

Halle'sche Zeitung

Landeszeitung für die Provinz Sachsen



Nr. 199.

für Anhalt und Thüringen.

Jahrgang 197.

Druck- und Verlagsanstalt der Halle'schen Zeitung. Halle a. S., Markt 1. Tel. 11494.

Erste Ausgabe

Verlagsgesellschaft Halle'sche Zeitung. Halle a. S., Markt 1. Tel. 11494.

Geschäftsstelle in Halle a. S., Leipzigerstr. 87. Winterhaus. Telefon Nr. 158. Eingang Gr. Brauhausstr. Schriftleitung: Dr. Walter Geseleschen in Halle a. S.

Freitag, 29. April 1904.

Geschäftsstelle in Berlin Bernburgerstr. 3. Telefon-Nr. VII Nr. 11494. Druck und Verlag von Otto Ziehe in Halle a. S.

Abonnements

auf die Halle'sche Zeitung

für die Monate Mai und Juni werden fortwährend von allen Postanstalten und Briefträgern, sowie in Halle a. S. bei der Expedition Große Brauhausstraße 30 (Sternstraßen-Passage) entgegengenommen.

Abonnementspreis für beide Monate bei den Postanstalten M. 2.—, für Halle und die Vororte M. 1.70.

Inserate jeder Art finden durch die Halle'sche Zeitung weiteste und vorteilhafteste Verbreitung. Halle a. S., im April 1904.

Expedition der Halle'schen Zeitung.

Eisenbahnerstreiks.

Der Eisenbahnerstreik in Ungarn ist beendet, der gesamte Verkehr ist wieder aufgenommen, die Züge treffen fast alle ohne Verpätung ein. Durch die Einberufung von mehr als 20 000 ungarischen Reservisten, die auf Befehl des Schalters abfertigen, die Lokomotiven bedienen mußten, wurde der Streik gegenstandslos. Aber auch viele Hunderte von Beamten sind für immer brotlos geworden und zahllose Familien dadurch ins Elend gekommen. Und man kann mit ihnen insofern kaum Mitleid haben, als sie, so reformbedürftig ihre Gehaltslage auch erschien, doch niemals sich hätten durch wilde Agitatoren zum Bruch des Beamtenstandes verleiten lassen dürfen. Diejenigen von ihnen, die seitens der Regierung wieder in Gnaden angenommen worden sind, werden dies sicherlich für die Zukunft bedenken. Gegen die Urheber des Ausstandes wird die Regierung übrigens noch strafrechtlich vorgehen und wie nötig das ist, beweisen die Nachweihen, die aus den Landstädten gemeldet werden. In Elsd insbesondere ist es zu einem Zusammenstoß der Streikenden mit der Gendarmarie gekommen, bei dem 25 der Aufkührer auf dem Platze geblieben sind, an anderen Orten schossen die Streikenden auf Ingenieure, die sich zur Bedienung der Maschinen erboten hatten. Bei dem gewalttätigen Charakter der Wagnisse, denen ja ihre eigene Regierung in der Verfolgung der ungarischen Deutschen mit schlechtem Beispiel vorangeht, können derartige Ausbrüche des Zornes nicht überraschen, sie tragen aber sicherlich auch nicht dazu bei, die Sympathien für die streikenden Beamten und Arbeiter zu erhöhen. Die Agitatoren freilich werden sich um diesen Ausgang der Dinge wenig kümmern, sie werden voraussichtlich bei der Demokratie Unterstufung und Verfolgung finden. Aber das traurige Schicksal der Betroffenen zeigt, wie gewissenlos die radikalen Parteien in Ungarn sind, die sich in die Beamtenhaft einmischen, sie zur Missetätigkeit aufreizen und sich dann verdrohen, als die Salven der Gendarmarie die Aufkührer niedertritten und die Verurteilten durch die Entschiedenheit der Regierung um Lohn und Brot gebracht wurden. Die Regierung handelt deshalb sehr folgerichtig, wenn sie jetzt, nachdem sie mit den Beamten fertig geworden ist, die parlamentarische Opposition unerschädlich zu machen sucht, die den Streit zu einem Sturm- lauf gegen das Kabinett benutzen wollte und andererseits entscheidende Reformen einführt, welche der Unzufriedenheit der Eisenbahndiener den Boden entziehen. Die politischen Streber, die unbedenklich um das Elend der auf dem Kampfliste gebliebenen Opfer der Verführung ihre schmutzigen Geschäfte im Parlament betreiben, würde Graf Tisza freilich durch keine noch so gesunde Politik überzeugen oder widerlegen können. Er handelt deshalb ganz folgerichtig, daß er die Session einfach schließt, die Schreier zum Schweigen bringt und inwischen die Gemüter beruhigt. In einer Ansprache an die liberale Partei hat der Ministerpräsident erklärt, daß er alles vermeiden werde, was den Schein der Mache oder Widerbergehung erwecken könnte, die Regierung werde auch nicht einmal nach dem strengen Recht verfahren, da viele nur aus Schwäche geirrt hätten. Diesen könne verziehen werden, nur die Führer des Ausstandes und die Agitatoren würden voll zur Verantwortung gezogen werden.

