

Saale-Beitung.

(Der Bote für das Saalthal.)

Dreimonatszeitung.

Bezugspreis
für Halle vierteljährlich 2,50 M., für die Post 3 M., wovon monatlich 2 M., einmonatlich 1 M., ohne Beilage.
Bestellungen werden von allen Reichs-Postämtern angenommen.
Für die Redaktion verantwortlich
A. B. Dr. A. Dorf in Halle.
Verantwortlicher Redakteur
Halle a. d. Saale, Sonntag den 14. Juli
Nr. 162.

Anzeigen
werden die Spalten über deren Raum mit 20 Pfg., falls auch Halle mit 15 Pfg. berechnet und in der Expedition, von welchen Anzeigenstellen und allen Anzeigen-Expeditoren anzufragen.
Reklamen die Zeile 60 Pfg.
Ertheilt täglich
mit Ausnahme der Sonn- u. Feiertage.
(Der Nachdruck unserer eigenen Artikel ist nur mit voller Uebersetzung gestattet.)

Nr. 162.

Halle a. d. Saale, Sonntag den 14. Juli

1889.

Das Reich und die Eisenbahnen.

Ein offizieller Artikel der „Hamburger Nachrichten“ lenkte vor einigen Tagen die Aufmerksamkeit auf einen Gegensatz zwischen dem Generalstab und dem Eisenbahnministerium, welcher sich aus militärischen Forderungen des Grafen Waldersee an Herrn v. Wabobach entwickelt hat. Es mag auf sich beruhen bleiben, wie groß oder gering dieser Gegensatz bereits geworden ist. Die vor einiger Zeit durch offizielle Blätter gegangenen Andeutungen, nach welchen ein General an die Spitze des Eisenbahnministeriums treten sollte, rufen jedenfalls in ihrer richtigen Beleuchtung erst durch diese auffallenden Wirkungen des Hamburger Blattes. So wie man übersehen kann, gebührt Herr v. Wabobach das Verdienst, nicht bloß die Interessen des Verkehrs, sondern mehr noch die der Staatseinnahmen gegen Ansprüche vertheidigt zu haben, deren Befriedigung erschwerlich nur mit sehr großen Kosten erreicht werden konnte. Welcher Art diese Anforderungen des Generalstabes gewesen sind, entzieht sich im einzelnen der Kenntnis. Graf Waldersee scheint sogar eine Denkschrift in dieser Sache an den Kaiser gerichtet zu haben, und es kann sein, daß hierzu die falschen Nachrichten zurückzuführen sind, noch denen der Generalstabes ein in einer Eingabe an den Kaiser das militärische Verhältnis Deutschlands zu Rußland behandelt haben und zu einem als baldigen Beschluß angehalten haben sollte.

Der Artikel der „Hamburger Nachrichten“ befaßt sich einerseits mit der Frage, die es im Ungewissen läßt, ob er zugunsten des Herrn v. Wabobach oder zugunsten des Generalstabes geschrieben ist. Der Vermittlungsversuch, den die offizielle Berliner Korrespondenz des Blattes macht, bemüht sich jedoch, falls beiden Theilen gerecht zu werden. Es wird empfohlen, ein Reichseisenbahngesetz anzunehmen, welches eine mit der erforderlichen Autorität ausgerüstete Kommission bilden würde um so den etwaigen Widerstreit der militärischen und der Verkehrsinteressen zu schlichten und die Bedürfnisse der Verkehrsbedürfnisse mit denen des allgemeinen Verkehrs, unter thunlichster Beachtung der finanziellen Seite der Frage, in Einklang zu bringen. Mit anderen Worten: der Artikel 4 der Reichsverfassung soll auf diese Weise Leben und Gestalt bekommen.

