

Saale-Beitung.

Siebenundvierzigster Jahrgang.

Bezugspreis
 für Halle vierteljährlich bei postmöglicher
 Aufzahlung 2.50 M., durch die Post
 3.25 M., einschließlich Postgebühren.
 Bestellungen werden von allen Reichs-
 postanstalten angenommen.
 Im amtlichen Zeitungs-Verzeichnis
 unter „Saale-Beitung“ eingetragen.
 für unentgeltlich eingehende Manuskripte
 wird keine Gewähr übernommen.
 Nachdruck mit Quellenangabe
 „Saale-Beitung“ gestattet.
 Verleger: Hermann Schmidt, Nr. 114/10;
 der Anzeigen-Abteilung Nr. 170; der
 Annoncen-Abteilung Nr. 1133.

werden die Geplatzten Kolonnen
 oder deren Raum mit 20 Pf., solche
 aus Halle mit 20 Pf., berechnet und in
 untern Annahmestellen und allen
 Annoncen-Expeditoren angenommen.
 Restanten die Zeit 75 Pf. für Halle,
 auswärts 1 M.

Ersteinst täglich einmal,
 Sonntags und Feiertags einmal

Redaktion und Haupt-Verwaltung:
 Halle, Post-Str. Brunnstraße 17;
 Annoncen-Verwaltung: Markt 24.

Nr. 109.

Halle a. S., Donnerstag, den 6. März.

1913.

Die Katastrophe in der deutschen Marine.

Nächtlicher Zusammenstoß des „S. 178“ mit der „York“. — 67 Mann tot, 17 gerettet.

Gerammt!

Ein stürmischer Nordwest, der das ohnehin stets unruhige, aus dem Jadebusen und aus der Wesermündung in das enge Bassin der Nordsee drängende Wasser noch mehr aufpeitscht, zu hohen Bergen aufstürzt und mit hartnäckigem Grimm diese Wasserberge wider die rötlichen Felsen von Helgoland drängt, lagert über der Nordsee. Mit unheimlicher Hast jagen die Wolken, diese Segler der Wüste, an dem Horizont dahin, kaum, daß einer dieser Wolkenfelsen der funkelnden Sternennacht einen Blick auf das gurgelige, brausende Meer da unten gestattet, wo sich eben das Nachtmannöver des deutschen Nordseegeflüchters abspielt hat. Scharf wie ein Messer durchschneidet der Kiel der schweren heimfahrenden Kreuzer, die unter der Wucht des seitlich drückenden Nordwests noch ärger schlingern und stampfen wie am Tag zuvor die Wellen des deutschen Meeres. Dem Jadebusen gilt's, wo endlich nach vielleicht 19tündigem Dienst die todmüde Mannschaft ausruhen darf von der Strapazen der letzten Tage. Auf der Kommandobrücke des der wachhabende Offizier schaut in die kleineren Torpedoboote, die wie gut berittene Kavalleriepatrouillen Helgoland umschwärmen, manövrieren unaufhörlich bald vor den „großen Brüdern“, bald hinter ihnen im Kielwasser, bald zur Seite der Kreuzer gepenstisch wie das Holländer-schiff dahin. Zuweilen geht am Signalmast ein farbiges Licht hoch, das von dem Kreuzer oder von den zum Divisionsverbande gehörenden Schiffen erwidert wird. Hochaufspritzt der Gischt an dem Bug der Boote, das niedrige Deck ist von unaufhörlich über das Boot ergießenden See spiegelglatt, glatt sind die eisernen Sprossen, die hinabführen in den Maschinenraum, in dem es unaufhörlich pocht und klopft wie im Pulse des Fiebernden. Das Auge sucht vergeblich die Finsternis zu durchdringen. Der matt beleuchtete Kompaß gibt allein die Direktive.

Die Mannschaft ist abgehet und müde gemacht von dem rasenden Sturm. Nur die eiserne Disziplin, die ungeheure Anspannung aller Nerven, der energische Wille, der Offizier und Mannschaft befehlt, hält die Besatzung des Torpedobootes aufrecht. Nirgendwo im Leben werden Wille und Muskel besser gefährt als auf dem Torpedoboot, das den schwersten Dienst, die größte Entfaltung verlangt. Die affenartige Geschwindigkeit — einst der beste Trick der preußischen Infanterie, ist auf die Manöver der Torpedoboote übertragen worden, ja er gilt hier noch mehr als auf dem Lande. Denn von Sekunden hängt Erfolg und Leben ab. Das Torpedoboot hat nicht, wie der große Kreuzer, die breite Fläche des Wasser spiegels zum Manövrieren vor sich. Es umschwärmt die gepanzerten Kolosse von allen Seiten, ist bald im Kielwasser der „Großen“ zu finden, bald am Backbord, bald am Heck zu sehen, es durchschneidet, dank seiner kolossalen Maschinen, die den größten Raum der Torpedoboote einnehmen, mit Blitzesschnelle die Zudrücken, schleicht oft in der letzten Sekunde dicht vor dem vorwärtsstürzenden Panzer dahin. Zwei, drei, vier Sekunden Verspätung, und es ist — gerammt, durchschnitten wie ein kleines Kinder-spielzeug von dem scharfen Kammhorn des Kreuzers. Da hilft nicht mehr das Donnerwort „Stoppen“, das dann wie unheimliches Brüllen in den Maschinenraum dringt, das der Telegraph, Unheil verkündend, in den Maschinenraum trägt.

