

Volksstimme

Sozialdemokratisches Organ für den Regierungsbezirk Magdeburg.

Die „Volksstimme“ erscheint täglich abends (mit Ausnahme der Sonn- und Festtage) mit dem Datum des folgenden Tages. — Verantwortlicher Redakteur: Ernst Witte, Magdeburg. — Verantwortlich für Inserate: Willi Plumbach, Magdeburg. — Druck und Verlag von W. Pfannkuch & Co., Magdeburg, Große Münzstraße 3. — Fernruf: 24. — Anzeigen: Für Inserate 1907, für die Redaktion 1794, für den Verlag und die Druckerei 961. — Zeitungspreis: 4 Pf.

Bezugspreis: Vierteljährlich einfl. 2.25 Mk., monatlich 80 Pf. Beim Abholen von der Expedition und den Ausgabestellen vierteljährlich 2 Mk., monatlich 70 Pf. Bei den Postanstalten 2.25 Mk. ohne Postgeld. Einzelne Nummern 10 Pf. — Anfertigung: gedruckt die Tagespresse 20 Pf., Inserate von auswärts 30 Pf., im Restamt 10 Pf. — Postabnahme: Nr. 5258. Berlin. — Einmaliger Abdruck kann verworfen werden, wenn nicht binnen 4 Wochen nach Entlassung der Rechnung Zahlung erfolgt.

Nr. 60.

Magdeburg, Dienstag den 13. März 1917.

28. Jahrgang.

Unruhen in Petersburg.

W. T. B. Petersburg, 11. März. (Reuter.) Der Kommandant der Petersburger Truppen, General Rhawaloff, macht in einer Proklamation bekannt:

Infolge der Unruhen in den letzten Tagen sowie der Gewalttätigkeiten und verübten Angriffe auf Soldaten und Polizei und der trotz des Verbots in den Straßen abgehaltenen Versammlungen wird die Bevölkerung darauf aufmerksam gemacht, daß die Truppen Befehl haben, von der Waffe Gebrauch zu machen und vor keiner Maßregel zurückzuschrecken, um die Ordnung in der Hauptstadt aufrechtzuerhalten.

Die Zeitungen erscheinen nicht, die Straßenbahnen sind außer Betrieb.

Wandlungen.

Der Grundirrtum, auf dem so gut wie durchgängig die landläufige Betrachtung Englands ruht, läßt diesen Staat die politische und wirtschaftliche Machtüberlegenheit gewissermaßen als Lohn dafür ausüben, daß die Engländer früher als alle andern Völker Europas die Kulturoraussetzungen des modernen Wirtschaftslebens bei sich herauszubilden verstanden. Hundertmal von der ernsthaften Geschichtsschreibung widerlegt, am beredtesten und überzeugendsten von dem geistigen Vater des englischen Imperialismus Shelley, wurzelt die Meinung in den Köpfen der Menschen und wird ihnen so bald nicht entrisen werden.

Dennoch verhalten sich die Tatsachen der Vergangenheit nicht bloß anders, sondern genau entgegengesetzt. Bis weit über die Schwelle der neuen Zeit hinaus, bis in die Mitte des sechzehnten Jahrhunderts, war England ein wirtschaftlich zurückgebliebenes Land, ein Land von fast ausschließlich landwirtschaftlicher Tätigkeit. Im Verhältnis zu Nordfrankreich und Deutschland spielte es etwa die Rolle, die heute in den Beziehungen zu Mitteleuropa den Balkanstaaten zugefallen ist. Es lieferte Erzeugnisse des Aders und der Viehzucht, und empfing dafür deutsche, niederländische, französische Waren des Gewerbetreibenden. Aber es lieferte nicht im Eigenhandel. Noch hielt die Nation, die einst die Meere beherrschte, eine Art von

Wasserstraßen im Baun.

Die britische Flotte holte deutsche und flämische Kaufleute von den englischen Märkten. Im Stahlhof zu London saßen die Kaufherren der Gans als wirtschaftliche Gebieter des Landes wie etwa vor dem Weltkrieg die abendländischen Direktoren der Ottomanbank in Konstantinopel. Englische Könige, deren Krone zeitweilig ein Pfandbesitz der Gans war, begabten sie mit reichen Vorzugsrechten. Noch heute erinnert der Name des Münzmeisters der weltgrößten Währung, das Pfund Sterling, an die Osterlinge (Pfund der Osterlinge), an die Tage, da Lübeck und Hamburg für England das waren, was einige Jahrhunderte nachher London für Mitteleuropa.

Nicht die Erstlinge der europäischen Wirtschaftskultur, Spätgekommenen sind die Engländer. Nicht ihren Entdeckern und meerdurchfahrenden Kaufleuten, sondern der früh gewonnenen staatlichen Einheit,

die der Gans mit Gewalt die Wege verperrten, den „wagenden Kaufleuten“ Vorrechte erzwingen konnte, und den Seehelden und Seeräubern Elizabeths, die Spaniens große Armada versenkten, der Navigationsakte Cromwells, der Gleichgewichtspolitik Wilhelms I. und seiner Nachfolger entspringt die Herrlichkeit des „neuen Karthago“. Englands Weltreich selbst ist dessen Zeugnis. In Kanada, in Australien, in Südafrika, in Indien — überall steht britische Herrschaft auf Boden, den andere für die Menschheit entdeckt und erschlossen, bis im gelegentlichen Augenblick des Krieges oder des Friedensvertrags England ihnen sein Sie vos, non vobis (Ihr habt wohl gekauft, aber nicht für euch her) zurück.

Das Schwert und verhandelnde Klugheit

haben wie das römische so auch das größere englische Imperium gegründet. Aber es ist kein Weltreich wie jene vorübergehenden, die zu kurzem Dasein die Geldkraft eines Siegers aus dem Nichts hervorgelassen: einmal geachtet, hat es sich tief verwurzelt in Naturbedingungen, die jene Norne, von der Englands Wappenlied singt, in verächtlicher Güte den Briten zugeschrieben. Nur vergesse man nicht, wie wandelbar solche Bedingungen sind, wie sie wechseln mit der Zeit oder gar mit ihr kommen und schwinden. Die britischen Inseln waren meeresumspült und meeresumhegt auch in den Tagen, da die Phönizier dort das Zinn holten wie wir am Neger Elfenbein, und doch lagen sie bis in die Zeiten der Tudors auf der Schattenseite des Festlandes, waren das äußerste Ende.

Erst die Entdeckung Amerikas

hat sie ins Herz der Welt gerückt. Einst war das Anlieh Englands Mitteleuropa zugekehrt, in seinem fruchtbaren Einzugsgebiet lag das wirtschaftliche Schwergewicht des aderpflgenden Landes, den Nordwesten und Westen aber deckten Wälder und menschenleere Seiden. Dann gewannen Birmingham und Liverpool als treffliche, Amerika zugekehrte Häfen Weltbedeutung, doch zunächst weniger als Ausfuhrorte heimischer Erzeugnisse als durch die Hochblüte des Sklavenhandels, dessen Monopol ein glücklicher Krieg und Friedensvertrag den Engländern in die Hand gelegt.