Außerhalb Ungarns wird man dieser Entwidlung der an sich immerhin höchst beklagenswerten Vorgänge mit Befriedigung entgegensehen. Denn der Staatsbetrieb der

Eisenbahn ist kein Spielzeug, das dem Belieben gewissenloser Agitatoren ausgeliefert werden könnte. Durch den Stillstand der ungarischen Bahnen war der Verkehr und die Produktion von ganz Mitteleuropa in Mitleidenschaft gezogen. Dies ist von niemandem schärfer erkannt als vom deutschen Kaiser, der den bedenktlichen Wirkungen, die aus der unzureichenden Lage der Eisenbahnanlagen in Ungarn zu Tage getreten waren, mit Recht aufmerksame Beachtung schenkte. Das in der Montags-Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses zur Verlesung gelangte Telegramm des Kaisers, wonach der Landtag um drei Millionen Mark zur Förderung der Wohlfahrts-einrichtungen ersucht werden sollte, zeigt deutlich die Empfindungen, welche die ungarischen Vorgänge in der Seele des Kaisers ausgelöst haben. Wie in Ungarn sind auch in Preußen die Eisenbahnarbeiter ihrer Stellung nach mehr oder weniger Staatsbeamte. Die Möglichkeit, aus eigener Kraft wie andere frei dastehende Arbeiter durch Koalition Hilfe zu schaffen, ist ihnen genommen und muß, der ganzen Natur des Eisenbahnbetriebes nach, ihnen verpagt bleiben. Um so mehr ist es Pflicht des Staates, für eine erträgliche Gestaltung ihrer Lage aufzukommen, für einen unerschütterlichen Schutz zu sorgen. Kein Unbefangener wird betreten können, daß dies namentlich seitens des Ministers Studde geschieht und daß die Verhältnisse der Unterbeamten und Arbeiter in Deutschland in keiner Weise mit den verrotten Zuständen verglichen werden können, die in Ungarn herrschen. Der Befehl, mit dem die königliche Depeche im Abgeordnetenhause aufgenommen wurde, wird natürlich in ganz Deutschland geteilt werden. Um so mehr ist es aber auch Pflicht des deutschen Volkes, die Unzufriedenheit niederzuhalten die auch bei uns in die Beamtenhaft und Arbeiterhaft der Eisenbahnverwaltung fortgesetzt Unzufriedenheit hineintragt und mit ihr den Geist gewalttätiger Widergesetzlichkeit einzuführen bemüht sind.

Deutsches Reich.

Halle a. S., 28. April.

Zur Frage der Kolonien.

Die Vorlage betreffend den Bau einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Morogoro ist, wie wir mitgeteilt haben, an die Budgetkommission verwiesen worden. Bei der ersten Lesung hat der Abgeordnete Graf zu Stolberg-Berniergrobe eine bemerkenswerte, mit lebhaftem Beifall aufgenommene Rede gehalten, in der er die kolonialpolitische Stellung der konservativen darlegte. Die konservative Partei ist, wie der Redner treffend ausführte, niemals kolonialpolitisch vorgegangen, sondern hat die kolonialen Fragen stets möglichst objektiv und möglichst nüchtern beurteilt. Auf diesem Standpunkte steht die Partei noch heute. Wenn nun gerade im jetzigen Augenblick, wo unsere Kolonie in Südwestafrika sich in einer schweren Krise befindet, eine erhebliche Geldforderung für Eisenbahnbau an uns herantritt, so ist es angebracht, die generelle Frage vorzulegen: Wollen wir eigentlich Kolonien haben oder nicht?