Die moderne Schiffstechnik, so wunderbar auch ihre durch einen Fingerdruck zu regulierenden Apparate konstruiert sind, ist nicht die souveräne Herrscherin eines unglücklichen Zufalls, sie vermag so wenig das Schicksal zu kontrollieren, wie „Wolken, Luft und Winde“ aus ihrer Bahn zu drängen.

Ein unbedingtes Fatum, das über uns allen waltet, hat ein deutsches Torpedoboot, das sich nachts bei hohem Seegang in der Nordsee befand, zugrunde gerichtet, 67 Mann haben den Seemannstod in den kalten Fluten des deutschen

Meeres, dem dereinstigen Schauplatz des Köferringens, gefunden. Was nützte es, daß Scheinwerfer die unruhigen Wogen absuchten, in die eben das Kriegsschiff verankert, was nützte es, daß Männer des „York“ mit Helmut die mit den Wellen kämpfenden zu retten versuchten!

Wer die Nordsee bei einem Nordweststurm kennt, jenes Brausen, das selbst Ozeanriesen wie Papierschiffchen rüttelt und schüttelt, der weiß, wie schwierig ein Rettungswert — noch dazu bei Nacht — dort zu vollbringen ist.

Ich entfinne mich der Erzählung eines alten Kapitäns, der sein Schiff mit aller Menschenmilde in einer nebligen Nacht durch den Kanal führte. Er stand seit 24 Stunden auf der Kommandobrücke des hohen Ozeandampfers, umdröhnt von dem Geheul der Sirene.

Man sah nicht die Hand vor dem Auge, er tastete sich förmlich durch das Meer. Plötzlich ein Ruck, ein Zittern des Schiffsrumpfes, dann die Ahnung, daß Entsetzliches geschehen sein müsse. Der große Dampfer hatte ein kleineres Schiff, das dicht vor ihm fuhr, direkt aufgeschlagen! Das Heulen der Sirene hatte die Verzweiflungsrufe der gerammten Schiffbesatzung ertönt.

Die Besatzung des gesunkenen Torpedobootes ist auf dem Felde der Ehre gefallen; die halbstod gestrigen Flaggen des Geschwaders geben Kunde von der Trauer der Kameraden, sie geben gleichzeitig Kunde von der Trauer der gesamten deutschen Nation, die ihre Söhne beweint, die den Seemannstod fanden. Das Vaterland wird ihrer gedenken in Trauer und aufrichtiger Hochachtung.

Wenn heute die Sonne des Frühlings aus den Fluten des deutschen Meeres emporsteigt, wird sie mit feuriger Gloriole die Stätte umstrahlen, wo 67 Mann den Tod fanden in Ausübung ihres Berufs. Ehre ihrem Andenken!

Wilhelm Georg.

Wie das Unglück geschah.

Wilhelmshaven, 5. März.

Das Unglück des Torpedobootes ereignete sich bei sehr stürmischem Wetter anlässlich eines Durchbruchs manövers. „S. 178“, das erst vorgeht hier in Dienst gestellt wurde, sank wenige Minuten nach dem Zusammenstoß, der drei Meilen südlich von Helgoland stattfand. (Im amtlichen Bericht wird das Unglück als ein rein seemanns-sches bezeichnet, was mit den Manövern nicht in Zusammenhang stand, sondern nach der Übung stattfand. Die Red.)

Die Ursache des Zusammenstoßes.

Eine Erklärung für das folgenschwere Unglück, das „S. 178“ mit so vielen Menschenleben in der vergangenen Nacht auf dem Meeresgrunde gebettet hat, läßt sich, wie ein Seemann dem „Tag“ schreibt, noch nicht finden. Die Lichter waren nicht abgeblendet, es war nicht bei einer militärischen Übung, sondern bei der Küdfahrt von einer solchen, es waren auf beiden Seiten im Kreuzer- und Torpedobootdienst erfahrene Offiziere beteiligt. Der Kommandant des „S. 178“ ist Kapitän zur See Köthner, selbst sowohl ein erfahrener Torpedobootfahrer als auch erfahrener Kreuzerkommandant, der vor der „York“ einen kleinen Kreuzer befehligt hat. Das Boot „S. 178“ war auch mit einer Besatzung bemannet, die schon im Vorjahre an Bord war, die Mehrzahl der Offiziere war auch lange an Bord. Allerdings war der eigentliche Kommandant des Bootes nach einem Privattelegramm, Kapitänleutnant v. Jostrow, nicht an Bord; demnächst also krank. Oberleutnant zur See Pies, der das Boot geführt haben soll, war auch schon im Vorjahre auf dem Boot kommandiert, und die Führung des Bootes wäre auch, wenn der Kommandant an Bord gewesen wäre, wahrscheinlich bei dem einfachen Räummarsch in den Händen eines Wachoffiziers gewesen. Für den Verlust fast der ganzen Besatzung muß man die Erklärung darin suchen, daß der Untergang ungeheuer schnell vor

sich gegangen ist, daß nahezu die ganze Besatzung nach der Übung schon unter Deck war und daß

