

# Wochenblatt für Wilsdruff

Charandt, Rossen, Siebenlehn und die Umgegenden.

Er scheint  
wöchentlich zweimal u. zwar Dienstags  
und Freitags. — Abonnementspreis  
vierteljährlich 1 M., durch die Post  
bezogen 1 M. 25 Pf. — Einzelne  
Nummern 10 Pf.

Inserate  
werden Montags und Donnerstags  
bis Mittags 12 Uhr angenommen.  
Insertionspreis  
10 Pf. pro dreigeheilte  
Corpuszeile.

## Amtsblatt

für die Kgl. Amtshauptmannschaft Meissen, für das Kgl. Amtsgericht und den Stadtrath zu Wilsdruff,  
sowie für das Kgl. Forstrentamt zu Charandt.

Druck und Verlag von Martin Berger in Firma G. A. Berger in Wilsdruff. — Verantwortlich für die Redaktion G. A. Berger daselbst.

No. 58.

Freitag, den 20. Juli

1894.

### Bekanntmachung.

Hiermit wird zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß die königliche Amtshauptmannschaft zu Meissen auf Grund von § 105 b Absatz 2 der Reichsgewerbeordnung vom 1. Juni 1891 zum **Schühensfestsonntag**

den 22. dieses Monats,

den Betrieb des **Handelsgewerbes** in der Stadt wie auf der Schießwiese auf 10 Stunden von **Vormittags 10 Uhr bis Abends 8 Uhr** freigegeben hat.  
Wilsdruff, am 16. Juli 1894.

Der Bürgermeister.  
Sicker.

#### Deutschland und Spanien.

Mit der durch Botschafter v. Rabowich dem Madrider Cabinet übermittelten Erklärung der deutschen Regierung, daß sie den Handelsvertrag mit Spanien endgiltig zurückzieht, ist der Bruch in den offiziellen handelspolitischen Beziehungen zwischen Deutschland und Spanien ein vollständiger geworden. Es bedarf wohl kaum eines nochmaligen Hinweises darauf, daß die Schuld an dieser gewiß nicht erfreulichen Wendung der Dinge ausschließlich auf spanischer Seite liegt. Denn die sprichwörtliche Geduld und Langmuth des deutschen Reichs haben sich gerade in den langen handelspolitischen Verhandlungen mit Spanien wiederum „glänzend“ gezeigt. Mindestens ein halb-jährig Mal hat die Reichsregierung immer wieder die Verlängerung des deutsch-spanischen Zollprovisoriums zugestanden, und dies stets unter der stillschweigenden Voraussetzung, daß es alsdann zu einer festen vertragsmäßigen Regelung der handelspolitischen Beziehungen zwischen Deutschland und Spanien kommen werde. Aber diese gewiß vollberechtigte Erwartung wurde durch die ablehnende Haltung der einflussreichen schutzöllnerischen Partei in den spanischen Cortes zu nichte gemacht. Dieselbe wußte bekanntlich die Entscheidung über den vom deutschen Reichstage schon längst genehmigten Handelsvertrag zu verschleppen, bis die Cortes Knall und Fall geschlossen wurden, womit dann der Handelsvertrag mit Deutschland eigentlich von selbst in den Papierkorb des spanischen Parlaments gefallen ist.

