

# Landeszeitung für die Provinz Sachsen

Nr. 17.

für Anhalt und Thüringen.

Jahrgang 193.

Zweite Ausgabe.

Donnerstag, 11. Januar 1900.

Druckerei für Halle und Merseburg 250 Markt, durch die Halle 250 Markt für den Vertrieb.  
Halle, Druckerei für Halle und Merseburg 250 Markt, durch die Halle 250 Markt für den Vertrieb.  
Halle, Druckerei für Halle und Merseburg 250 Markt, durch die Halle 250 Markt für den Vertrieb.

Halle, Druckerei für Halle und Merseburg 250 Markt, durch die Halle 250 Markt für den Vertrieb.  
Halle, Druckerei für Halle und Merseburg 250 Markt, durch die Halle 250 Markt für den Vertrieb.  
Halle, Druckerei für Halle und Merseburg 250 Markt, durch die Halle 250 Markt für den Vertrieb.

## Der Stapellauf des Dampfers „Deutschland“.

Se. Majestät der Kaiser traf gestern Vormittag 11 Uhr 30 Minuten mittels Sonderzuges in Stettin ein, wurde vom kommandierenden General von Langenbeck empfangen und begab sich sofort zu Fuß mit seinem Gefolge zum Bollwerk, um ab dem Regierungsdampfer „Dreieck“ die Fahrt nach der Werft des „Wulkan“ anzutreten. Der Kaiser traf Generaluniform und wurde mit großem Jubel von der zahlreich herbeigeströmten Bevölkerung begrüßt. Die Stadt, welche die Schiffe waren seitlich geschmückt; das Wetter war feucht und neblig. Um 12 Uhr fuhr der Kaiser auf der Werft des „Wulkan“ ein. Am Landungssteg, wo eine vom Grenadier-Regiment König Friedrich Wilhelm IV. gefällte Ehren-Kompanie aufgestellt war, wurde Se. Majestät von den Direktoren und dem Aufsichtsrath des „Wulkan“ empfangen. Nach Willkür der Front der Ehren-Kompanie begab sich Se. Majestät in den bereiteten Kabinen und wollte dem Schiffsbau des Doppel-Gründendampfers „Deutschland“ bei. Den Kaufakt vollzog Staatsminister Graf Wullan. Das Schiff ging glücklich von der Slingel. Die Anrede, mit welcher Graf Wullan die Kaufe des Dampfers „Deutschland“ vollzog, ist überaus bedeutungsvoll. Sie hatte etwa folgenden Wortlaut:

„Gesehene Wege hinberuße zu überwinden und schwierige Stellen zu wahren haben, so wird uns das weder irren machen noch niederknien. Muthig, stetig und energig müßen und wollen wir dem Endeziel nun vollziehen.“

Und wiederholte ohne Schiff seinen Namen erachten. Der Name, den dieses Schiff erhalten soll, ist der Name, den auch das erste Schiff der „Samburg-Amerika-Linie“ getragen hat, jenes kleine Segelschiff, das am 15. Oktober 1848 von Hamburg nach New-York mit 220 Passagieren in See fuhr, ist jenes Name, der von allen irdischen Namen und der herrliche der höchsten und heiligsten der Name Deutschland! Ich taufe dich auf den Namen „Deutschland“.

Nachdem die Schiffsmaße auf dem Steven des Schiffes zertheilt war, fuhr Graf Wullan fort:

„Gott segne dieses Schiff, dem Namen unseres Landes trägt, er schüge es auf allen seinen Fahrten, er schüge Freundlichkeit und Gerechtigkeit uns und den Vereinigten Staaten, er schüge deutsche Freundschaft und die uns Preis erzielenden Wohlthaten, er gebe uns Frieden und Eintracht im Innern, sichere Wehr, Macht und Stärke nach Außen, er schirme und segne Deutschland. Und wie dieses Schiff den andern Schiffen über sein soll, so viele ihrer die Meere durchqueren, so möge immerdar für jeden Deutschen Deutschland Deutschland über Alles sein, über Alles auf der Welt. Wir aber vereinen uns in dem Rufe, der Zusammenhaft, was wir fühlen, hoffen und erstreben. Der Führer der Nation, Seine Majestät der Kaiser und König lege hoch!“

