

Sallese Zeitung

Landeszeitung für die Provinz Sachsen

1912. Nr. 527.

für Anhalt und Thüringen.

Jahrgang 205.

Wegpreis für Halle und Morose 2.50 M., durch die Post bezogen 3 M., für das Vierteljahr. Die Hallese Zeitung erscheint wöchentlich auswärts. — Gratis-Beilagen: Halleischer Courier (tägl. Beilagenblatt), M. Unterhaltungsblatt (Sonntagsbeilage), Remdo. Witzblätter.

Zweite Ausgabe

Anzeigengebühren für die Halleer Anzeiger: für die erste Zeile 20 Hg., für die zweite 15 Hg., für die dritte 10 Hg., für die vierte 5 Hg., für die fünfte 3 Hg., für die sechste 2 Hg., für die siebte 1 Hg., für die achte 1/2 Hg., für die neunte 1/3 Hg., für die zehnte 1/4 Hg., für die elfte 1/5 Hg., für die zwölfte 1/6 Hg., für die dreizehnte 1/7 Hg., für die vierzehnte 1/8 Hg., für die fünfzehnte 1/9 Hg., für die sechzehnte 1/10 Hg., für die siebenzehnte 1/11 Hg., für die achtzehnte 1/12 Hg., für die neunzehnte 1/13 Hg., für die zwanzigste 1/14 Hg., für die einundzwanzigste 1/15 Hg., für die zweiundzwanzigste 1/16 Hg., für die dreiundzwanzigste 1/17 Hg., für die vierundzwanzigste 1/18 Hg., für die fünfundzwanzigste 1/19 Hg., für die sechsundzwanzigste 1/20 Hg., für die siebenundzwanzigste 1/21 Hg., für die achtundzwanzigste 1/22 Hg., für die neunundzwanzigste 1/23 Hg., für die dreißigste 1/24 Hg., für die einunddreißigste 1/25 Hg., für die zweiunddreißigste 1/26 Hg., für die dreiunddreißigste 1/27 Hg., für die vierunddreißigste 1/28 Hg., für die fünfunddreißigste 1/29 Hg., für die sechsunddreißigste 1/30 Hg., für die siebenunddreißigste 1/31 Hg., für die achtunddreißigste 1/32 Hg., für die neununddreißigste 1/33 Hg., für die vierzigste 1/34 Hg., für die einundvierzigste 1/35 Hg., für die zweiundvierzigste 1/36 Hg., für die dreiundvierzigste 1/37 Hg., für die vierundvierzigste 1/38 Hg., für die fünfundvierzigste 1/39 Hg., für die sechsundvierzigste 1/40 Hg., für die siebenundvierzigste 1/41 Hg., für die achtundvierzigste 1/42 Hg., für die neunundvierzigste 1/43 Hg., für die fünfzigste 1/44 Hg., für die einundfünfzigste 1/45 Hg., für die zweiundfünfzigste 1/46 Hg., für die dreiundfünfzigste 1/47 Hg., für die vierundfünfzigste 1/48 Hg., für die fünfundfünfzigste 1/49 Hg., für die sechsundfünfzigste 1/50 Hg., für die siebenundfünfzigste 1/51 Hg., für die achtundfünfzigste 1/52 Hg., für die neunundfünfzigste 1/53 Hg., für die sechzigste 1/54 Hg., für die einundsechzigste 1/55 Hg., für die zweiundsechzigste 1/56 Hg., für die dreiundsechzigste 1/57 Hg., für die vierundsechzigste 1/58 Hg., für die fünfundsechzigste 1/59 Hg., für die sechsundsechzigste 1/60 Hg., für die siebenundsechzigste 1/61 Hg., für die achtundsechzigste 1/62 Hg., für die neunundsechzigste 1/63 Hg., für die siebenzigste 1/64 Hg., für die einundsiebzigste 1/65 Hg., für die zweiundsiebzigste 1/66 Hg., für die dreiundsiebzigste 1/67 Hg., für die vierundsiebzigste 1/68 Hg., für die fünfundsiebzigste 1/69 Hg., für die sechsundsiebzigste 1/70 Hg., für die siebenundsiebzigste 1/71 Hg., für die achtundsiebzigste 1/72 Hg., für die neunundsiebzigste 1/73 Hg., für die achtzigste 1/74 Hg., für die einundachtzigste 1/75 Hg., für die zweiundachtzigste 1/76 Hg., für die dreiundachtzigste 1/77 Hg., für die vierundachtzigste 1/78 Hg., für die fünfundachtzigste 1/79 Hg., für die sechsundachtzigste 1/80 Hg., für die siebenundachtzigste 1/81 Hg., für die achtundachtzigste 1/82 Hg., für die neunundachtzigste 1/83 Hg., für die neunzigste 1/84 Hg., für die einundneunzigste 1/85 Hg., für die zweiundneunzigste 1/86 Hg., für die dreiundneunzigste 1/87 Hg., für die vierundneunzigste 1/88 Hg., für die fünfundsiebzigste 1/89 Hg., für die sechsundsiebzigste 1/90 Hg., für die siebenundsiebzigste 1/91 Hg., für die achtundsiebzigste 1/92 Hg., für die neunundsiebzigste 1/93 Hg., für die hundertste 1/94 Hg., für die einundhundertste 1/95 Hg., für die zweiundhundertste 1/96 Hg., für die dreiundhundertste 1/97 Hg., für die vierundhundertste 1/98 Hg., für die fünfundsiebzigste 1/99 Hg., für die sechsundsiebzigste 1/100 Hg.