Hinterher versuchte alsdann das Cabinet Sagasta, dessen ganze Haltung in der Handelsvertragsangelegenheit der schutzöllnerischen Opposition gegenüber sich als eine höchst schwächliche gezeigt hat, zwar, eine nochmalige Verlängerung des Zollprovisoriums bei der deutschen Regierung durchzusetzen. Aber mit vollem Recht wurde dieses Ansuchen, auf welches die Reichsregierung schon vom Standpunkte der Wahrung der nationalen Würde und Selbstachtung aus nicht eingehen konnte, seitens des Reichskanzlers sofort zurückgewiesen und mit dieser entschlossenen Stellungnahme befindet sich die definitive Zurückziehung des Handelsvertrages lediglich im Einklang. Mit leichterem Schritte der deutschen Regierung ist der Zollkrieg zwischen Deutschland und Spanien, welcher schon nach Ablauf des letzten und nicht mehr erneuerten handelspolitischen Provisoriums zwischen beiden Staaten ausbrach, in Permanenz erklärt. In dem factischen gegenseitigen Verhältnisse beider Länder auf handelspolitischem Gebiete wird freilich zunächst weiter keine Aenderung eintreten, da ja schon seit Ende Mai auf beiden Seiten die Kampfzelle gegen den anderen Theil zur Anwendung gebracht werden, die Importe beider Staaten unterliegen in dem anderen Lande dem Maximalsatz, bez. dem autonomen Zolltarife nebst einem Zuschlage von fünfzig Prozent. Es wird also darauf ankommen, wer von den streitenden Parteien den eingetretenen vertragelosen Zustand mit all seinen Konsequenzen länger aushält, ob Deutschland, ob Spanien, allerdings dürfte sich dies erst bei längerer Dauer des Kampfes herausstellen, doch kann man wohl schon jetzt mit einiger Zuversicht behaupten, daß das deutsche Reich in dem entbrannten wirtschaftlichen Kampfe mit dem Lande der Kastanien gleich von vornherein der Stärkere ist.

Ob nun die handelspolitische Fehde, in der sich Deutschland und Spanien mit einander befinden, auch auf das rein politische Verhältniß dieser Länder zurückwirken wird, das bleibt zwar noch abzuwarten, unwahrscheinlich ist es jedoch nicht, daß auch die rein politischen Beziehungen zwischen Deutschland und Spanien unter dem Zollkriege leiden werden. Hierbei wäre aber Spanien offenbar ebenfalls mehr im Nachtheil als Deutschland, dem mächtigen deutschen Reiche könnte eine politische Verstärkung mit einer Macht zweiten Ranges, wie Spanien, nichts weiter schaden. Umgekehrt ist indessen die Sache mit Spanien, denn es könnten leicht Fälle eintreten, in denen die stolzen Don's des Wohlwollens Deutschlands recht gut brauchen würden, z. B. wäre Deutschland bei neuen Verwickelungen in der marokkanischen Frage sehr wohl im Stande, Spanien erhebliche diplomatische und moralische Unterstützung angedeihen zu lassen,

daß aber eine solche bei etwaigen politischen Verstimmungen zwischen Berlin und Madrid gewährt werden würde, dies erscheint denn doch höchst zweifelhaft. —

#### Tagesgeschichte.

Eine erfreuliche Nachricht kommt aus Böhmen. Dort hat sich der von allen Nationalgehirnen längst ersehnte Zusammenschluß aller Deutschnationalen in einen großen „Bund der Deutschen in Böhmen“ endlich vollzogen. Damit ist dem gefährdeten Deutschthum ein kräftiger Schutzwall gegen die slavische Hochfluth entstanden. Der Bund setzt sich die Aufgabe, „die geistige und wirtschaftliche Wohlfahrt des deutschen Volkstammes in Böhmen zu fördern“ und glaubt dieses Ziel am besten zu erreichen, wenn er auf die Mitarbeit aller Nichtdeutschen, also in erster Linie der Nichtdeutschen, der Juden, völlig verzichtet.

Mehrere Ortschaften in der Umgebung von München wurden am Sonnabend von einer cyclonartigen Windsturm heimgesucht. 200 Anwesen sind zerstört. Hundert Pioniere wurden zur Hilfeleistung abgefordert. Der Prinzregent Luitpold hat für die durch den Cyclon Geschädigten 3000 Mark gespendet. — Weiter wird berichtet: Das am Sonntag über einige Ortschaften Oberbayerns niedergegangene Unwetter hat enormen Schaden angerichtet. Eine Windsturm zerstörte die Stadt Forstinning vollständig. Von 150 Wohnhäusern wurden 80 dem Erdboden gleich gemacht. Selbst ältere Waldbestände wurden vollständig niedergemäht. In Moos und Schwabenwegen sind ebenfalls viele Häuser demolirt. In Forstern wurde der Kirchturm niedergeschmettert. Ueberall ist die Ernte vernichtet.