Schwerer Nordweststurm

herrschte, der nördlich von Helgoland seine ganze Kraft ungehindert entfesseln konnte und das Rettungswert selbst an den Leuten von Deck, die schwimmen konnten, kaum zuließ. Die Rettung jedes einzelnen muß unter solchen Umständen sehr lange Zeit beanspruchen, und für die anderen ist es in der Kälte und in der brechenden See nicht möglich, sich lange über Wasser zu halten, und vor allen Dingen können von dem rettenden Schiff nur eine beschränkte Zahl Boote bei schlechtem Wetter zu Wasser gebracht werden. Ob nun die Wetterverhältnisse bei dem Unfall eine Rolle gespielt haben, in der Gestalt z. B., daß auf dem Torpedoboot eine Störung an den Steuer-einrichtungen oder an einem anderen Mechanismus eingetreten ist, ob ein sonstiges Versehen oder Verschulden vorliegt, darüber läßt sich eine begründete Meinung überhaupt noch nicht aussprechen. Vielleicht wird darüber nie Klarheit werden, denn nach den vorläufigen Nachrichten sind die führenden Offiziere alle den ehrenvollen Seemannstod gestorben.

Von anderer Seite wird dagegen aus Cuxhaven folgendes mitgeteilt:

Die 11. Torpedobootabteilung wollte gestern abend kurz vor 12 Uhr nach beendeter Übung mit noch abgeblendeten Lichtern hinter der Düne von Helgoland vor Anker gehen. In demselben Augenblick legte auch der große Kreuzer „York“, der seit mehreren Tagen Übungen bei Helgoland abhält, von einer Übung zurück und wollte ebenfalls hinter der Düne vor Anker gehen. Infolge des hohen Seegangs rannte der Kreuzer mit dem Torpedoboot „S. 178“ zusammen, das hinter dem letzten Schornstein getroffen wurde, sich sofort auf die Seite legte und nach ganz kurzer Zeit sank. Die Rettungsarbeiten wurden durch die infolge des herrschenden Weststurmes sehr hoch gehende See sehr erschwert. Es sind durch den Kreuzer „York“ vier Mann und durch drei Torpedoboote weitere elf Mann gerettet worden.

(Die vorstehende Darstellung widerpricht der der ersten insfern, als darin angegeben wird, daß die Torpedoboote noch mit abgeblendeten Lichtern gefahren sind. Der noch ausstehende ausführliche amtliche Bericht wird darin wohl bald Klarheit schaffen.)

Zus der Unglückschronik unserer Marine.

Von schweren Verlusten, die unsere Flotte betroffen haben, heben wir folgende hervor: Am 2. September 1860 ging bei einem Taifun in Ostafrika der Schoner „Frauenlob“ verloren, das Korvetten-schiff „Amazona“ sank im November 1861 bei einem Orkan an der holländischen Küste, die Panzerregate „Großer Kurjüt“ am 31. Mai 1878 bei Fokkstone im Aermelkanal durch einen Kammstich, etwa 300 brave Seeleute fanden dabei ihren Tod. Am 27. Oktober 1884 strandete im Sturm an der Westküste Fionlands die Agger die Brigg „Andine“, Schiffszugführer, die Besatzung wurde gerettet; die Kreuzerregate „Augusta“ ging Anfang Juni 1885 bei einem Taifun im Golf von Aden verloren. Am 16. März 1889 strandete bei einem Orkan im Hafen von Apia der Kreuzer „Aler“ und das Kanonenboot „Eber“, wobei etwa hundert Offiziere und Matrosen ihr Leben verloren. Am 16. September 1894 ereignete sich durch das Plagen des Hauptbatterietrotes auf einer Übungs-fahrt des damaligen neuen Panzerkreuzers „Brandenburg“ eine furchtbare Explosion, bei der 39 Personen durch die ausströmenden Dämpfe ihren Tod fanden. Am 23. Juli 1896 ging das kleine Kanonenboot „Itis“, das unter dem Kommando des Kapl. Leutnants Braun stand, im Taifun bei Schanghai unter. Die größere Hälfte der Besatzung konnte gerettet werden. Einen sehr schmerzlichen Verlust ertitt auch die Marine durch den Untergang des Torpedobootes „S. 26“, das Ende 1897 beim Einlaufen in die Elbe unweit des Eldfeuer-schiffes verankert. Hierbei büßten der Herzog Friedrich Wilhelm zu Mecklenburg-Schwerin sowie sieben Mann der Besatzung ihr Leben ein. Einen weiteren Verlust erfuhr unsere Flotte durch den Untergang des Schul-torpedobootes „S. 42“, das am 24. Juni 1912 auf der Fahrt von Helgoland nach Cuxhaven von dem englischen Dampfer „Frisby“ über-rannt wurde. Das Boot sank nach kurzer Zeit und tötete den Kommandanten sowie drei Leute der Besatzung in das Wellengrab. Eine folgenschwere Katastrophe in unserer Marine war der Zusammenstoß des Torpedobootes „S. 126“ mit dem Kreuzer „Andine“ gelegentlich eines Nachtmannövers bei Wliff im November d. J. 1905. Das Torpedoboot ging kurz darauf infolge einer Kesselzerplatzen unter, wobei mehr als 30 brave Seeleute ihren Tod fanden. Bei einer Refel-

