Wochen-Ausgabe

Der Deutsche Correspondent.

Zweiter Theil.

61. Jahrgang. Baltimore, Md., Freitag, den 13. Januar 1905. Nr. 2.

(Für den „Sonntags-Correspondent".)

Trost.

In der langen Winternacht
Keimet neues Leben.
Wenn die Frühlingssonne lacht,
Wird sich's ringsum regen.
Gräser sprossen, Knospen springen,
Vöglein laut ihr Liedlein singen,
Und im Thal, Maiglöckchen klein
Läutet flink den Frühling ein.

Hast in sorgenschwerer Nacht
Du Dich oft gequälet,
Hat nur Leid und Schmerz gebracht,
Was Dich einst beseelet,
Mußt die Hoffnung nicht begraben,
Denk', nach trüben Wintertagen
Zieht der Frühlings-Sonnenschein
Auch in Dein Herz nochmal ein.

O. Ladscheck.

Deutsche Riesenhäfen im Binnenlande.

Von Dr. Kurt Rudolf Kreuschner.

Selbst wenn der Bau des vielbesprochenen Mittellandkanals auf die griechischen Kalendern vertagt werden oder ein Torso bleiben sollte, stehen für die Binnenschifffahrt Mittel-Europa's und besonders Deutschland's und Oestreich's durch die beiden von Letzterem in Angriff genommenen künstlichen Schifffahrtsstraßen, den Donau-Oder- und den Donau-Moldau-Kanal, gewaltige Veränderungen bevor. Der Austausch jener als Massengüter bezeichneten Waaren, die keine hohen Frachtgelder verlangen, also in erster Linie Holz, Kohlen, Roheisen und vielleicht auch Getraide, wird voraussichtlich einen Umfang annehmen, der sich heute kaum vorausberechnen läßt, und zu den großen Binnenhäfen, die Deutschland schon heute an seinen Hauptströmen besitzt, werden sich neue gesellen, deren Verkehr mit demjenigen der Seehäfen wetteifern, ja, in vielen Fällen ihn sogar übersteigen wird.

Die Binnenschifffahrt Deutschland's ist ein getreues Spiegelbild seines gesammten wirthschaftlichen Aufschwunges. Wie sich auf dem Meere die Fahrzeuge immer mehr vergrößert haben und aus ökonomischen Gründen die Zahl der Riesendampfer und der eisernen Segelschiffe mit großem Tonnengehalt zunimmt, während die Zahl der kleineren Segelschiffe stationär bleibt oder gar abnimmt, so hat sich auch an den Flußfahrzeugen eine große Wandelung vollzogen. Im preußischen Abgeordnetenhause leistete sich ein Volksvertreter vor Jahren einmal die köstliche rednerische Entgleisung, daß er darauf hinwies, wie sich „im Laufe der Zeit die alten Werder'schen Obstfrauen in stattliche Dampfer verwandelt" hätten. Im Kerne der Sache hatte der wortgewandte Herr sehr recht; denn aus den bescheidenen Nachen, in denen die Baseler den Rhein stromabwärts mit einem Topf voll heißen Grützbrei nach Straßburg herabruderten, um den Bewohnern der Reichsstadt durch Ueberbringung der noch warmen Speise ihre Bündnißfähigkeit darzuthun, und aus den alten holländischen Treckschuiten sind heute gewaltige Frachtschiffe geworden. Die Weichsel und andere schiffbare Flüsse Ostpreußens tragen Fahrzeuge von 200 bis 250 Tons. Auf der Oder und auf der Spree wächst ihre Tragfähigkeit bis zu 400 Tons. Die Elbe vermag Schiffe von 1100 Tons Ladefähigkeit zu tragen. Auf dem Rheine endlich schwimmen sogar Schleppkähne von 2000 bis 2400 Tons und auch die neueren Frachtendampfer dieses Stromes können bis zu 1000 Tons laden. Begünstigt wurde diese Entwickelung durch die staatliche Fürsorge, die man seit Jahrzehnten den früher gänzlich vernachlässigten Wasserstraßen zuwendet, um ihnen durch Vertiefung der Flußrinne, durch Eindämmungen und Buhnenbauten u. andere Hülfsmittel der Wasserbau-Technik ein das ganze Jahr hindurch bestehendes Minimum der Stromtiefe zu verleihen. Allerdings reichen die Aufwendungen für unsere Ströme noch bei Weitem nicht an die für die Eisenbahnen geleisteten Ausgaben heran und die Kalamitäten des verflossenen, regenarmen Sommers haben deutlich gezeigt, wie nothwendig eine intensivere Pflege unserer schiffbaren Flüsse und Kanäle ist. Wo man aber, wie bei der Main-Kanalisation, mit Energie an die Sache herangetreten ist, haben die Erfolge bewiesen, daß die Binnenschifffahrt für Deutschland ein unentbehrlicher Faktor des Verkehrs ist.