Ein Verbrechen, wie es seltener nicht geplant werden konnte, ist im letzten Augenblicke durch die Aufmerksamkeit zweier Männer glücklich verhindert worden. Am Sonnabend Nachmittag gegen 3 Uhr befanden sich der Arbeiter Rohrbach und der Glasermeister Sprenger am südlichen Theile des Friedrichshains bei Berlin. Plötzlich hörten sie ein Kindergeschrei, das nach und nach schwächer wurde und schließlich so dumpf klang, als ob es aus der Erde hervorläme. Sie gingen nun dem Schalle nach und fanden hinter einem Gebüsch einen frisch aufgeworfenen Grabhügel, der leise Bewegungen zeigte. Die beiden Männer gruben sofort mit den Händen die Erde auf und fanden bald ein neugeborenes Kind weiblichen Geschlechts, das noch Lebenszeichen von sich gab. Sprenger wickelte die Kleine in seine Schürze und lief nach der nahe gelegenen Wache des 51. Polizeiregiments, um sie hier abzugeben. Von dort wurde das Kind sofort dem Krankenhaus in Friedrichshain zugeführt. Es unterliegt keinem Zweifel, daß das Kind eines qualvollen Todes gestorben wäre, wenn nicht ganz zufällig die beiden Männer in der Nähe des Thortes sich aufgehalten hätten. Denn obwohl dieser nur wenige Schritte von der Friedrichstraße entfernt ist, hat doch kein Passant von dem Vorfalle etwas bemerkt. Den Thäter haben auch die Retter des Kindes nicht gesehen; von ihm fehlt noch jede Spur. Zu bemerken ist noch, daß das Kind Wunden am Kopfe zeigt, die darauf hindeuten, daß Faustschläge nach ihm geführt worden sind.

Eine Eisenbahnverbindung zwischen Europa und Amerika herzustellen, ist ein Gedanke, der neuerdings in Amerika aufgetaucht ist. Der Anlaß zu der Idee darf in dem Umstande gesehen werden, daß die russische Regierung den Bau der großen sibirischen Eisenbahn in Angriff genommen hat und dieser derartig energisch betrieben wird, daß der ganze Schienenweg schon im Jahre 1901 fertiggestellt werden soll. Dieser Umstand hat nun die erfindungsreichen Amerikaner auf den Gedanken gebracht, mit Hilfe der sibirischen Eisenbahn eine direkte Bahnverbindung zwischen Amerika und Europa herzustellen. Zu diesem Zwecke soll eine neue Eisenbahn von Chicago nach Alaska gebaut werden, welche die Fortsetzung der vorhandenen Bahnlinie New-York-Chicago bilden soll. Es wären alsdann die beiden Schienenwege New-York-Alaska und Wladiwostok-St. Petersburg fertiggestellt und es bliebe nur noch die Strecke zwischen Alaska und Wladiwostok. Diese Strecke wird durch die Gewässer der

Beringstraße ausgefüllt, die das Beringsee mit dem nördlichen Eismeer verbindet und im Norden des Stillen Ozeans liegt. An ihrer schmalsten Stelle soll dieselbe überbrückt, oder, was wahrscheinlicher ist, unter derselben ein Tunnel errichtet werden. Man wird alsdann mit direktem Bilet und ohne Umsteigen die Eisenbahnfahrt von New-York nach St. Petersburg oder einer anderen Hauptstadt Europas zurücklegen können.

