darauf näher einzugehen; bleibe es doch Eulen nach Athen tragen, die heutige Auffassung Deutschlands und anderer Länder über coloniale Mission und Culturtaufgaben nicht zu erörtern.

In unserer Colonialabtheilung ist noch knapp vor Jahres- schluß ein Personenwechsel vor sich gegangen, der an Stelle Dr. Paul Kayfers den früheren deutschen Commissar bei der ägyptischen Schuldencommission, Herrn v. Richtigshofen, an die Spitze brachte; wir können nur wünschen, daß es ihm gelingen möge, die deutsche Colonialpolitik im Volke populärer zu machen, als dies unter seinem Vorgänger der Fall war, dann dürfen wir auch hoffen, daß die bis jetzt genannten „Coloniallandale“, die im verflochtenen Jahre so häufig der peinliche Gegenstand der öffentlichen Discussion waren, endlich gänzlich von der Bildfläche verschwinden. Herr v. Richtigshofen findet in seinem Bemühen eine erprobte Stütze in Major v. Wismann, der ihm mit Rath und That zur Seite gehen wird, indes in Ostafrika ein berühmter Afrikaner von Rang und Namen in Oberst Albert des Gouvernements an Stelle Wismanns übernommen hat.

Deutschland.

Die Aeußerungen des Kaisers über den Hamburger Streik sollen, wie ein nationalliberales Organ mittheilt, nicht correct wiedergegeben worden sein. Der Kaiser soll sich nur gegen die Form ausgesprochen haben, in der die Hamburger Fabrikarbeiter ihre Forderungen durchzusetzen versuchten. — Wir haben sofort unsere Zweifel über die Richtigkeit der Meldung ausgesprochen. Aber es liegt jetzt die Frage nahe: Wie ist es möglich, daß Aeußerungen des Kaisers in offenbar absichtlich entstellter und zwar tendenziös entstellter Form verbreitet werden können? Wer hat das gethan? und wer darf das ungestraft thun? Es liegt klar auf der Hand, was für Zwecke damit verfolgt werden, und — welche Folgen damit herbeigeführt werden!

Die Verhandlungen wegen Begleichung der zwischen Deutschland und Rußland existierenden Meinungsverschiedenheiten über Auslegung des russisch-deutschen Handelsvertrages werden voraussichtlich noch diese Woche in Anspruch nehmen. Auch heute fand wieder eine Sitzung statt.

Ueber den militärischen Ehrbegriff verbreitet sich das „Militär-Wochenblatt“ in einem Artikel „Zum Jahreswechsel“. Die Spannkraft des Officiercorps könne nur durch ein stark ausgeprägtes Ehrgefühl erhalten werden, das Weib, das über das Leben noch die Ehre geht, welches die pflichtvolle Schicksalung, das Weib, für was wir uns halten in unserem Dasein, in die That des täglichen mühsamen Dienstes überleitet. Das tröste auch bei einer anscheinend oft erfolglosen, ja angehenden Friedensarbeit. Wer sein Leben für seine Ehre einzusetzen bereit ist, werde auch seine Ehre und sonstige Lebensanforderungen in die Schanze schlagen. Das militärische Blatt fordert auf, festzuhalten an den Ehrbegriffen, die eine Erbschaft des Officiercorps seit Jahrhunderten sind.

Von der Steuerbehörde in Berlin sind Verträge, die Privattheatralen haben, zur Gewerbesteuer herangezogen worden. Wegen diese Maßnahme soll Einspruch erhoben werden. Prof. v. Bergmann, der zwei Privattheatralen hat, labet die ärztlichen Vorgesetzten von Privattheatralen zu einer Besprechung (wie es in der Anzeige heißt), hier die Rechte des ärztlichen Standes schwer schädigenden Anordnungen und etwaigen Stellungnahmen gegen diese auf den 8. nächsten Monats nach dem „Vandenberg-Haus“ ein.

Das Ende eines Schwärmers. Die „Veitp. Volksztg.“ meldet, der im Jahre 1887 vom Reichsgericht wegen Hochverraths zu 15 Jahren Zuchthaus verurtheilte revolutionäre Socialist John Rebe sei nach einer seiner Schwestern zu Weichmann zurückgekehrt, die nach einigen Wochen gestorben. Anfangs im Zuchthaus in Halle untergebracht und in seinem Handwerk als Tischler beschäftigt, wurde er später, als eine Verbindung eines Londoner Socialisten mit ihm entdeckt wurde, strenger behandelt und, wie der „Vorwärts“ berichtet, 1891 in Folge der Jüdischkeit geisteskrank und in eine Irrenanstalt gebracht, später jedoch als ungeschicklicher Melancholiker ins Zuchthaus Wobau überführt, wo Rebe nunmehr, 22 Jahre alt, stirbt. Er geriet seiner Zeit durch Verrath in die Hände der deutschen Polizei.