erfordert die mitentscheidende und fordert insbesondere eine... Die Stellungnahme der Kommissionen... Die Eisenbahn-Beamten und Angenieur...

Minister v. Breitenbach:

Der vorliegende Etat bringt eine große Zahl neuer Stellen... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Abg. Krenshof (Greifsw.)

Auch wir haben viele Wünsche... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Abg. Delius (Abp.)

Die Beschäftigten der Eisenbahnen... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Abg. Leinert (Sog.)

Es sind eine Menge von Petitionen eingereicht... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

aber immer noch man als Künftiger... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Die Auslichten für die Eisenbahnarbeiter... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Minister der öffentlichen Arbeiten v. Breitenbach:

Als Chef einer großen Verkehrsverwaltung... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Vizepräsident Dr. Krause:

Das Recht zu einer solchen Kritik... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Minister v. Breitenbach:

Die Ausführungen des Abg. Leinert... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Dann hat der Abg. Leinert... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Die Kampf richtet sich gegen die Sozialdemokratie... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Abg. Leinert v. Halle... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Abg. Leinert v. Halle... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Deutsches Reich.

Zum Besuche des bayerischen Prinzregenten in der Reichshauptstadt

„Prinz und Prinzessin Ludwig von Bayern... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Angültigkeit der Coburger Stiftung?

Im Prozesse der Prinzessinnen Luise... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Staatsanwaltschaft und es trägt sich... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Parlamentarische.

Berlin, 5. März. Die Budgetkommission... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Hof- und Personalmeldungen.

Die Kaiserin und die Prinzessin... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Halle und Umgebung.

Lokalkomitee der Nationalpense zum Kaiserjubiläum... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

geben werden soll, sich über unsere Kolonien... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Frauenverein vom roten Kreuz für die Kolonien.

Die unter dem Vorsth der Frau Geheimen Kommerzienrat... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Zunächst sprach Herr Dispositionsparrer Schneider

das Thema „Die deutschen Heldinnen... Die Beschäftigten der Eisenbahnen...

Bauern die patriotische Weisheit des Abends nach lange nachdenken, und allen wird wohl auch die Mahnung zu Herzen gegangen sein: „Gedenket unserer Landsleute, die fern der Heimat frant liegen.“

Geen Scholander, der schwebische Troubadour, wird in den ersten Städten Europas schon immer mit Ungeduld erwartet, und selten wird wohl ein Künstler so viel herzliche Anerkennung zuteil wie ihm. Seine Auftritte haben seit einigen Jahren durch ein Interesse gewonnen, das ihn seine liebende Tochter Lisa, von deren außerordentlich über Stimme alle entzückt ist, begleitet. Aber nicht allein die vollende Künstlerkraft des Sängerpaares, das wie geschaffen ist zur gemeinsamen Kunst, erhöht die beglückende Aufnahme durch das Publikum überall und den außerordentlichen Erfolg, sondern auch die Art der Darbietungen selbst ist eine bewundernde Anziehungskraft aus, von der selbst leicht erfasst werden, die vom Konzerteisen im allgemeinen fernsehen. Es entstehen eine alte, lieben Weisen zur Laute, die sich in jedes Herz hineinfinden und es erfreuen, und ein Scholander-Abend wirkt geradezu erfrischend und wohlthuend auf unser Gemüt. Das Konzert findet am 10. März im Saal des Neumarkt-Schützenhauses statt. Kartenverkauf bei Heinrich Kothan.

Vortrag über die Seilbahnfrage. Im Anblich an den im Reichstage durchgeführten Antrag der Aufhebung des „Seilbahn-Gesetzes“ haben die vereinigten Zweigvereine Halle-Altstadt, Nord- und Süd des Evangel. Bundes zur Wahrung der deutsch-protestantischen Interessen auf Dienstag, den 11. d. M., abends 8 1/2 Uhr eine Versammlung für Mitglieder und Freunde des Evangel. Bundes im „Wintergarten“, Magdeburgerstr. 68, angeleitet. Herr Reichstagsabg. Prof. Dr. Ortman-Lörgau hat einen Vortrag über das Thema: Was würde die Aufhebung des Seilbahn-Gesetzes für uns bedeuten? Bei dem Interesse, das dieser Frage weithin entgegengebracht wird, darf man erwarten, daß die Versammlung sich zu einer ansehnlichen Kundgebung gestalten wird.

