

für Halle vierteljährlich 2,50 M., bei  
pneumatiker Zustellung 2,75 M., durch  
den Post 3,25 M., auswärts Zustellungs-  
gebühr. Bestellungen werden von allen  
Verlagsstellen angenommen.  
Der amtlichen Zeitung-Verzeichnisse  
unter „Saale-Zeitung“ eingetragen.  
Für unvollständigen Eingangs der Manuskripte  
wird keine Gewähr übernommen.  
Redaktion nur mit Quittungsbogen:  
„Saale-Ztg.“ gehalten.

Verlagsredaktion der Zeitung Nr. 2335, der  
Neuesten Nr. 2332, Geschäftsstelle Nr. 178;  
Verlagsdrucker (Stadt 4) Nr. 2335.

# Saale-Zeitung.

achtunddreißigster Jahrgang.

werden die Spaltenzeit oder deren  
Raum mit 30 Pfg., solche aus Halle mit  
20 Pfg. berechnet und in der Geschäfts-  
zeit, von anderen Anzeigen-Exemplaren an-  
genommen. Reklamen die Seite 75 Pfg.  
Ercheint wöchentlich zweimal,  
Samstags und Montags einmal,  
sonst zweimal täglich.

Schreibleitung und Haupt-Redaktion:  
Halle, Post-Office-Verwaltungstraße 17;  
Telegraphische Anstalt: Markt 24.

Nr. 471.

Halle a. d. Saale, Freitag, den 7. Oktober

1904.

## Eine Eisenbahn-Verkehrsmittel- gemeinschaft.

Parturient montes, nascetur ridiculus mus. Jahrzehnte  
lang fordert man in Parlament und Presse die Errichtung  
einer deutschen Eisenbahngemeinschaft, in zahlreichen Kon-  
ferenzen, deren Verhandlungen in geheimnisvollem Dunkel  
gehielt sind, kommen die bundesstaatlichen Minister zusammen,  
um die große wirtschaftliche Frage zu beraten und zu er-  
leuchten und was kommt schließlich bei allen Erörterungen  
heraus? Das mit der selbstverständlichen Unmöglichkeit auf-  
geräumt wird, die Eisenbahnenagen aus fremdem  
Staatsgebiet leer zurückzuführen zu lassen. Was auf  
dem Gebiet des privaten Transportverkehrs schon längst  
erreicht ist, was Flüssigkeits- und Seefahrt im großen  
und ganzen auch schon durchgeführt haben, das man nämlich  
Verkehrsmittel um zu ein leeres Zurückführen der  
Transportmittel durch ein beladenes Zurückführen zu erzie-  
len — man hätte annehmen sollen, daß dieser Zustand auch auf  
dem Gebiet des bundesstaatlichen Eisenbahnverkehrs schon längst  
erreicht sei und ist nun überdies zu ertragen, daß er nach  
so und so viel Ministerkonferenzen erst eingeführt werden  
soll.

Man sollte es nicht glauben — aber offiziell wird ver-  
sichert, daß es so sei, — daß bisher folgender Zustand  
herrschte: Die Wagen der süddeutschen Bahnen, die nach  
nach dem Norden gebracht hatten, mußten auf dem Rück-  
weg, so verkehrt die Köln. Ztg., „Hunderte von  
Kilometern leer zurückzuführen, während ungeheurer  
Wagen der preussischen Eisenbahn-Verwaltung zwar nach  
nach süddeutschen und anderen Gegenden bringen, aber  
gelingt es nicht wieder zu benutzen zurückzuführen zu müssen.“  
Nun endlich soll wieder erreicht worden sein, daß wenigstens  
der Wagen- und Lokomotivpark auf allen deutschen  
Verkehrslinien gemeinsam benutzt und verwaltet wird.  
Man versteht nicht, daß diese Einrichtung schon in  
der Verfassung vorgeschrieben war, deren Artikel 42  
ausdrücklich die Verpfändung der Bundesstaaten festsetzt,  
die Eisenbahnen in ein einheitliches Netz verwandeln zu lassen.  
Es ist nach alledem kein Anlaß, die Geschäfts-Verwaltung zu  
verfallen, wie es beispielsweise die „Kölnische Zeitung“ tut,  
die im Ernst schreibt, daß durch die neue Verkehrsmittel-  
gemeinschaft ein „neues nationales Band von unzerbrechlicher  
Festigkeit um die einzelnen Glieder des Reiches geschlungen  
wird.“ — Man denke, die Verpfändung des Lokomotiv- und  
der Wagentransport eines neuen nationalen Band! Und es ist  
nicht nötig, in den elegischen Ton der „Kreuzzeitung“ zu  
verfallen, die bereits in bitterer Sprache auf ihren Stab gelebt  
ansieht, daß die preussische Regierung „auf keinen Fall zu  
einer Regelung des bundesstaatlichen Eisenbahnverkehrs die  
Hand bieten werde, bei der die Verwaltung der preussischen  
Eisenbahnen der parlamentarischen Kontrolle des Reichs-  
tagestages unterstellt werden würde.“ Ja so weit ist  
es ja noch gar nicht. Selbst wenn außer der Frage der  
gemeinsamen Benutzung der Verkehrsmittel auch  
die Tariffrage, etwa nur soweit sie sich auf Gütertrans-