Die erste Staatsbahn auf deutschem Boden.

Von H. Berdrom. (Anschluß verboten.)

Wir gehen, wenn nicht Alles trügt, einer großen Umwälzung in eisenbahntechnischen Dingen entgegen. Schon seit mehr als Jahresfrist läuft auf württembergischem Boden, von Leitzmann nach Weichenheim, die erste elektrische Eisenbahn im regelmäßigen Anschluß an die Bahnen der Linie Ulm-Friedrichshafen; in Preußen bereitet die Staatsbahnverwaltung den elektrischen Betrieb auf einer ihrer meistbefahrenen Linien vor, gewiß nicht ohne weitere Absichten, und vielleicht birgt dieser Versuch auf der Wannseebahn die Keime größerer Veränderungen in sich, als sie seit 80 Jahren des Eisenbahnwesens gesehen hat.

Und doch, wie unabhängig jung ist im Grunde noch das ganze Reich der Eisenbahn. Vor einem Jahre starb bei London mit 83 Jahren der Mann, der Stephenson's erste Personenzuglocomotive, Koder, von Anfang an gepflegt, geführt und gelehrt hat, Joseph Bell, der älteste Locomotivführer seiner Zeit. Und zehn Jahre vorher schied aus dem Leben und aus dem braunschweigischen Staatsdienst der Engländer James Mackintosh, der auf der ersten deutschen Staatsbahn und einer der ersten Bahnen des Continents überhaupt der erste Maschinenführer war und bis 1884 der technische Oberbeamte der braunschweigischen Bahnen blieb. Der Schöpfer dieser ersten Staatsbahn auf deutschem Boden aber und damit der Begründer desjenigen Systems, welches später in ganz Deutschland die ungewisse private Eisenbahnwirtschaft abzulösen bestimmt war, ist erst vor wenig mehr als 100 Jahren geboren.

Wäre es nach ihm, nach dem weislichen, energiegelassen und, wo es anders nicht ging, eisenköpfigen August v. Arnberg, gegangen, so wäre Deutschland wohl früher an dem Ruhme einer Eisenbahn gekommen, als selbst Amerika, wo man 1827 begann, im Staate New-York die ersten Bahnen und zwar als Staatsunternehmen zu bauen. Denn schon 1828 leitete Arnberg, damals noch Kammerassessor, in einer großen Denkschrift seinen Plan einer 24 Meilen langen Bahn von Braunschweig nach Harburg über Hannover nieder, über den auch Verhandlungen mit Hannover angeknüpft wurden, aber im letzten Augenblicke durch den Tod Arnbergs abgebrochen wurden. So mußte Arnberg leben, wie ihm Andere in gar manchen Staaten ausnahmen. In England wurde 1825 der „erste Vertrag“

Wellington, die Bahn von Liverpool nach Manchester ein und mußte zusehen, wie seinem armen Freunde Quistion dabei beide Beine abgehauen wurden; es erschröte ihn so, daß er in 14 Jahren keine Eisenbahn wieder besah. In Belgien wurde 1835 die erste Staatsbahn, in Deutschland, gleich darauf die erste Bahn überhaupt, Nürnberg mit Regensburg verbunden, eröffnet, und im August 1837 legte man die erste Strecke der Leipzig-Dresdener Bahn in Betrieb. Man muß bedenken, wie es damals in den Köpfen dieser Minister-Regierungen aussah. Damals sah man in der Eisenbahn nur ein Mittel mehr, Menschen sich nahe zu bringen und Gedanken unter das Volk zu tragen, Gedanken! — unter das Volk! — Am 12. Januar 1837 wurde für eine Bekanntmachung des Preussischen Comités, eine Bahn von Dresden nach Obergiesee betreffend, einfach die Druck-erlaubnis verweigert. In Preußen warnte die Regierung das Publikum, mit sogenannten Eisenbahn-Comités sich überhaupt einzulassen. In gewissen Kleinstädten ließ sich die Regierung zehn Jahre später noch daer bafur bezahlen, daß sie die Erlaubnis zur Gründung von Eisenbahn-Vereinigungen gab.