Provinzial-Nachrichten.

Besuch von 350 französischen Kaufleuten in Leipzig.

Leipzig, 5. März. Am heutigen Vormittag hatten 350 französische Kaufleute der Provinz Paris einen Besuch abkündigt, 10 1/2 Uhr vorm. trafen mittels Extrazuges 350 Mitglieder des Verbandes Voyageurs Praticques aus Paris, von Berlin kommend, auf dem Hauptbahnhof ein, fast zur gleichen Zeit, als auf dem Nebenbahnhöfen der Hofendorferzug mit der Kaiserin und der Prinzessin Viktoria Luise eintraf. Unter den französischen Gästen befanden sich auch etwa 60-70 Damen. Tugend ein Empfang von der fremden Gäste fand nicht statt.

Der Führer der Franzosen sprach sich sehr begeistert über den Empfang durch die Behörden in Berlin und Düsseldorf aus. Die Besucher beschäftigten zunächst mit Interesse den Hauptbahnhof, dann bewegte sich der lange Zug der fremden Besucher durch die Gassenstraße nach dem Augustusplatz. Von den Führern wurden sie hier auf die verschiedenen prächtigen Bauwerke (Universitäts-Museum für bildende Künste, Hauptpostamt, Neues Theater usw.) aufmerksam gemacht. Auf dem Augustusplatz hatten sich zu den französischen Gästen viele Neugierige gesammelt. Von hier aus ging der lange Zug durch die Grimmaische Straße nach dem Hauptbahnhof der Leipziger Messe. Dann sollen noch einige Sehenswürdigkeiten Leipzigs besichtigt werden. Für nachmittags 3 Uhr war eine Wagenfahrt nach dem Bismarckdenkmal vorgesehen und für den Abend ein gemeinsames Mahl im Stadtkaffee „Metropol“ angeleitet.

d. Weidlich, 5. März. (Familienabend.) Am letzten Sonntag hielt der Jugendverein Wallwitz im Gasthaus zur grünen Birke einen gut besuchten Familienabend als zur Erinnerung an die Erhebung Preußens im Jahre 1813. Das Programm bot eine reiche Fülle von theatralischen und defamatorischen Stücken. Die beiden Aufführungen „Deutsche Treue“ von Körner und „Im Frühling“ zeigten von gutem Eifer der Vortragenden und wurden mit großem Beifall belohnt. Sehr gefielen auch die lebendigen Bilder „Aus großer Zeit“, Herr Pastor S. Einzelschlichter, der die Geschichte schilderte mit zündenden Worten die großen Ereignisse jener Zeit.

n. Weigenfels, 5. März. (Gründung - Ausstellung.) Hier wurde gestern eine Ortsgruppe des deutschen Luftflottenvereins gegründet. Vorsitzender ist Dr. med. Kröber, dessen Stellvertreter Oberst z. D. Eickhoff. - Auf Anregung der Handwerkskammer zu Halle wird am 29. und 30. März eine Gefellen-Ausstellung veranstaltet.

n. Tensch, 5. März. (Unfälle.) Im Meritenborf erlitt der Auszügler Köhler dadurch einen Unfall, daß er in der Scheune abstrüzte und Kippenbüchle davontrug. - In Wetzbau wurde der Gehirnführer Schröder aus Raumburg beim Abfahren von Boppeln durch Zerpringen der Langsamkeitseite zur Seite geschleudert und erlitt einen Bruch des Beines. In hilfloser Lage wurde er aufgefunden und in seine Wohnung gebracht.

Schönen, 5. März. (Messefeier.) Der Maurer Louis Schwarz aus dem benachbarten Gölen ist am Sonntagabend auf dem Heimwege von der Verammlung des hienenswirtschaftlichen Vereins der Königshöfen wegen angeblich geringer Urkunde so mit einem Messer gestochen worden, daß er erwerbsunfähig ist.

Großhohenhausen, 5. März. (Die heilige Zuckerfabrik) von Wilm, Wittich & Comp. hat die Verträge mit den Lieferanten von Zuckertrüben pro 1913 abgeschlossen, sie zählt per Zentner 1,05 Mark.

Brettin, 5. März. (Ertötungen.) Zwei Kinder (Mädchen und Knabe) der Witwe Bader begaben sich gestern mittag auf die hüne Gabelde des Gewässers der sog. Kleiche und brachten ein Tragobem es dem zufällig auf seinem Rade vorbeikomenden Schmiedemeister Köhler aus Labrun nach vieler Mühe gelang, die Kinder aus dem Wasser zu ziehen, war der Knabe bereits tot. Das bewußtlose Mädchen konnte wieder ins Leben zurückgerufen werden.

