

Annahme von Inseraten Schulstraße 9 und Kirchplatz 3.

Agenturen in Deutschland: In allen größeren Städten Deutschlands: R. Mosse, Haasenst. & Vogler, G. L. Daube, Invalidentank. Berlin Bernh. Arndt, Max Gerstmann, O. Thiele. Elberfeld W. Thiemens, Greifswald G. Illies. Halle a. S. J. Balck & Co. Hamburg Heinr. Eisler, Joh. Nootbaar, A. Steiner, William Wilkens. Kopenhagen Aug. J. Wolff & Co.

Abend-Ausgabe.

Verantwortl. Redakteur: R. D. Köhler in Stettin.
Verleger und Drucker: R. Graßmann in Stettin, Kirchplatz 3-4.
Bezugspreis: in Stettin monatlich 50 Pf., in Deutschland 2 M.
Fretlos; durch den Briefträger ins Haus gebracht kostet das Blatt 50 Pf. mehr.
Anzeigen: die Zeitspaltel oder deren Raum im Morgenblatt 15 Pf., im Abendblatt und Reklamen 30 Pf.

Kalamitäten auf unseren Eisenbahnen.

(Schluß.)

Am 21. Januar haben bei den Ruhrzügen 4773 Doppelwagen gefehlt, am 22. Januar 4560, das sind in 2 Tagen 9333 Doppelwagen. Der Bahnverwaltung ist also unter der natürlich zu niedrig gegriffenen Voraussetzung, daß sie vom Doppelwagen eine Fracht von 10 Mark hat, an zwei Tagen ein Frachtausfall von 93,330 Mark entstanden. Berechnet man nach diesem selben Satze die an den anderen Tagen des Dezember und Januar an der Ruhr, in Oberhessen u. s. w. entfallenden Frachtausfälle, so kommen Millionen heraus, die bei weitem den Zinsfuß für das Kapital übersteigen, welches man rechtzeitig für die Anschaffung von Lokomotiven und Wagen hätte anlegen sollen, auch wenn man das rollende Material zeitweilig überflüssig gehabt hätte. Der Ertrag der Bahnen wäre dadurch nicht vermindert, im Gegenteil, er wäre erhöht worden. Daß dieser Einbußeausfall für die Bahnen noch jetzt andauert, mögen Sie daraus erkennen, daß vorgestern (29. Januar) in Weiskalen gefehlt haben 3584 Wagen, gestern (30. Januar) sind nicht gefehlt 3816 Wagen, also in Summa an zwei Tagen 7400 fehlende Wagen, und ein Frachtausfall von 74,000 Mark allein im Ruhrgebiet.

Durch Nichtstellung der genannten 9333 Doppelwagen ist an zwei Tagen ein Ausfall an Kohlenlieferungen von 93,330 Tonnen oder 1,866,600 Zentnern entstanden. Welche Lohnverluste daraus für die Arbeiter resultieren, mag Ihnen das Beispiel einer Eisenfabrik zeigen, die in der Folge überaus schnell von 10,355 Tonnen Kohlen und 2155 Tonnen Roheisen entfallenden Lohnverlust ihrer Belegschaft auf 39,364 Mark buchmäßig angibt. Die Verluste aber, welche durch Nichtstellung entstanden sind, beziffern sich an der Ruhr auf über eine Million Mark. Wir liegen nachweislich von 24 Gewerkschaften und 3 größeren Gesellschaften vor. Darnach stellte sich der Ausfall

im Werte von

Table with 2 columns: in Monat November, in Summa auf. Values: 66,427, 226,542, 128,062, 440,294, 92,967, 330,563, 287,456, 997,399 M.