Es gibt ja heute noch Leute, die der Meinung sind, für uns wäre es besser gewesen, wenn wir keine Kolonien erworben hätten, und unbedingt notwendig ist es auch nicht, daß ein großes starkes Reich Kolonien besitzt. Aber bei uns ist eben die Entwicklung eine solche gewesen, daß die Erwerbung der Kolonien aus dem Innern des Volkes hervorgegangen ist. Darum ist auch keinesfalls anzunehmen, daß selbst die Gegner der Kolonien willens sein würden, den kolonialbesitz zu veräußern; ja sogar die Sozialdemokraten würden sich hüten, einen hierauf bezüglichen Antrag zu stellen, da sie sicher sein müßten, von ihren Wählern desavouiert zu werden.

Da wir nun aber die Kolonien haben und sie behalten wollen, so müssen wir sie auch in anderer Weise nutzbar machen als bisher. Der jetzige Zustand unserer Kolonien ist außerordentlich unerfreulich. Wir müssen jedes Jahr eine nicht unerhebliche Anzahl Millionen für unsere Kolonien ausgeben, und wie erleben eigentlich recht wenig Freude an ihnen. Wir müssen uns darüber klar sein: entweder müssen wir mehr tun, oder wir müssen überhaupt auf den kolonialbesitz verzichten. Die Hauptfrage für die Entscheidung einer Kolonie sind die Verkehrswegen. Der beste Verkehrsweg ist ja natürlich ein großer schiffbarer Fluß, das versteht sich von selbst. Aber leider Gottes sind eben derartige große schiffbare Flüsse in unseren afrikanischen Kolonien nicht vorhanden, und gerade, weil wir sie nicht haben, darum sind wir gezwungen, wenn wir überhaupt wollen, daß unsere Kolonien sich entwickeln, Eisenbahnen zu bauen. Graf zu Stolberg kam nun auf den vorliegenden Gelehtentwurf zu sprechen und bedauerte, daß ihm nicht einfach die früheren Kommissionsbeschlüsse zu Grunde gelegt worden sind. Leider

aber ist von dem Plan, eine Vollbahn zu bauen, abgegangen worden und man hat entsprechend einem Wunsch der beteiligten Anstalten sich zum Bau einer Schmalspurbahn entschlossen. Der konservative Redner bedauerte diese Aenderung, sowie namentlich deren Veranlassung und wie mit Recht darauf hin, daß durch die geringe Expansivität, die dadurch an den Baukosten erspart werden soll, die Gegner des Bahnbauens nicht gewonnen werden würden. Daß aber dessen Freunde bereit sein würden, auch die 20 Prozent der Mehrkosten für eine Vollbahn zu bewilligen.

Man mag sich denken, so bemerzte der Redner sehr aufzufällig — so oft der Redner, daß wir allerdings das Fremde nachahmen, aber wir nicht, daß wir hier in den entgegengekehrten Fehler verfallen sind. Die Engländer sind praktische Leute; sie haben in allen diesen Dingen unendlich mehr Erfahrung als wir, und wenn sie nun ermittelt und erprobt haben, daß die Spurweite von 1,066 Metern die sogenannte Schmalspur, die zweckmäßigste Spurweite für Afrika ist, meine ich, könnten wir uns diese Erfahrung zu nütze machen und könnten dies System unerschrocken getroffen annehmen. Diese Kleinbahn macht mir einen kleinen Eindruck, ich möchte sagen, einen etwas hässlichen Eindruck. Zum Glück nach dem Sinne. Die afrikanischen Bahnen im allgemeinen, die englischen Bahnen, haben die große Spurweite. Nun müssen wir doch hoffen — ob wir erleben werden, wissen wir ja nicht — aber wir müssen doch hoffen, daß diese unsere neuen Bahnen ein m o d e r n e n A n l a g e n an die englischen Bahnen bekommen werden. Was sollen wir denn tun? Sollen wir dann wieder diese schmalspurigen Bahnen erweitern? Das würde dann neue Kosten erfordern.