Schon hatte England auf Seegewalt und Ueberseebezug einen Weltmarkt aufgebaut, war der Kolonialmarkt der Frachter und Geldleiher Europas, als es den Reichtum seines Handels aus eigenem Gewerbetreibenden zu speisen begann und nun zur

Weltmarkt der Welt emporstieg

und fast ein Jahrhundert träumen durfte, die ganze übrige Welt zu seinem „Kohlschiffgebiet“ herabzubringen. Das waren die Zeiten, da die erste Entwicklung der neuen Technik der Kohle einen unendlich gesteigerten Wert verlieh. Und gerade mit Kohle hatte die Norne ihr Britannien so reich gesegnet und die ergiebigsten Lagerstätten just an das Meer gelegt und mit Erzlagern verknüpft.

Es gab nun Jahrzehnte, wo die Engländer dank den Naturgaben ihres Landes wirklich wettbewerbslos in der Welt dastanden. Circa die Jahrzehnte vom Anfang der großen Revolution bis in die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts. Erst zu Ende dieses Zeitraums haben die Eisenbahnen an, die Kontinente zu entfeuern. Zorber aber, wer hätte mit dem Lande weiterkommen können, von dem kein einziger Ort mehr als 80 Kilometer dem Meeresgestade entrückt ist, das schiffbare Flüsse mit tiefeninschneidenden Mündungsbuchten durchziehen? In dieser Zeit hat die Wasserfracht allein jenen Grad der Wohlfeilheit, der gestattete, auch minderwertige Massengüter zu versenden.

Mit der Kiste verzehrte eine Tagesfahrt den Wert der Kohlenfracht. Englands Kohle im Baltischen kocht aber geradezu in die Hände der Schiffe, und die britischen Städte empfingen sie an breitgeöffneten Häfen

So hatte England vor der Eisenbahnzeit und in der beginnenden Eisenbahnzeit einen Vorsprung, der schier nicht einholbar schien. Sogar noch knapp nach dieser Zeit, im Jahre 1870, bot der englische Bergbau ein Bild überwältigender Größe. England förderte 120 Millionen Tonnen Kohle, Deutschland 31 Millionen, Amerika 33 Millionen; an Eisenerz gewann England 14 Millionen Tonnen, Deutschland 3 339 000, Amerika 3 040 000; an Roheisen erzeugte England 6 059 000 Tonnen, Deutschland 1 391 000, Amerika 1 693 000.

Das Bild hat sich in 50 Jahren gründlich gewandelt. 1913 gewann England 292 Millionen Tonnen Kohle, 16 254 000 Tonnen Eisenerz, 10 649 000 Tonnen Roheisen; Deutschland 279 Millionen Tonnen Kohle, 35 940 000 Tonnen Eisenerz, 19 309 000 Tonnen Roheisen; Amerika 517 Millionen Tonnen Kohle, 62 979 000 Tonnen Eisenerz, 31 467 000 Tonnen Roheisen.

England steht heute in der Eisengewinnung an dritter Stelle, und behauptet sich in der Kohlenförderung mühsam an zweiter. Die zwei „gewaltigen Grundpfeiler“ der modernen Industrie tragen kein überlegenes England mehr über die Köpfe seiner Nebenbuhler empor. Nur noch im Schiffbau und in der Textilindustrie behaupten die Engländer den alten Vorsprung. Doch gerade in der elektrischen und chemischen Industrie, den eigenständigsten und eigensten Kindern modernen Zusammenwirkens von Wissenschaft und Wirtschaft, ist Großbritannien von Deutschland und Amerika

längst und weit überholt.

Märchenhaft erscheint vor allem die Entfaltung des deutschen Wirtschaftslebens in den letzten drei Jahrzehnten seit 1890. Doch so gewiß die vollendete Anpassung des deutschen Volkes durch alle seine Schichten — den Bauern mit eingeschlossen — an die Bedingungen des modernen Wirtschaftens und Arbeitens die entscheidende Tatsache bildet, so gewiß haben auch hier wirtschaftsgeographische Umstände ihr Wort mitgesprochen. Und auch hier bilden sie keine unveränderliche Größe.

Als das Bessemerverfahren den Verhüttungsprozeß um das Vielfache beschleunigte, steigerte es bloß die englische Uebermacht, da das deutsche und französische Eisenerz, als zu phosphorreich, nach diesem Verfahren nicht zu behandeln war. Das Thomassverfahren, das dem Sammelgut in der Birne den Phosphorgehalt entzieht, verwandelte mit einem Male das bisher ländliche Lothringen und auf französischem Boden die Hochfläche von Brieg in die Stätten rasendster industrieller Tätigkeit. Bedinglich strategische Gründe hätten 1871 die Einberleibung Lothringens bestimmt zu haben. Heute ruft der Führer der deutschen Eisenarbeiter unvorsichtigen und lernfaulen „Ideologen“ warnend zu, die deutsche Eisenindustrie wäre ins Herz getroffen, wenn sie die Lagerstätten von Lothringen einbüßte.

Was war der Reiz der Kaligewinnstellen, bevor es eine Agrarchemie gab? Heute behaupten sie ein mächtiges Monopol der deutschen Wirtschaft.

Bei den neuen Unterseeboot-Motoren verbindet sich bei der Verfeinerung der in dem Treiböl vorhandene Kohlen- und Wasserstoff mit dem Wasserstoff an Kohlenwasser- und Wasserstoff-Verfeinerungsstufe werden über eine Salzsäureverbindung

Preussischer Landtag.

Abgeordnetenhaus.

78. Sitzung.

Berlin, 10. März, vormittags 11 Uhr.

Am Ministerbüro: Von Breitenbach, Dr. Renke,
Zur Beratung steht der Etat der

Eisenbahnverwaltung.

Eisenbahnminister v. Breitenbach: Vor Beginn der Beratung meines Haushalts möchte ich der tiefen Trauer Ausdruck verleihen, die das unerwartete Hinscheiden des Grafen Zepelin auch bei der Regierung gefunden hat. (Das Haus erhebt sich.) Durch ihn ist für die Menschheit lang Ersehntes und lang Erhofftes in Erfüllung gegangen. Wie groß in seinen Plänen, in seiner Standhaftigkeit, in seinen Erfolgen steht er vor unserm Geiste als einer der Größten der Nation, dessen Erinnerung nie verlöschen wird.