An Schiffen, die dem Fracht- und Personenverkehr dienen, schwammen am 31. Dezember 1897, dem Tage der letzten diesbezüglichen Zählung, in Deutschland nicht weniger als 20,611 Segelschiffe und 1953 Dampfer deutscher Schiffseigenthümer. Die Tragfähigkeit dieser Fahrzeuge, die von einer Bemannung von rund 60,000 Köpfen bedient wurden, belief sich auf fast 3½ Millionen Tons, übersteigt also den Tonnengehalt aller deutschen Seeschiffe um mehr als 1 Million. Zu diesen deutschen Fahrzeugen treten aber für den Verkehr noch zahlreiche ausländische Schiffe hinzu, wie dies besonders auf dem durch die Wiener Congreßakte von 1815 und durch die Akte der Uferstaaten vom 1. Juni 1869 von Basel bis zum offenen Meer allen Nationen frei gegebenen Rhein der Fall ist, dessen Verkehr im Frühjahr 1899 von nicht weniger als 8390 Schiffen, darunter 984 Dampfern, bedient wurde. Entsprechend groß sind auch die von dieser Riesenflotte transportirten Gütermassen, die man für das Jahr 1899 im Zu- und Abgang auf 42 Millionen Tons, im Durchgang aber mit 47½ Millionen Tons berechnete. Um diese Darstellung nicht durch weitere Zahlen zu belasten, sei hier nur bemerkt, daß der Antheil der Wasserstraßen an der Güterbewegung für Deutschland ein volles Viertel seines gesammten Frachtenverkehrs ausmacht.

Selbstverständlich findet die Schifffahrt schon seit Langem nicht mehr ihr Auskommen mit den primitiven Ladevorrichtungen, wie sie noch vor 50 Jahren für alle Binnenhäfen die Regel bildeten. Ein moderner Umschlageplatz an den großen Strömen ist ein Wunderwerk der Ingenieurkunst, das es mit den oft und mit Recht angestaunten Seehäfen aufnehmen kann. An riesigen, aus dem Erdreich ausgehobenen Bassins ziehen sich die breiten Ladekais entlang, an denen Hunderte von Schiffen angelegt haben. Dampfkrane, die auf Geleisen verschiebbar sind und von dem hoch oben in seinem Häuschen thronenden Maschinisten bedient werden, heben mit spielender Leichtigkeit die schwersten Lasten aus dem Schiff und senken sie nach kurzer Drehung in die bereit stehenden Güterwagen. Geschäftig gleitet die Laufkatze auf dem geschienten Stahlträger hin und her, um die nie ein Ende nehmenden Waarenmassen durch den Luftraum zu bewegen. Gewaltige Speicher bergen Hunderttausende von Centnern Getraide, Petroleum, Kaffee und andere Kolonialgüter. Selbstverständlich laufen überall die mit der nahen Eisenbahn in Verbindung stehenden Schienenstränge, auf denen schwer beladene Güterzüge herunrollen. Allerorten ist nach Möglichkeit die menschliche Kraft durch diejenige der Maschine ersetzt, und als ob es sich um ein leichtes Gewicht handele, heben Kipp-Vorrichtungen die Lowries, deren Kohlen in den weiten Bauch des Schiffes hinunter poltern.