Aber nicht allein auf die Kohlenindustrie erstreckt sich dieser Einfluß, sondern auf alle Kohlen konsumierenden Werke, in erster Linie auf die der Eisen- und Stahlindustrie. Dieselben waren gezwungen, falls sie nicht ganz zum Stillliegen kommen wollten, trotz der vielen großen Vorräte, welche sie angehäuft, Kohlen zu wesentlich höheren Preisen bei Händlern zu kaufen. Durch die Unregelmäßigkeit der Zufuhren wurde die Produktion verlangsamt, der Atmosphärendruck in den Kesseln geringer, u. s. w. und dadurch die Vorkasse im Verhältnis zum Fertigfabrikat selbstverhältnißlich höher. Der Schaden, der dadurch den Unternehmungen erwachsen ist, wird von größeren Werken auf 100,000 bis 150,000 Mark angegeben. Hierzu kommt, daß die Abnehmer — und nicht in letzter Linie die Staatsbahnen, welche nach dieser Richtung merkwürdiger Weise eine force majeure ebenso wenig kennen wie bei der Einziehung der Straßwagenmieten, die auch da verfallen, wo durch die Schuld der Eisenbahnverwaltung sich die Waggons, die an manchen Tagen fehlen, so drängen, daß sie gar nicht in der gegebenen Frist einladen werden können — hinzukommt, sage ich, daß die Abnehmer vielfach auf Lieferung der bestellten Fabrikate drängen bzw. mit Annullierung und Einziehung ihrer Ordres drohen. Die Staatseisenbahnverwaltung wird bei nicht rechtzeitiger Lieferung die Konventionalstrafe einzulösen, obwohl sie den Werken erst die Kunst zeigen müßte, mit der Hälfte oder zwei Dritteln der Kohlen den ganzen Betrieb aufrecht zu erhalten. Die Lohnausfälle für die Arbeiter sind auch hier ganz außerordentliche gewesen. Ich will Sie mit den Ziffern nicht aufhalten und lege die ausdrückliche von jedem Werke verbürgten Ergebnisse auf den Tisch des Hauses zur Einsicht nieder. Sie werden da finden, daß sich der Lohnausfall für die Arbeiter auf einem Hochopferwerte auf 50,000 Mark, bei einer Hälfte auf 29,313 Mark, bei einer anderen auf 31,997 Mark 3 Pf., bei einer dritten auf 42,430 Mark, bei kleineren Werken auf 6000 bis 10,000 Mark stellt, trotzdem den Arbeiter vielfach Zulagen gemacht sind oder Gelegenheiten zu anderweitigen Arbeiten auf dem Werke gegeben wurde. Ja, meine Herren, solche Summen von Lohnausfällen gehören doch meiner Ansicht nach auch in das Gebiet der sozialpolitischen Betrachtungen, und Jeder wird zugeben, daß in solcher Weise der Arbeiter durch die so gern als „höchstschuldig“ geschilderte Industrie noch niemals an seinem Gehelbeutel geschädigt worden ist. Der Schaden ist natürlich nicht mehr einzuholen; wie aber ist gleichen Kalamitäten für die Zukunft vorzubeugen?

Vor allem, meine Herren, durch eine Aenderung des Systems, durch Gewährung eines größeren Einflusses der Maschinentechnik auf den Betrieb, durch ein schnelleres Denken der technischen Fortschritte, die in anderen Ländern gemacht sind u. s. f.; zweitens natürlich durch eine angemessene Vermehrung des rollenden Materials, Beschaffung eines besseren Schmiedeis, Umbau der Rangierbahnen auch für Ostwind u. s. w. Aber alles dies dürfte nach den Ausführungen der rechtsverhelfen Eisenbahn zu urtheilen — noch nicht genügen, wenn die Verhältnisse im Ruhrgebiete so exceptionelle geworden sind, wie sie die genannte Direktion darlegt. Da können nur noch weitergreifende Maßregeln helfen; ich meine den Ausbau eines dritten Geleises auf der Köln-Mindener und der bergisch-märkischen Strecke von Dortmund nach den drei großen Rheinischen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld. Mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit will ich Sie mit den Einzelheiten dieser im Ausschusse Ihres Vereins eingehend besprochenen Angelegenheit nicht weiter anhalten und unterbreite Ihnen die nachfolgende Resolution zur möglichen Einmündigen Annahme:

Die 20. General-Versammlung des Vereines z. B. d. g. u. w. S. i. Rh. u. W. beschließt, beim Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten unter Delegation der ungenügenden Verkehrrer-

hältnisse vorzulegen zu werden, er möge dahin wirken, daß auf den am meisten überlasteten Theilen der beiden Hauptbahnen, a. der rechtsrheinischen — früher Köln-Mindener —, b. der bergisch-märkischen Bahn von Dortmund bis zu den drei großen Rheinischen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld zur anschließlichen Benutzung für den Güterverkehr thunlichst bald dritte Geleise angelegt, mit den vorhandenen Bahnhöfen verbunden und soweit erreichbar unmittelbar neben den älteren Bahnhöfen und an Stellen, wo dies auf zu große Kosten und Schwierigkeiten stoßen sollte, durch Umzugsbahnen ausgeführt werde.