Werkstattsstelle in Halle a. S.: Leipziger Straße Nr. 61/62. Telefon 155 u. 156; Redaktionstelefon 1272. Verleger: Dr. Walter Gebenleben in Halle a. S.

Freitag, 8. November 1912.

Werkstattsstelle in Berlin: Bernburger Straße 30. Telefon Amt Charlottenburg Nr. 6250. Druck und Verlag von Otto Ziehe in Halle a. S.

Zum Schlepplomonopol.

Zur Frage des Schlepplomonopols ergreift der Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund vor kurzem eine weitere Eingabe an den Landtag gerichtet. In dieser wird darauf hingewiesen, daß die Schwierigkeiten, welche in neuester Zeit wieder für die Staatsbahnverwaltung bei der Bewältigung des Verkehrs im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet hervorgetreten sind, es höchst zweifelhaft erscheinen lassen, ob die Einführung eines staatlichen Schlepplomonopols auf den neuen Wasserstraßen mit dem bei der Erbauung der Kanäle verfolgten Zweck, die Gewerbetätigkeit des Westens zu fördern und eine Entlastung der Eisenbahnen herbeizuführen, überhaupt vereinbar ist.

Nach einem zahlenmäßigen Nachweis der ungeheuren Verkehrsentwicklung des Ruhrreviers in dem Zeitraum von 1903 bis 1911 wird hervorgehoben, daß sich der unbedingt notwendige Ausbau des Eisenbahnnetzes selbst beim besten Willen der Eisenbahnverwaltung nicht mit hinreichender Beschleunigung fördern lassen wird, um eine glatte Bewältigung des riesenhaft angewachsenen Güterverkehrs sicherzustellen. Demnach sei es eine dringende Notwendigkeit, die Maßnahmen in Erwägung zu ziehen, die eine möglichst rasche Entwicklung des Verkehrs auf dem in nächster Zeit fertiggestellten Rhein-Weser-Kanal gewährleisten, damit die Transportmöglichkeiten, die der Kanal bietet, vollständig und in vollstem Umfange ausgenutzt werden können. Zu der Bewältigung des Güterverkehrs seien demart unerschöpfliche Zustände eingetreten, daß deren Fortdauer von niemand mehr verantwortet werden könne.