Die größten und technisch vollendetsten Binnenhäfen Deutschland's und gleichzeitig Europa's besitzen die Rheinstädte Ruhrort und Duisburg, die heute fast zu einem einzigen großen Industriecomplex verschmolzen sind. Auch die Hafenanlagen beider Städte, die in Ruhrort allein eine Länge von mehr als 7 Kilometer einnehmen, können als ein Ganzes betrachtet werden. Mit einem Gesammtverkehr zu Wasser von 13 Millionen Tons pro Jahr stehen sie dem Seeschifffahrtsverkehr Hamburg's mit 15 Millionen Tons nur wenig nach und übertreffen jede für sich allein — Duisburg mit 6,650,000 Tons und Ruhrort mit 6,300,000 Tons — den Schiffsverkehr Bremen's um mehr als die Hälfte. Es conzentrirt sich hier ein bedeutender Holzhandel und die Einfuhr von Getraide. Am Allermeisten verdanken aber diese Häfen ihre Blüthe dem Umstand, daß sie die Thore zum Ruhrkohlenbecken und dem rheinisch-westfälischen Industriebezirke, dem gewerkreichsten Distrikte des ganzen europäischen Festlandes sind. Die Erze, deren die Eisenindustrie bedarf, kommen hier an und gehen in Stahl und Eisen verwandelt wieder von dannen und von hier aus gehen auch die Ruhr-Kohlen — von Duisburg allein 67 Millionen Centner im Jahre — den Rhein stromabwärts nach den Niederlanden und stromaufwärts nach Frankfurt und Mannheim, wo die Eisenbahn die weitere Vertheilung übernimmt.

Der nächstwichtigste Binnenhafen Deutschland's ist Mannheim, das als Endpunkt der großen Rheinschifffahrt einen Verkehr von 5,700,000 Tons aufzuweisen hat. Als Stapelplatz für die vom Unterrhein nach Süddeutschland und Oestreich und in umgekehrter Richtung bestimmten Güter steht der Hafen Mannheim's (und der des gegenüber am linken Rheinufer gelegenen, zu Bayern gehörigen Ludwighafens) an Tonnenzahl zwar erst an dritter, hinsichtlich des Werthes der Güter aber wahrscheinlich an erster Stelle, weil hier zu den Ruhrkohlen die werthvolleren Produkte des Auslandes, wie Kaffee, Thee, Petroleum und Reis kommen, von denen das Mannheimer Hauptzollamt im Jahre 1900 Zölle im Betrage von 20 Millionen Mark erhob. Der Central-Güterbahnhof und die Hafenanlagen, die erst vor wenigen Jahren durch den der Stadt gehörigen Industriehafen und den von einer Aktien-Gesellschaft errichteten Rheinau-Hafen erweitert worden sind, geben eines der anschaulichsten Bilder des deutschen binnenländischen Wasserverkehrs, dem die Eigenschaft malerischer Großartigkeit nicht abgesprochen werden kann.

Trotz seiner zum Theil seit Jahrhunderten bestehenden Kanalverbindungen mit der Havel und Elbe einerseits und der Oder andererseits steht Berlin als Binnenhafen erst an vierter Stelle. Der Schifffahrtsverkehr, der im Jahre 1902 5 1/3 Millionen Tons betrug, besteht hauptsächlich in der Heranschaffung von Baumaterial, nämlich Ziegeln, Sand u. Kies, dann aber auch im Transport von Getraide und schlesischen Kohlen und ist, ungleich den meisten andern Binnenhäfen, in den letzten Jahren trotz des ungeheueren Wachsthums der Stadt und ihrer Vororte nicht gestiegen, weil man, ebenso wie im inneren Personenverkehr der Stadt, es verabsäumt hat, zur rechten Zeit für die Zukunft Sorge zu tragen u. der Neuzeit entsprechende Umschlags-Vorrichtungen zu treffen. Der Hafen, den die Stadt Berlin mit einem Kostenaufwande von 8 Millionen Mark auf dem Stralauer Anger zu errichten beabsichtigt, soll diesem Mangel abhelfen und wird dann auch wohl ein großartiges Bild des Berliner Wasserverkehrs bieten, das man jetzt an keinem Punkte in sich aufnehmen kann.