Hr. Graf von der Groeben (konf.): Auch namens meiner Freunde möchte ich dem tiefen Schmerz Ausdruck geben über den Hinschied unsers verehrten Grafen Zepelin, dessen Name für alle Zeiten mit der Eroberung der Luft verknüpft ist. Der Redner beschäftigt sich dann mit den Vorschlägen der Eisenbahnverwaltung und stellt fest, daß sie schon in den letzten Jahren nicht mehr erreicht wurden. Glücklicherweise hatte man durch den Ausgleichsplan Reserven geschaffen, die unserer Staatswirtschaft sehr zufließen konnten. Angesichts der ungeheuren Verteuerung des privaten Güterverkehrs begreifen wir es, daß die Eisenbahn selbst Pferde in den Dienst gestellt hat zur Güterabfuhr, besonders für den

Kohlentransport.

Wir erwarten, daß das Kriegsamt seine Entscheidungen im Einkommen mit den sachmännischen Autoritäten treffen wird, denn auch hier, wie bei der Produktion, kann ein militärisches Veto, wie jubeo (so will ich's, so befehlt ich's) nicht durchgreifende Besserung schaffen. Dem Kohlenmangel der Landwirtschaft wird abgeholfen sein. Jedermann versteht, daß der Personenverkehr zurücktreten muß gegenüber der Kriegführung und dem hohen Ziele, den Sieg zu erringen. Der Redner spricht dann die Schrift des Ministerialdirektors a. D. Kirchhoff über die Reichsbahn und lehnt dessen Vorschläge ab. Wenn Herr Kirchhoff eine Sachkommission von Autoritäten fordert, so haben wir in dem Minister und seinen Räten Autoritäten und brauchen keine Kommission. Der Minister hat im Ausschuss vor dem Glauhen an die Reichshofische Sparmilliarde gewarnt, und auch uns erscheint es höchst gefährlich, in einem Augenblick, wo wir vor jenen Opfern stehen, der Bevölkerung zu sagen, daß das nötige Geld jagelagen ohne Mühe aus den Eisenbahnrenten gekehlt werden könnte. Die tatsächliche

Einheit der deutschen Eisenbahnen

hat dieser gewaltige Krieg erwiesen, dazu braucht es keiner Reichsbahn. Wir werden jedenfalls keinen Schritt tun, der irgendwie die Eisenbahnen aus Preußens Bond nehmen könnte. Wir werden wie bisher unsere Eisenbahnverwaltung darin unterstützen, unsere so gewaltigen leihenden Bahnen auf voller Höhe zu erhalten. (Beifall rechts.)

Hr. Schmedding (Z.): Auch wir gedenken rühmend des Siegers der Rufe, des Grafen Zepelin, und werden ihn nie vergessen. Seit der großen Verkehrskrisis von 1912 sind mit großen Kosten alle Vorkehrungen getroffen worden, um eine Wiederholung zu vermeiden. Leider aber haben wir jetzt Zustände, daß jeder die Eisenbahn meidet und unter denen die Betriebsbeamten untagbar leiden. Bewunderung und Anerkennung allen Beamten der Eisenbahnen! (Beifall.) Der

Aufmarsch bei Kriegsbeginn

und die großen Truppenbewegungen nachher vollzogen sich ohne große Verkehrsstörungen, wenn es jetzt anders geworden ist, so liegt das an besonderen Verhältnissen. Aber man darf der Eisenbahnverwaltung die Beweise tun, daß sie sich auch auf die Aufgaben in einem großen Kriege vorbereitet hatte, nicht die Schuld geben, wie das letzthin in der „Kölnischen Zeitung“ ge-

schehen ist. Ich bitte den Minister, sich über diese Beschuldigungen zu äußern. Wir treten auch keineswegs der in der „Kölnischen Zeitung“ vertretenen Meinung bei, daß die Verwaltung der Eisenbahn zuwenig einheitlich sei und am besten dem Kriegsamte zu übergeben sei. Nur Angehörige regierender Häuser, Verwundete, Heerführer und Kranke dürften jetzt das Vorrecht der Vorrangstellung von Plätzen haben. Wie kann da ein Eisenbahnverkehrspräsident sich herausnehmen, für sich ein Abteil zu belegen, wenn er weiß, wie die Reisenden untergebracht sind! Die Schlafwagenplätze sind in Berlin fast ganz in den Händen der Hotelportiers, die sie mit einem Aufgeld von 4 Mark verlaufen. (Hört, hört!) Unglaublich ist eine Ausdehnung der Betriebsdirektionen, wobei für die Ansiedlung in Eisenbahnhäusern, daß die Bewerber evangelischer Religion sein müssen! (Lebhaftes Hört, hört! i. Ztr.) Angesichts der günstigen Ergebnisse muß man sich wundern, daß der Minister mit dem

Gespinnst der Tarifierhöhung

brohn. Jedenfalls darf sie nicht vor der endgültigen Gestaltung der Verkehrssteuern im Reich erfolgen. Durch Erparnisse sollte man an ihr vorbeizukommen suchen. Die kirchlichen Pläne versprechen ein goldenes Zeitalter für die Eisenbahnen, wenn man sie näher ansieht, kommt nicht einmal ein kupfernes heraus.

Eisenbahnminister v. Breitenbach: Wir haben den diesjährigen Etat der Staatseisenbahnverwaltung der Wirtschaft angepasst, namentlich auch bezüglich des Personaletats, da die Zahl der Stellen außerordentlich vermehrt worden ist und eine weitere Vermehrung der Stationen im nächsten Jahre nötig sein wird. Jeder Tag liefert freilich den Beweis, daß das Ganze nur ein Versuch bleiben wird. Denn die Zahlen verringern sich nicht, die Kriegswirtschaft schafft so eigenartige Verhältnisse, daß sie auch von dem weitestbildenden Manne nicht vorhergesehen werden können. (Zustimmung.) Die Preiserhöhung bei Güterwagen hat in der letzten Zeit 80 Prozent und bei Lokomotiven und Personenwagen 51 Prozent ausgemacht. (Hört, hört!)

Ich möchte Ihnen an Hand weniger Zahlen darlegen, wie sich der

Ausbau der preussischen Staatseisenbahnen

in dem Zeitraum gestaltet hat, in dem ich Leiter dieses gewaltigen Unternehmens bin. Ich stelle gegenüber die 12 Jahre von 1895 bis 1906, in welchem Jahr ich Minister wurde, und die 10 Jahre von 1907 bis 1916. Für Fahrzeugbeschaffung wurden im ersten Zeitraum 1269 Millionen, im zweiten 2369 Millionen Mark ausgegeben (Hört, hört!); also ein Jahresdurchschnitt von 105 Millionen gegenüber 233 Millionen. Im Jahre 1914 waren in das Anlagegeld und in das Ordinarium 263 Millionen, also weit über den Durchschnitt der letzten 10 Jahre eingestrichelt. Das war noch eine Friedensforderung, sogar bei heruntergehender Konjunktur. Die erste Forderung im Krieg, im Jahre 1915, betrug 263 Millionen Mark. Wir haben im Jahre 1915 im Personenverkehr 17 Prozent, aus dem Güterverkehr 10 Prozent weniger als in dem sehr starken Verkehrsjahr 1913 eingenommen. Trotzdem haben wir uns in der Beschaffung nicht aufhalten lassen und die 1916 bereits um weitere 40 Millionen auf 307 Millionen gesteigert. Die größte Anlieferung von Lokomotiven fand im Jahre 1915 statt, nämlich 1700 Stück. Das Jahr 1917 bringt nun den Rekord mit 489 Millionen für Fahrzeugbeschaffung.