Ferner habe ich in Bezug auf das Staats-eisenbahnwesen noch einer lebhaften Klage zu gedenken, welche sich auf die Vergebung von Lieferungen in das Ausland bezieht. Wie Sie wissen, hat die Eisenbahndirektion Magdeburg neulich 8500 Tonnen Schienen (die beiläufig etwa 1 Mill. Mark repräsentiren) nach England vergeben. Württemberg und Bayern sind diesem Beispiel gefolgt. Ersteres hat Lokomotiven im Ausland bestellt, ohne bei den preussischen Lokomotivfabriken aufzutrufen, letzteres 2500 t. Schienen, 2200 Raufträge und 100 Güterwagen in England in Auftrag gegeben, und die oberrheinischen Staatsbahnen haben neulich ihren ganzen augenblicklichen Bedarf an Wagen einem belgischen Werke übertragen, ohne auch nur bei einem einzigen deutschen Werke vorher anzufordern. Ich muß ein solches Vorgehen als einen wahren Hohn auf die von Tag zu Tag sich mehrende sozialpolitische Belastung der deutschen Industrie um so mehr bezeichnen, als das Ausland uns nach dieser Richtung ein ganz anderes Beispiel bietet. In England macht man die Herstellung der Fabrikate aus inländischem Material zur Bedingung; jede Konzeptionsurkunde für österreichische Bahnen, meine Herren, enthält die nachfolgende Vorschrift, welche nicht nur bei den subventionirten Bahnen, sondern auch bei den Gesellschaften, die keine Staatsgarantie haben, gehandhabt und öfters durch Vermahnungen der Aufsichtsbehörde in Erinnerung gebracht wird: „§ 10. Berücksichtigung inländischer Werte. Fahrtriebmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile sowie alle Ausstattungsgegenstände sind ausschließlich aus inländischen Werken zu beschaffen. Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. l. Handelsministeriums infoluen zugelassen werden, als nachgewiesen werden sollte, daß inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.“ Auch in den Konstitutionsurkunden der reichen Kaiser-Ferdinand-Nordbahn, welche von ihren Erträgnissen dem Staate eine jährliche Rente zu geben hat, heißt es wörtlich: „§ 8. Fahrtriebmittel, Schienen und sonstige Bestandtheile oder Ausstattungsgegenstände der Bahn sind inländische zu beschaffen, als für die neu zu erbauenden Bahnhöfen aus inländischen Werken zu beschaffen. Es soll jedoch der Bezug aus dem Auslande gestattet werden, falls die Gesellschaft nachweist, daß die Beschaffung im Inlande zu denselben Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit wie diese von ausländischen Werken angeboten sind, nicht bewirkt werden kann.“

Die Nordbahn ist außerdem verpflichtet, wenn ihr eine das Inland unterbietende ausländische Offerte eingeht, diese den inländischen Werken mit der Aufforderung vorzulegen, zu gleichem Preise die Lieferung zu übernehmen. Wird das verweigert, so kann erst mit der Genehmigung des Ministers die Bestellung im Auslande erfolgen. Wie sich diese österreichische Praxis bei uns in Deutschland beliebt unterzeichnet, brauche ich nicht erst darzulegen. Unsere Praxis hat einmal den Nachtheil, daß die für ausländisches Fabrikat gezahlten Summen für unser Nationalvermögen verloren sind, daß weiter die Eisenbahnen die zu jeder Tonne Fertigfabrikat notwendigen mehreren Tonnen Rohstoffe nicht verachten, wodurch der von der freireichigen Presse mit so großer Vorliebe zitierte Gehelbeutel der Steuerzahler empfindlich geschädigt wird, daß unseren Arbeitern die Löhne entgehen und daß endlich das Ausland mißtrauisch in Bezug auf unsere Fabrikate beziehungsweise unsere Leistungsfähigkeit wird, wenn es sieht, daß der Staat selbst die heimischen Werke übergeht. Thatsächlich werden auf diese Weise Spanien, Portugal, Italien und andere Länder veranlaßt, ebenfalls in England und Belgien zu bestellen, während sie früher von uns bezogen. Es ist mir sogar der Fall bekannt, daß der dänische Staat der heimischen Waggonfabrik „Scandia“ erst dann Aufträge für Dänemark erteilt hat, nachdem Preußen Waggon von derselben entnommen hatte. Vorher war das Vertrauen des dänischen Staates zu dem genannten Werk so gering, daß er es vorzog, die Waggon für seine Bahnen bei uns zu bestellen. Sie sehen, meine Herren, welche einschneidende Wirkung jene verhängnisvollen Vergabungen an ausländische Werke haben. Wenn die Freihandelsblätter über diese Vergabungen Jubelstürmen singen, so sollte, meine ich, schon allein dieser Umstand der Staats-Eisenbahnverwaltung zeigen, daß sie sich auf dem falschen Wege befindet, denn hier trifft das Wort des alten Geistes zu:

Wenn Deine Kunst dem Kenner nicht gefällt, So ist das schon ein böses Zeichen; Doch wenn sie gar des Narren Lob erhält, So ist es Zeit, sie anzupfeifen.