Merzen, 5. März. (Steuereizzeit für unsere alten Veteranen) mit einem Einkommen bis zu 1200 M. ist in der gestrigen Sitzung der Stadtverordneten beschlossen worden.

Eichgrub, 5. März. (Erdböden.) Am Montag abend, kurz nach 1/2 Uhr, wurde in dem Hofengäßchen ein heftiger Erdböden wahrgenommen, der Bewohner der Straße heftig erschreckte. In dem Mauerwerk des Hintergebüdes, Stall und Stallboden wurden verschiedene Risse entdeckt; ferner ist auch die ziemlich drei Meter hohe Mauer, die zum Draehausen Grundstück gehört, zum Teil eingestürzt.

Magdeburg, 5. März. (Verlegung eines Teiles der Kriegsabteilung des Krupp-Großon-Werkes.) Wie die „Magd. Zig.“ erfährt, wird demnächst ein Teil

der Kriegsabteilung des Krupp-Großon-Werkes von Magdeburg nach Essen verlegt. Es handelt sich um die Panzerturmfabrikation. Technische Gründe sollen für den Entschluß maßgebend gewesen sein.

Biensberg, 5. März. (Aus dem Zuge gekürzt.) Aus dem in voller Fahrt befindlichen D-Zuge Hannover-Leipzig fuhrte gestern abend 9 Uhr kurz vor der heiligen Station der Leipeziger Bogen aus Hannover heraus, weil er aus Versehen statt der Toiletten die Wagentür geöffnet hatte. Er wurde lebensgefährlich verletzt ins Krankenhaus gebracht.

Kochlin, 5. März. (Ausrichtersturm.) In der letzten Sitzung des Verhörsvereins wurde angesetzt, zur Erinnerung an 1813 und an das 25jährige Regierungsjubiläum des Kaisers in der Röhle einen Ausrichtersturm zu errichten, wozu noch in diesem Jahre der Grundstein gelegt werden soll.

Zeitz, 4. März. (Erinnerungsdenkmal.) Der Verhörsverein hielt mit den Vertretern der militärischen und anderen beteiligten Vereine eine Sitzung ab, in welcher der Beschluß des Verhörsvereins, das geplante Erinnerungsdenkmal an 1813 (Feuerfalle) nicht auf dem Feuerberg, sondern in der Nähe des Schießstandes zu errichten, einhellige Zustimmung fand. Die Stadt stellt das erforderliche Terrain für das Denkmal kostenlos zur Verfügung.

Oberzöllingen (Helme), 5. März. (Zunghasen.) In unserer Pflur wurden von Herrn Zögnerbauer Bauer bei einem Reitgang schon ca. 3 Wochen alte Zunghasen aufgefunden. Das gilt als Zeichen für ein schönes Frühjahr.

Saaleberg, 5. März. (Anschluß an die Ueberlandzentrale.) Nach dreijähriger Wartezeit, und nachdem in den einzelnen Hülfern längst die Leitungsdrähte gelegt worden waren, hat jetzt die elektrische Ueberlandzentrale den Anschluß unseres Ortes in Angriff genommen. Innerhalb der Dorfstraße sind die Masten bereits aufgerichtet und die Drähte gespannt. - Die Deutschen Soloworte werden ihre am Bahnhof gelegene Ueberlandzentrale und Beamtenhäuserkolonie in diesem Jahre durch den Neubau von 10 Doppelwohnhäusern erweitern. Das auf 1 1/2 Millionen Mark Kauerpreise berechnete Baumaterial wird zum weitesten großen Teil von den der Gesellschaft gehörigen Hlegelien in Österreich geliefert.

Dippoldisdorf, 4. März. (Zum Konkurs der Dippoldisdorfer W. & Co.) Der frühere Direktor der in Konkurs befindlichen W. & Co., Dr. Weidach, der, wie gemeldet, in Wien verhaftet worden ist, sowie der erste Buchhalter dieser Bank namens Bauje sind in das Amtsgerichtsgefängnis zu Freiberg eingeliefert worden.

Luftschiffahrt.

Ein Vertrag zwischen der Parvealgesellschaft und der britischen Regierung.