port bezieht, nach einheitlichen Gesichtspunkten geregelt  
werden sollte — denn die Frage der einheitlichen Tarifierung  
des Personenverkehrs würde zunächst wegen des Fehlens  
der vierten Wagenklasse in Süddeutschland recht schwierig zu  
lösen sein, — so wäre damit der Errichtung einer faktischen  
deutschen Eisenbahngemeinschaft doch erst sehr wenig vorge-  
arbeitet. Diese stellt sich im wesentlichen dar als eine  
Zusammenschließung für die Errichtung einer finanziellen  
Gemeinschaft aber ist bei den defizitären parlamentarischen  
Verhandlungen der Einzelstaaten zurzeit ebensowenig Aussicht  
vorhanden wie früher. Nur eine betriebstechnische und  
tarifrechtliche Gemeinschaft, Dinge, mit denen sich die einzel-  
staatliche Eisenbahngemeinschaft sehr wohl vereinigen läßt, sucht  
man zu erreichen, etwa nach der Art der Vereinigung der  
selbständigen Verkehrsverwaltungen der einzelnen Nationen zum  
Weltverkehrsverein, wobei nirgendwo die Selbstständigkeit irgend  
einer nationalen Post in Frage gestellt ist.

Es ist daher nicht angebracht, die Bedeutung der geplanten  
Reform zu übertrieben. Was dabei herauskommt, liegt  
einzig und allein auf dem Gebiet der Erzielung von Er-  
parnissen. Wenn beispielsweise im Rechnungsjahre 1903  
auf den deutschen Staatsbahnen über 4 Milliarden Wagen-  
kilometer mit unbeladenen Güterwaggons zurück-  
geführt worden ist, so würde in Zukunft, da ja das Laufen  
unbeladener Wagen in Fortfall kommen soll, hier manche  
Million unnötiger Ausgaben erspart werden. Auch die  
Kosten der Unterhaltung der Verkehrsmittel, des Verpfändens,  
des Bauüberwachungs und der Abnahme der Ver-  
kehrsmittel lassen sich bei gemeinsamer Verwaltung ver-  
ringern, desgleichen die der Verpfändung der Lokomotiven  
mit Kohlen, und was der Dinge mehr sind. Es liegt auf  
der Hand, daß sich hierdurch, wie durch die Vereinfachung  
des Abrechnungsweises große Ersparnisse erzielen lassen, die  
zur Erhöhung der Eisenbahnen der süddeutschen Staaten  
sehr willkommen sein werden. Die Ausbesserung des tech-  
nischen Betriebs wird eine viel intensiver, als bisher; die  
Einnahmen werden darum steigen, aber die Eisenbahn-  
selbstständigkeit der Partikularstaaten bleibt ohne Einschränkung  
dieselbe wie bisher.

Erst die Einführung einer finanziellen Eisenbahngemein-  
schaft, eine Eingliederung der partikularen Betriebe in ein  
einheitlich geleitetes Reichseisenbahnsystem kann vom rein  
wirtschaftlichen Standpunkte aus die beste Lösung der  
deutschen Eisenbahnfrage betrachtet werden. Von diesem  
Ausbau des einzelstaatlichen Eisenbahnwesens zu einem  
nationalen sind wir aber zurzeit noch sehr weit entfernt,  
und ob wir jemals dahin gelangen werden, nachdem einmal,  
als Gelegenheit dazu vorhanden war, der Zeitpunkt verpaßt  
wurde, das ist die Frage.