Um 12<sup>15</sup> Uhr fuhr der Kaiser auf dem Regierungsdampfer „Dreieck“ nach Stettin zurück, um die Parade über sämtliche Truppen der Garnison abzuhalten. Nach beendeter Parade begab sich der Kaiser in die Wohnung des kommandierenden Generals von Langenbeck zum Frühstück, von da ins Schloß. Um 6 Uhr folgte Se. Majestät einer Einladung des Chefkorps des Grenadier-Regiments König Friedrich Wilhelm IV. zum Dinner, das im Kasino stattfand. Gegen 9 Uhr reiste der Kaiser nach Kiel ab.

der Reichstag und die Flotte Geschwader sind. (Geleit und lebhafter Beifall.) Wir hoffen alle, daß der Bruder seiner Schwestern weiter helfen werde zu Wohlfahrt, Stärke und Größe, auf daß die Mutter Germania auch weiter an dieien beiden Kindern ihre liebe Freude habe. (Geleit und Beifall.)

Graf Wullan schloß seine mit kläglichem, anhaltendem Beifall aufgenommenen Rede mit einem Hoch auf die beiden großen Geschwister, die Samburg-Amerika-Linie und den Wulkan.

Im weiteren Verlaufe der Tafel leitete der Direktor des „Wulkan“, Kommerzienrath Stahl, auf die deutsche Marine und im Anschluß daran Staatsminister Staatssekretär Trippl auf den ersten Doktor-Ingenieur, den nach der Heimath zurückkehrenden Baron von Geißler. Der Vizepräsident des Reichstages v. Frege sprach auf die treue deutsche Arbeit, der Vorkämpfer des Aufschritts der „Samburg-Amerika-Linie“ Zielgenas auf das Gedeihen der guten Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und dem Deutschen Reich, der Landwirtschaftsminister Freiherr von Hammerstein in einer mit wiederholtem Beifall unterbrochenen Rede, in welcher er auf die Zusammengehörigkeit von Landwirtschaft und Industrie hinwies, auf das Gedeihen der Stadt Stettin. Der Reichsrath der amerikanischen Volkshaus Jackson hielt einen Trinkspruch auf die Größe des neuen Dampfers „Deutschland“ und auf dessen kommandierenden Führer. Im Namen der Stadt Stettin dankte hierauf Oberbürgermeister Hahn. Nach Schluß des Festmahls begaben sich die auswärtigen Teilnehmer deselben mit einem Sonderzuge nach Berlin zurück.

## Deutsches Reich.

Halle a. S., 11. Januar.

\* Zur auswärtigen Lage wird uns von untermittelter Seite aus Berlin geschrieben: Die Lage der Engländer auf dem südafrikanischen Kriegsschauplatz gestaltet sich immer unglücklicher. Am besten sieht es für sie in Natal aus, wo ihr Generalitätsmarsch, Buller, vorerlaubt bemittelt ist, den in Ladysmith von den Duran eingeschlossenen General Buller zu entsetzen. Wie in Kapten verkehrt wird, die mit dem preussischen Generalstabes Führung haben, hat die Stellung der Engländer in Natal eine verwerfliche Nechntheit mit der des türkischen Generals Osman Pascha bei Plewna im Jahre 1877, dessen stützende Verbindungen mit befestigten Truppen von den Russen besetzt wurden, so daß er ohne jeden Stützpunkt vom feindlichen Heer umschlossen war und er sich schließlich ergeben mußte. Das Generalitätsmarsch Lord Roberts und Lord Buller eine Veränderung zu Gunsten der Engländer herbeiführen werden, ist sehr unwahrscheinlich. Unter diesen Umständen wird hier der russische Truppen-Vorstoß nach der afghanischen Grenze als ein Beweis dafür angesehen, daß Russland aus der Unfähigkeit, mit der es bisher dem Unglücken in Sibirien gefolgt ist, herauszutreten will. Der russische Schwadron kommt übrigens den Engländern nicht unerwartet; die indischen Heerführer in Kasulka haben sich vorhergesehen, wenigstens seit Lord Roberts Vorkämpfer ist. Dieser hat wiederholt auf das sicherste Vorzeichen Russlands in Centralasien hingewiesen. Da die Russen mit ihren Plänen an dieser Stelle unter Jnteressen in seiner Weise verfahren, so können wir den Lauf der Dinge als unbefriedigend Zufachner in Ruhe abwarten. Genauegenau betrifft uns der Verlauf des französischen Ministerraths, die Befegung von Min-Salah, des Hauptortes der Oale Tibidit in der Wüste Sahara, durch französische Truppen erlaubt zu erhalten. Ueber diese Erweiterung des französischen Kolonialbesitzes, die die Verbindung mit dem Sudan wesentlich erleichtert, ist natürlich die Preiser Presse sehr erfreut, und sie beglückwünscht den Minister des Aeußen, Delcassé, umsonst, als die Verlegenheiten Englands kein neues „Saldo“ erwarten lassen. Wir können diesem Erfolge — wie gesagt — nichts absehen, hat es uns unter Diplomaten doch nach ihrem energischen Auftreten in London erreicht, daß die der Dampfer „General“, nun auch der Reichspostdampfer „Herao“ von England freigegeben ist. Hoffentlich erlangt auch der „Bundesrath“ bald seine Freiheit wieder. Gegenwärtig schweben Verhandlungen, um die Entschädigung festzustellen, die den von den englischen Maßnahmen Betroffenen von England zu zahlen sind, und ferner um Garantie für die Zukunft zu schaffen. Bei der Unschlüssigkeit, mit der unser Staatsminister Amt die Verhandlungen betreibt, ist zu erwarten, daß sie ein befriedigendes Ergebnis haben werden.