Die Schädigung unseres Nationalvermögens, die Lohnausfälle der Arbeiter, welche durch jene Vergabungen entstehen, sind viel bedeutender, als die geringen Summen, welche als Differenz angeblich dem Beutel des Steuerzahlers zu Gute kommen. Angeblich, sage ich, denn derselbe Staat, der für Millionen ins Ausland verzieht, würde durch direkte Besteuerung dieser Millionen, wenn sie im Inlande verblieben, die Differenzsumme ganz sicher wieder einbringen.

Deutschland. Berlin, 3. Februar. Wie Graf Waldersee seine Ernennung zum Chef des neunten Armeekorps, so hat auch der General von Leszczynski den nachgesuchten Abschied in einem überaus ehrenvollen Handschreiben dem Kaiser erhalten. Dasselbe lautet:

Ich entspreche, wenn auch mit herzlichem Bedauern, Ihrem mir schon im Dezember v. J. zu erkennen gegebenen Wunsche und nimmere unter dem 31. Januar d. J. eingereichten Gesuche um Verabschiedung, indem Ich Sie hierdurch mit der gefälligen Pension zur Disposition stelle. Zugleich wünsche Ich Meinem königlichen Danke und Meiner warmen Anerkennung Ihrer langjährigen treuen und vorzüglichen, im Kriege wie im Frieden, zumeist in wichtigen Stellungen, geleisteten Dienste noch dadurch besonderen Ausdruck zu geben, daß Ich Sie zum Chef des Infanterie-Regiments Markgraf Karl (7. brandenburgisches) Nr. 60, in welchem Sie im Jahre 1864 als Hauptmann und Kompanie-Chef bei Döbeln dem Orden pour le mérite erworben haben, ernenne. Ich hoffe von Herzen, daß es Ihnen beschieden sein wird, noch lange Jahre diese Ehrenstelle zu bekleiden, und weiß auch, daß, falls dem Vaterlande Gefahr drohen sollte, Ich auf Ihre stets bewährten Dienste rechnen darf. Berlin, den 2. Februar 1891. Wilhelm R.

An den General der Infanterie v. Leszczynski, Kommandirenden General des 9. Armeekorps. Auch in dieser Kabinetsordre bezieht der Kaiser künftiger Möglichkeiten, in denen der General dem Vaterlande seine bewährten Dienste nicht verlagern werde. Beide, der bisherige Chef des großen Generalstabs und der scheidende kommandirende General, werden ihre Kräfte, wenn es gilt, der Armee nicht entziehen. Der Erstere als Führer einer Armee, der Letztere in einer Stellung, die im vorhinem noch nicht bestimmt ist.

Dem Präsidenten des deutschen Landwirtschaftsraths ist seitens des Vorstandes des deutschen Bauernbundes zu den Anträgen zur Heinstättenfrage, wie solche seitens des Herrn Ministerialraths Buchenberger-Karlsruhe dem deutschen Landwirtschaftsrathe vorgelegt worden sind, folgende Erklärung zugegangen: „Seit Bekanntwerden des Niepenhausen'schen Reichs-Heimstättenengesetzes und nachdem unsere Generalversammlung im Jahre 1890 über diesen Gegenstand ausführlich verhandelt hat, ist der deutsche Bauernbund voll und ganz nicht nur für die Tendenz, sondern auch für die Einzelheiten dieses Gesetzes eingetreten und hat ihn nach eingehender juristischer Prüfung in sein Programm aufgenommen, da er in bäuerlichen Kreisen der verschiedenen Landesheile ungetheilte Zustimmung gefunden hat. Wir bebauern daher aufrichtig, daß die Anträge des Herrn Ministerialraths Buchenberger sich so weit von dem wesentlichsten Inhalte des Reichs-Heimstättenengesetzes entfernen.“