Den Aufmarsch der Armee mit seinen großen Ansprüchen, der von der Heeresverwaltung glänzend vorbereitet war, haben wir glatt erledigen können, aber auch in den 2 Jahren des Krieges sind wir allen Anforderungen der Heeresverwaltung und der innern Wirtschaft, die sich zur reinen Kriegswirtschaft ausgewachsen hat, gerecht geworden, und darin erblicke ich die größte Leistung. Ueber die

Betriebschwierigkeiten und Betriebsstörungen

habe ich mit größter Offenheit im Ausmaß Aufklärungen gegeben und anerkannt, daß außerordentlich schwere Störungen vorliegen. Es liegen aber gewichtige Gründe vor, die die jetzigen Störungen rechtfertigen und die sich nicht auf ein Verschulden der Verwaltung zurückführen lassen. Die Hauptschwierigkeit liegt in der Schwächung unsers Apparats, die durch Mehrleistung

ausgeglichen werden muß. Wir können die ganze Lage nur durch ein inniges Zusammenarbeiten mit der Heeresverwaltung ertragen. Mit dem Gelbeisenbahnwesen haben wir seit Beginn des Krieges ausgezeichnet gearbeitet. Ich darf feststellen, daß es zu einem großen Teile auf den Schultern der preussischen Eisenbahnverwaltung steht. (Zustimmung.)

Ich habe wiederholt Verfügungen der besetzten Gebiete an der Front vorgenommen, um mir einen ungekündeten Einblick zu verschaffen. Generalfeldmarschall v. Hindenburg hat in einem am 6. Dezember 1916 an mich gerichteten Schreiben anerkannt, daß auch während des Feldzugs alle verantwortlichen Stellen dauernd bestrebt gewesen sind, nicht nur die Leistungsfähigkeit zu erhalten, sondern auch mit allen Mitteln zu steigern, um den mit der längern Dauer des Krieges erhöhten Anstrengungen gewachsen zu sein. (Hört, hört!) Selbstverständlich wird der militärische Verkehr in allen Dingen bevorzugt. Ein großes Organ des Westens, die „Kölnische Zeitung“, hat nun, wie Herr Schmedding erwähnte, in einem Artikel „Organisation und Lieberorganisation“ eine heftige und

sehr abträgliche Kritik der Verwaltung.

der Eisenbahn und ihrer Leistungen gebracht (Hört, hört! rechts), sie hat dabei die Wendung gebraucht, die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen verfolge wie im Jahre 1912. Es ist nicht zum erstenmal, daß der Ausdruck vom Vergehen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung an mein Ohr klingt. (Hört, hört!) Er ist jüngst in einem Kreise hochstehender Männer von einer angesehenen Persönlichkeit gebraucht worden, freilich unter schärfster Ablehnung in diesem Kreise. Aber wenn so ein Wort nun einmal gesprochen wird, dann kriegt es sich weiter und erzeugt eine Beunruhigung, die wir nicht extragen können. (Sehr richtig!) Soll ich noch besonders versichern, daß ich diese Sache nicht als gegen mich persönlich gerichtet beirachte? In einem Kriege, wo es um Sein und Nichtsein der Völker geht, fallen alle persönlichen Rücksichten. (Zustimmung.) Ich bin der Ansicht, daß auch ein Minister, der sich verdient gemacht hat, im Laufe der Jahre, wenn er jetzt verläßt, Gelegenheit nehmen muß, zu gehen. Aber ich spreche nicht für meine Person. Ich bitte jedoch zu berücksichtigen, daß ich der Chef der preussischen und der Reichseisenbahnverwaltung bin und daß mich als ihren Führer 600 000 treue deutsche Männer ansehen, denen ich oftmals mit Ihrer Zustimmung Dank und Anerkennung ausgesprochen habe. Das Vertrauen dieser Männer zu ihrem Führer wird erschüttert (Sehr richtig!), wenn ein solches Wort weitergeht.

Vergegenwärtigen Sie sich, was das in Kriegzeiten bedeutet — geradezu, als wenn man das Vertrauen zu einem unserer angesehensten und fähigsten Heerführer erschüttern würde! (Sehr richtig!) Das sollten sich diejenigen, die mit solchen Neuzugungen in die Presse gehen, gesagt sein lassen.

Und nun gehe ich auf die Sache selber ein. Die in dem Artikel erhobenen Vorwürfe bestehen aus

lauter Zerstörern.

Der Verfasser macht der Verwaltung nicht so sehr aus ihrer technischen Leistung einen Vorwurf, als aus ihrer Geschäftspolitik, die auch während des Krieges ganz in den alten Bahnen fortgeführt wurde und die er als schädlich bezeichnet. Es wird gesagt, die Verwaltung sei nicht auf den Krieg eingestellt. Das glaubt man einer Verwaltung sagen zu dürfen, die in so engen und unmittelbaren Beziehungen zur Kriegführung steht, und die von dem Ernste der Situation vom Minister bis zum jüngsten Arbeiter durchdrungen sein muß, weil sie sie täglich vor Augen hat.

Die Auffassung, daß die Geschäftspolitik der Verwaltung schädlich sei, wird auf zwei Momente zurückgeführt! Gewisse Bestimmungen sollen, auch während der Kriegszeit, bis zum letzten Augenblick trotz eingehenden Hinweises auf die Gefahr und trotz wiederholtem Drängen der Industrie hinausgeschoben sein und bei der Vergabe des Eisenbahnbedarfs seien die Preise in einer Weise gedrückt worden, daß bei den in den betreffenden Industrien herrschenden Verhältnissen von vornherein mit einer geringern Versorgung hätte gerechnet werden müssen. Ich habe mich gewundert, daß auf diesen Artikel nicht aus den Kreisen unserer Industrie eine Ablehnung erfolgt ist. Was wird in dem

Eine Handvoll Erde.

Roman von Clara Siebig.

(37. Fortsetzung.)

