

# Sächsische Zeitung

## Landeszeitung für die Provinz Sachsen



Nr. 410.

für Anhalt und Thüringen.

Jahrgang 109.

Verlagsgesellschaft f. Halle a. S. Vertriebsstelle f. Halle a. S. Vertriebsstelle f. Magdeburg. Vertriebsstelle f. Leipzig. Vertriebsstelle f. Berlin. Vertriebsstelle f. Potsdam. Vertriebsstelle f. Frankfurt a. M. Vertriebsstelle f. Köln. Vertriebsstelle f. München. Vertriebsstelle f. Stuttgart. Vertriebsstelle f. Nürnberg. Vertriebsstelle f. Regensburg. Vertriebsstelle f. Bamberg. Vertriebsstelle f. Würzburg. Vertriebsstelle f. Bayreuth. Vertriebsstelle f. Augsburg. Vertriebsstelle f. Landshut. Vertriebsstelle f. Prag. Vertriebsstelle f. Wien. Vertriebsstelle f. Budapest. Vertriebsstelle f. Pest. Vertriebsstelle f. Brno. Vertriebsstelle f. Olomouc. Vertriebsstelle f. Brünn. Vertriebsstelle f. Prag. Vertriebsstelle f. Wien. Vertriebsstelle f. Budapest. Vertriebsstelle f. Pest. Vertriebsstelle f. Brno. Vertriebsstelle f. Olomouc. Vertriebsstelle f. Brünn.

Zweite Ausgabe

Verlagsgesellschaft f. Halle a. S. Vertriebsstelle f. Halle a. S. Vertriebsstelle f. Magdeburg. Vertriebsstelle f. Leipzig. Vertriebsstelle f. Berlin. Vertriebsstelle f. Potsdam. Vertriebsstelle f. Frankfurt a. M. Vertriebsstelle f. Köln. Vertriebsstelle f. München. Vertriebsstelle f. Stuttgart. Vertriebsstelle f. Nürnberg. Vertriebsstelle f. Regensburg. Vertriebsstelle f. Bamberg. Vertriebsstelle f. Würzburg. Vertriebsstelle f. Bayreuth. Vertriebsstelle f. Augsburg. Vertriebsstelle f. Landshut. Vertriebsstelle f. Prag. Vertriebsstelle f. Wien. Vertriebsstelle f. Budapest. Vertriebsstelle f. Pest. Vertriebsstelle f. Brno. Vertriebsstelle f. Olomouc. Vertriebsstelle f. Brünn.

Geschäftsstelle in Halle a. S., Leipzigerstr. 87, Hinterhaus.  
Telephon 158; Redaktion Telephon 1272. Eing. Nr. 36a/1906.  
Verleger: Dr. Walter Gebelstein in Halle a. S.

Sonntag, 2. September 1906.

Geschäftsstelle in Berlin Dessauerstr. 14.  
Telephon Amt VI a Nr. 11 494.  
Druck und Verlag von Otto Ziehe in Halle a. S.

### Die italienischen Eisenbahnen.

Seitdem Ende Juni das Ministerium Violitti auch die Meridionalbahnen übernommen hat, werden alle italienischen Eisenbahnen mit Ausnahme der sardinischen Bahn, drei kleinerer Linien auf Sizilien und einer Anzahl kurzer Strecken von nur örtlicher Bedeutung in Piemont, der Lombardie und an der österreichisch-italienischen Grenze jenseits Venedig vom Staate betrieben. Wirtschaftlich hat sich der Staatsbetrieb dem alten System bereits überlegen erwiesen. Die Maßnahmen während der dreizehn Monate, die verfloßen sind, seitdem die Regierung den ersten und ausgedehnten Teil des Eisenbahnnetzes übernahm, überlegen beträchtlich die der letzten dreizehn Monate privater Verwaltung. Der Übertrag des Bahnbetriebes von den Gesellschaften an den Staat ging mit einer für italienische Verhältnisse überraschenden Ruhe und Pünktlichkeit von statten. Man hört auch, daß jetzt alles geregelt und reibungslos verläuft, wie sich früher, wo der Reisende von Glück sagen konnte, wenn er einmal zur fahrplanmäßigen Zeit am Ziel anlangte. Zudem wird langsam für besseres rollendes Material gesorgt. Die Gesellschaften hatten naturgemäß in der letzten Zeit, sobald erst der Übertrag der Bahnen an den Staat gesichert erschien, für solche Zwecke nur noch ganz notwendig Geldmittel aufgewendet, was zur Folge hatte, daß die italienischen II- und selbst die I-Klassenwagen, wie Schmutz und Unbequemlichkeit anlangt, in Europa nicht mehr ihresgleichen hatten. Jetzt sieht man wenigstens hin und wieder funktionsfähige Wagen auf den Stationen und bekommt dadurch einen Vorgeschmack von einer künftigen besseren Eisenbahngüte. Es muß dabei beachtet werden, daß neue Lokomotiven und Waggonen nicht in einem Tage gebaut werden können, besonders in Italien nicht, wo die stark protektionistischen Zölle der Gießerei das Ministerium für öffentliche Arbeiten nötigen, alles rollende Material, wenn nicht außerordentliche Umstände dagegen sprechen, in Italien und von italienischen Firmen zu kaufen.