Wie schon früher berichtet wurde, hatte die britische Regierung bei der Luftfahrzeuggesellschaft in Bitterfeld ein Parvealluftschiff in Auftrag gegeben. Dieser Luftkreuzer ist mit Zustimmung der deutschen Reichsregierung augenblicklich in Bau und wird wahrscheinlich noch vor Ende dieses Monats seine Probefahrten beginnen. Entgegen der früheren Meldung, die von einem „Reisenluftschiff“ mit 26 Mann Besatzung schrieb, wird der neue Parveal in den Längenausmessungen ungefähr seinen Vorgängern gleichen. Bei 80 Meter Länge und etwa 15 Meter größtem Durchmesser beträgt sein Fassungsvermögen rund 10 000 Kubikmeter. Die Herstellung der riesigen Hülle ist in immerwährend aufsteigender Linie. So wird bei dem englischen Luftschiff die Schnelligkeit zwischen 90 und 20 Sekundenmetern schwanken, hervorgerufen durch 340 PS zweier Manbad-Motoren. Der Antrieb besteht aus zwei vierflügeligen Luftschrauben von dünnem Stahlblech. Das Fassungsvermögen beträgt allein durch dynamische Kraft 1500 Meter, kann aber durch aerostatische Steuerung, also durch Ballastabgabe, beliebig erhöht werden. Der Kaufpreis ist wie bei dem zuffischen „No. 14“ auf über eine halbe Million Mark festgesetzt. Die Parvealgesellschaft hat sich verpflichtet, der britischen Regierung neben dem Luftschiff auch die Zeichnungen dazu zu überlassen. Sie hat dann ferner ein Ueber-einkommen getroffen, nach welchem England innerhalb eines bestimmten Zeitraumes beliebig viel Luftschiffe System „Parveal“ bauen kann, für jedes aber einen selbstgekauften Gewinnanteil an die Luftfahrzeuggesellschaft zu zahlen hat. Dieser bedeutungsvolle Vertrag und die Fierung von Parvealluftschiffen in den letzten Jahren an Deutschland, Oesterreich, Rußland, England, Italien und Japan bringen den erneuten Beweis für die Brauchbarkeit des Systems „Parveal“ und seine praktische Verwendung.

Leizte Depeschen.

Eine Kaiserrede im Bremer Rathhause.

W. Bremen, 5. März. Bei dem Frühstück im Festsaal des Rathhauses hielt der Präsident des Senats Dr. Rathhause eine Begrüßungsrede, in der er auf das in diesem Jahre stattfindende Regierungsjubiläum des Kaisers und auf die Zeit vor 100 Jahren hinwies und mit einem dreifachen „Hurra“ auf den Kaiser schloß. Der Kaiser erwiderte mit Worten des Dankes für die Einladung zur Besichtigung des neuen Rathauses und verhielt sich, daß er stets mit Freunden die Handstände und auch Bremen besuche. Wenn man die Ereignislänge vor 100 Jahren mit den jetzigen Zuständen vergleiche, so könne man nur an das Wort erinnern: „Nicht eine Wundung durch Gottes Fügung!“ - Möge die Stadt Bremen sich an die gütliche Vorlesung erinnern, die in diesen 100 Jahren die Wundung gebracht habe, möge sie sich voll Dankbarkeit erinnern an die großartige Entwidlung der Nation, an der durch die Hilfe von Handel und Schifffahrt auch Bremen großen Anteil habe. Möge die heutige Generation sich würdig zeigen der Vorfahren, möge die heutige Jugend sich die damalige Jugend zum Vorbild nehmen in der Hingabe zu das Vaterland. Nicht in dem Bestreben, sich möglichst auszuheben, sondern darin liege ihre Pflicht, für das Vaterland zu lernen und für das Vaterland zu arbeiten, wie damals - schloß der Kaiser. Heute ist unsern Völkern die Aufgabe gestellt, seine Wehrhaftigkeit zu kräftigen, seine Wehrkraft auszubauen und es den Vorfahren vor 100 Jahren gleichzutun an patriotischer Opferfreudigkeit und Opferwilligkeit. Daß diese Tugenden besonders auch in Bremen zu finden sind, und daß auch Bremen das seinige tun wird, - in dieser Ueberzeugung erbehe ich das Glas auf das Wohl des Senats und der Stadt Bremen! - Die in Aussicht genommene Tafel mit 1116 Mitgliedern wegen des Unglücks vor Helgoland auf kaiserlichen Wunsch aus.

Die dreijährige Dienstzeit in Frankreich. W. Paris, 5. März. Der vom Ministerrat einstimmig genehmigte Gesetzentwurf über die dreijährige Dienstzeit wird rüchmüßig Kraft erhalten und Anwendung finden auch auf die augenblicklich bei der Kaiserin befindlichen Zähringänge. Die Regierung wird auf baldmöglichster Beratung beisehen und aus der Annahme eine Vertrauensfrage machen. In offiziellen Kreisen ist man der Ansicht, daß der Entwurf keine grundrührende Veränderung des Gesetzes von 1905 bedeute, da er den in dem Gesetz enthaltenen Grundlag der Gleichheit bewahrt. Artikel 33 des Gesetzes von 1905 gab der Regierung das Recht, die unter den Fahnen befindlichen Zähringänge unter der Bedingung bei den Fahnen zu halten, daß dem Parlament davon Mitteilung gemacht werde. Aber die Lage hat sich seit 1905 wesentlich geändert. Abgesehen von der unzulänglichen Zahl der Freiwilligenstellungen und Kapitulationen wurden die für die neuen Truppendeile, namentlich für die Telegraphen- und Fliegertruppe, nötigen Elemente aus gewissen Kompagnien entnommen, die dadurch außerordentlich geschwächt wurden.

Der Balkankrieg.

