

Wochenblatt für Wilsdruff

Charandt, Nossen, Siebenlehn und die Umgegenden.

Amtsblatt

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

Erscheint wöchentlich dreimal und zwar Dienstags, Donnerstags und Sonnabends. — Bezugspreis vierteljährlich 1 M. 30 Pf., durch die Post bezogen 1 M. 55 Pf. Inserate werden Montags, Mittwochs und Freitags bis spätestens Mittags 12 Uhr angenommen. — Insertionspreis 10 Pfg. pro dreispaltige Corpusszeile.

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

No. 137.

Donnerstag, den 19. November

1896.

Bekanntmachung.

Dieserjenigen hiesigen Einwohner, welche sich noch mit der Entrichtung von städtischen Anlagen, Schulgeld und sonstigen Gefällen zu den städtischen Kassen in Rückstand befinden, werden hiermit aufgefordert, nunmehr:

spätestens bis den 28. dieses Monats

an die Kämmerei Zahlung zu leisten.

Nach Ablauf dieser Frist erfolgt sofortige Zwangsvollstreckung.

Wilsdruff, am 14. November 1896.

Der Stadtrath.
Bursian.

Buhtag.

Die Jahreszeit trägt gegenwärtig einen sehr ernsten Charakter. Durch die Natur geht der Vorboten des Winteres; ein allmähliches Absterben tritt ein. Jede liegt die einst grünen Fluren da, und der Wald steht entlaubt. Todesahnung ist die Stimmung, die dort draußen zum Ausdruck kommt; und im Einklang damit hält sich das zu Ende gehende Kirchenjahr. Die Evangelien reden vom Ende und von den letzten Dingen, und es schließt mit der Gedächtnisfeier für unsere heimgegangenen Lieben. In diese erste Zeit hinein ruft der heutige Tag: Thut Buße! Es ist doch etwas Großes, daß unserem ganzen Volke ein Tag gesetzt ist, der schon durch seinen Namen an die Buße mahnt. Es giebt ja leider Unzählige, die sonst wohl nie an Buße denken, ja die zum Theil vergeren haben, was das Wort Buße bedeutet. Der heutige Tag legt es ihnen Allen nahe, sich auf's Neue darum zu bekümmern und sich zu fragen: Thut auch wir Buße noch? In unserem Volke giebt es Niemand, der sich entschuldigen könnte, er habe nie den Ruf zur Buße gehört; wenn sonst wirklich Keiner ihm zugerufen hätte, hier steht im härenen Gewande der Prediger in der Wüste, der Buhtag und spricht: Thut Buße, es ist schon die Art den Vätern an die Bußzeit gelegt. Wohl weiß der Christ, daß die Buße nicht das Wert eines Tages ist. Buße ist nicht ein weinerliches rührseliges Bedauern und Beflagen der begangenen Sünde, denn dann oft die nur allzu schnelle Rückkehr zur Sünde folgt. Buße thun heißt umkehren auf dem bösen Wege, heißt brechen mit der Sünde; und deswegen redet Luther von täglicher Reue und Buße, und deswegen soll das ganze Leben des Christen ein bußfertiges sein. Gleichwohl hat auch er seine besondern Bußtage, die er in besondern erster Einklebe verbringt; und wenn in dem heutigen Tage allem Volk ein Buhtag gesetzt ist, so will derselbe das Volk nicht auffordern, heute mit der Buße für ein ganzes Jahr sich abzufinden, sondern er will es mahnen, heute mit erster unaufhörlicher Buße zu beginnen. Und wahrlich, wie den Einzelnen sein Gewissen strafft, so weist auch unser Volksgewissen viel Sünde und Unrecht auf und damit viel Anlaß zur Buße. Möchte sich heute Jeder recht besinnen auf seine eigene und seines Volkes Sünde, an der er doch auch mitverschuldet ist; möchte Jeder hören, was der Buhtag predigt und thun, was er fordert, nämlich erste Reue und Buße.

Unsere Marine.

Der dem Reichstage jetzt zugegangene Entwurf des Reichshaushaltsetats für 1897/98 ist namentlich dadurch bemerkenswerth, daß er ausnehmende Mehrforderungen für die Marine gegenüber dem letzten Etat mit 31 750 927 M. im außerordentlichen Etat mit 38 683 341 M. eingestellt, so daß sich also die einmaligen Marine-Ausgaben auf die für die deutschen Verhältnisse verhältnißmäßig bedeutende Gesamtsumme von rund 70 1/2 Millionen Mark belaufen, wemach eine reichliche Verdoppelung der gleichen Ausgaben des Vorjahres (30 1/2) Mill. M. darstellen. Bei den neuen Mehrforderungen für die Marine handelt es sich neben den zweiten und ferneren Raten für bereits in Angriff genommene Schiffs- und sonstige Bauten hauptsächlich um Forderungen zum Bau des erstklassigen Panzerschiffes „König Wilhelm“, des Aviso „Graf Falk“, der Kanonenboote „Graf Hyäne“ und „Graf Utis“, zweier Kreuzer zweiter Klasse, eines Torpedoboots und von acht Torpedobooten. Die neue Anleihe des Reichs im Betrag von 57 Millionen Mark ist zum größten Theile durch diese Marine-Neuforderungen bedingt, da von ihr mehr als drei Fünftel, über 38 1/2 Millionen, auf den Marineetat entfallen.