Ein wichtiger Hafenplatz für die Flußschifffahrt ist ferner Magdeburg, dessen Umschläge sich auf rund 2 Millionen Tons im Jahre belaufen. Auch Breslau ist als bedeutendster Hafen im Odergebiete von besonderer Wichtigkeit, obwohl sein Verkehr von rund einer Million Tons nicht einmal demjenigen von Gustavsburg, Frankfurt am Main und Ludwigshafen gleichkommt. Die lange dauernde Vernachlässigung der Provinz Seitens des Staates hat es hier zuwege gebracht, daß der Verkehr die Oder abwärts nach Stettin sogar zurückgegangen ist. Gleichwohl hat dieser Platz wie der weiter stromaufwärts gelegene Hafen von Cosel eine bedeutende Zukunft, schon wegen der unendlichen Kohlenschätze Oberschlesien's, die noch durch Jahrhunderte vorhalten werden, wenn die Kohlenfelder des Ruhrbeckens u. England's längst erschöpft sein werden.

Aus der „Jugend."

Wahres Geschichtchen. Onkel Karl ist zu Gast. Die Hausfrau bietet ihm liebenswürdig noch einmal die Schüssel mit Ente an. „Ich hab' zwar schon zwei Stücke davon gegessen," sagt Onkel Karl, „weil's aber so gut ist, nehme ich mir noch zwei Stücke." „Hurra, Hurra, Onkel!" schreit jubelnd da der kleine Hans, „die Mama hat gewonnen, sie hat mit'm Papa gewettet, Du würdest uns alles auffressen!" — Aus dem Gymnasium. Lehrer: „Was fand Polykrates wieder im Magen des Fisches?" Schüler: „Seinen Ehering!" — Die berühmte Sopranistin setzte gerade mit ihrem Solo ein, als der kleine Fritz seine Mutter fragte: „Warum schlägt denn der Kapellmeister mit seinem Taktstock nach ihr?" „Sei still," sagt die Mama, „er schlägt doch nicht nach ihr." „Warum schreit sie dann aber so?"

Schlau. — Gast (dem ein sehr kleines Beefsteak servirt wird, zu dem sich entfernenden Kellner): „Warten Sie einen Moment! (Er spießt das Stückchen auf die Gabel und steckt es ungetheilt in den Mund.) Sehr wohl, schmeckt! Von der Sorte können Sie mir eins machen!"

Zuerst nach Japan.

Parolirte Offiziere aus Port Arthur reisen via Nagasaki.

Spezieller Dankesbeschluß des japanischen Parlaments für den General Nogi und seine tapfere Armee. — Russische reguläre Truppen aus Port Arthur ausgezogen und nach Port Dalny gebracht. — Uebertragung aller Forts der gefallenen Festung an die Japaner vollendet. — Die Nachricht über den Untergang des Flaggenschiffs des Admirals Rojestwensky's war eine Ente.

Tokio, 6. Januar. — General Stössel und die übrigen russischen Offiziere, welche Port Arthur unter Parole verlassen, werden via Nagasaki nach ihrer Heimath zurückkehren.

Das Marine-Ministerium theilt mit, daß die Japaner die nachstehenden russischen Kriegsschiffe im Hafen von Port Arthur versenkt haben: Torpedoboote „Gaidamak" und „Fusatouck"; Torpedojäger „Jetirny," „Sisik" und Boevoi". Der Panzerkreuzer „Bayan" liegt an der Südseite des Hafens und ist schwer beschädigt. Das Kanonenboot „Bobr" wurde durch das japanische Bombardement in Brand gesetzt und total zerstört.

Das japanische Parlament nahm heute in einer speziellen Sitzung einen Beschluß an, welcher dem Kaiser zu dem durch den Fall von Port Arthur gekrönten Erfolg des Feldzuges des ersten Kriegsjahres gratulirt und dem General Nogi und seiner Armee den Dank der Nation darbringt.