Ob das Ziel, eine die Erleichterung der Eisenbahnen stützende volle Ausnutzung des Kanals, bei Einführung des Schlepplomonopols überhaupt erreicht würde, müßte höchst zweifelhaft erscheinen. Jedenfalls werde dadurch die Ausnutzung des Kanals zur Erleichterung der Eisenbahnen für eine lange Übergangszeit außerordentlich beeinträchtigt. Zur Begründung hierfür werden die bereits wiederholt von Schiffahrtsinteressen am Dortmund-Ems-Kanal hervorgehobenen Gesichtspunkte noch einmal kurz zusammengefaßt und betont, daß nach ganz gleichen Gesichtspunkten auch der zukünftige Kanalverkehr auf dem Rhein-Serne-Kanal beurteilt werden müßte. Hinsichtlich des Verkehrs auf diesem Kanal sei daran zu erinnern, daß infolge der stets befängenen zu geringen Schleusenabmessungen die großen Schiffe, die sich bisher für den Kohlenverkehr nach dem Oberrhein als besonders rationell erwiesen hätten, für den Kanalverkehr nicht in Frage kommen, der Kohlenverkehr von den Zechenflößen am Kanal zum Oberrhein infolgedessen nur mit kleineren, für den Rugschiffverkehr wesentlich unangünstigeren Schiffsgesößen betrieben werden könnte. Würde hierdurch die Wirtschaftlichkeit dieses Transportgeschäftes bereits wesentlich beeinträchtigt, so würde sie in noch weit höherem Maße durch die Einführung des Schlepplomonopols bedroht, da der Schiffahrtsgesellschaft völlig die unbedingt erforderliche Dispositionsfreiheit über Schlepplast und Schiffsraum nehme. Die hierdurch herbeigeführte Zerteilung des Betriebes müßte den Verkehr von Ausfuhr- und Einfuhrkohle aus den Zechenflößen nach Rotterdam völlig unterbinden. Unter dem Schlepplomonopol werde es keine Schiffahrtsgesellschaft wagen können, große Abchlüsse auf Ausfuhr- und Einfuhrkohle unter Garantie der pünktlichen Anlieferung in Rotterdam zu übernehmen, da angeichts der völligen Abhängigkeit von dem staatlichen Schlepplbetrieb das Risiko, für die außerordentlich hohen Rückflößen des mit Kohle zu verkehrenden Seeadampfers aufkommen zu müssen, viel zu groß sein würde.

Nachdem ferner die seinerzeit für die Einführung des Schlepplomonopols geltend gemachten Gesichtspunkte finanzieller, wirtschaftspolitischer und betriebstechnischer Natur kurz wiederholt worden sind, wird hervorgehoben, daß den etwa sonst noch für die Einführung eines staatlichen Schlepplomonopols sprechenden Gesichtspunkten dadurch Geinige geleistet werden könne, daß der Staat sich das Recht vorbehalte, die Einführung des Schlepplomonopols dann vorzunehmen, sobald sich diese Maßnahme aus irgendwelchen Gründen als wünschenswert erweisen sollte, wobei allerdings als selbstverständlich angesehen werden müßte, daß der alte Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal auch später

niemals in den Bereich des Schlepplomonopols einbezogen werden dürfe.

Zum Schluß heißt es in der Eingabe: Zurzeit kommt es vor allen Dingen darauf an, der Entwicklung des Verkehrs auf dem Kanal keinerlei Hemmnisse zu bereiten, sondern ihr die günstigsten Vorbedingungen zu schaffen, um auf diese Weise sowohl im Interesse der Eisenbahnen, für die der Kanal ein wichtiges Hilfsmittel werden soll und kann, als auch für die Förderung der Gewerbetätigkeit im industriell höchst entwickelten Teile unseres Vaterlandes zu wirken. Bei der Entscheidung dürfte vielleicht der Gesichtspunkt mit ins Gewicht fallen, daß der als größter Massen-güterproduzent für die Verkehrsentwicklung auf dem Kanal so überaus wichtige Steinbohlenbergbau mittel- und unmittelbar für den Bau der neuen Wasserstraßen sehr erhebliche finanzielle Opfer gebracht hat und infolge der Vereinträchtigung des Abbaues innerhalb der vom Kanal durchschrittenen Grundfelder auch weiterhin mit schweren wirtschaftlichen Einbußen rechnen muß.

Ein preussisches Landeswasseramt.

Nach dem Vorschlage der in Frage kommenden Abgeordnetenkommission soll an Stelle der von der Regierung in Aussicht genommenen Stromschiffwerke ein Landeswasseramt gebildet und ihm die zweifelhafte Entscheidung über die Verteilung im preussischen Wasserrechte übertragen werden. Die Staatsregierung hat, wie in der Kommission dargelegt wurde, vollständig erhalten fände, daß bei Wasserläufen zweiter und dritter Ordnung der prinzipiellen Regelung der Vorzug zu geben sei. Bei der Einbringung von zwölf neuen Stromschiffwerken wäre ein Apparat von etwa 200 Personen, zum großen Teil neue Beamte, notwendig geworden, auch durch Reisen, Schreibarbeiten und eventuell auch durch die Beschaffung