Technische Verträge sind schon vor Jahren gemacht worden, sie sind damals aber am Widerstreit der Einzelstaaten gescheitert. Es war Anfangs der 80er Jahre, als die Verstaatlichung der Rhein-Nahabahn den ersten Anstoß zur eingehenden Erörterung der Frage bot, in wie weit die Privatbahnen und die der Einzelstaaten zu militärischen Leistungen herangezogen werden könnten, welche durch die Verkehrsinteressen an sich nicht bedingt sind. Herr v. Wabobach arbeitete damals einen entsprechenden Vorschlag aus und brachte ihn an den Bundesrath. Inzwischen der Bundesrath, der heute gegenüber dem Reichseisenbahnministerium nicht leicht ein befriedigendes Wort der Ablehnung finden, zeigte sich in diesem Falle von einer ungewöhnlichen Selbstthätigkeit. Das parlamentarische Geseß regte sich gleich in einem bis dahin nicht gekannten Grade, und die Durchsicht der Mittelstaaten auf ihre Eisenbahnhöhe, die durch den preussischen Antrag geschärft ist, brachte es zustande, daß der Wabobach'sche Entwurf gleich in einer Verlesung verschwand. Er ist nicht direkt abgelehnt worden, sondern er ist in dem Ausfusse stehen geblieben, was in der Sache auf dasselbe hinauskommt. Ein gleiches Schicksal hatte eine spätere Wiederholung des

Verfuchs. Es scheint, als ob das Experiment jetzt mit größerem Nachdruck aufs neue gemacht werden soll, und es sieht fast so aus, als würde dem Einzelstaaten zu verstehen gegeben, daß sie dort thun würden, ihre unumgänglichen Konzeptionen bei Zeiten an Herrn v. Wabobach zu machen, damit sie nicht in die Lage gerathen, größere Konzeptionen in einen militärischen Nachfolger des gegenwärtigen civilistischen Eisenbahnsachen zu müssen.

Das es auch ohne ein besonderes Reichseisenbahngesetz geht, hat sich im übrigen herausgestellt, als es sich um den Bau neuerer Privatgleise in Süddeutschland, besonders um den Bau der Grenzbahnen handelte, welche zur Umgehung des bayerischen Gebietes angelegt wurde. Gleichwohl möchten wir die Meinung nicht verfechten, als ob es nicht im höchsten Grade wünschenswerth wäre, wenn die Eisenbahnhöhe des Reichs ihre ausreichenden gesetzlichen Garantien erhalte. Der Ausbau der Reichsverfassung nach dieser Richtung hin erscheint sogar um so notwendiger, als auch die widerstrebenden Einzelstaaten durch ihre Zustimmung zur Schaffung eines Reichseisenbahnministeriums zu erkennen gegeben haben, daß auf diesem Gebiete eine Centralisierung von Nutzen sein müßte. Nur leider genügt das Reichseisenbahngesetz den Anforderungen, die es zu erfüllen hat, in keiner Weise. Man hat diese Behörde mit Recht einem Minister ohne Klinge verglichen, welchem der Griff fehlt. Das Reichseisenbahngesetz hat Pflichten, aber keine Rechte. Es kann wünschen und mahnen, aber so gut wie nichts anordnen und befehlen. Es wird von der überlegenen Gewalt des preussischen Eisenbahnministeriums so vollkommen unterdrückt, daß seine Autorität nach gegenüber den mittleren und kleineren Einzelstaaten überaus geringfügig geworden ist. Trotzdem würde ein Gesetz, welches den Artikel 4 der Reichsverfassung zur Ausführung bringen wollte, am zweckmäßigsten sich an die bestehende Organisation des Reichseisenbahnministeriums anlehnen, welches im Prinzip ja ganz gut geordnet ist.