Wir bitten daher, dies dem Landwirtschaftsrathe zu unterbreiten und die vorliegenden Anträge in folgender Fassung zusammenzufassen: Der deutsche Landwirtschaftsrath wolle erklären: 1) In der Erlassung eines fakultativen Heimstättenrechts mit Verschuldungsbeschränkung und Schutz gegen Zwangsversteigerung liegt ein Akt praktischer Sozialpolitik, der die Widerstandskraft der bäuerlichen Bevölkerung zu stärken und die Anfassungsmachung von Landarbeiterfamilien in jenen Gegenden, in denen diese des eigenen Grundes und Bodens entbehren, zu fördern geeignet ist (gleich Buchenberger-Erffa'scher Antrag).

2) Der dem Reichstage vorgelegte Gesetzesentwurf entspricht den in Nr. 1 angegebenen Anforderungen.“ Dem Reichstage ist unter dem 3. Februar ein Antrag zu den Aktienfäden, Ostafrika betreffend, zugegangen. Dieser Fortsetzung des Reichskommissars von Wissmann vom 9. Januar d. J. und einen Bericht Emin Paschas aus Buloba vom Viktoriasee vom 16. November v. J. nebst Anlagen. Der Bericht des Herrn von Wissmann lautet: „Sambhar, den 9. Januar 1891. Eingegangen Berlin, auswärtiges Amt, Kolonialabtheilung, den 2. Februar 1891. Eurer Excellenz überende ich in der Anlage ganz gehoramt die am gestrigen Tage hier eingelaufene Post von Emin Pascha, um damit die von Eurer Excellenz eingeforderten Akten über die Emin Pascha-Expedition zu kompletiren.“

Eurer Excellenz werden aus den Briefen des Lieutenant Langhelt, sowie aus dem Gesichtsbericht des Sergeanten Kühne erhellen, daß mehrfach die Situation für einzelne Theile der Expedition eine höchst kritische war. Ich bin mit den Verhältnissen in Unbabwezi genügend bekannt, um meine Besorgniß über derartig geachtete Unternehmungen, als welche die in den Berichten erwähnten bezeichnet werden müssen, auszusprechen, und werde Emin Pascha diese meine Ansicht übermitteln, besonders da es nach einem Privatbriefe des Paschas nicht ausgeschlossen erscheint, daß derselbe noch weiter ausdehnende Unternehmungen beabsichtigt. Wo eine große Karawane in jenen Ländern vielfach genügen würde, um allein durch ihr Auftreten zu reiffristen, da werden derartig schwache Detachements, wie die des Paschas, meistens zu kämpfen haben und sind, wie sich bei der Unternehmung der Lieutenant Langhelt und Sigl ergeben hat, den Verhältnissen durchaus nicht gewachsen. Die Vernichtung eines Theiles der Expedition würde dieselbe aber nicht allein durch den Abgang an Menschen und Waffen, sondern ganz besonders durch den Verlust des Prestige bedeutend schädigen. Im Lande Unbabwe selbst wird der Pascha sich im Nothfall immer noch auf eine uns befreundete Partei stützen können, weiter nach Norden jedoch oder nach Westen hört dies auf.

Da Emin leider keinen erklärenden Bericht den verschiedenen Meldungen beifügt, so ist es schwer, sich aus seinen Maßnahmen und Bewegungen herauszufinden. Es ist jedoch anzunehmen, daß zur Zeit des Abganges beiliegender Post Herr Stofes am Südbende des Viktoriasees eingetroffen war und demnach als eine Verbindung zwischen ihm und Emin Pascha zu erblicken ist; daß Lieutenant Langhelt von Emin Paschas Expedition ebenfalls dort eingetroffen ist und auf Verstärkungen von Emin Pascha wartet, um den beim Hauptling Timbe erlittenen Nachtheil wieder einzuholen; daß Emin Pascha in Buloba, der neuangelegten Station,

bleibt und den Lieutenant Stuhmann mit Verstärkungen zu Lieutenant Langhelt senden wird. Auf einer alten englischen Karte finde ich ein Kap am See 32° östlicher Länge, 1° 15' südlicher Breite Namens Buloba Point, und nehme ich an, daß dies der Ort ist, an dem Emin Pascha die neue Station gegründet hat. — Ein erläuternder Plan oder Beschreibung fehlt.

von Wissmann, kaiserlicher Reichskommissar für Ostafrika. Seiner Excellenz dem Reichstanzler, General der Infanterie Herrn von Caprivi.“