neuer Räume wären erhebliche Kosten entfallen, während das Landeswasseramt nur eine kleine Beförderung, die verhältnismäßig geringe Aufwendungen erfordern würde. Die Kostenfrage könne allerdings nicht ausschlaggebend sein, wenn nicht auch sachliche Gründe es raten erscheinen ließen, dem Landeswasseramt den Vorzug vor den Stromschiffwerken zu geben. Die Stromschiffwerke würden naturgemäß besonders die Interessen ihrer Provinz im Auge haben, während eine für den ganzen Staat eingetragene Behörde die Verhältnisse in dem ganzen Niederelbungsgebiet eines Flusses mehr Rücksicht nehmen würde, was gerade bei der Rebenflüssen bezüglich der Entnahme von Wasser und der Verunreinigung sehr wichtig sei.

Die Voraussetzung, daß das Landeswasseramt auf die örtlichen Verhältnisse nicht genügend Obacht geben werde, sei unbegründet, da der Bezirksausblick als erste Instanz die Entscheidung unter voller Berücksichtigung der lokalen Interessen treffen und die zweite Instanz dort im allgemeinen die von der Ortskenntnis getragenen Feststellungen der ersten Instanz anerkennen werde. Es sei auch erwünscht, daß die oberste Instanz für Verteilungssachen die Entscheidungen des Oberverwaltungsorgans als der höchsten Instanz in Wasserpolizeisachen gebührend berücksichtige; eine Zentralbehörde mit speziell für diese Sachen berufenen Beamten biete in dieser Richtung eine weitergehende Bürgschaft als eine Behörde mit Beamten, die nicht ausschließlich mit dieser Materie betraut seien. Um Interesse der Einheitslichkeit der Wasserwirtschaft und der gleichmäßigen Durchführung bestimmter Grundfälle bei der Genehmigung von Verteilungen sei es ferner erwünscht, die einseitige Entscheidung an eine Stelle zu verlegen; es würde in der Tat zu unzulässigen Zuständen führen, wenn die zwölf Stromschiffwerke bei ganz gleich liegenden Verhältnissen ganz verschiedene Entscheidungen fällen.

Aus allen diesen Gründen, die für das Landeswasseramt sprechen, käme die Staatsregierung der Einbringung eines Landeswasseramtes als höchste Instanz für Verteilungen an Wasserläufen zweiter und dritter Ordnung zu stimmen. Die Zugehörigkeit von Kreis hält die Staatsregierung für nicht unberechtigt.

Die Türken kämpfen hoffnungsvoll weiter.

Die Türken haben sich zu einem letzten kräftigen Widerstandskampf angesetzt, um dem Gegner den Weg nach Konstantinopel zu erschweren oder gar unmöglich zu machen. Zu den in den letzten Tagen stattgehabten Schlächten ging es nach allen vorliegenden Meldungen mörderischer als bisher zu. Wie lange der Widerstand der Türken noch andauern wird, das ist eine ebenso ungelöste Frage wie die weitere, was aus den angebotenen Friedensverhandlungen schließlich noch herauskommen wird. Momentan schwebt über allem noch ein unüberdunkelndes Dunkel, gleich demjenigen einer trübten Nebennacht.

Nach einem Telegramm des Oberkommandierenden der türkischen Westarmee Nisa Pascha werden die Kriegsverhandlungen in der Umgebung von Sorowitsch von türkischer Seite erfolglos fortgesetzt. Außer Waffen und Gewehren haben die Türken noch fünf Munitionswagen und drei Kanonen genommen. Der Feind hat sich in der Richtung auf Saker zu Rückzug gemacht und weitere vier Kanonen sowie eine große Menge Waffen, Munition und Sanitätsmaterial zurückgelassen. Die türkischen Truppen haben die Verfolgung aufgenommen.

Südlich von Adrianopel sollen die Bulgaren vertrieben worden sein, angeblich bis Eskibaba.

Zum letzten Kampfe.