\* Das Telegramm Kaiser Wilhelm's an den König von Württemberg, worin es hieß, die Verhandlung der letzten Tage würden hoffentlich immer weitere Freie davon überzeugt haben, daß nicht nur Deutschlands Interessen, sondern auch Deutschlands Ehre in fernen Meeren geschützt werden, und daß hierzu Deutschland auch zu Wasser stark und mächtig dastehen müßte, hat natürlich in England starke Bewegung hervorgerufen. Wir haben bereits in der vorigen Nr. der Hall. Ztg. über den Einbruch berichtet, den es in London gemacht hat, und ein weiteres Telegramm ebendauer berichtet:

Der „Standard“ sagt im Beirath: Wahrscheinlich entlang es dem Kaiser nicht, daß eine Werbung in den Zeitungen an den König von Württemberg, so möglich ist auch für den unmittelbaren Zweck des Kaisers sein möchte, um internationalen Standpunkt als falsch ausgelegt werden könnte. Jedermann weiß, als was

„Dure Majestät! Meine Herren! Vor 52 Jahren, im Jahre 1847, wurde in Hamburg eine Gesellschaft gegründet zum Zweck der Schiffahrt zwischen Hamburg und New-York. Sie wurde mit einem Kapital von nur 450 000 Mark gegründet. Heute ist ihr Aktienkapital angewachsen auf 65 Millionen Mark. Der Naumgehalt ihrer Schiffe hat längt die Zahl von 400 000 Tonnen übersteigt. Sie beschäftigt auf ihren Seeschwärmern, auf ihren Fischbänken und an Land 900 000 Personen. In vierzig Jahren haben ihre Schiffe fast 4 Millionen Seemeilen zurück. Vor wenigen Wochen ist für diese Gesellschaft auf derselben Werft der Reichspostdampfer „Samburg“ von Stahl und Eisen, mit welchem die Gesellschaft in den Reichspostdienst mit dem fernen Osten eintrifft, so daß sie gemeinsam mit ihrem Bremer Bruder, dem „Norddeutschen Lloyd“, betreiben wird. Diese Gesellschaft, die während des letzten halben Jahrhunderts mit dem Bremer Lloyd zur größten Nordsee-Gesellschaft der Welt emporstieg, ist die „Samburg-Amerika-Linie“, deren Flotte heute ein neues Schiff erhalten soll für die gemeinlich in ihrer Geschichte des Nordatlantischen Verkehrs, die uns in die ferneren Breiten des Nordatlantischen Ozeans zu den Vereinigten Staaten von Amerika verbindet.

Dieses Schiff ist erbaut worden auf der Werft des „Wulkan“, an seine Kaufbahn ein in ebenig beschriebener Weise begonnen hat mit der „Samburg-Amerika-Linie“, und heute auf seinen sieben Seilmann mit 80000 Arbeitern nicht nur unserer Marine, sondern auch den Marine fremder Nationen alle Schiffs-Typen vom Topzoboot bis zum höchsten Panzer und zum stärksten Ocean-Schnelldampfer liefert. Das vom „Wulkan“ erbaute Schiff der „Samburg-Amerika-Linie“, welches mit heute seinem Namen übergeben sollen, soll das mächtigste Schiff der Welt werden und an Schnelligkeit alle heute in Fahrt befindlichen Schiffe übertreffen.