Nachdruck verboten

Mitten aus dem goldig-grünen Licht heraus, das den Waldweg dunkel machte und doch hell, kam ein Radfahrer. Er huschte heran. Als er das einsame Mädchen im Moos sah, sprang er ab. Er blieb vor ihr stehen, die Leutstange noch in der Hand; man sah seinem Gesicht die angenehme Ueberraschung an. So etwas hatte er hier gar nicht vermutet auf seinem Wege zum Sonntagsvergnügen im „Schützenhaus“.

War das der Süßliche, der Feine, der plötzlich, wie aus dem Gestrüch der Sonnenjährlinge herausgezaubert, vor ihr stand? Sie schenkte ihm die Augen. Und der Süßliche ließ sein Rad los, daß es umfiel, und setzte sich neben sie. Er nahm sie gleich in den Arm und küßte sie; und sie ließ sich's gefallen. Sie hätte gar nicht anders gekonnt.

Sie fragte nicht: „Wie heißt Du?“ Was ging sie das an! Er gefiel ihr, das war genug. Wie hübsch er war! Sie spielte mit seinem leinenen Schlipse, sie bewunderte seine Kleidung. Und sie ward plötzlich nachgiebig, fast schüchtern, wie noch nie in ihrem Leben. Bereitwillig sagte sie ihm zu, daß sie sich wieder hier treffen wollten. Sie würde ihm den kleinen Durchgang zeigen mitten im Wald, denn hier könnte einer vorbeikommen. Aber da, wo es dicht vermaiden war mit lauter Brombeeren, da guckte keiner herein.

Willenlos hing sie ihm am Saße: nein, er sollte nicht fortgehen, bei ihr bleiben. Sie war ja so allein! Er war der Süßliche, der Feine, der für sie in den Kerzen stand, und was Großmutter da gesehen hatte, das war wahr. Er gehörte ihr! Ländelnd wandte sie ihre schwarzen Haare um ihre Hände, die sollten festhalten wie ein Seil.

„Was sagst du denn?“

Sie lachte und sagte es nicht. — — —

Spät am Abend — — — hante Albert heim. In der Stille hörte der Jüngling der Gartentür zu heben und dies auch geschah. Und dann die leisen Tritte auf dem

gepflasterten Wege zum Nachbarhaus hin. Sie dachte die Köchin: „Sehen Sie doch mal heraus, ob er's wieder ist!“

Die Einäugige fuhr ans Fenster, mit Gepolter rief sie dabei einen Stuhl um — sie kam zu spät, drüben wurde die Haustür gerade geschlossen. Aber natürlich war er's! Wo er nur wieder gewesen sein mochte! Heute war er nicht mit der Greta gegangen, die hatte ein didgetändeltes Gesicht, hatte vor Schmerzen heulend den ganzen Nachmittag und Abend Kanilleumtschläge gemacht. Wen er heute wohl beglückt haben mochte? Das war einer, der pössierte überall herum.

„Und haben Sie schon gesehen, Fräulein,“ sagte die Köchin, „was der jetzt immer sein geht? Sonntags pössierte. Wo er bloß's Geld dazu her hat?“

Das wunderte Fräulein Zimmer auch: sollte Siebels dem Diener so viel zugelegt haben? Jetzt trat der Albert auf wie ein Herr; er hatte sich wirklich sehr herausgemacht.

Sie sprachen noch lange über den Vortritt von nebenan, bis die Stille der Sommernacht auch ihre Neugier wieder einhüllte. — — —

Auf leisen Sohlen kam die Morgendämmerung übers Feld. In Reichels Raube wurde früh Tag gemacht, das heißt: nur Mine stand so zeitig auf, Herr Reichel schlief noch fest.

Zum erstenmal waren die Geseute heute über Nacht draußen geblieben. Aber Mine, die sich aus der fargähnlichen, von ein paar Brettern und einer großen Riste zusammengefügten Bettstatt erhob, zeigte ein Gesicht mit vielen Schruppeln und Falten. Arthur hatte sich breitgemacht, ihr war nur ein schmales Plätzchen geblieben, die Glieder taten ihr weh von der harten Matze, aber das war es nicht, was ihren Schlaf gestört hatte. Etwas anderes war es gewesen.

Arthur hatte sich gestern so wildend geärgert über das Gramophon in Reichels Raube, daß er, als Max sich nicht sehen ließ, selber herübergegangen war, um sich das zu verewnen. Hier war kein Mummelplatz, hier war ein friedlicher Wohnort für einfindige Leute! Und was das nicht verbeisterte, den zeigte er an beim Marktortlicher in Hebenfeld: nächste Aufbesserung, die man nicht erlaubt. Er war

hinübergegangen, trotzdem Mine ihn zurückhielt. Und er kam nicht wieder.

Mine wartete lange voller Ungebuld — waren sie sich drüben nicht einig geworden? Aber schallendes Gelächter erklang von dort, und das Gramophon fing von neuem an. Gut, daß Friedchen heute hatte zu Hause bleiben wollen, für die wäre das nichts!

Die einsame Frau stützte den Kopf in die Hand; sie hatte sich so gefreut auf den Abend hier draußen. Den ganzen Tag hatte sie gejaht, gegraben. Steine und Erbsen aus ihrem Garten gelesen; es mußte da früher einmal Schutt abgeladen worden sein, denn grub man kaum einen Fuß tief, so kam der zutage. Und das Unkraut wucherte, es drohte die Gemütspflanzen zu ersticken. Nur eine Woche war sie nicht draußen gewesen, und schon hatten sich an die jungen Erbsen die Schnecken gemacht, und die Bohren, die noch nicht einmal blühten, zeigten sich auch schon zerfressen. Nur die Erdbeeren, die kamen prächtig im letzten Sandboden, wenn man ihre großen frischgrünen Blätter aufhob, hingen darunter schon dicke Beeren; nur wenige Tage noch, und die waren ganz rot. Das war eine Freude!

Schundenlang, selbst in der größten Mittagshitze, war Mine an ihren Beeten auf und nieder gegangen mit gebücktem Rücken, und hatte die weichen grauen Schneckenleiber abgelesen, die wie Blutegel am jungen Gemüse klangten. Wenn nur der Kohl von den Raupen verschont blieb!

Zum Mittag hatte sie die Schrippen und Wurfs ausgebackt und Kaffee gekocht, und dann, während die Männer schliefen, war sie wieder an die Arbeit gegangen; sie mußte den Sonntag ausnützen. Erst als die Sonne im Westen die Wollen rötete, hatte sie mit der Arbeit aufgehört. Aber nun kam sie doch nicht zur Ruhe.

Sie seufzte: wie schwer hier alles heranzubringen war! Zu Hause, in ihrer Jugend war alles viel leichter geworden, und so viel üppiger geworden. Sag es vielleicht an ihr, sprach sie es nicht mehr so gut wie früher? Ja, es mußte wohl ihre Schuld sein, vielleicht auch, daß sie zuwenig Zeit hatte, sich darum zu kümmern. Ach, wenn Arthur sich bloß ein bißchen mehr mühen wollte, der kam doch oft genug herüber!