Russen ziehen aus.

Port Arthur, via Fusan, 6. Januar. — Nur 80 russische Offiziere haben Parole acceptirt.

Alle russische reguläre Truppen sind aus Port Arthur ausgezogen und gehen nach Port Dalny ab. Japanische Soldaten rückten gestern ein, um die Ordnung zu wahren. Noncombattanten haben die Wahl, ob sie bleiben oder gehen wollen. Die japanischen Flottenmannschaften entfernen zur Zeit die Untersee-Minen und die versenkten Schiffe aus der Hafen-Einfahrt. Alle Forts sind den Japanern übertragen worden.

Rojestvensky's Flaggschiff nicht untergegangen.

Petersburg, 6. Januar. — Die Angabe, daß das Schlachtschiff „Kniaz Suwaroff," Admiral Rojestwensky's Flaggschiff, auf eine Klippe gerannt und untergegangen sei, entbehrt jeder Begründung.

Ohrenklappen und die Beulenpest.

Tokio, 6. Januar. — Als die Zeit gekommen war, den Armee'n in der Mandschurei die nothwendige Winterausstattung zu schicken und die Armee-Intendantur hunderttausende von Ohrenklappen aus Pelz zum Vorschein brachte, fragten die Japaner und die Ausländr verwundert, woher diese Artikel wohl stammten. Niemand hatte je davon gehört, wo und wann sie fabrizirt wurden.

Jetzt stellt sich heraus, daß vor 2 Jahren die Beulenpest entlang der chinesischen Küste grassirte. Die japanische Quarantäne-Behörde beschloß, energische Maßregeln zu treffen, um die gefürchtete Seuche aus dem Lande zu halten. Zu diesem Zweck wurde ein Kreuzzug organisirt. In allen Seehäfen wurden für jede eingelieferte Ratte Preise ausgesetzt. Die Jugend entdeckte hierin eine willkommene Einnahmequelle; der Wettbewerb über die meisten Rattenfelle erbeutet, wurde groß. Für jeden eingelieferten Nager erhielt dessen Fänger ein kleines Geldstück und ein Lotteriebillet. Das Geld mochte er vernaschen, aber den Lotteriezettel behielt er; am Schluß jedes Monats fand eine Ziehung um Preise von 5 bis 50 Dollars statt. Der Rattenfang war somit ein rentabler geworden, und die Gesundheitsbehörden im ganzen Lande hatten genug zu thun, die täglich eingelieferte Beute zu inspiziren. Jedes Thier wurde registrirt, ebenso der Platz, wo es gefangen worden. Wurden irgend welche verdächtigen Keime gefunden, so wurde das Gebäude, aus welchem die Ratte stammte, gründlich durchstöbert; alle Thiere wurde ausgeräuchert und der Platz wurde desinfizirt.

In dieser Weise wurde die Seuche aus Japan ferngehalten. Die Jugend amüsirte sich und verdiente Geld, aber Niemand dachte darüber nach, was aus den Millionen von Rattenbälgen geworden sein möge, mit denen die Gesundheitsbehörden ihre Last hatten. Sie waren nicht weggeworfen worden. Die Militärbehörden ließen sie unter der Hand zu Ohrklappen verarbeiten lassen.

Rußland noch lange nicht zum Frieden bereit.

Petersburg, 6. Januar. — Hinsichtlich des Friedensgeredes im Ausland erklärt heute der Redakteur der „Novoje Premja", Herr Souworin, in einem leidenschaftlich gehaltenen und mit seiner Namensunterschrift versehenen Artikel, die Stimme der Nation müsse darauf eine Antwort geben, damit die Welt ein für allemal Rußland's Stellung verstehe. Der Kaiser, fährt er fort, müsse sich mit den Vertretern des Landes berathen, wie seine Vorfahren auf dem Thron vor den Tagen Iwans des Schrecklichen es gethan. Während Blätter im Ausland jetzt behaupten, Frieden könne ohne Unehre für Rußland geschlossen werden, würden dieselben Zeitungen hinterd'rein, wenn Friede wirklich zu Stande gekommen wäre, diesen für Rußland demüthigend und schmachvoll erklären. Was das Volk will, könne er, Souworin, nicht genau definiren, aber der Gedanke, den Krieg jetzt zu Ende zu bringen, wäre ihm und, wie er glaubt, auch dem russischen Volke zuwider. Wenn die Inschriften auf den Bannern von Demonstration und das Vorgehen einiger der Semstwos zu Gunsten des Friedens die Stimme der Nation zum Ausdruck brächten, so würde das den Zusammenbruch von allen Aspirationen Rußland's und die Verabschiedung seiner Position im fernen Osten und seiner Träume von einer offenen Straße nach der See bedeuten.