\* Anmerkung. In Süddeutschland gibt es keine vierte Wagen-  
klasse. Sie müßte bei der Einführung der Tarifierung der Personen-  
tarife eingeführt werden. Der Tarif für die preussische IV. Klasse be-  
trägt 2 Pfg. das Kilometer, die III. Klasse kostet 4 Pfg. In Baden,  
Bavern und Württemberg fährt man in III. Klasse für 3,4 Pfg., in  
Baden mit dem Altkometarif sogar für 2,5 Pfg.

## Deutsches Reich.

Gesetz- und Verordnungsblätter.

Der Kaiser ist gefahren um 2 Uhr 45 Min. nach H u b e r t u s  
H o f a b e r e i l l.

### Der Kaiser in Danzig.

Die Rede des Kaisers zur Eröffnung der Technischen  
Hochschule in Danzig hat folgenden Wortlaut:

Es gereicht Mir zu hoher Befriedigung, heute eine neue  
Bildungsinstitution für technische Wissenschaften eröffnen zu können.  
Von der Erkenntnis durchdrungen, daß dem Verlauf der  
Nationen in der kulturellen Entwicklung der Technik  
ganz besondere Aufgaben zufallen und deren Erfüllung  
für das künftige Wohl der Menschheit und die  
Aufrechterhaltung seiner Machtstellung von  
größter Bedeutung sind, habe Ich es für eine Meiner  
vornehmsten landespolitischen Pflichten, für die Verbreitung  
und Vertiefung der technischen Wissenschaften einzutreten und  
auf eine Vermehrung der technischen Hochschulen hinzuwirken.  
Denn die angehende Entwicklung, welche die deutsche Technik  
seit dem Beginn des letzten Jahrhunderts nach allen  
Richtungen erfahren hat, haben wir nicht zufälligen Ent-  
scheidungen und glücklichen Umständen, sondern der ersten  
Arbeit und dem auf dem festen Boden der Wissen-  
schaft stehenden, systematischen Unterricht an  
unseren Hochschulen zu verdanken. Die Mäßigkeit und die  
theoretischen Naturwissenschaften haben die Wege gewiesen,  
auf denen der Mensch in Gottes allgewaltiger Weisheit der  
Natur immer tiefer eindringen vermag, die angewandte  
Wissenschaft hat diese Wege sich selbst erschlossen und ist zu  
immerwährenden Erfolgen gelangt. Den technischen Hochschulen liegt es  
ob, theoretische und angewandte Wissenschaft zu künftigen  
Zukunftswirten zu bereiten, und zwar mit der unauflös-  
lichen Verflechtung, die das ausdauernde Bemühen des  
Deutschland erhaltenden Spans dieser Anstalten bildet. Sie  
stellen in ihrer Eigenart eine wissenschaftliche Universitas dar,  
die mit der alten Universität um so mehr verhalten werden  
kann, als ein nicht unbedeutendes Teil des Lehrgebietes  
beiden Anstalten gemeinsam ist. Die Gleichartigkeit und  
Gegenüberlichkeit beider Hochschulen wird durch die  
Aufgaben hin zum Ausdruck zu bringen, indem sich die technischen  
Hochschulen die gleiche hohe Stellung, wie sie die Universitäten  
seit langem behaupten, in Welchen Ländern eingerichtet sind  
und ihnen das Recht bezeugt, akademische Grade zu verleihen.  
Dieses Recht soll auch der neuen Hochschule zufließen, welche  
aus im übrigen mit ihren älteren Schwestern in allen Stücken  
gleichgestellt ist.

Eine besondere Genugtuung ist es Mir gewesen, die neue  
Bildungsinstitution hier in dieser allezeit würdigen, erinnerungs-  
reichen Hansestadt erleben zu lassen und damit den Weibern  
von Danzig in nahe zu haben den Dank zu sagen wie der  
Stadt Danzig einer neuen Beweis Meiner landespolitischen  
Fürsorge zu geben. Auf einem Boden errichtet, den deutsche  
Kulturkraft einst der Kultur erflüht, soll die Anstalt hier  
stehen und wirken als ein fester Turm, von dem deutsche  
Wissenschaft, deutsche Arbeitssinnlichkeit und deutscher Geist sich

## Fenilleton.

[Nachdruck verboten.]