Es ist ein langer und mühsamer Weg, der von kleinen Anfängen bis zu diesem stolzen Fortschritt geführt hat, und wie sich die „Samburg-Amerika-Linie“ in immer größerer Weise entwickelte, wie der Stettiner „Wulkan“ seine Leistungsfähigkeit mehr und mehr steigerte, so hat während der selben Periode unser Vaterland begonnen niederzugewinnen, nacheinander in Engen er Sanft verloren gegangen um die Zeit dem Untergang der Gotha, die zu Grunde gangen, weil das alte Reich nicht genügend flügte, weil damals der deutsche Kaufmann keine genügende staatliche Müden-Befugung fand, wovon die Deutschland von der See ab. Während dieser Zeit wurden die in ebenig beschriebener Weise begonnen hat mit der „Samburg-Amerika-Linie“, und heute auf seinen sieben Seilmann mit 80000 Arbeitern nicht nur unserer Marine, sondern auch den Marine fremder Nationen alle Schiffs-Typen vom Topzoboot bis zum höchsten Panzer und zum stärksten Ocean-Schnelldampfer liefert. Das vom „Wulkan“ erbaute Schiff der „Samburg-Amerika-Linie“, welches mit heute seinem Namen übergeben sollen, soll das mächtigste Schiff der Welt werden und an Schnelligkeit alle heute in Fahrt befindlichen Schiffe übertreffen.

Es ist ein langer und mühsamer Weg, der von kleinen Anfängen bis zu diesem stolzen Fortschritt geführt hat, und wie sich die „Samburg-Amerika-Linie“ in immer größerer Weise entwickelte, wie der Stettiner „Wulkan“ seine Leistungsfähigkeit mehr und mehr steigerte, so hat während der selben Periode unser Vaterland begonnen niederzugewinnen, nacheinander in Engen er Sanft verloren gegangen um die Zeit dem Untergang der Gotha, die zu Grunde gangen, weil das alte Reich nicht genügend flügte, weil damals der deutsche Kaufmann keine genügende staatliche Müden-Befugung fand, wovon die Deutschland von der See ab. Während dieser Zeit wurden die in ebenig beschriebener Weise begonnen hat mit der „Samburg-Amerika-Linie“, und heute auf seinen sieben Seilmann mit 80000 Arbeitern nicht nur unserer Marine, sondern auch den Marine fremder Nationen alle Schiffs-Typen vom Topzoboot bis zum höchsten Panzer und zum stärksten Ocean-Schnelldampfer liefert. Das vom „Wulkan“ erbaute Schiff der „Samburg-Amerika-Linie“, welches mit heute seinem Namen übergeben sollen, soll das mächtigste Schiff der Welt werden und an Schnelligkeit alle heute in Fahrt befindlichen Schiffe übertreffen.

An den Stapellauf schloß sich ein Festmahal im großen Saale des Konzerts- und Vereinshauses in Stettin. An demselben nahmen außer dem Aufsichtsrath und der Direktion der „Samburg-Amerika-Linie“ und des „Wulkan“ auch die von Preis erzielenden Wohlthaten des Staatsministeriums, verschiedene Mitglieder des diplomatischen Korps, darunter der Reichsgraf der amerikanischen Reichsgraf, der hiesige Gesandte in Berlin, verschiedene Mitglieder der japanischen Gesandtschaft u. A., ferner Mitglieder der Reichstages, des Reichsministeriums und anderer Behörden, sowie Mitglieder verschiedener Parteien des Reichstages, im Ganzen etwa 400 Personen. Den ersten Trinkspruch brachte an Stelle des durch Krankheit verhinderten Vorkämpfers des Aufsichtsraths des „Wulkan“, Geheimrath Schultze, der stellvertretende Vorkämpfer des Geheimen Kommissars Dr. Delcassé auf den Kaiser aus. Alsdann erhob sich der Generaldirektor der „Samburg-Amerika-Linie“ Wallin, um in längerer Rede die Entwicklung der Samburg-Amerika-Linie aus seinen Anfängen bis zur Jetztzeit darzulegen, und schloß mit einem Hoch auf den Staatsminister Grafen Wullan. Im Dankwort dieses Trinkspruches hielt Staatsminister Graf Wullan nachfolgende Rede:

Meine Herren! Ich danke dem Herrn Vorkämpfer für seine freundlichen Worte und Ihnen allen für die gültige Aufnahme, die Sie seinen Worten bereitet haben. Als Staatssekretär des Aeußen habe ich die Pflicht, unsere auswärtige Politik in der Richtung zu halten, die von der größten Staatsmann unserer und wohl aller Zeiten, Fürst Bismarck, vorgezeichnet hat, (Bravo) um Gerechtigkeit, Friede, Freiheit, friedlicher Völkervereinigung, fester Scherheit und Würde, die dem Deutschen Reich von den Vorkämpfern der anderen Kabinets erworden haben und die ein festes Fundament des europäischen und des Welt-Friedens bilden. Wenn ich auch wohl weiß, daß auf dem Gebiet der inneren Politik — um mich diplomatisch auszudrücken — manderlei Divergenzen abmalen, so glaube ich doch, daß hinsichtlich der Ziele unserer auswärtigen Politik und auch der Mittel, um diese Ziele zu erreichen, tiefere Divergenzen in der Nation nicht wohl abmalen können. In dieser Hinsicht unseres Volkes liegt gegenüber der Schicks der inneren Gegenstände ein Ausgleich und eine Gewähr für die Zukunft unseres Volkes. In dieser Hinsichtung von der Hebererhebung der ungenügenden Minderheit der Nation hinsichtlich ihrer Verbindungen habe ich seiner Zeit die Aufgabe meines Ressorts übernommen, und ich hoffe, daß es mit nach und nach gelingen möge, so freundliche Anerkennung, wie sie mir jedoch zu Theil geworden ist, und das Vertrauen und die Hilfsbereitschaft im Lande zu verdienen. Mein Herr! Von den beiden Herren, die vor mir das Wort ergriffen haben, ist die Frage der von den verbundenen Regierungen für notwendig erachteten Ergänzung und Erweiterung des Flottengesetzes von 1893 berührt worden. Wir Alle halten an der Lösung fest, daß die Vertreter des deutschen Reiches und Einigkeit, in Würdigung der Weltlage und unserer Lage in der Welt, in Würdigung der Nothwendigkeit und der Gefahren unserer Lage, der Verklärung unserer Seemacht, die auch diesmal ihre Zustimmung nicht verweigern, und die in demselben Jahre 1897, von der Württemberg flutend. Als im Jahre 1890 das Lied vom freien deutschen Aein erkante, trat der Vorkämpfer für deutsche Seemacht, Friedrich Leib, in die publistischen Schranken. 1893 konnten der Einigkeit und Flottengedanke gleichzeitig auf und wurden zwei Jahre später zusammen eingetrag, um gleichzeitig wieder aufzuleben. Im Jahre 1897 wurde der Flottengedanke der Norddeutsche Reichstag und die Norddeutsche Marine geboren, die sich vier Jahre später in den Deutschen Reichstag und die Deutsche Flotte verwandelten. Sie sehen also, daß im Grunde





Antwerpen, 8. Januar. Weizen flau. Roggen ruhig. Vorrat flau. - Serie ruhig. London, 10. Januar. An der Riste Weizenladungen aus dem Ausland...

Epitritus. Nordhausen, 10. Januar. Branntwein 45 Vol. % für 100 Rthlr. ... Berlin, 10. Januar. Epitritus loco ohne Faß mit 70 Mark...

Stück. Hamburg, 9. Januar. Steinbutt 125 Pf., Heine 95 Pf., ... Nordhausen, 9. Januar. Richtigert 2,50-3,00 Mt. ... Bremen, 10. Januar. Baumwolle. ...

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Deutsche Fonds und Staatspapiere'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Ausländische Fonds'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Bank-Aktien'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Industrie-Aktien'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Distikt'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Deutsche Apotheken-Bandbriefe'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Obligationen industrieller Gesellschaften'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Eisenbahn-St.-P.-Aktien'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Staatliche Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Ausländische Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Bergwerks- und Hütten-Aktien'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Bank- und Kredit-Aktien'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Ausländische Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen'.

Table with 2 columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Ausländische Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen'.

Large table with multiple columns: Description of bonds and their prices. Includes 'Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen', 'Bank- und Kredit-Aktien', 'Ausländische Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen', 'Zoll-Aktien, Pr. u. Stamm-Prior.', 'Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen'.

Friedmann & Co. Bankgeschäft, Halle a. S., Leipzigerstr. 36. An- u. Verkauf von Werthpapieren u. Wechseln, Creditvermittlung, Verzinsung von Baarcapitalen, Hypothek-Vermittlung etc. Druck und Verlag von Otto Tietze Halle (Saale), Leipzigerstraße 87.