Daß in solchen Zeitläuften Wilhelm von Braunschweig und August Arnberg die Eisenbahn von Braunschweig nach Harburg gebaut haben, ist dreifach bewundernswürdig. Gerade vor 60 Jahren, 1836 und 1838, waren die Pläne für die erste Dampf-Eisenbahn des Staates sorgsam ausgearbeitet, und als sie am 15. März 1837 der Ständeverammlung von Braunschweig vorgelegt wurden, entwickelte sich im deutschen Lande die erste parlamentarische Verhandlung über Eisenbahnen. Nach heftiger Redebekämpfung ging das Project durch; ein interessantes Project, denn es arbeitete an Fuß des Harzes schon mit Steigungen, an die man kurz zuvor selbst in England noch nicht zu denken wagte, doppelt interessant, wenn man es mit der eingetretenen Wirklichkeit vergleicht. Arnberg schätzte den jährlichen Verkehr seiner Bahn auf 50 000 Menschen und 300 000 Gr. Güter, — so viel beförderte sie im Jahre 1890 in jeder Woche! Andererseits glaubte er mit 800 000 Thalern für den Bau auszukommen, — nachher gebrauchte man ziemlich das Dreifache. Seine Hoffnung endlich, in einer Stunde von Braunschweig nach Harburg zu fahren, ist noch heute unwirklich. Inzwischen wurden 400 000 Thaler für Bau und einstufigen Betrieb in Gehalt einer Anleihe genehmigt, der Bau schritt bald thätig fort, und kein Fehler lag mit Schrecken, wie das Capital dahinwand. Die Anforderungen steigerten sich während der Arbeit selbst, Schwerkere-

Schienen wurden erforderlich, die mehr als doppelt soviel kosteten, wie vorgesehen war, und Arnberg sah gar bald, wie weit seine Mittel reichen würden. Da hieß es etwas Absonderliches fertig bringen, um den von Landtage drohenden Sturm abzuwenden. Die erste Strecke der Bahn, von Braunschweig nach Wolfenbüttel, wurde mit Ruchdruck und unter Verwendung der besten Materialien geerdert und konnte schon am 30. November 1838 durch eine feierliche Probefahrt eingeweiht werden. Der Vertrag selber nahm Theil und fuhr standesgemäß; man besetzte nämlich keine Hofequipage auf einem Plattformwagen und ließ ihn dann einsteigen. In 20 Minuten legte man die anderthalb Meilen nach Wolfenbüttel zurück, und nach der Feststellung bewies der Maschinenführer den ausgewählten Theilnehmern, was seine gute englische Locomotive leisten konnte; er führte den Zug in 18 Minuten heim, und man war entzückt und voll Staunens. Es war in der That eine Geschwindigkeit, die noch heute manchem „Schneellzug“ genügen könnte.

Das Publikum war voll Jubel und Interesse für die neue Einrichtung, die für den Personenverkehr nach Wolfenbüttel sofort in Gebrauch genommen wurde. Die Frequenz stieg in den ersten Wochen auf das Sechsfache des Vorkriegs, und binnen fünf Monaten hatte man doppelt so viel Passagiere befördert, als für das ganze Jahr erhofft worden waren. Jetzt erst entschloß sich Arnberg, mit einer Nachforderung von 450 000 Thalern vor die Ständeverammlung zu treten. Erfolge konnte er aufweisen, den Vertrag hatte er auf seiner Seite, und das ansehnliche Unternehmen würde man nicht stecken lassen. Dennoch gab es einen furchtbaren Sturm, der sich in fünfzigigen, aufgeregten Verhandlungen entlief. Am meisten regte es die Stände, daß Arnberg sogar während den Verhandlungen ruhig weiter bauen ließ. Der energische Mann ließ das Ungewitter über sich ergehen und leitete seinen Willen durch. Im Herbst 1841 war die Braunschweig-Harburger Bahn vollendet, und der Verkehr war groß genug, um selbst den höchsten Anlagewerth bezahlt zu machen. Bedäuflich betrogen die Deutschen pro Meile noch nicht ein Viertel soviel, wie man jetzt glaubt. Die Dampfmaschinen, deren man vier Stück aus England hatte kommen lassen, waren übrigens später doch nicht im Stande, die dort ansehnliche Schutzhöhe von Wienenburg nach Harburg zu überwinden, so daß man haben auf dieser Linie Werke die Jünger einrichten besaß, während es dergleichen von selber liefen.