### Aus Segantinis Jugend.

Die Kunde von dem Leben des großen italienischen  
Malers Giovanni Segantini klingt in unserer heutigen  
Zeit, in der die Laufbahn eines jeden gewöhnlich seinen fest  
gelegten Weg durchmacht und eine strenge Gesellschafts-  
ordnung starrer Schranken setzt, wie ein abenteuerliches und  
höchst wunderbares Novan. Ein neues Buch über den  
Künstler von Marcel Montadon (Verlag von C. Neumann, Neudamm  
1904) läßt nun den Meister möglichst mit eigenen Worten  
über seine Schicksale berichten oder erzählt die Geschichte  
seines Lebens nach seinen Freunden nach, jedoch ein höchst  
lebendiges Bild aus diesen Worten, die den Sauch des  
wahrschätzbaren haben, entgegenleuchtet. Wie ein  
Novan aus den Kindeszeiten von Adams mutet die  
Geschichte seiner Jugend an. Die Mutter verlor er sehr  
früh; der Vater wollte nun mit dem kleinen nach Mailand  
ziehen, wo er zwei Kinder aus erster Ehe hatte. Doch der  
Vater und der älteste Sohn wanderten aus, weil sie in  
Mailand über Glück nicht fanden, und ließen den kleinen,  
sechsjährigen Giovanni bei seiner Stiefmutter, die den  
Tag über fortjag und den armen Jungen in den engen  
zwei Zimmern dicht unter dem Dach allein zurückließ; aus  
den hohen Fensterläden guckte nur häufig ein Ständchen  
Sinnel, ein Wellenfalten herein, und in dem einsamen  
Gemach überkam den phantastischen, leicht erregten Knaben  
oft eine namenlose Angst; allerlei Gestalten und Fragen  
fliegen vor ihm auf; eines Tages fand er ein paar Blasen  
auf dem Boden eines alten Koffers, er spaffiert sich mit  
ihnen aus; doch auf einmal blüht aus den leeren Augen-  
höhlen der toten Larve etwas Lebendiges auf, ein  
funkelndes Auge stiert drohend nach ihm; tödliche Furcht  
ergreift ihn vor dem gräßlichen Gespenst. Doch als die  
Schweizer nach Hause kommt, da sieht sie nach, und das  
unkindliche Auge war nur eine blühende Stahlsphäre.

So regen sich im kindlichen Hirn die ersten Gestaltungen  
einer schöpferischen Kraft; voll Schmachts sieht es ihn zu  
einem Manne, der die Wägen anreißt; aus den bunten  
Farbenflecken tauchen ihm allerlei Bilder in wirren Durch-  
einander auf; phantastische Tiergestalten und Menschen in  
sonderbaren Verzerrungen und Verunstaltungen: „Diese  
Mauern borgen eine abstoßende Menge sonderbarer Träume;  
aber der Traum meines inneren Sehens — das waren  
grüne Wiesen und der über feingelagerten Kiesel fließende  
Bach; das Gärten in Arco und darin mein Lieblingsplatz  
voll süßem Gattens.“  
Die Schindlucht nach der Heimat wird immer stärker; aus  
der Enge und Trübsal will er ins Leben. Und im Früh-  
ling, da regt sich in ihm das heiße Blut des nach der  
großen Mutter Natur dröhnenden Künstler. Wie die  
„Taugenichtse“ und die Genies läuft er fort aus dem Hause  
und marschiert in die ferne Welt, in die glückliche Zukunft  
hinein. „Ich erinnere mich wohl, es war ein drückend  
schwerer Tag; dennoch machte mich die Fülle des Lichtes,  
die strahlende Sonne, Felder, Bäume und Wiesen fast  
trunken vor Freude; meine Seele hatte Flügel bekommen.  
Trotzdem krampte sich mein armes Herz zusammen, wenn  
es unversehens in Gedanken auf den kleinen Vorplatz aus  
zu meiner Schwester zurücklag. Aber ich ging stetig vor-  
wärts, an meinem Worte nagend und mir nicht aufhaltend,  
um meinen Durst an einem wasserführenden Bach ober-  
einer fühlenden Quelle zu stillen.“  
Endlich findet er ermahnt ihn und schläft ein. Gutmütige  
Bauern finden ihn, nehmen ihn auf und füttern ihn heran-  
und der schöne Knabe mit den langen schwarzen Haaren  
der wie ein kleiner französischer Königssohn“ aussieht, hielet  
vergnügt die Schweine und Gänse eines kleinen Dorfes,  
fühlt sich den Tieren verwandt und den Bäumen, Blumen  
und Steinen. Dieses Hirtenamt, das die Kinder einer  
glücklichen arabischen Zeit als heiligen Beruf einst priesen,  
wird auch ihm zum Segen; die Jungen öffnen sich ihm für  
die ewige Harmonie von Mensch, Tier und Landschaft, deren  
friedvoller Zusammenklang den tiefen Grundton seines  
ganzen Werkes bildet. Und nach dieser kurzen Idylle  
bämmert das Leben den Knaben zum Mann. Nach einigen  
Monaten muß er zu der Stiefmutter zurück, und von nun  
an beginnt ein heißes unbesonnenes Ringen und Streben  
seines inneren Genies durch Verzerrungen, durch bittere Not  
hindurch.