Die Angriffe auf Herrn v. Wabobach haben sich in der letzten Zeit merkwürdig gehäuft. Es ist von geringem Werthe, die Einzelheiten dieser Angriffe auf ihre Berechtigung hin zu prüfen. Dem für den Augenblick tritt die materielle Frage der bestmöglichen Leistung des Eisenbahnverkehrs ein wenig zurück hinter die persönliche Frage des Weibens oder Gehens des Ministers. Was man ihm zum Vorwurfe macht, ist einseitiger weniger bemerkenswerth, als daß ihm überhaupt öffentlich und von den verschiedensten Seiten der Vorwurf gemacht worden. Seine Gegner haben in allen Vagern, und es bietet einen seltsamen Anblick, hohe Militärs mit ehrgeliebten Politikern, gelehrten Juristen und Interessenten der Großindustrie an demselben Angriffspunkte zu sehen. Bei dieser lauten Mischung der Angriffskräfte kommt es sich leicht ereignen, daß gar das äußerliche Moment des Sieges für alle vorübergehend bestritten, daß aber späterhin nur eine einzige Gruppe aus der Angriffskolonie den wirklichen Vortheil davonträgt, während die übrigen sich werden überlegen müssen, daß sie nur als Sturmbrecher gebraucht worden sind. Dem starken Betonen des militärischen Elements, welches für unsere gegenwärtigen Zustände charakteristisch ist, würde es zum mindesten nicht widersprechen, wenn der wahre Sieger auch hier der Generalstabescher werden würde.

Eines scheint unter allen Umständen gewiß: zu einer Wiederannahme des Planes, sämtliche deutsche Bahnen zum Reichseisenbahneigenthum zu machen, wird die neue Campaigne, die wir sich entwickeln sehen, nicht führen. Dieser Plan ist so völlig in

den Hintergrund getreten, daß nicht einmal akademisch noch an ihn erinnert wird. Und doch gehört das Reichseisenbahnprojekt sicher auch heute wie vor einem Tugend Jahren zu den „Dealern“ des Fürsten Bismarck. Aber die Zeit ist nicht danach angethan, Pläne dieser Art zu verfolgen. Vor allem die von oben her betriebene Erklärung des Selbstbestimmungs der Einzelstaatsregierungen ist es verheißlich, daß von Reichseisenbahnen für eine lange Zeit gar nicht mehr gesprochen werden kann. Wenn den Regierungen gesagt wird, wie es noch vor wenigen Jahren geschehen ist, daß die Hoffnungen auf die Erhaltung des Reichseisenbahneigenthums eine weit bessere Stütze an ihnen als an Reichstagen, d. h. also dem Volke, findet, so kann man es ihnen im übrigen ja auch gar nicht verdenken, wenn sie die Konsequenzen im Sinne eines egoistischen Selbstbestimmungstriebes ziehen.

Politische Uebersicht.

Ueber die Neutralität der Schweiz in ihrer heutigen Auffassung veröffentlicht der Professor des Bundesstaatsrechts und Völkerrichts an der Universität Bern Dr. H. Pittet eine Schrift, die jedenfalls eine besondere Beachtung finden wird, wenn die von ihm aufgestellten Sätze auch nicht ohne Einschränkung angenommen werden können. Der Verfasser kommt zu folgenden Schlußfolgerungen:
I. Die Schweiz darf und soll sich nicht weigern, neben den anderen Völkern, die ihr ihre Neutralität ausdrücklich aufweist, auch noch alle und jede von dem gestellten europäischen Völkerricht aufgestellten Verbindlichkeiten loyalerer Staaten, pünktlich zu erfüllen, insofern sie auch die anderen gestellten Fremden vollzieht.
II. Sie hat aber in diesem Punkte keine besonderen Verpflichtungen über Reichsanlagen, die ihr eine andere souveräne Staat nicht hat, und steht auch nicht unter einer Pflicht der Beeinflussung, die mit dem Willen der Souveränität unvereinbar wäre und sogar von der Neutralitätsurkunde selbst als unzulässig erklärt ist.
III. Zu ihren weltlich hatfindenden völkerrichtlichen Pflichten kann sie mit allen erlaubten völkerrichtlichen Zwangsmitteln angehalten werden, außer dem Kriege, der im Interesse Europa's ausgeschlossen ist.
IV. Eine tatsächliche Verletzung der schweizerischen Neutralität und Unverletzlichkeit, sei es durch direkten Angriff oder durch Nichtachtung des neutralen Gebietes im Falle eines Krieges zwischen Dritten, giebt der Schweiz kein Recht, sich zum Zwecke der Erhaltung ihrer Freiheit und Neutralität mit jedem beliebigen Staate zu allüren, und bildet für die sämtlichen Garantien eine Veranlassung und Verpflichtung, gemächlich dem Angreifer zur Einstellung seiner feindsüchtigen Maßnahmen und zur Satisfaction anzuhalten.