(Fortsetzung folgt.)

Donnerstag, 13. März: Kalt, mild, schneefrei. —

Sozialdemokratischer Verein.

[illegible]

Die Frage ist nun, ob die Erhaltung der öffentlichen Ordnung und der öffentlichen Sicherheit durch die Anwendung der Strafrechtsvorschriften sichergestellt werden kann. Die Strafrechtsvorschriften sind in der Regel so formuliert, dass sie die Verhinderung von Straftaten zum Ziel haben. Die Strafrechtsvorschriften sind in der Regel so formuliert, dass sie die Verhinderung von Straftaten zum Ziel haben.

Lebighelfe, 12 März. Im Dienste tödlich verunglückt ist auf dem Bahnhof in der Nacht zum Freitag der Schaffner Hager aus Linden. Der 36 Jährige Leben Gekrankte geriet unter einem Eisenbahnwagen, der ihn den Kopf vom Rumpfe trennte.

geleitet, wodurch sich die Kohlenäure und das Wasser abspalten. Den indifferenten Bestandteilen der Verbrennungsgase wird nun wieder so viel Sauerstoff zugeführt, als für die Verbrennung notwendig ist. Dieser Sauerstoff muß natürlich vom Land aus in hochkomprimierter Form in Flaschen mitgeführt werden. Es tritt also bei dieser Betriebsart an die Stelle der Akkumulatoren-Batterie eine Sauerstoff-Flaschenbatterie, und man kann sich leicht ausrechnen, daß hinsichtlich des Gewichtes nennenswerte Vorteile gegenüber dem elektrischen Unterwasserantrieb bestehen. Das wichtigste ist indessen, daß ein nahezu gänzlich geräuschloser Motorbetrieb geschaffen worden ist. Die mit den feinsten feinsten Unterwasser-Schallsignalen ausgerüsteten feindlichen Schiffe, die sonst schon auf weite Entfernungen hin das Gerann eines mit großer Motorleistung arbeitenden Schiffes angezeigt erhalten, können an dem etwa unter Wasser fahrenden U-Boot vorüberfahren, ohne dieses mit Hilfe ihrer Unterwasser-Schallsignale wahrzunehmen, während andererseits das Unterwasserboot durch seinen Schallsignaldienst sofort auch unter Wasser ohne Benutzung des Periskops von der Nähe des Schiffes genauestens unterrichtet wird.

Erwähnenswert ist noch, daß durch die neuen Verbesserungen (namentlich durch die Verwendung der Sauerstoff-Flaschenbatterie) durch früher ein viel angenehmerer Aufenthalt im Innern eines U-Boots ermöglicht wird. Die Mannschaft hat jetzt überhaupt nicht mehr unter den Einwirkungen giftiger Gase, Verbrennungsdämpfen und Delandschwüngen zu leiden, was früher den Aufenthalt im Innern des U-Boots, namentlich bei langen Unterwasserfahrten, oft bis zur Unverträglichkeit für den einzelnen steigern konnte.

Italien in der Klemme.

Ueber das englische Einfuhrverbot, das eine ganze Reihe von Artikeln betrifft, die Italien vornehmlich, namentlich seit Schließung der mitteleuropäischen Grenzen — nach England ausführt, ist man in weiten Kreisen Italiens mehr als bestürzt. Es haben an verschiedenen Orten Versammlungen von Großindustriellen stattgefunden; die über die Folge der Maßnahmen berieten und die die Regierung veranlassen wollen, der englischen Regierung Klagen zu machen, wie schwer die neue Maßnahme ganze Industrien in Italien zu schädigen geeignet ist.

Diese optimistischen Herren sind durch die monatelangen, ja jetzt bald nach Jahren zu bemessenden Erfahrungen in der Kohlenfrage offenbar noch nicht darüber belehrt, daß es den englischen Verbündeten durchaus nicht interessiert, wie und wie weit Italien geschädigt wird. Logischerweise müßte ja die Regierung, wie der „Avanti“ richtig schreibt, antworten:

Meine Herren Industriellen, Sie haben, wie wir, den Krieg gewollt, und was Sie jetzt erleben, ist nichts weiter als eine Konsequenz des Kriegszustandes. Sie beklagen sich über den Schlag, der die italienische Industrie durch die englischen Maßnahmen getroffen hat, wir erinnern Ihnen an, aber erinnern Sie sich doch, daß, als wir den Londoner Vertrag unterzeichnet haben, Sie geswungen und die Fäden zum Fenster hinausgesteckt haben, denen Sie daran, daß, als Rumicman kam uns uns Kohlen versprach — die nicht kamen —, Sie einfach beseligt waren, erinnern Sie sich, daß, als die Konferenz in Paris die allerengsten Wirtschaftsbeziehungen zu England knüpfte, Sie diese Politik ermuntert haben, von der Sie sich Millionen versprochen. Nunmehr ist unsere Situation der englischen Regierung gegenüber eine solche, daß wir uns auch nicht mehr den allerbescheidensten Protesten erlauben dürfen.

Natürlich wird die italienische Regierung nie so sprechen, sondern sich hinter ein begünstigendes Wort und ein Versprechen verstecken, meint der „Avanti“. Und genau so, wie er es schildert, benimmt sich ja jetzt die Regierung auch in den Kammerverhandlungen anlässlich der Lebensmittelfragen, die zu einem guten Teile von der bundesgenössischen Wirtschaftspolitik bestimmt werden.

Kriegshenshreden.

Die Schweden beklagen sich, daß sie sich nicht mehr vor Ausländern zu retten wissen, die ihr Land in wahren Schwärmen überfluten. „Mir geht es, wie es sehr vielen meiner Landsleute jetzt ebenfalls geht,“ beginnt ein solcher Stuhlfeiler eines Schweden in „Stockholms Dagblad“. „Ich fähle mich auf der Straße, im Gasthof, ja selbst in meinem eignen Hause fremd. Ich frage mich, ob das Land, in dem ich lebe, wohl wirklich noch mein Heimatland ist! Auf der Straße, im Kaffeehaus, wohin man seine Schritte lenkt, hört man mehr „Jiddisch“ und alle möglichen andern Sprachen als Schwedisch. Begegnet man diesen Russisch, Englisch, Deutsch sprechenden Fremden auf der Straße, wer biegt dann nicht aus? Die Ausländer! Eine elegant gekleidete Dame, die mit russischem Akzent Schwedisch redet, läßt sämtliche Ladenverkäufer in Ehrfurcht erstarren. Wer wird in den Geschäften zuerst bedient? Die Ausländer! Vor wem knien und Schmeicheln und Schmeicheln? Vor dem Ausländer! Diese Beispiele könnte ich durch unzählige weitere ergänzen. Die Ausländer werden überall bevorzugt, und das liegt in erster Linie am mangelnden Selbstbewußtsein der schwedischen Nation.“

Dieses Urteil ist kurz, aber treffend, bemerkt die Redaktion dazu.