Es ist allerdings recht fraglich, ob diese völlige Ausschaltung der ausländischen Industrie bei Lieferungen für die Eisenbahnverwaltung der italienischen Volkswirtschaft von Nutzen sein kann. Dafür scheinen denn doch die schädlichen Folgen des großen und andauernden Mangels an Personen- und namentlich Güterwagen an den wichtigsten Verkehrsmittelpunkten, namentlich in Genoa, zu betrieblen zu sein. Es ist füglich vorgekommen, daß ein großes ausländisches Handelshaus alle Geschäftsverbindungen mit Genoa aufgab, weil seine Güter nach der Landung nicht rasch genug weiter transportiert werden konnten. Es gibt noch zwei andere wichtige Punkte im italienischen Eisenbahnnetze: Fahrzeit und Fahrpreis. Der schnellste Zug von Rom nach Neapel, für eine Entfernung von 250 Kilometern, nimmt immerhin fünf Stunden und fünf Minuten in Anspruch. Die rascheste Verbindung zwischen Rom und Mailand beträgt 13 Stunden, während man in der Zeit von 7 Uhr morgens bis um 11 Uhr nachts innerhalb eines Tages von Luzern nach London fahren kann. Sehr schlimm verhält es sich auch mit der Fahrpreisordnung oder vielmehr „Anordnung“ der italienischen Bahnen. Der Abgeordnete Maggiorno Ferraris, ehemals Minister, der die „Nuova Antologia“ herausgibt, veröffentlichte kürzlich eine vergleichende Uebersicht über die Eisenbahntarife verschiedener Länder und stellte fest, daß Italien im Durchschnitt die höchsten Fahrpreise in Europa hat. Nun besteht aber ein großer Unterschied zwischen den tarifmäßigen Fahrpreisen, die jeder gewöhnliche Italiener oder Europäer zahlen muß, und dem Fahrpreis, das von den privilegierten Klassen gezahlt wird. Auch bevor der Staat die Eisenbahnen übernahm, konnte eine große Anzahl bestimmter Personen kostenlos oder zu bedeutend ermäßigten Fahrpreisen reisen. Die Senatoren und die 508 Deputierten hatten von jeher auf allen italienischen Eisenbahnen und Schiffahrtslinien freie Passage. Eisenbahnbeamte und die Frauen der Stationsvorsteher, Angehörige der Armee und Marine, zahlreiche Beamte und gewisse Personen, die ihrem Vaterlande Dienste erwiesen, d. h. heißt gesprochen, ministerielle Kandidaten bei den letzten Wahlen unterstützten, waren immer in der Lage, unter besonderen Vergünstigungen fahren zu können. Seit aber der Staat Eigentümer der Eisenbahnen geworden ist, behandelt praktisch jeder Beamte- und in Italien traf fast jeder, ein großer Teil der Bevölkerung mit Erfolg, noch staatlicher Anstellung - frei fahren zu dürfen. Deputierte und Senatoren verlangen jetzt Freibillets für ihre Frauen, Kinder und Diensthelfer, und alle, die jemals Unterstaatssekretär waren - es gibt deren etwa 200 - wollen nun in referierten Abteilen fahren. Da ist es kein Wunder, wenn alle nicht privilegierten Passagiere heute mehr Fahrpreis zahlen müssen und auch die Gepäckförderung ungemein teuer ist. Solange dieser Zustand fort dauert, kann die italienische Eisenbahnverwaltung keinen Anspruch darauf erheben, modernen Anforderungen zu genügen.