Segantini kommt zu einem Verlobten, einem Schweine-  
mægler, in den Loden; hier leert er leien und schreiben;  
das Rednen bereichert fast seinen abenteuerlichen Geist, und  
er bildet sich seltsame Zaubersprüche, durch die er die Glücks-  
nummern in der Lotterie ausrechnen will. In diesem Wirren

und baltigen Lernen liegen die Keime zu der reichen und  
tiefen Weltanschauung, die sich dann in den letzten alles  
Lebendige philosophierend umfassenden Bildern offenbaren  
sollte. Eines Tages entdeckt Segantini mit dem anderen  
Ladenburschen zusammen im Keller einen kleinen Schatz von  
alten Münzen, der da vergraben war. Wieder will er fliehen  
nach dem Süden, dem Glück zu. An einem heißen Sommer-  
tage ziehen sie aus und schlafen beide ein, doch als Gio-  
vanni aufwacht, ist der ungetreue Freund mit dem Gelde  
und davon gegangen. Der verlassene Junge wagt sich  
nicht nach Hause, er hungert zwei Tage herum, dann findet  
man ihn und er wird in eine Anstalt für verwaiste  
Kinder, in ein Korrektionshaus, eine Art Zuchtstube, ge-  
bracht. Drei Jahre, von 1870 bis 1873, figt er nun hinter  
Schloß und Riegel mit Kindern von Verbrechern, mit ge-  
meinem, fühlverderbtem Gemüde zusammen; er wird mit  
Schuldnerlei befaßt; einmal treibt ihn sein angebrochener  
Freiheitsdrang, einen Fluchtversuch zu machen, doch im  
Verzuge scheint er es nicht schlecht gehabt zu haben, denn  
er unterliegt noch später zu der Anstalt fremdliche Ver-  
schiebungen.

Wie aus dem kleinen Baggabunden und Schuldnerlei nun  
der große, berühmte Maler wurde, das ist noch ein weiter  
Bog grenzenloser Entbehrungen und bitterer Not, es ist  
die Zeit des Studiums, während deren er oft dem Hunger-  
tode nahe gewesen sein muß, denn man weiß buchstäblich  
nicht, wovon er wohl häufig gelebt haben mag. Schon in  
der Anstalt fiel er durch sein Phantasieleben auf, dann ver-  
suchte er sich mit mühsam erbetenen Farben im Malen.  
Er hat selbst erzählt, daß er zum Maler geworden sei, als  
er den Schmerz einer Mutter an der Leiche ihrer Tochter  
sah, die immervort ausrief: „Wie schön warst du, mein  
Kind! Hätte ich doch dein Bild!“ Die große Menschen-  
liebe, der heilige Wunsch, zu trösten und zu helfen, trieb ihn  
auf seinem dunklen Wege hinaus zu den sonnigen Höhen,  
und dann fand er auch seine neue Technik, die die Farben  
ungetrocknet und ungemischt nebeneinanderlegte und die  
zum ersten Male 1878 auf dem preisgekrönten Bilde „Chor  
der St. Antoniuskirche“ angewendet ist.

### Kunst und Wissenschaft.

r. Friedrich Hebel und das Mäandern  
Ottobers. Nur hat Schwäbisch ganz Mühen in den  
Frieden des Ottobers, seinen berühmten Wäandern, das all-