Es darf nun wohl als selbstverständlich gelten, daß der Reichstag die beträchtlichen Marineforderungen, mit welchen diesmal die Regierung an das Parlament herantritt, gründlich prüfen wird. Die finanziellen Verhältnisse des Reiches sind trotz der steigenden Einnahmen der letzten Zeit keine derartigen, um die Reichsböden zur fröhlichen Zustimmung zu den ihnen unterbreiteten erheblichen Mehrforderungen für unsere Flotte zu veranlassen, und diesem Gesichtspunkte werden sich auch die wärmsten parlamentarischen Freunde einer kräftigen maritimen Entwicklung Deutschlands nicht verschließen. Aber andererseits muß auch die Volksvertretung, will sie gewissenhaft handeln, die Frage ernstlich prüfen, ob sich etwaige einschneidende Abstriche an diesjährigen Marineetat mit den Interessen Deutschlands zur See auch vertragen, ob jene nicht den Bedürfnisse nach einer Stärkung unserer Flotte und hiermit des deutschen Ansehens im Auslande widersprechen würden. Und wenn sich die Volksvertretung auf letzteren Standpunkt stellt, so wird sie allerdings zugeben müssen, daß die vorgeschlagene Flottenvermehrung im Großen und Ganzen notwendig erscheint. Selbst abgesehen von der dürftigen Vertretung Deutschlands bei den internationalen Flottenrevuen von New-York, Genoa und Jüme, kann es doch als zweifellos gelten, daß die deutsche Kriegsklotte zum genügenden Schutze unserer zahlreichen kolonial- und Handelsinteressen nicht mehr ausreicht, die bekannten Ereignisse in Südamerika, Südafrika, Ostasien, Marokko und dann neuerdings im türkischen Orient haben es ja schon hinlänglich gezeigt, daß unsere Flotte zu einer energischen Wahrung der deutschen Interessen bei einer ernstlichen Bedrohung derselben zu schwach sein würde. Kommt doch das deutsche Reich in Bezug auf die Zahl seiner Kriegsschiffe unter den europäischen Seemächten erst an siebenter Stelle, es rangiert sogar noch hinter Holland und Spanien, und was die Zahl der deutschen Stationschiffe, die zunächst zum Schutze der Handelschiffe bestimmt sind, anbelangt, so werden wir hierin sogar von Desterreich und Portugal überflügelt. Ueberhaupt ist das Mißverhältniß zwischen unserer großen Handelsmarine und unserer Kriegsmarine ein zu auffälliges; auf 75 deutsche Handelschiffe mit 80 000 Tonnen kommt erst ein deutsches Stationschiff. Man kann sich hiernach ein Bild von der mißlichen Lage machen, in welche Deutschland mit seiner Handelsmarine im Falle eines Krieges mit einer großen Seemacht gerathen würde!

Natürlich kann keine Rede davon sein, uns eine Kriegsklotte ersten Ranges zu schaffen, Deutschland kann nun einmal neben einer starken Großmacht zu Lande nicht zugleich auch eine Seemacht ersten Ranges sein. Aber das wenigstens muß erreicht werden, daß wir eine Flotte besitzen, stark genug, um im Grussfall das Ansehen Deutschlands in fremden Gewässern, wie die eigenen Küsten und die vaterländische Handelsmarine kräftig zu schützen. Es läßt sich schwerlich behaupten, daß die dem Reichstage unterbreiteten Marineforderungen über dieses Ziel hinausgehen; hoffentlich gelingt es, dieselben mit der finanziellen Lage des Reiches in Einklang zu bringen.

Die wirtschaftliche Erschließung der deutschen Kolonien in Afrika.