W. London, 5. März. Die „Times“ schreibt: Die weiteren Folgen des Balkankrieges werden erst jetzt sichtbar. In der Armeeorganisation der bewaffneten Mächte ist eine Ver-schiebung eingetreten. Die Berechnungen, die aufgestellt wurden, als man einen europäischen Krieg für bevorstehend hielt, haben den Wunsch nach weiteren Vorkehrungsmaßregeln hervorgerufen. Wir können dieses Ergebnis beklagen, aber der Entschluß, die bestehenden Heere zu vergrößern, ist zu emphatisch, um ihn durch Gegenstände zu erschüttern. Man muß annehmen, daß jede bewaffnete Nation der beste Richter ihrer eigenen Bedürfnisse ist. Die „Times“ betont, daß die neuen Pläne zur Heeresvermehrung in keinem Falle als Heeresvermehrung angesehen werden dürfen und daß die hierfür angeführten Gründe nicht im Widerspruch mit einer Defensivpolitik stehen. Das Blatt ist der Meinung, daß auch England seine bewaffnete Macht vermehren müsse. Das Ziel der englischen Politik sei die Erhaltung des europäischen Friedens; aber dieses Ziel sei nur durch die entsprechenden Opfer zu erreichen.

W. Sofia, 5. März. Die Gesandten der Großmächte machten heute mittag eine Demarche bei dem Minister des Auswärtigen Geselch, um ihm mitzuteilen, daß die Türkei die Vermittelung der Großmächte zur Herbeiführung des Friedensschlusses erbehe habe, und um ihn zu fragen, ob Bulgarien geneigt sei, diese Vermittelung unter denselben Bedingungen anzunehmen. Geselch dankte und erwiderte, er werde die Mitteilung dem Ministerrat unterbreiten und sich mit den Verbündeten über die zu erteilende Antwort verständigen.

Die Vermögenssteuer.

W. Stuttgart, 5. März. In einer Besprechung der Dedung der einmaligen Kosten der Heeresvermehrung durch eine einmalige Abgabe vom Vermögen schreibt die „Staatsanzeiger“: Wie wir vernehmen, steht die württembergische Regierung dem Gedanken der Erhebung einer einmaligen Abgabe vom Besitz beifällig, während die einmaligen Kosten der Heeresvermehrung sympathisch gegenüber.

Trennung der Kirche vom Staat.

S. Rudolfsbad, 5. März. (Privat-Telegr.) Wie die „Frankfurter Zeitung“ meldet, hat der Staatsminister im Landtage das Verprechen abgegeben, ein Gesetz über die Trennung der Kirche vom Staat vorzulegen, wenn der Landtag es wünsche.

Eisenbahnunglück.

Hamburg, 5. März. Ein von Kiel in Altona eintrifsender Zug prallte kurz vor der Einfahrt beim Stellwerk aus den Schienen. Sechs Wagen wurden erheblich beschädigt. Von den Passagieren erlitten einige leibliche Verletzungen. Der Betrieb wird durch Umfahrungen aufrechterhalten.

Vermittelte Drahtnachrichten.

W. Wien, 5. März. Wie die Neue Freie Presse meldet, hatten der türkische Botschafter Hilmi Pascha und der osmanische Finanzminister Diskawid Wien gestern mit dem Grafen Werthold eine längere Unterredung.

W. London, 5. März. Der englische Finanzier G. O. G. ist mit seinem Monopolen in der Nähe von Salisbury tödlich verunglückt.

W. Doss, 5. März. Der gestern gemeldete Robinnfall stellt sich als weniger schwer heraus, als ursprünglich angenommen wurde. Die Verletzungen sind die folgenden: Frau Tobin aus Nancy erlitt einen doppelseitigen Unterschenkelbruch, Lübers-Charlottenburg einen Armbruch, Hildebrand (Deutschland) Abfrühungen im Gesicht, Tid-Hamburg einen Rippenbruch. Das Befinden aller Verletzten ist zufriedenstellend.

Sport-Nachrichten.

Deutschlands Mannschaft gegen England. Die deutsche Mannschaft gegen England ist, wie aus Dortmund und gemeldet wird, nunmehr von D. K. B. Spielesauschuss folgendermaßen aufgestellt worden. Tor: Hofmeister (München); Verteidiger: Müller (Kiel), Diemer (Berlin); Käufer: Junglow (Berlin), E. D. (Leipzig), Weller (Berlin); Stürmer: Weeale (Karlsruhe), Rager (Altona), Lohle, Ripp (Stuttgart), M. Fischer (Quisburg).

Briefkasten.

(Beber Anfrage ist die Abonnementszahlung bezulegen.) **Herrn W.** Das Wohnen über den Bau einer Straße, haben durch die Besenkerstraße ist heute noch nicht in dem Stadium, daß darüber etwas veröffentlicht werden könnte. Die Bahn dürfte aber schneller gebaut werden, als man nach dem bisherigen Stand der Sache glauben konnte.