Schließlich sprach Graf zu Stolberg die Hoffnung aus, daß die Budgetkommission, an die die Vorlage verwiesen wurde, ihre früheren Beschlüsse wieder herbeizuführen und sie zur Grundlage ihrer Beratungen machen werde. In erster Linie sei der Bau einer Bahn überhaupt zu wünschen, in zweiter Linie aber der Bau einer Bahn mit der Schmalspur.

Nach dem Reichstage.

Der Reichstag hatte am Mittwoch ein ungewöhnliches, aber höchst erfreuliches Aussehen. Er wies eine so starke Besetzung auf, wie sie selbst in den Tagen der Kämpfe um den Sozialist nur selten zu beobachten war. Der Bundesratstisch freilich blieb leer; das Haus beschäftigte sich mit Wahlprüfungen und die Regierungsvertreter befanden sich durch ihr Fernbleiben, daß es sich dabei um interne Angelegenheiten des Reichstages handelt. Die Wahl der Abg. W. I. (konf.), Horn-Sachsen (Soz.), Bauermeister (Witterd. Wp.), Hinzburg (konf.), Fürst v. Bismarck (b. l. z.), Diehl (z.) wurde für gültig erklärt. Ueber die Wahl der Abg. v. Brodhagen (konf.), Dr. Vetter (nl.) und Söfvel (Wp.) beschloß das Haus Bescheidungen zu veranlassen. Für ungültig hingegen wurde die Wahl der Abg. Braun (schw. Wp.) und Dr. Braun (Soz.) erklärt. Ueber diese beiden Wahlprüfungen kam es zu längeren Erörterungen. Der Abg. Bauer (schw. Wp.) beantragte Gültigkeitserklärung der Wahl des Abg. Klumenthal, während bei der Wahlprüfung des Abg. Dr. Braun die Abg. v. Gerlach (fr. Wp.) und Fischer-Berlin (Soz.) Beseitigerungen forderten. In beiden Fällen trat aber das Haus mit großer Mehrheit dem Antrag seiner Kommission bei. Darauf wurde die erste Lesung der Novelle zum Börsegesetz, das den starken Wunsch des Hauses und der Tribünen veranlaßt hatte, fortgesetzt. Das Börsegesetz ist lediglich deswegen auf die Tagesordnung gesetzt, weil die Budgetkommission keinen anderen Beratungsstoff liefern konnte, und zwar aus der Annahme der Verhandlungen irgend welche Schritte auf das Zustandekommen des Gesetzes ziehen wollte, würde einen Beschluß tun. Während Abg. Schmidt-Berlin (Soz.) für Aufhebung des Verbots des Terminhandels eintrat in der ausgedruckten Absicht, die Agrarier aus neue zu schänden, trat Abg. Hurlage (z.) den Ausführungen des Abg. Grafen Kanitz (konf.) in der Beurteilung der Novelle bei. Er betonte insbesondere, daß das Terminhandelsverbot unter allen Umständen aufrecht erhalten werden müsse. Nach einer Erwidmung des Handelsministers Mollat wurde die Weiterberatung auf Donnerstag 1 Uhr vertagt.

Die erste Beratung der waffenwirtschaftlichen Vorlagen wird im preussischen Abgeordnetenhause am heutigen Donnerstage beginnen. Auf Antrag des Grafen zu Sumburg-Sirum, dem sämtliche Fraktionen sich angeschlossen, wird nicht, wie dies zuerst beabsichtigt war, eine gemeinsame Diskussion über sämtliche fünf Gelehtentwürfe stattfinden, sondern es soll zunächst über die vier Meliorationsvorlagen in erster Lesung beraten und dann soll die erste Lesung der eigentlichen Kanalvorlage vorgenommen werden. Auf diese Weise wird es möglich sein, die Diskussion überflüssiger zu gestalten und die Gembatung besser zu fördern, als wenn sie gemeinschaftlich behandelt würden.