Der Bericht Emin Paschas lautet: „Buloba, den 16. November 1890. Ich erlaube mir Euer Hochwohlgebornen ergebene zu benachrichtigen, daß, am 19. Oktober von Bulumbi abgereist, ich am 31. Oktober hier angelangt und sofort mit dem hiesigen Landeschef wegen Anlegung einer Station hierelbst in Verhandlung getreten bin. Nach Erwerbung des nöthigen Bodens habe ich sofort die Errichtung der nöthigen, vorläufigen Bauten begonnen und bin damit noch jetzt beschäftigt. Der Lieutenant Dr. Stuhmann, mit der Führung der Landkolonne beauftragt — eine Aufgabe, die er mit sehr großem Geschick durchgeführt hat —, ist gestern Mittag hier angelangt. Seine Verdienste über den Marsch und die hierbei vorgefallenen Ereignisse erlaube ich mir ergebenst hier beizulegen und empfehle die von ihm gemachten Vorschläge bezüglich Auszeichnungen um so lieber Euer Hochwohlgebornen geneiger Berücksichtigung, als Sergeant Kühne sich bisher tadellos geführt und sehr brauchbar erwiesen hat und die betreffenden Soldaten tüchtige Leute sind.“

Ebenfalls gestern lief, von Bulumbi kommend, Herr Stofes Boot hier ein und brachte außer einer Anzahl Kisten, die in der Anlage ergebene überreichen Briefe Herrn Lieutenant Langhelt's, sowie Schreiben von Herrn Lieutenant Sigl, die ich mir erlaube anzulegen. Die Situation scheint mir so ernst, daß ich morgen früh vierzig Mann Soldaten und einige Träger mit dem erwähnten Boote nach Bulumbi sende, um sie Herrn Lieutenant Langhelt's bewährter Leitung zu unterstellen. Nach Verathung mit Lieutenant Dr. Stuhmann habe ich mich dafür entschieden, hier zu bleiben und nicht persönlich nach Bulumbi zu gehen, weil hier viele Arbeit vor uns liegt.

Ich habe außerdem Herrn Lieutenant Langhelt angewiesen, Euer Hochwohlgebornen von allen Vorgängen direct in Kenntniß zu setzen. Zur Deckung der Expeditionskosten liegen außer den früher Euer Hochwohlgebornen unterbreiteten Zahlen in Bulumbi noch andere 150 Fracila Eisenbahn bereit. Sobald die Wege sicher, erfolgt die Sendung. Die Expedition bedarf für den Augenblick nichts als Munition für Gewehre und Geschütz, Handwerkzeuge aller Art und Medicamente. Von allen mir angezeigten Sachen ist bis heute absolut nichts in meine Hände gelangt. Sämereien erbitte ich.

Einen Bericht des Feldwebels Hoffmann aus Bulumbi erlaube ich mir ergebenst hier anzuschließen. Herr Lieutenant Langhelt wird seinerseits die nöthigen Rüst- und Werkzeugen einsehen. Die Viste der Träger und Güter folgt mit nächster Post. Auch auf Euer Hochwohlgebornen gestern angelangte Briefe Nr. 1138 und Nr. 399 werde ich mir erlauben mit nächster Post zu antworten. Der Expeditionschef gez. Dr. Emin Pascha.

die Kommandantur des kaiserlichen Reichskommissariats in Sambhar.“

Das „Militär-Wochenblatt“ meldet die Ueberweisung des bisher zur deutschen Gesandtschaft in Paris kommandirt gewesenen Majors Freiherrn v. Hoeninggen, genannt v. Huene, zur Dienstleistung beim großen Generalstabe. Herr v. Huene ist gleichzeitig von dem Verhältniß als Flügeladjutant des Kaisers entbunden und als aggregirt zum Generalstab der Armee verlegt. Als Militärattaché in Paris tritt an seine Stelle der bisher in gleicher Eigenschaft bei der Gesandtschaft in Bern stationirte, dem 1. Garde-Infanterie-Regiment aggregirte Rittmeister von Hundt.

Die Nachrichten der Presse über angelegliche Veränderungen in den höchsten Verwaltungsstellen des Reiches und Preußens dürften auf bloßer Vermuthung beruhen. Aus sicherer Quelle können wir die auf eine angelegliche Aenderung in dem Präsidium des preussischen Staatsministeriums bezügliche Preßnachricht als jeder thatsächlichen Unterlage entbehrend bezeichnen.