Nordamerika. Von dem Millionär Pullmann, dessen Ausbeutesystem die Ursache des großen Eisenbahnstreikes war, entwirft ein Kenner in der „Neuen Züricher Zeitung“ folgendes Charakterbild: George W. Pullmann war, einst ein blutarmes Kind, Schulmeister oder so etwas, aber er war ein feiner Kopf für kommerzielle Möglichkeiten, er war mit einem Worte „smart“. Er sah gar viele Dinge in sein kluges Auge, darunter auch die damaligen „sleepers“ der Eisenbahnen, ungeschlachte Dinger, von denen das Stück 4000 Doll. kostete. Pullmann beurtheilte seine Landleute, denen 15 Cts. die Cigarre oder ein Gläschen Whisky nicht zu viel ist, falls die Waare gut, sehr richtig. Für persönlichen Comfort giebt der Amerikaner williger Geld aus, wie für irgend etwas Anderes, und als daher Pullmann seinen ersten sleeper für 18000 Doll. konstruirt hatte, in dem es sich schlafen ließ, wie in einem Hotel erster Classe, da behielt er Recht und nicht die sonst sehr klugen Leute, die da meinten, der neue Comfort werde dem großen Publikum zu theuer sein. Die Leute zahlten willig 1/2 bis 1 Dollar mehr wie in den alten Schlafwagen, und heute läßt Pullmann in ganz Amerika 2000 seiner Schlafpaläste laufen, die er seine „Flotte“ nennt. Daneben hat er 58 Speise- und 650 Buffetwagen. In den ersteren bekommt man nur vollständige Mahlzeiten, in den letzteren alle erdenklichen Kleinigkeiten der amerikanischen Schnellzüge und kalte Sachen. In derselben Zeit, wo Pullmann Millionär wurde, brachten es auch Marshall Field und Armour zu diesem Range, beide dadurch, daß sie billiger verkauften als alle ihre Concurrenten. Das hat Pullmann nie gethan; er rechnete stets auf die Kundenschaft Deere, die das Beste im Markte für das Billigste halten. Aber große Werkstätten und großer Reichtum waren dem Sprößlinge Pullmanns nicht genug, sowie es überhaupt meines Wissens keinen amerikanischen Millionär giebt, der sich an einem ersten großen Erfolge genügen lassen würde. Pullmann wollte nicht nur eine große Centralwerkstätte, sondern auch seine eigene, nach ihm benannte Stadt haben. Zu diesem Zweck gründete er eine große Gesellschaft, die Pullmann-Compagny, mit einem Capital von 30 Mill. Doll. Vierzehn englische Meilen vom Mittelpunkt Chikagos kaufte diese, deren Actien heute glänzend stehen, einen Tract von 3000 Acres sumpfigen Prärielandes, das zuerst trocken gelegt werden mußte. Darauf wurde nun die Stadt „Pullmann“ erbaut, die ich in den achtziger Jahren besucht habe. Der Kern derselben besteht natürlich aus den ungeheuren Ateliers der Gesellschaft, welche nicht nur Schlafwagen und gewöhnliche Eisenbahnwagen, sondern auch Wagen für Kabelbahnen, elektrische und Tramways baut, mit einem Wort Alles, was der Begriff Eisenbahnwagen im weitesten Sinne umfaßt. Diese Fabriken können im Jahre 12000 Frachtwagen, 300 Sleepers, 600 Passagierwagen und an 1000 Stroßenbahnwagen herstellen, in denen sie, wenn in voller Arbeit, 14000 Menschen beschäftigen. Ich vergesse nie den Eindruck, den diese „Stadt“ auf mich machte. Sie sieht schon seltsam von Weitem aus, da sie ganz aus rothen Backsteinen erbaut ist. Ich war etwa eine Stunde lang gewesen, als ich mit der Ueberzeugung erfüllt war, die Stadt Pullmann sei der zur Stadt verfeinerte Egoismus, eine aus Backsteinen gebildete Allegorie der rastlosen Habgucht. Ich habe seiner Zeit wiederholt Dickens „Hard Times“ gelesen, kann mich aber jetzt nicht mehr an die Namen in dem Buche erinnern. Ich weiß nur, daß das Wort eine Lebensanschauung ad absurdum führt, welche in „Pullmann“ als Stadt personifizirt ist. Da ist Alles „Facts“, Alles Arbeit, Alles Gewinn und keine Regung des Genusses und der Freude. Es giebt in der ganzen Stadt kein Plätzchen, wo man Bier oder Wein trinken kann, denn