Die gelbe Gefahr in Asien, welche die Civisation bedroht, würde heraufbeschworen; Rußland würde sich damit auf die Bärenhaut zurückziehen und von der Weltbühne verschwinden.

Die Armee halte die Ehre Rußland's und das Geschick des Vaterlandes in ihren Händen. Souworin wirft dann einen kummervollen Rückblick auf die bis jetzt erlittenen bitteren Demüthigungen und erörtert die Aussichten auf die Zukunft. Zum Schluß erklärt er, die Regierung müsse die Consequenzen ihrer Entschlüsse wohl erwägen, das Volk aber müsse einig sein, denn „Uneinigkeit, Unruhen und Revolution bedeuten den Ruin des Vaterlandes.

England gräbt sein eigenes Grab.

Petersburg, 6. Januar. — Graf Tolstoi's Sohn erklärt in einem Artikel über Großbritannien's beständigen Wunsch, Rußland in Schwierigkeiten zu verwickeln, Großbritannien grabe sein eigenes Grab und beschleunige seinen Fall, wenn es zum Kriege mit Rußland hetzt, „da Frankreich, Deutschland und Italien klar einsehen, daß ihre Interessen auf der Seite Rußland's sind."

Mögliche Hebung der versenkten Kriegsschiffe.

Tokio, 6. Januar. — Die japanischen Marine-Offiziere haben die gesunkenen russischen Kriegsschiffe in Port Arthur noch nicht untersucht, und es ist deshalb über deren Zustand und mögliche Verwendbarkeit zu weiterem Dienst Nichts bekannt. Man erwartet jedoch, daß eine möglichst genaue Untersuchung der Schiffe sobald als möglich vorgenommen werden wird. Den Japanern liegt sehr viel daran, den Zustand der gesunkenen Schiffe möglichst bald kennen zu lernen, und man glaubt, einige derselben können gehoben und reparirt werden.

Die Russen haben auf geschickte Weise das Trockendock versperrt. Sie schleppten das Transportschiff „Amur" hinein, sprengten es, sodaß das Schiff kenterte und auf die Seite zu liegen kam. Dann wurde das Dockthor zerstört. Die Russen übergaben gestern die Dock-Anlagen nebst dem darin befindlichen Eigenthum der Marine, darunter zehn kleine Dampfer, die sofort in Dienst gestellt werden können; alle anderen Fahrzeuge sind vorher in den Grund gebohrt worden.

Mit der Wegräumung der Minen wurde begonnen, sobald die Japaner im Besitz der Hafenkarten waren, deren Auslieferung in den Kapitulations-Bedingungen bedungen war.

Aus Deutschland.

Die Frau Großherzogin soll lewe!

Vorbereitungen für ein festliches Ereigniß im Hessenlande. — Die kürzliche Ernennung von Generalfeldmarschällen. — England's Perfidie in Südwest-Afrika an den Pranger gestellt. — Briten schüren den Aufstand der Eingeborenen. — Fünfzehn Kinder bei'm Schlittschuhlaufen ertrunken. — Ausschreitungen der Mannschaft des Kreuzers „Prinz Heinrich." — Allerlei Interessantes.