### Deutsches Reich.

Halle a. S., 2. September.

Minister v. Bobinski bleibt im Amte.  
Wie die Berliner „N. N.“ aus zuverlässiger Quelle hören, seien die Differenzen zwischen dem Reichskanzler Fürsten Bismarck und dem Minister v. Bobinski ausgeglichen worden. Der Minister habe auch die indirekten Beziehungen zur Firma Lippelschitz gelöst und verbleibe im Amte.

Se. Maj. der Kaiser nahm am Sonabend nach der Rückkehr von der Parade eine größere Reihe Meldungen entgegen, darunter folgende: die des kommandierenden Generals v. Keffel, als à la suite des I. Garde-Regiments gestellt, des Prinzen August Wilhelm als Oberleutnant und des Prinzen Albert von Holstein, Kommandeurs des Garde-Kürassier-Regiments, dem der Kaiser den Schwarzen Adler-Orden verlieh.

### Der Kaiser und Graf Witte.

Als unlängst die „Petersons N. N.“ die falsche Nachricht verbreitete, Kaiser Wilhelm habe den Grafen Witte nebst Generalin von Bismarck nach Wilhelmshöhe eingeladen, sandte, wie die „Mörsener „Wochenpost“ jetzt mitteilt, die Prästation der russisch-monarchischen Partei in Kiew folgendes Telegramm an Kaiser Wilhelm:

„Alle Fraktionen der russisch-monarchischen Partei der alten Stadt Kiew, die telegraphische Nachricht von neuen Beweisen der monarchischen Wendung und Gnade lebend, die Euer Majestät dem Grafen Witte erteilt, sehen es als ihre Pflicht an, nach alledem Euerer Majestät ihr Gefühl tieferer Trauer auszudrücken. Es schmerzt die russischen Herzen, daß der glänzende Repräsentant und das Haupt des Ausland betreffenden deutschen Volkes so wenig mit dem Gefühl des russischen Volkes rechnet und durch seine hohe Bedeutung und Gnade denjenigen auszeichnet, den ganz Russland einstimmig als den Liebster alles Glanz ansieht, das unter Land, deutlich, als den vornehmlichsten Entfasser der terroristischen Bewegung, die geändert wird durch den Fanatismus und die Falschheit des Volkes, das in dem Grafen Witte seinen Protector fand.“ Auf dieses Telegramm erwidert der Präsident der Kiewischen Section der monarchischen Partei folgende Antwort:

„Begnügend auf Ihre Telegramm, das an Seine Majestät den Kaiser gerichtet ist, beauftragt mich Herr v. Jährsch, der Staatssekretär des Auswärtigen, Sie zu benachrichtigen, daß Ihr Telegramm auf irrthümlicher Voraussetzung beruht, da Seine Majestät niemand und in keiner Form seine Absichten bezüglich des Grafen Witte offenbart hat, die Seine Majestät in Ihrem Telegramm zum Ausdruck gebracht werden. Dieses beruht auf Gerüchten, die von leuzigen Zeitungen verbreitet sind. Ich bitte, das oben angeführte, das Ihr Telegramm verfaßt haben, von Mangel, Wissenschaft.“

Wenn auch die Unrichtigkeit der Meldung der „Petersons N. N.“ schon längst festgestellt war, so ist es doch gut, wenn hier nochmals in der Antwort auf das dritte Telegramm aus Kiew ausdrücklich festgestellt wird, daß es sich lediglich um eine Erdfindung handelt.

Das Präsidium Exzellenz ist der Oberhofmeisterin der Kronprinzessin, Freiin von Tiele-Winkler, vom Kaiser verliehen worden.