In der am Freitag stattgefundenen Plenarsitzung der ungarischen Delegation wurde die vollkommene Ueberstimmung der Mitglieder beider Delegationen festgestellt. Die österreichische Delegation hielt am Freitag ihre Schlußsitzung. Zunächst wurde eine Resolution angenommen, die unter denselben bescheidlichen Ueberschreitungen des Solomons betrug, die in Rußland erfolgte Gefangenennahme seines Sohnes wurde dem Minister des Aeußeren zur eingehenden Prüfung übergeben. Hierauf nahm die Delegation sämtliche frühere Beschlüsse in dritter Sitzung endgültig an. Nachdem Johann der Minister des Aeußeren Graf Kalnoky dem Dant und der Anerkennung des Kaisers für das patriotische Zusammenwirken, sowie auch dem Dant der gemeinsamen Regierung Ausdruck gegeben, dankte Fürst Khevenhüller dem Präsidenten Fürst Windisch-Grätz für die umsichtige Leitung der Verhandlungen, mittelalterlichen Schöpfen versehen, über denen noch genutztere eiserne Klopfer angebracht waren. Hier und da lag eine menschliche Gestalt in eine Sarape gehüllt, in tiefen Schlaf versunken, auf dem nackten Boden. Bei dem herrlichen Sommer und Winter gleich angenehmen Klima kann man sich diese ohne Annehmlichkeiten gefahren wohl erlauben. Bekannt man auch ein wenig Glieberstein, so sind doch hier die warmen Bäder, die aguas calientes, um warme sehen und Wärme geben zu machen? Keine Straßenlaternen, kein Gas oder elektrisches Licht erleuchtet die Straßen, und ich konnte mich Glück sagen, meine nächste Logishalle bei besten Mondlicht unternehmen zu dürfen. Bei Anbruch des Tages sah ich Einwohner dadurch, daß sie gewaltig große Fandarten mit herumtrugen, ganz wie in den Städten des Orients.
Nach viertelstündigem Marsch hielten meine indianischen Gieronen vor einem einschüchtern Gebäude in einer Seitenstraße. „Aqui esta el Hotel de Comercio“ bemerkte einer. Es dauerte eine geraume Weile, bis ich mit dem schneren eiserne Klopfer den Wirth aus dem Schlaf und an die Thür gelockt hatte. Mit Stutzen blickte er mich an, als ob ihm eine fremde Gestalt im Traume erschienen wäre. Gewiß, Aguas Calientes konnte, wie ich sah, kein Feind befeuert Wabobach sein. Aber als ich dem Guten meinen Wunsch nach einem Zimmer angedeutet und damit erwiesen hatte, daß ich ein selbstthätiger Fremder sei, kam die bewährte mexicanische Gastfreundschaft und Höflichkeit sofort zum Durchbruch. Der ganze Hausbath war auf den Beinen, um mir ein recht passables Zimmer herzurufen, und so war ich denn als Wabobach von Aguas Calientes imharrt.
So viel verordnet und, ich möchte sagen, gepenscherhaft die Stadt sich in der Nacht gezeigt hatte, so launig, belacht, warm und anziehend zeigte sie sich bei meinem ersten Morgenbesuche. Ein ähnlich reizendes Stadtbild war mir früher auf meinem lebendigen Wanderungen durch die neue Welt weder in Kanada, noch in den Vereinigten Staaten, noch in Central-Amerika vorgekommen. Punktuelle einschüchternde Häuser in allspanischer Stil in den Straßen; durch die weitgeöffneten Tore fiel mein Blick überall in hübsche, ganz mit erdigen Gewächsen und herrlichen Blumenbeeten gesäumte Höfe, die wohl auch mitunter durch große Agnate-Blümen, großblättrige Bananen und kleine Palmen besätter waren.

Ein Badort in Mexiko.