Wie sehr unerwartet die weitere Nachricht, betreffend Aenderungen im Reichsdienst, mit Vorbehalt anzunehmen ist, lehrt die Thatsache, daß dabei von der Wiederbesetzung des Postens eines „Vizekanzlers“ die Rede ist, während doch bekanntlich eine solche Stellung niemals bestanden hat. Der damalige Graf, jetzige Fürst von Stolberg-Wernigerode ist auf Grund des Stellvertretungsgegesetzes lediglich mit der allgemeinen Stellvertretung des Reichstanzlers betraut gewesen. Diese allgemeine Stellvertretung ist organisch auf den Staatssekretär des Reichsamts des Innern Herrn v. Wöttrich übergegangen. Diese thatsächliche Unrichtigkeit charakterisirt wohl die Nachricht selbst hinreichend, wobei noch zu bemerken wäre, daß man den erwähnten Kombinationen selbst in parlamentarischen Kreisen eine symptomatische Bedeutung beilegen sollte.

Wie ein Privat-Telegramm besagt, ist gestern das Amtsgeschäft in Kamerun vorläufig eingetroffen. Dasselbe besteht aus zwei größeren und drei kleineren Gebäuden, welche aus Zement und Eisenwänden von einer Berliner Firma gefertigt sind. Die Zusammenstellung der Gebäude in Kamerun muß von dem Unternehmer vertragsmäßig binnen zwei Monaten beendet sein. Das Leben der hierbei beschäftigten deutschen Arbeiter hat die Regierung mit je 5000 Mark versichert.

Bei dem Ende d. Mts. in Portsmouth in Anwesenheit der Königin Victoria stattfindenden Stapellauf zweier neuen englischen Kriegsschiffe wird auf Einladung von Seiten Englands auch die deutsche Marine vertreten sein. Auf Befehl des Kaisers wird ein deutsches Kriegsschiff, wie verlautet der Panzer „Odenburg“, dem feierlichen Akt in Portsmouth beizuwohnen.

Essen a. d. Ruhr, 3. Februar. (W. T.)

Dr. Karl Peters und Oskar Vorherr sind heute von hier nach London abgereist.

Wien, 3. Februar. (W. T. B.) Wegen Güteranhäufung verweigert die niederländische Staatsbahn die Annahme von Gütern über Emmerich. Die bereits angekommenen oder unterwegs befindlichen Stückgüter und Waggons über die genannte Strecke werden zurückgehalten. Die Schiffahrt auf dem Rhein zwischen Köln und Duisburg ist wieder eröffnet.

Bremen, 3. Februar. Morgen tritt der neueste Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd's, „Havel“, die erste Reise nach Newyork an. Heute fand an Bord des Schiffes eine große Festlichkeit statt, zu welcher die bremischen und oberrheinischen Behörden geladen waren.

München, 3. Februar. (W. T. B.) Die Kaiserin von Oesterreich ist heute Nachmittag 3 1/2 Uhr mittels Czergazins infognito zum Besuch hier eingetroffen und wurde bei ihrer Ankunft auf dem Bahnhofe vom österreichischen Gesandten, Fürsten Brede, dem Polizeidirektor und dem Hofmarschall der Herzogin-Mutter, Freiherrn von Wulffen, begrüßt. Die Kaiserin, welche eine Woche hier zu bleiben beabsichtigt, ist in dem Hotel „Zu den vier Jahreszeiten“ abgeblieben.

Die Kronprinzessin-Witwe Stefanie von Oesterreich hat heute mit dem Orient-Express die Rückreise nach Wien angetreten. Zur Verabschiedung waren der Prinz Leopold und die Erzherzogin Gisela auf dem Bahnhofe anwesend.

Nürnberg, 3. Februar. (W. T. B.) Die im hiesigen Viehhof befindende Rindviehsperre ist wieder aufgehoben worden.

Oesterreich-Ungarn.