Ein anderer Briefschreiber eröffnet noch düstere Perspektiven. Das beste ist seiner Meinung nach, man schaffte sich ein eigenes Heim oder eine Villa weit draußen in Wäldern oder auf felsigen Bergen an. Während man in Stockholm den Folgen des jetzigen Wohnungsmangels überhaupt zu vorbeugen, an Ausländer zu vermieten, empfangt man in Schweden und besonders in Stockholm die Ausländer mit ausgezeichneter Lebensunterstützung. Das Gegenüberstehen geht sogar so weit, daß man sie von der Zahlung der Steuern befreit. Die Folge davon ist, daß Schweden immer mehr von Fremden überflutet wird. Sie werden jede freie Wohnung, jedes Hotelzimmer mit Beschlag belegt, und der

Einheimische kann sehen, wo er schließlich mit seiner Familie bleibt.

„Wer erinnert sich nicht der Geschichte von den Heuschrecken in Ägypten, die das Land so überschwemmten, daß sie die Sonne verdunkelten? Sie war meinem Gedächtnis ganz entfallen, aber es wird höchste Zeit, daß man sich ihrer erinnert und die notwendige Lehre daraus zieht. Nichts ist so wahr wie der Spruch: Es gibt nichts Neues unter der Sonne! Wenn auch die Formen wechseln und der Schauplatz ein anderer ist: damals hatte das Land des Nils die Heuschrecken, jetzt haben wir sie in Skandinavien.“

Die Eisenbahn im Kriege.

In der am Sonnabend begonnenen Beratung des Eisenbahnetats im Preussischen Abgeordnetenhaus kam es überraschenderweise zu einer Debatte über die Stellung des Eisenbahnministers, der bekanntlich auch Vizepräsident des preussischen Staatsministeriums ist. Schon der konservative Graf v. d. Gröben hatte mit auffallender Betonung den Minister des unbedingten Vertrauens seiner Partei versichert und mit einer gewissen Schärfe sich dagegen gewandt, daß etwa die Leitung der Eisenbahnen dem Kriegsamt übergeben werde. Etwas komisch war es allerdings, als der Graf die fachmännischen Autoritäten des Eisenbahnministeriums in einen gewissen Gegensatz zu einer Laienhaftigkeit des Kriegsammtes stellte; Chef des Kriegsammtes ist bekanntlich der General Gröner, der von Beginn des Krieges bis vor wenigen Monaten das gesamte Feldbahnenwesen leitete und schon in dieser Eigenschaft der gesamten preussischen Eisenbahnverwaltung übergeordnet war. Jedermann erinnert sich ja, daß die Fahrplananträge auf allen Bahnhöfen die Überschrift trugen: „Mit Genehmigung des Chefs des Feldbahnenwesens.“

Auch der Zentrumsabgeordnete Schmieding wandte sich scharf gegen Angriffe, die in einem Artikel der „Köln. Ztg.“ gegen Herrn v. Breitenbach erhoben worden sind, und die offenbar tiefen Eindruck gemacht haben müssen.

Minister v. Breitenbach ging sofort auf das von Schmieding gegebene Stichwort ein und hielt eine große Verteidigungsrede gegen den Vorwurf, daß die preussische Eisenbahnverwaltung verjagt habe. Dieser Vorwurf hatte besonders auf die schweren Verkehrsmisstände der letzten Monate Bezug genommen, aber auch darin bestanden, daß notwendige Bestellungen an Material nicht rechtzeitig ausgegeben und die Lieferpreise so gedrückt worden seien, daß die notwendige rasche Lieferung auch dadurch behindert worden sei. Herr v. Breitenbach teilte mit, daß der Vorwurf des Verjagens auch in einer Versammlung hochachtender Männer in Berlin von einer angesehenen Persönlichkeit erhoben worden ist; so etwas freile weiter und könne das Vertrauen der 600 000 Eisenbahner in ihren Führer erschüttern, was nicht weniger bedeute, als wenn das Vertrauen in einen der angesehensten und fähigsten Heerführer erschüttert werden würde.

Der Minister gab lange Zahlenreihen zum Beweis dafür, daß nichts veräußert worden ist, er verlas einen Brief Hindenburgs in demselben Zweck, und er erklärte, daß bei allem Entgegenkommen allerdings der Preis für die Eisenbahnverwaltung auch im Kriege nicht gleichgültig sein dürfe. Da hat er in der Tat recht. Die Industrie hat an den ungeheuren Eisenbahnaufträgen all die Zeit her so enorme Summen verdient, daß sie sich im Kriege schon auch mit einem etwas geringeren Profit zufrieden geben dürfte.

Was sonst zwischen dem Eisenbahnminister und leicht dem Kriegsamt oder andern Stellen schwelen mag, wissen wir nicht. Jedenfalls geht etwas vor!

Im übrigen lehnten Breitenbach und Renke wieder einmal die kirchlichen Reichseisenbahnvorläge ab, wie bisher schon immer. Sie erklärten sie für haltlos. Es ist schwer, sich ein Urteil zu bilden, wenn man immer nur die eine Partei reden hört. Das Abgeordnetenhaus sollte einmal Herrn Kirchhoff als Gastredner einladen? —

Stürmische Kammer Sitzung.

Wie aus Pariser Meldungen hervorgeht, war am Freitag die Kammer Sitzung in Paris außerordentlich bewegt und stürmisch. Besonders Aufsehen erregten die Ausführungen des Vorsitzenden des Budgetausschusses Klotz, der den Brief verlas, den er am 30. März 1916 an Briand gerichtet hatte, um angesichts des U-Boot-Krieges auf die Dringlichkeit von Gegenmaßnahmen hinzuweisen. Darauf habe aber die Regierung nur zögernd und unvollkommen Bescheid gegeben und erst im Februar 1917 hat der Budgetkommission einige genauere Angaben gemacht. Diese Politik der Regierung könne man nicht gutheißen.

Die Erregung, die bereits groß war, steigerte sich noch, als Briand bei Beginn seiner Rede Leonte, daß die ganze Debatte einen ausschließlich politischen Charakter angenommen habe. Es sei leicht, Briefe zu verlesen, welche gegen die Regierung gerichtet seien, die täglich mit den größten Schwierigkeiten kämpfe. Es sei leicht, damit das Gelände für anderweitige Erörterungen vorzubereiten. Es sei auch leicht, bezüglich aller Fragen eine ausführliche Anklage gegen die Regierung auszusprechen.