Das Jubiläum eines Parlamentarieres. Am Dienstag feierte die freikonservative Fraktion das Jubiläum ihres Mitgliedes, des Abgeordneten Eduard Augustin, 25-jährig, der, welcher als Vertreter des Wahlkreises Bernburg, Querfurt seit 26 Jahren ununterbrochen dem Abgeordnetenhause angehört, durch ein Heftigen im Besitze des Abgeordnetenhauses. Außer den Mitgliedern der Reichspartei und der freikonservativen Fraktion nahmen daran zahlreiche frühere

Delitzsch, da durch die Verhältnisse der Bahn nach dem vorliegenden Bauplan nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können, die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können, die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

17. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

18. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

19. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

20. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

21. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

22. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

23. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

24. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

25. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

26. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

27. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

28. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

29. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

30. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

Direktor, Königlich Preussischer Generalmajor, Dr. W. Meißner vertreten. Der letzte Sohn ist das letzte Kind des Adelman; der Ehe sind entsprossen ein Sohn, zwei Töchter und neun Enkelkinder.

1. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

2. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

3. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

4. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

5. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

6. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

7. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

8. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

9. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

10. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

11. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

12. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

13. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

14. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

15. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

16. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

17. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

18. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

19. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

20. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

21. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

22. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

23. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

24. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

25. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

26. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

27. April. (Eisenberg. S. G. e. S.) In Bezug auf die Bau- und Klauenwerke ausgebrochen, so daß für die Ostbahn die Bahn nicht mehr als 100000 Mk. zu dem Bau der Bahn in Aussicht genommen werden können...

Schiffahrts-Nachrichten.

1. Norddeutscher Lloyd. 'Langshild' 26. April 10 Uhr abends Nele v. Antwerpen u. Bremen fort. 'Erfangen' 26. April von Pernambuco abge. 'Brig Genrich' 26. April in Hongkong angef. 'Bayern' 26. April in Hongkong angef. 'Wittberg' 27. April in Bremerhaven angef. 'Salle' 28. April v. Wladiwostok angef. 'Wolter Karst' 28. April v. Wladiwostok angef. 'Kaiser Wilhelm' 29. April 12 Uhr mittags v. New-York abge. 'Neufar' 26. April in New-York angef.

2. Hamburg-Amerika Linie. 'Brig Joachim', nach Savana und Mexio, 27. April morgens 4 Uhr. 'Gurgen' postiert. 'Galatia' 28. April 5 Uhr nachm. von Okenau über Neapel nach New-York abge. 'Kaiser Wilhelm' 28. April 8 Uhr abends von Bremerhaven nach Antwerpen und Hamburg abge. 'Belgavia' von New-York, 26. April abends 8 Uhr 30 Min. nach Antwerpen. 'Ambrasia', nach Okenau, 26. April in Port Said angekommen. 'Katalonia', nach Nordbrasilien, 26. April morgens 7 Uhr von New-York abge. 'Sachsen' 26. April v. Wladiwostok, 26. April morgens 9 Uhr 30 Min. abge. 'Sachsen' 26. April nachm. 4 Uhr in Genoa angef. 'Sofia' 26. April mittags 12 Uhr in Baltimore angef. 'Sofia' 26. April morgens 8 Uhr in Boston angef. 'Sofia' 26. April morgens 7 Uhr auf der Elbe angef.

3. Aus Wädern und Sommerfrischen. Seitens der Kaiserlichen Marine ist wieder ein Postlauf auf 3 Monate stationiert worden, um größere Veremungen vorzunehmen. Es verläuft, daß hier in diesem Jahre, gleichwie vor 3 Jahren, wieder eine Marineübung mit Landungsübungen abgehalten werden soll. Diese Übung wird auf den 1. September festgesetzt. Die Besatzung der 'Sachsen' wird durch die 'Sachsen' ersetzt. Die 'Sachsen' wird durch die 'Sachsen' ersetzt. Die 'Sachsen' wird durch die 'Sachsen' ersetzt.