Der Angriff auf die Izbatalidsche Stellung im nördlichen Mittel-Rubensberg zu erwarten, da die Bulgaren sehr starke Verluste erlitten haben und sehr große Mühe haben, auf den durch Regenigkeits verdobernen Wegen mit schweren Geschützen heranzukommen. Mehrere Morgenzeitungen kündigen an, daß drei Divisionen von zusammen 30 000 Mann aus Smyrna, Nisa und Erzingjan im Hauptquartier von Sakeroff eingetroffen sind und daß sofort wieder die Offensive aufgenommen wurde.

Die Schlacht bei Tschorlu.

Die aus Sofia eingetroffenen Nachrichten betragen, daß es zu einer weiteren Schlacht auf der Linie Seraj-Izbatalidsche-Tschorlu kam, die noch schlimmer und heifer war wie das fürchterliche Ringen bei Rüh-Burgas. Vier Stunden lang dauerte die Entscheidung hin und her, bald schien es, als ob die Bulgaren, bald, als ob die Türken siegen würden, ja eine Zeitlang befanden sich die Bulgaren sogar in arger Verdrängung, aber schließlich trugen doch ihre überlegene Führung und ihr guter Wille zum Siege die Frucht des Erfolges davon, und die Türken wurden nach Izbatalidsche zurückgedrängt. Der Kampf war noch verheerender gewesen als bei Rüh-Burgas, auch die Verluste waren noch größer. Man nimmt an, daß die beiden letzten Schlachten auf türkischer und bulgarischer Seite zusammen 100 000 Mann an Toten und Ver-

wundeten gekostet haben. Die Berichte aus dem bulgarischen Hauptquartiere heben immer wieder hervor, daß der gemeine türkische Soldat, soweit er halbwegs ausgebildet ist, sich todessüchtig schlägt, daß aber das türkische Offizierskorps, von wenigen Ausnahmen abgesehen, gänzlich demoralisiert und unfähig sei.

Das Schicksal Konstantinopels.

Die neue Schlacht bei Tschorlu, die mit einer vollständigen Niederlage und Auflösung des türkischen Heeres endete, rückt die Frage nach dem nächsten Schicksal Konstantinopels in unmittelbare Nähe. Die türkische Regierung hat zwar die Räumung Konstantinopels und den Rückzug nach Afsien ins Auge gefaßt, trifft indes noch keine bestimmte Vorkehrungen, um die Heberückweisung der Hauptstadt und die Räumung des türkischen Heeres zu verhindern. Die danach gleichfalls in Konstantinopel lautgewordene Drohung, die Regierung werde die Stadt ihrem Schicksal überlassen und sich um sie nicht weiter kümmern, wenn sie erst nach Afsien zurückgekehren sein werde, macht auf die Mächte keinen befriedigenden Eindruck. Die Bolschewiken haben Streitkräfte zur Hand, die wenigstens in den europäischen Vierteln die Ordnung wirksam würden beschützen können. Die europäischen Kolonien würden dabei mit großer Eifer mitwirken. Auch würde nichts einer Besetzung des bulgarischen Vornarrades im Wege stehen, der die Arme in zwei Tagen nach der Stadt bringen würde. Einmalen Wünderungsabsichten von türkischer Seite werden also wenige Stunden zu ihrer Verwirklichung übrig bleiben. Zurzeit stehen in Konstantinopel noch etwa 12 000 Mann türkischer Truppen, die den Feind noch nicht gesehen haben, alle vielleicht noch nicht demoralisiert sind. Auf den beiden großen Brücken, die Stambul mit Pera verbinden, sind Militärposten aufgestellt und streifen fortwährend Kavalleriepatrouillen. Die Böden im Norden von Konstantinopel sind mit Geschützen besetzt, die nur den Zweck haben, die heranflutenden Flüchtlinge von der Stadt fern zu halten.

Estuari ergibt sich nicht.

Gassan Nisa Pascha, der Verteidiger von Estuari, erklärte auf eine zweite Aufforderung zur Übergabe, er werde sich lieber mit seiner Mannschaft in die Luft sprengen als sich den „Mäubern“ ergeben.

Der in das montenegroische Hauptquartier entfaltete Kriegserklärer der „Brest-Litovsk“ meldet: Hier trauend, das letzte und zwei englische Flotten, die für die montenegroische Arme bestimmt sind, traf gestern hier ein. Ihre Propeller werden ihnen über Estuari nachgeliefert werden, von wo auch die Aviation Grundungsflüge über die Zeitung vornehmen werden.