Wenn ein Mutterland in fernem Ländern große unfruchtbar Landgebiete gewonnen hat, so begehrt man in der Beurtheilung derselben immer den großen Fehler, daß man diese unfruchtbar Gebiete zu bald „Kolonien“ nennt. Unter „Kolonien“ kann man doch nur feste, wirtschaftlich gut geleitete Ansiedlungen von eingewanderten Söhnen des Mutterlandes in den neu erworbenen Ländern verstehen oder es müßten große Plantagen oder Viehzüchtereien unter der Oberleitung von Europäern, von Eingeborenen

betrieben, sich dort befinden. Beide Voraussetzungen stimmen aber in den deutsch-afrikanischen Besitzungen noch gar nicht, also sind diese Länderstrecken auch noch gar keine Kolonien, sondern sollen erst solche werden. In jenen unfruchtbar Gegenden kann man aber nicht einmal gleich mit Ansiedlungen, Plantagen oder Viehzüchtereien anfangen, denn es fehlt eben noch dazu an den allerersten Grundlagen. Man denke sich doch einfach in Urwälder, Steppen und Küstländer, wo halb wilde Menschen ohne Kultur haufen, was fehlt da nicht Alles zu einer Kolonisation? Wenn es da bisher noch nicht gelungen ist, solche ungeheure Strecken Landes nutzbar zu machen, die den deutschen Kolonialbesitz bilden, so lag das an der Unzulänglichkeit und Kostspieligkeit der Lebensweise und der Transportmittel. Fleischthiere fehlten in Ostafrika fast gänzlich und ebenso Reit- und Jagdhunde, die den Transport bewerkstelligen. Um diesem Mangel abzuhelfen und dadurch das Land weiteren Kreisen zu erschließen, hat sich vor einigen Wochen in Berlin eine Vereinigung gebildet unter dem Namen „Deutsch-afrikanische Landwirthschafts-Gesellschaft“. Diese Erwerbsgesellschaft hat ihren Sitz in Berlin und beabsichtigt: 1. den Viehbestand in den afrikanischen Kolonien Deutschlands zu vermehren, 2. alle Maßregeln zu fördern, welche der Entfaltung und Ausbreitung von Viehseuchen entgegenwirken, 3. die Einfuhr ebler Hausvögel-Rassen aus Deutschland nach Afrika und Ausfuhr geeigneter Thierarten nach Europa zu betreiben und 4. den Betrieb der Landwirthschaft zu heben und die deutsch-afrikanischen Kolonien den weiteren häuslichen Kreisen zu erschließen. Um diese Pläne zur Ausführung zu bringen, wird die „Deutsch-afrikanische Landwirthschafts-Gesellschaft“ in Südwestafrika und Ostafrika Farmen anlegen, damit die Kolonie ihren Bedarf an Fleisch- und Zugvieh von diesen bezieht. Gleichzeitig wird sie ihr Augenmerk auf alle irgendwie verwendbaren Thiere richten, die im Bereich der Kolonien vorkommen, auf ihren Farmen wird sie durch landwirthschaftliche Versuche feststellen, ob ein Theil der deutschen Auswanderer nach unseren Kolonien abgeleitet werden kann, sie beabsichtigt schließlich, einen regelmäßigen Verkehr per Ochsenwagen von der Endstation der Nambara-Eisenbahn nach dem Klimamandscharo einzurichten. Die Bestrebungen der deutsch-afrikanischen Landwirthschafts-Gesellschaft haben allseitige Zustimmung erfahren. Gouverneur von Wismann ist ein eifriger Förderer der Ziele der Gesellschaft, und eine Reihe von Fachleuten und Afrikareisenden stehen ihr rathend zur Seite. Vorläufig ist das Grundkapital auf eine Million Mark festgesetzt, die in 5000 Antheilscheinen à 200 Mark vertheilt wird. Bei der Zeichnung braucht nur der vierte Theil des nominellen Betrages eingezahlt zu werden, Zeichnungs-erklärungen und sonstige Aufträge sind an das Bureau der Gesellschaft Berlin W, Klumtrage 6 zu richten, dessen Leitung vorläufig Dr. Beerwald übernommen hat.

Tagesgeschichte.

Berlin, 16. November. Für heute war im Reichstag ein großer Tag erwartet worden, stand doch die Interpellation des Centrums betr. die Enthüllungen der „Hamburger Nachr.“ auf der Tagesordnung. Ein so belebtes Bild wie heute hatte der Reichstag seit Langem nicht gezeigt. Die Zahl der Abgeordneten war wohl etwas größer als in den Vortagen, hätte aber doch noch ansehnlicher sein können; dagegen waren der Regierungstisch, an der Spitze desselben der Reichsfinanzler, sowie die Tische des Bundesrathes voll besetzt. Ein recht buntes Bild boten die Logen und Tribünen, die Diplomatenloge war seit langer Zeit nicht so gefüllt wie heute, es waren Vertreter der verschiedensten auswärtigen Regierungen zugegen. Die Tribünen füllten sich bereits geraume Zeit vor Beginn der