Nach Stellung der Vertrauensfrage ergab die Abstimmung 256 dafür und 178 dagegen bei 40 Enthaltungen. 78 Deputierte waren abwesend, von denen die Mehrzahl bei früheren Abstimmungen sich als Regierungsgegner gezeigt hatten. Bei der zweiten Abstimmung, die 255 Stimmen für die Regierung ergab, enthielt sich mit ganz wenigen Ausnahmen die gesamte Minorität der Stimme. Es ist dabei hervorzuheben, daß die diesmahlige Mehrheit der Regierung die schwächste Mehrheit seit der Bildung des Kabinetts Briand im November 1915 darstellt.

Notizen.

Ein Schwein für 1500 Mark. Eine lehrreiche Schweinegeschichte wird dem „Hannoverschen Kurier“ aus Emden erzählt: Vor einigen Tagen hatte ein Einwohner in einem Dorfe der Umgebung ein Schwein im Gewicht von etwa 150 bis 160 Pfund geschlachtet. Wie auf dem Lande üblich, hing das Tier noch an der Gabel vor der Tür, als ein Auto vorfuhr. Die Insassen stiegen aus, besahen sich das Schwein — und gingen dann in das Haus des glücklichen Besitzers. Diesem gaben sie zu verstehen, daß sie die Absicht hätten, das Schwein ihm abzukaufen. Der Besitzer wollte aber nichts von dem Handel wissen. Die Autofahrer ließen sich jedoch nicht so leicht abweisen und boten ihm zunächst 500 Mark, schließlich erhöhten sie das Angebot auf 1500 Mark! Mit diesem Preise war der Besitzer einverstanden. Er erhielt das Geld, und die Autofahrer ritten mit ihrem Schatz davon, den sie nicht anmelden werden, um die Fleischkarten nicht zu verlieren.

Keine Sommergäste gewünscht! Im Salzammergut herrscht eine starke Ablehnung gegen Sommerfrischler. Für Omunden scheint die Sache bereits erledigt zu sein, und zwar dadurch, daß es keine Kurnusik und kein Theater gibt. Der Gemeindeausschuß in Beyer hat es noch radikaler angefaßt, er hat folgende Bekanntmachung erlassen: „Folgt Gemeindevorstandungsbeschluss vom 1. März 1917 wird in der Gemeinde Beyer-Markt mit Rücksicht auf die ungenügende Versorgung des Marktes mit Lebensmitteln und die hierdurch hervorgerufene Mithimmung der Bevölkerung die Vermietung von Sommerwohnungen für das Jahr 1917 verboten.“

Vertagung der Konferenz der Entente-Sozialisten. Gabas meldet: Die Verwaltungskommission der Sozialistischen Partei, die für den 15. März die Abhaltung einer Konferenz der sozialistischen Vertreter der Allierten in Paris geplant hatte, beschloß nunmehr, diese zu vertagen. Die Vertagung soll durch die Weigerung der englischen Labour Party, an der Konferenz teilzunehmen, hervorgerufen sein.

Die Verschwörer gegen Lord George und Henderson. Am Sonnabend Abend ist das Urteil gegen die vier Personen gefällt worden, die der Verschwörung zur Ermordung Lord Georges und Hendersons angeklagt waren. Frau Wheelton erhielt zehn Jahre Zuchthaus, Alfred Mason 7, Winnie Mason 5 Jahre. Harriet Wheelton wurde freigesprochen.

Ein russisches Polenmanifest in Sicht. Aus Petersburg wird berichtet, daß man in leitenden russischen Kreisen zu einer Einigung in der Polenfrage gelangt sei. Wie verlautet, soll am 27. März vom Zaren ein Polenmanifest veröffentlicht werden, in dem den Polen die Autonomie zugesagt werden soll. Die polnische Krone soll durch Personalunion mit der russischen verbunden werden. Die Polen sollen eine eigene Armee, eine eigene Verwaltung, Post und Eisenbahn versprochen erhalten. In erster Linie wird Sazonows Teilnahme an den Konferenzen über die Polenfrage diese Lösung zugeschrieben.

Erneute Kämpfe im Westen.

B. L. S. Großes Hauptquartier, 12. März 1917. (Amtlich.)

Westlicher Kriegsschauplatz.

Sehr viele Sicht hatte an vielen Stellen der Front gestiegene Tätigkeit der Fernwaffen und Flieger zur Folge.

Besonders stark war das Feuer im Anzegerbiet zwischen Duquoy und Le Transion, lebhaft in mehreren Abschnitten längs der Aisne und in der Champagne.

Südlich von Nipont griffen die Franzosen heute morgen Teile unserer Stellungen an; sie wurden abgewiesen.

Durch Luftangriffe unserer Flieger verloren die Gegner 10 Flugzeuge und zwei Fesselballons, durch Abwehrfeuer ein Flugzeug.

Ostlicher Kriegsschauplatz.

Bei vielfach reger Artillerie- und Bajonettkämpfe noch keine größeren Kampfhandlungen.

Razdonische Front.

Zwischen Schrida und Preisa-See haben sich keine Kämpfe vor unsern Linien abgespielt.

Der Erste Generalquartiermeister Ludendorff.

...

Depechen.

Bagdad besetzt.

B. L. S. London, 13. März. Englischer Seereschiffbericht aus Mesopotamien: Wir überraschten den Feind, indem wir bei Mundschrein den Diale überschritten. Auf dem rechten Ufer richteten wir an der Zigridschücke unterhalb der Mündung des Diale einen starken Posten ein. Eine starke Abteilung marschierte auf dem rechten Ufer Stromaufwärts. Sie fand den Feind 6 Meilen südlich Bagdad und trieb ihn zwei Meilen zurück.

Wir erzwangen den Übergang über den Diale am Freitag und rückten 4 Meilen in die Richtung auf Bagdad vor. Unsere Streitkräfte auf dem rechten Ufer warfen den Feind aus einer zweiten Stellung und schlugen auf dem gemeinsamen Gelände ein Lager auf. Es herrschten Schneestürme und heftiger Wind. Wir drängten die Türken am Sonnabend 3 Meilen westlich und südwestlich Bagdad zurück und besetzten Bagdad am Sonntag morgen.

Allen Fremden und Bekannten die traurige Nachricht, daß am 10. März abends 11½ Uhr unser lieber, herzensguter Sohn und Bruder, der Kriegsinvalide

Wilhelm Brück

nach langem, im Felde zugezogenen Leiden sanft entschlafen ist.

Regensburg (Leipziger Str. 39), den 12. März.

Die trauernden Hinterbliebenen:

W. Brück und Frau.
Karl Brück als Bruder, jetzt im Felde.
Hans und Martha als Schwestern.

Die Beerdigung findet Donnerstag den 15. März, vormittags 11½ Uhr, auf dem Südfrühhof statt.