Wien, 2. Februar. In der letzten Versammlung von Kaufleuten und Industriellen, zu welcher über 300 Zustimmungen aus allen ungarischen Provinzstädten eingelangt sind, wurde eine umfangreiche Denkschrift verlesen und angenommen, welche nachweist, daß die ungarische Güllertarif behaltend mit sehr wenigen Ausnahmen Oesterreichs Einfuhr gerade so wie die ungarische Waare, dagegen werden zahlreiche Tarife angeführt, welche auf den österreichischen Bahnen bestehen und den Eintritt ungarischer Mehl's, Zuckers, Eisens, Petroleum's, Spiritus nach Oesterreich hindern. Die Behauptung, Ungarn verfolge eine Protektionpolitik, wird zurückgewiesen mit dem Hinweis darauf, daß im Jahre 1889 nicht weniger als sechs Siebentel der gesammten Einfuhr Ungarns aus Oesterreich stammten im Werthe von 400 Millionen. Zugleich wird in lebhaften Worten der Wunsch nach einem Zustandekommen des deutschen Handelsvertrages ausgesprochen, aber dagegen protestirt, daß österreichischerseits die ungarische Eisenbahnpolitik als Hinderniß gegen diesen Vertrag angeführt werde. Zugleich wird die Regierung aufgefordert, die bisherige Eisenbahnpolitik unentwegt festzuhalten. Diese Denkschrift wurde angenommen und durch eine Abgesandtschaft dem Ministerpräsidenten Szapary überreicht, der bemerkt, von der österreichischen Regierung sei überhaupt keinerlei Reklamation erfolgt; er glaube auch nicht, daß eine solche erfolge, und hoffe, die Angelegenheit werde freundschaftlich beigelegt. Minister Barok, dem ebenfalls die Denkschrift überreicht wurde, erklärte, jede unbefangene Prüfung müsse ergeben, daß keine seiner Maßnahmen Oesterreich schädige. Die Regierung werde an der bisherigen Tarifpolitik festhalten.

Schweiz. Bern, 3. Februar. Die „Neue Zürcher Zeitung“ bemerkt zum Sturz Crispis: Wenn der Sturz Crispis eine Lockerung des Dreibundes bedeutet, so haben wir keinen Grund, darüber sonderlich untröstlich zu sein, denn für unsere von mächtigen Staaten umschlossene Republik bedeutet der Dreibund nicht nur die Friedenssicherung, sondern die Allianz der konföderativen Mächte, die sich über unsere Köpfe und den Alpenwall hinweg die Hand reichen und vielleicht eines Tages Unst verfahren möchten, uns Schwächere einem Nachgebote gegenüberzustellen. Um in diesem Mißtrauen gegen jene Allianz nicht misverstanden zu werden, ist es nöthig, an die Befürchtungen zu erinnern, welche in der Schweiz zur Zeit des Wohlgenuth-Konfliktes herrschten.

Belgien.

Brüssel, 3. Februar. Der Chef des Kabinet's Bernaert beantragte in der Kammer die Aussetzung einer Million für die Armen, die durch die Härte dieses Winters ins Elend gerathen seien.

Spanien und Portugal.

Lissabon, 2. Februar. Die Gesamtzahl der in Porto verhafteten Zivilpersonen wird auf 112 angegeben. Die Regierung beschloß, den Cortes ein Ausnahmegesetz gegen die republikanischen Agitationen vorzuschlagen.

Lissabon, 3. Februar. In Porto dauert die Ruhe fort. Starke Truppen- und Militärpatrouillen die Straßen entlang. Die öffentlichen Gebäude sind militärisch besetzt. Die republikanische Partei besteht ein, daß der Aufstand in Porto ein Fehler gewesen sei, welcher der Monarchie, nicht den republikanischen Bestrebungen einen Dienst erwiesen habe.

Großbritannien und Irland.

London, 2. Februar. Der Tod Bradlaugh's hat allgemeines Bedauern hervorgerufen, selbst in Kreisen, wo er früher theils wegen seiner vorgeschrittenen politischen Anschauungen, theils wegen seiner Freigeisterei nicht sehr gelitten war. Es unterliegt jedoch keinem Zweifel, daß Bradlaugh sich in den letzten 10 Jahren zu gemäßigteren Anschauungen bekehrt hatte. Da er im letzten Stadium seiner Krankheit nur selten bei Bewußtsein war, ist er aus dem Leben geschieden, ohne erfahren zu haben, daß das Unterhaus ihm nachträglich noch Gerechtigkeit hat widerfahren lassen, indem die Resolution des Hauses vom 22. Januar 1880, bezuzufolge ihm die Erlaubniß verweigert wurde, den parlamentarischen Eid zu leisten oder ein Gelöbniß an Eidesstatt abzugeben, aus dem Tagebuche des Hauses gestrichen wurde. Bradlaugh war ein großer Verehrer der Kremlerbrennung und seine Leiche wird im Krematorium in Woking nächsten Dienstag verbrannt werden.

London, 2. Februar. Nach Depeschen aus