Auch Mexiko besitzt sein Baden-Baden. Ganz wie das berühmte deutsche Bad, hat auch Mexiko seine warmen Heilquellen, welche der an ihnen existierenden Stadt und dem Staate, deren Mittelpunkt sie ist, den Namen gegeben haben. Hier heißen Cuellen, Stadt und Staat nicht Bahar-Bahar, sondern Aguas Calientes, warme Quellen.
Hat jemand mit Ausnahme der Statistiker und Geographen schon vom souveränen Staate Aguas Calientes gehört? Hat irgend ein moderner Wabobach oder eine elegante Wabobach Europa's schon von dem Wabobach Aguas Calientes gehört? Ich zweifle. Aguas Calientes ist ein Städtchen, ein Achenbühl, und der reiche Prinz, der mit dem einzigen feinsten Pantoffeln umherläuft, um das dazu gehörige Füßchen zu finden, hat dieses mexicanische Achenbühl noch nicht entdeckt. Noch ist es ein Naturkind, das bei der großen bonnehmen Welt erst später einmal zur Schule gehen wird. Noch ist es eine indianische Provinzhöhle, deren hippige, herrliche Reize durch keine Wabe eingekerkert, eingewahrt und verpöndert werden — eine Söhne, die so ist, wie sie gewachsen, und die so reizend daliegt, wie die Venus auf Niofen gebettet.

Ich habe viele Städte des großen Astenreiches gesehen, und kann wohl sagen: keine ist so schön, so idyllisch, wie Aguas Calientes. Auf dem weiten Hochplateau zwischen dem mexicanischen Sierran gelegen, im Herzen des Landes, war es bis vor wenigen Jahren von der Außenwelt vollständig abgeschieden, ohne Eisenbahn, ohne Post, selbst ohne Straße. Nun der „Camino real“, die „fönstliche Clause“, welche von der Stadt Mexiko nach dem 600 km entfernten Aguas Calientes führt, ist an vielen Stellen von tiefen Schluchten unterbrochen, von tropischen Regenwäldern zerissen, mit Felsklümmern besetzt, und eine 600 km lange Zügelreise führt über eine solche Straße pfeilen sich selbst die hartnäckigsten, tollkühnsten Mexikaner zweimal zu überlegen. Der herrliche Wabobach war also selbst in der Randespaupstadt nur wenig bekannt. Die wenigsten Reisenden kamen hier durch, und ich habe Dutzende von Büchern über Mexiko gelesen, in welchen die an 15,000 Einwohner zählende Stadt kaum mit dem Namen erwähnt wird. Mein Besuch in Aguas Calientes

kam mir deshalb wie eine Entdeckung vor, und gleichzeitig eine Uebererhöhung der angenehmen Art. War ich doch, bevor ich sie erreichte, über 100 km weit durch die Steppen und Wälder des mexicanischen Hochplateaus gezogen, und sie erziehen mir deshalb wie eine herrliche Oase, in deren unzähligen Holzgärten ich nun ein wenig rasten wollte. Gerade vor meinem Entziffen war die vom Süden aus Mexiko herfließende Eisenbahn eröffnet worden, und Aguas Calientes war damit in den Weltverkehr getreten, hatte kein Dampfros, seine Eisenbahnverbindungen, seine Eisenbahnhöfen, ja sogar ein Tramway führte herauf von der letzten nach dem Mittelpunkt der Stadt. Aber das war auch alles, denn eine mexicanische Stadt springt nicht so leicht aus dem Mittelalter, in welchem sie Jahrhundertlang gefestummt, aus dem Zeitalter des Manneleins in das Zeitalter der Lokomotive hinein. Das konnte ich schon bei meinem ersten Gange durch die Stadt wahrnehmen. Es war 1 Uhr morgens, als ich ankam. Der Mond schien fast taghell und kam mit seinem weißen Lichte den eben rauchenden Dampfen zuhülfe, welche den Bahnhof zu erleuchten bestimmt waren. Der Zug hielt nur gerade so lange, um mich und mein Gepäck abzustreifen, und rollte dann wieder langsam weiter. — Draußen vor dem Bahnhof befand sich je früher Morgen — oder wenn man will, spätem Nachmittage, wieder Wagen noch Tramway. Nur ein Duzend zerlumpte, halbnackter Jungen umringten mich und balgten sich um die Ehre, mein Gepäck nach der Stadt in das Hotel zu tragen.