Berlin, 6. Januar. — Die Hochzeit des Großherzogs Ernst Ludwig von Hessen und bei Rhein mit der jungen und anmuthigen Prinzessin Eleonore von Solms-Hohensolms-Lich steht nahe bevor, und das hessische Land rüstet sich, den Tag festlich zu begehen und seinem Großherzog zugleich mit den aufrichtigen Wünschen, daß ihm diesmal das Glück, das die erste Ehe ihm versagt, beschieden sein möge, auch substantielle Beweise seiner Anhänglichkeit darzubringen. Die Hauptstadt voran. Darmstadt hat dem Großherzog ein Prunkgeschenk darbringen wollen, der Großherzog hat das Geschenk indessen unter voller Würdigung des guten Willens abgelehnt. Er hat den Wunsch ausgesprochen, der aufgebrachte Betrag möge anderen, vielleicht wohlthätigen Zwecken überwiesen werden. Diese Entscheidung Ernst Ludwig's hat weit über die Grenzen des Hessenlandes hinaus einen äußerst günstigen Eindruck gemacht. Einen um so günstigeren, als gerade in der letzten Zeit die Heranziehung der Allgemeinheit zu fürstlichen Geschenken und zur Prinzessin-Aussteuer recht unliebsam empfunden und commentirt worden ist.

Großherzog Friedrich lehnte ab.

Die schon früher gemeldete Ernennung der General-Obersten Grafen von Haeseler, von Hahnke, Freiherrn von Loe und des Prinzen Leopold von Bayern zu General-Feldmarschällen anläßlich des Jahresabschlusses wird hier vielfach besprochen. Zahlreiche Blätter drücken ihre Verwunderung darüber aus, daß der Großherzog Friedrich von Baden, der einzige noch lebende Held des großen Krieges, bei den Ernennungen übergangen worden ist. Der Großherzog ist General-Oberst der Kavallerie und hat nur den Rang eines Feldmarschalls. Die Uebergehung wird als um so bemerkenswerther betrachtet, als der Großherzog noch aktiv ist, während Haeseler und Loe bereits aus dem aktiven Dienst ausgeschieden sind.

Wie man nunmehr erfährt, hatte der Kaiser die Beförderung auch dem Großherzog, bekanntlich seinem Onkel, zugedacht, dieser sie jedoch abgelehnt. Baden's Großherzog ragt hinein in die, auch ihm wohl wildfremd gewordene Gegenwart als das Wahrzeichen einer großen Vergangenheit. Der greise Fürst hängt den Traditionen, unter welchen er aufgewachsen und mit denen das Reich und er selbst groß geworden sind, an. Und eine dieser Traditionen geht dahin, daß der Feldherrnstab nur im Kriege, auf dem Schlachtfelde, und nicht willkürlich zum Jahreswechsel erworben werden kann.

Neue britische Perfidie.

Die zwischen England und Deutschland herrschende, heute bereits schwere Verstimmung wird durch ein neuerliches gehässiges Vorgehen der Engländer vertieft. Wieder handelt es sich um eine Perfidie, welche die Verlegenheit Deutschland's ausnutzt, um neue Schwierigkeiten herbeizuführen. Südafrikanische Blätter berichten, daß Hottentotten und Bastards aus der Kapkolonie schaarenweise die Grenze überschreiten, um den Stammesgenossen im benachbarten Deutsch-Südwest-Afrika gegen die Deutschen zu helfen. Die britischen Behörden dulden dieses, während sie verpflichtet sind, ein Ueberschreiten der Grenzen zu verhindern. War die hiesige öffentliche Meinung schon darüber auf's Höchste aufgebracht, daß die Engländer den aufständigen Eingeborenen gestatteten, sich aus der deutschen Kolonie auf britisches Gebiet in Sicherheit zu bringen, weil sie die schwarzen und braunen Mordbrenner als „Kriegführende" betrachten, so dürfte diese neue flagrante Rechtsverletzung einen Sturm der Entrüstung hervorrufen. Unter solchen Umständen ist es nicht ausgeschlossen, daß die Haltung der Behörden der Kapkolonie zu scharfen Differenzen zwischen Deutschland und England führt.