Das dänische und schwedische Gesandener von Kiel. Sonabend mittag erschienen die Werkschaber der in Kiel anwesenden dänischen und schwedischen Gesandener zum Empfang beim Prinzen Heinrich im königlichen Schlosse zu Kiel. Hierauf fand für die dänischen Offiziere beim Chef des ersten Geschwaders, Vizeadmiral Grafen v. Baudissin, auf dem Vintenschiffe „Wittelsbach“ und für die schwedischen Offiziere beim Chef des zweiten Geschwaders, Vizeadmiral Fichtel, auf dem Vintenschiffe „Preußen“ eine Frühstückstafel statt. Abends 7 1/2 Uhr sollte beim Prinzen Heinrich im königlichen Schlosse für die Flottenadmirale und Kommandanten ein Festessen stattfinden. Für die Mannschaften war abends in zwei größeren Establishments eine Festlichkeit veranstaltet, an der eine Anzahl Mannschaften der deutschen Kriegsschiffe teilnahmen. - Prinz Heinrich erwiderte später den Besuch der fremden Admirale und begab sich zunächst an Bord des dänischen und dann auf das schwedische Flaggschiff, Prinz Adalbert ist am Sonabend in Kiel eingetroffen.

Verlängerung der Bahn Lüderbüsch-Ansbach bis Keetmanshoop. Die „Nordd. Allg. Ztg.“ schreibt: Durch die Presse geht die Nachricht, der Kommandeur der Schutztruppe, Oberst v. Deimling, habe den Weiterbau der Eisenbahn Lüderbüsch-Ansbach bis Keetmanshoop auf eigene Faust angeordnet. - Es ist richtig, daß Oberst v. Deimling wiederholt beim Oberkommando der Schutztruppen und beim Generalstab beantragt hat, die Eisenbahn Lüderbüsch-Ansbach sofort nach der Erreichung von Ansbach als Feldbahn bis Keetmanshoop weiterzubauen, da er den enormen Interesse zur Sicherung des Nachschubs für unbedingt notwendig erachtet. Zugleich hat v. Deimling um die Entsendung des erforderlichen Materials gebeten. Auf diese Anträge ist ihm durch den Generalstab in Uebereinstimmung mit dem Reichskanzler telegraphisch eröffnet worden, daß

das Material für den Weiterbau der Bahn über Ansbach hinaus ohne Bewilligung der Mittel durch den Bundesrat und Reichstag nicht zur Verfügung gestellt werden kann.

Eine Umgehung der deutschen Handelsdiplomatie tritt im gegenwärtigen Stande unter handelspolitischen Beziehungen zu Dänemark zu Tage. Eine als „authentische Information“ bezeichnete, vor acht Tagen von der Tagespresse veröffentlichte offiziöse und von irgend einem anderen Offiziosus bisher nicht widerlegene Notiz lautete:

„Nach dem der Annahme des neuen deutschen General-Zolltarifs hat die dänische Regierung an die deutsche die Mitteilung gelangen lassen, daß sie einen Handelsvertrag mit Deutschland abgeschlossen wolle, und hat angefragt, ob Deutschland dazu geneigt sei. Die deutsche Regierung hat erwidert, daß diese Geneigtheit vorhanden sei, aber gleichzeitig angefragt, zu welchen Gegenleistungen die dänische Regierung gegenüber den deutschen Zugeständnissen geneigt wäre. Darauf ist bisher keine Antwort der dänischen Regierung eingelaufen. Zuverlässig ist jetzt schon anzunehmen, daß die dänische Regierung Verhandlungen mit Dänemark in der Lage. Die Vorarbeiten, die auch für einen Handelsvertrag mit Dänemark in Betracht kommen, sind fernerzeit gleichzeitig mit den Vorarbeiten für die anderen Handelsverträge fortgeschritten worden. Bestimmte Mitteilungen von diesen Umständen ist aber nach Dänemark nicht gelangt, weil Dänemark auf die erwähnte Anfrage noch nicht geantwortet hat. Welche Gründe die dänische Regierung bestimmt haben, mit dieser Erklärung noch nicht herbeizutreten, entzieht sich der diesseitigen Kenntnis.“

Zehr treffend bemerkt zu dieser Angelegenheit die „Deutsche Agrarcorrespondenz“:

Der Herr Reichsminister leidet in diesen Tagen zu den Geschäften zurück. Hoffentlich leidet er nur und in die handelspolitische Mitteilung einmal hinein und sonst dem Dilemmaten, die die vorliegende „Information“ an die Presse gegeben hat, ungefähre folgende: Welche Gründe die dänische Regierung bestimmt haben, mit einer Erklärung noch nicht herbeizutreten, das mag sich wohl, „Ihre Kenntnis entscheiden“, geheimer Herr - aber für mich liegen die Gründe auf der Hand. Denn die dänische Regierung hat, wie Sie selber jagt, sofort nach Ausbruch des neuen deutschen General-Zolltarifs es sehr eilig gehabt, ihre Geneigtheit zum Abschluss eines Handelsvertrages mit Deutschland zu bekunden. Nachdem aber dann andere Länder (Austland, Österreich-Ungarn usw.) durch die in ihren Verträgen um gewährten Abgängen eine überaus starke Ermäßigung des neuen deutschen Generalzolls erzielt hätten, hätte der Abschluss eines solchen Vertrages auch für Dänemark nur dann noch einen Sinn gehabt, wenn wir den Dänen am 1. März 1906 gelang hätten: So, jetzt tritt gegenüber Austland, Italien, Österreich-Ungarn - kurz gegenüber allen Vertragsländern - der Vertragsstatist in Kraft, auch Dänen gegenüber aber der „neue deutsche Generalzoll“ zu lange, bis Sie uns gefragt haben werden: „zu welchen Gegenleistungen die dänische Regierung gegenüber den deutschen Zugeständnissen bereit wäre?“ - und bis wir daraufhin einen Vertrag mit Dänemark geschlossen hätten. Da wir aber so nicht gesprochen haben, da wir vielmehr den Dänen den deutschen Vorzugstaxtarif stillschweigend ohne jede Gegenleistung am 1. März 1906 einzukaufen lassen, so müssen die dänischen Staatsmänner für die größten Enttäuschten sein, wenn sie uns nachträglich auch nur einen Pfifferling für unsere Guntheiligkeit bezogen würden.“

Daß der Herr Reichsminister zum handelspolitischen Dilemmaten so sprechen wird, darf billig bezweifelt werden. Aber zu erhoffen ist, daß er ihm wenigstens verbietet, offiziöse „Informationen“ an die Tagespresse zu geben, die uns dem Gespött aussetzen müßten, weil sie die ganze Arbeit dieser handelspolitischen Abteilung aller Welt entbehren.

Kolonialwesen. Die Entsendung von fünf, entsprechend den Ausführungen der beim 1905er Etat des Auswärtigen Amtes beigegebenen Denkschrift, betreffend die Ausübung eines eigenen Vorkontrollsystems für die Kolonien, einvernehmlich mit dem Reichskanzler Deutsch-Ostafrika erfolgen können. Die Colon beziehen für ihre Ausreise und Ausstimmung jeder 1500 Mk. und für Weisheit zu Unterhaltungsstellen im Schutzgebiet jährlich 3000 Mk. - Für weitere drei Anwärter, welche auf der Kolonialschule in Tschinghaufen vorgewählt werden, ist der Entsendung ins Schutzgebiet eine halbjährige Ausbildung bei der Zentralverwaltung in Aussicht genommen.

Einer wirksamen Regelung des Ausverkaufswesens stellt sich der Handelsrat mit deren Ausreden entgegen. Er behauptet, die Interessen des Kleinhandels würden gefährdet werden, wenn Ausverkäufe nur bei vollständiger Aufhebung des Geschäfts und bei Aufgabe bestimmter Warenkategorien zulässig gemacht würden, und wenn Nachschiffe von Waren unbedingt verboten werden sollten. Es ist besser, der richterlichen Entscheidung zu überlassen, ob im Einzelfall das Maß von Nachschiffen überhöhten sei. Wägen türende Fürsorge des Handelsrates für den Kleinhandel! Aber sollten nicht die Kleinhandelsvertreter besser wissen, wo sie der Schuld drückt, als der mehr den Großhandels- und Großfirmeninteressen dienende Handelsrat? Die Kleinhandelsrat stehen auf dem Standpunkte, daß den Betriebe des Ausverkaufswesens, wie er sich jetzt gestaltet hat, scharf und wirksam entgegengetreten werde. Dazu gehört aber die Begrenzung der Warenmengen und Warenkategorien, die zum Ausverkauf gestellt werden. Der Kleinhandel ist es doch wahrlich nicht, der schwindelhafte Ausverkauf veranlaßt; schwindelhaft ist aber jeder Ausverkauf, der in Wirklichkeit kein Ausverkauf ist. Wenn der Handelsrat die Feststellung, ob und in welscher Maße Nachschiffe gestattet sein sollen oder nicht, der richterlichen Entscheidung anheimzugeben, so ist das ein Kuriosum. Hat