4. Todesfälle. Der Arbeiter Karl Winge, Schloffer, 3. und Martha Winge, Wd. w. 50. Der Kaufmann Max Rabe, Delitzsch, und Emma Rabe, Wd. w. 50. Der Bauermeister Hermann Die, Bernsdorf, 10. und Nancy Die, Wd. w. 10. Geboren: Dem Friseur Hugo Datz, Sandberg, 68. S. Walter. Dem Lokomotivführer Otto Riedner, Sandberg, 9. S. Otto. Dem Buchhaltermeister Friedrich Gollner, Döberitz, 17. S. Friedrich. Dem Arbeiter Hermann Gollner, Döberitz, 11. S. Friedrich. Dem Arbeiter Hermann Gollner, Döberitz, 11. S. Friedrich. Dem Arbeiter Hermann Gollner, Döberitz, 11. S. Friedrich.

5. Geboren: Dem Friseur Hugo Datz, Sandberg, 68. S. Walter. Dem Lokomotivführer Otto Riedner, Sandberg, 9. S. Otto. Dem Buchhaltermeister Friedrich Gollner, Döberitz, 17. S. Friedrich. Dem Arbeiter Hermann Gollner, Döberitz, 11. S. Friedrich. Dem Arbeiter Hermann Gollner, Döberitz, 11. S. Friedrich. Dem Arbeiter Hermann Gollner, Döberitz, 11. S. Friedrich.

Berchtesgaden - Schönau Hotel und Pension Panorama. Special-Gesellschaft seiner Genossen und Mitglieder. Otto Kummer, Special-Gesellschaft seiner Genossen und Mitglieder. Otto Kummer, Special-Gesellschaft seiner Genossen und Mitglieder. Otto Kummer, Special-Gesellschaft seiner Genossen und Mitglieder. Otto Kummer, Special-Gesellschaft seiner Genossen und Mitglieder. Otto Kummer, Special-Gesellschaft seiner Genossen und Mitglieder.

Halle'sche Nachrichten.

Halle a. S., 28. April.

Konferenz der Vereine für Halle und den Saalkreis. Nach beschlossenen geschäftlichen Mitteilungen... Beschlüsse der Konferenz... Halle'sche Arbeitervereine...

Durchreise. Heute reiste mit dem D. 399 Sr. Durchlaucht der Herzog Ernst von Schwarzburg-Rudolstadt von Hildesheim nach Berlin... Goldenes Jubiläum der „Duna“... Der Automobilverkehr...

Die Ringkämpfer kommen bekanntlich mit dem nächsten Spielplane in das hiesige Walfhallentheater... Die Ringkämpfer... Die Ringkämpfer...

Reisbahn und Reiterverein. Die Halle'sche Reiterbahn sollte heute mittig 12 Uhr im Hotel „Stadt Hamburg“... Reiterverein... Halle'sche Reitervereine...

Der Automobilverkehr der Nationen bei Hamburg v. d. Höhe am 17. Juni. 36. Über dieses Thema verbreitete sich Herr Dr. med. E. Koch in Halle'schem Automobilklub... Automobilverkehr...

Wissenschaft, Kunst und Theater. Fürdtogott Christian Fülka. Viele Leser werden dem zum gefügigsten Worte gewordenen, auch im Wöchentlichen in Spotters kennen... Wissenschaft, Kunst und Theater...

Die Krankenfalle der Schneider-Jungung zu Halle gab in ihrer Generalversammlung bekannt, daß 1903 die Einnahmen 4672,70 M. die Ausgaben 4332,16 M. betragen... Krankenfalle der Schneider-Jungung...

Der Automobilklub bei den Reitervereinen. Das Walfhallentheater erfuhr uns um Aufnahme folgender Mitteilung aus Berlin: Der letzte Sonntagabend brachte den internationalen Ringkämpfern im Circus Waid insofern eine ganz besondere Auszeichnung... Automobilklub bei den Reitervereinen...

Die Krankenfalle der Schneider-Jungung zu Halle gab in ihrer geführten Besprechung die Beschlüsse der Generalversammlung bekannt... Krankenfalle der Schneider-Jungung...

vorzügliche Bismarckweine. Pottel & Broskowski, Weingrosshandlung. Empfehlung wir unseren Obermoseler... vorzügliche Bismarckweine...