15 Kinder ertrunken.

Ein schreckliches Unglück ereignete sich heute in Selabing in Mähren. Während sich ungefähr 50 Kinder auf einem Teiche dem Vergnügen des Schlittschuhlaufens hingaben, brach die Eisdecke ein. Fünfzehn der Kleinen fanden ihren Tod in den eisigen Fluthen und viele andere konnten von durch das Hülfegeschrei der Ertrinkenden herbei gelockten Erwachsenen nur mit schwerer Mühe gerettet werden.

Schlechte Mannszucht.

An Bord des im Kieler Hafen liegenden großen Kreuzers „Prinz Heinrich" hat ein Theil der Mannschaften schwere Auflehnungen gegen die Vorgesetzten verübt. Diese Ausschreitungen sollen durch Verweigerungen von Urlaub verursacht worden sein, ähnlich wie es im Jahre 1901 auf dem kleinen Kreuzer „Gazelle" im Hafen von Neufahrwasser geschah. Damals gingen die Exzedenten so weit, Verschlußstücke von Geschützen in's Meer zu werfen und den Schiffs-Commandanten Neitzke durch ein Spottgedicht zu beleidigen.

Angst vor Subvention.

Die Aktien der Hamburg-Amerika-Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft haben an der gestrigen Börse trotz der brillanten finanziellen Lage der Gesellschaft einen unerwarteten Rückgang von einem Prozent erfahren. Diese Kurseinbuße ist auf die Befürchtung zurückzuführen, daß für die von einem Theil der republikanischen Partei befürwortete amerikanische Schifffahrts-Subventions-Politik im Congreß eine Majorität gewonnen werden könnte. Man nimmt an, daß eventuelle Schifffahrts-Subventionen der amerikanischen Regierung in erster Reihe den Gesellschaften, die den Verkehr nach Westindien vermitteln, zu Gute kommen würden, wodurch der zur Zeit hochentwickelte und sehr rentable westindische Dienst der Hamburg-Amerika-Linie begreiflicherweise stark in Mitleidenschaft gezogen werden würde.

Schlimme Lage im Ruhrgebiet.

Die Lage im Ruhrkohlengebiet, wo sich an 200,000 Bergleute am Strike befinden, wird immer akuter. Zufolge einer telegraphischen Meldung aus Bochum hat die Verwaltung der Zeche „Bruchstraße" in Langendreer die Forderungen der Arbeiter abgelehnt und dadurch die unter den Arbeitern herrschende Erregung erhöht. Wie bereits gemeldet wurde, hat die Regierung den Ernst der Lage erkannt und bereits einen Commissär an Ort und Stelle zur Untersuchung der Situation abgesandt.

Drei Monate Festungshaft.

Das Kriegsgericht in Dresden hat den Schriftsteller Georg v. Ompteda wegen eines Duells zu drei Monaten Festungshaft verurtheilt. Dieses Duell, das vor einem Jahr in der sächsischen Hauptstadt stattfand, aber unblutig verlief, bildete ein Kapitel in einer Skandal-Affaire, die seiner Zeit gewaltiges Aufsehen verursachte. Der Gegner hatte unerlaubte Beziehungen mit Ompteda's Frau unterhalten.

General-Konsul Mason scheidet.

Mit großem Bedauern ist hier die Nachricht aufgenommen worden, daß Frank H. Mason, General-Konsul der Vereinigten Staaten in Berlin, binnen Kurzem nach Paris versetzt werden wird, als Nachfolger des von dort scheidenden Konsuls John K. Gowdy. Herr Mason hat sechszehn Jahre lang in amtlicher Eigenschaft in Deutschland gelebt, zunächst als Konsul in Frankfurt a. M. und seit 1899 als General-Konsul in Berlin. „Ich bin selbstverständlich erfreut über diese Ernennung," sagte Herr Mason, „da der Pariser Posten als der bedeutungsvollste im General-Konsulardienst gilt." Der General-Konsul ist auch in den französischen Verhältnissen wohl bewandert, da er 6 Jahre in Marseilles ansässig war. Er wird Berlin, in dem er sich beiläufig äußerst wohl gefühlt hat, im März verlassen.