Ja, gab es denn ein Hotel hier? Kein Wabobach, kein Achenbühl besetzt den Reisenden in Mexiko darüber. Seine Wabe ist der einzige Wabobach, das hatte ich schon in so vielen Städten und Orten vorher herausgefunden. Aber die Jungen mußten dies wohl wissen, und so überließ ich mich dem Führung von zweien und schritt fürdas durch eine gerade, breite, staubige Straße auf die Stadt zu. Kleine, niedrige Häuserreihen mit flachen Dächern schlossen sie auf beiden Seiten ein; lange, weiß überstrichene Lehnmauern, in denen sich nur spärliche Fensteröffnungen befanden, die keine Glasrahmen, sondern nur eiserne Gitter trugen — also nur Schutz gegen Diebe, nicht das Klima. Nur an manchen Fenstern befanden sich schwere, dicke Holzläden, ebenso waren die Thüren aus schweren Pfosten geformt und mit gewaltigen

Gegründet
1859.

J. LEWIN

Gegründet
1859.

4. Markt 4.

Halle a. S.

4. Markt 4.

Telephon-Anschluss Nr. 195 Halle-Berlin-Leipzig.

Manufactur- u. Modewaaren, Seidenstoffe, Damen- u. Mädchen-Confection, Leinen, Elsässer Baumwollen-Waaren, Läuferstoffe, Möbelstoffe, Gardinen, Tücher, Reise-, Schlaf- und Stepp-Decken. Bettfedern. Strümpfe. **Wäsche-Confection.**

Franco-Versand
von
Proben, Preislisten
und Modebildern.

Detail-Verkauf
zu Original-Fabrikpreisen.

Franco-Versand
von
Aufträgen
von 20 Mark an.

Mein

Inventur-Ausverkauf

dauert ununterbrochen fort und sind die Waarenlager in allen Abtheilungen meines Geschäftshauses ganz bedeutend im Preise herabgesetzt.

Ich mache zunächst höflichst darauf aufmerksam, dass mein Lager in

Elsässer Waschstoffen

noch im grossen Umfange sortirt ist, deren Preise, um wegen vorgerückter Saison vollständig damit zu räumen, ganz besonders reducirt sind.

In reinwollenen elsässer und sächsischen

Kleiderstoffen

sind grössere Partien nur aus Neuheiten dieser Saison und Prima Qualitäten bestehend, zurückgesetzt und bedeutend unter dem Herstellungs-Preis zum Verkauf ausgelegt.

Ferner bringe ich mein noch grosses Lager in

Sommer-Confection

in empfehlende Erinnerung. Sämmtliche noch am Lager befindlichen Piéces, als:

**Promenades, Visites, Umhänge, Jaquettes, Regen- und Staub-Mäntel
sowie Satin-Blousen**

stelle ich unter Selbstkostenpreis zum Verkauf.

Meine bekannt grossen **Baumwollen- und Leinen-Läger**, sowie die in **Gardinen, Möbelstoffen, Tischdecken, Teppichen etc.** sind besonders hervorzuheben.

Grösstes Lager in böhmischen Bettfedern und in fertigen Betten.

Prima Elsässer Hemdentuche, in grossen Posten vorrätig, das Meter 25, 28, 32, 35 und 40 Pfg.

Steppdecken Mk. 2,50, 3, 3,50, 4, 5, 6 bis 12 Mk.

Tricot-Blousen; Tricot-Tailen.

Gelegenheitskauf. Ein grosser Posten zurückgesetzter Teppiche

in Plüsch und Tapestry in sämtlichen Grössen. Dieselben sind garantirt fehlerfrei und nur wegen ihrer nicht mehr modernen Muster ganz enorm im Preise herabgesetzt.