Erscheint täglich
früh 6½ Uhr.

Redaction und Expedition
Johannesgasse 33.
Sprechstunden der Redaction:
Vormittags 10—12 Uhr.
Nachmittags 5—6 Uhr.
Für die Rückgabe eingesandter Manuscripte macht sich die Redaction nicht verbindlich.

Annahme der für die nächstfolgende Nummer bestimmten Inserate an Wochentagen bis 3 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Festtagen früh bis ½9 Uhr.

In den Filialen für Inf.-Annahme:
Otto Klemm, Universitätsstraße 21,
Louis Lösche, Katharinenstraße 18, p.
nur bis ½3 Uhr.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Organ für Politik, Localgeschichte, Handels- und Geschäftsverkehr.

Auflage 17,500.
Abonnementspreis viertelj. 4½ Mk.,
incl. Bringerlohn 5 Mk.,
durch die Post bezogen 6 Mk.
Jede einzelne Nummer 25 Pf.
Belegexemplar 10 Pf.
Gebühren für Extrabeilagen
ohne Postbeförderung 39 Mk.
mit Postbeförderung 48 Mk.

Inserate 6gespaltene Petitzeile 20 Pf.
Größere Schriften laut unserem Preisverzeichniß.
Tabellarischer Satz nach höherem Tarif.

Reclamen unter den Redactionsstrich
die Spaltzeile 50 Pf.
Inserate sind stets an die **Expedition** zu senden. — Rabatt wird nicht gegeben.
Zahlung praenumerando oder durch Postnachnahme.

№ 214. **Mittwoch** den 2. August 1882. **76. Jahrgang.**

Amtlicher Theil.

Bekanntmachung.

Wegen des Baues der östlichen Vorfluthschleuße wird die **Lange Straße** auf der Strecke zwischen der Tauchaer Straße und dem Marienplatze von heute ab bis auf Weiteres für den **durchgehenden Fahrverkehr gesperrt.**

Leipzig, am 1. August 1882.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Georgi. Eichorius.

Bekanntmachung.

Der im hiesigen Georgenhause detinirt gewesene, aus Sittel bei Litzen gebürtige Correctionair, ehemalige Bäcker **Carl Julius Liebert** ist von dem ihm am 23. Juni a. cr. verstatteten Ausgange nicht zurückgekehrt.

Wir bitten, denselben im Betretungsfalle verhaften und davon schleunigst Nachricht anher geben zu wollen.

Leipzig, am 29. Juli 1882.

Das Polizei-Amt der Stadt Leipzig.
Z. S.: Junck, Pol.-Rath. R.

Nichtamtlicher Theil.

Der Suez-Canal.

Indessen England rüstet wie zu einem großen europäischen Kriege, die Türkei sich anschickt, dem egyptischen Aufstande gegenüber endlich Ernst zu zeigen und die anderen Mächte Europas sich noch immer besinnen, Polizei am Nil zu üben, wird eine kurze Betrachtung über die Bedeutung des Suez-Canals für den Welthandel wohl am Platze sein. Kein Zweifel, daß dieser heute das Hauptinteresse der Nationen um diese politisch, strategisch und commerziell gleich wichtige Verkehrsstraße, um das geniale Werk Lesseps', dreht und daß die in Konstantinopel tagende Conferenz das Recht und die Pflicht hat, mit dem Aufgebote aller diplomatischen Machtmittel für den internationalen Schutz des Suez-Canals einzustehen.

Der Suez-Canal hat (wie wir einer aus französischen Quellen geschöpften Abhandlung der „Allg. Ztg." entnehmen) die stattliche Länge von 160 Kilometern, seine Breite beträgt am Wasserspiegel 58—100 Meter, an der Sohle 22 Meter, das Minimum seiner Tiefe 8 Meter. Die kleine, sehr alte Stadt Suez, welche der Landenge und dem Canal den Namen gegeben hat, ist weniger als die anderen Canalstädte in Folge der Gründung desselben aufgeblüht; außerdem hat sie in allerletzter Zeit durch die in ihrer Nähe, am Rothen Meer, gegründete Concurrenzstadt Port Tewfik, welches sich in der Weise amerikanischer Städte entwickelt hat, eine gefährliche Nebenbuhlerin bekommen. Ebenso wie diese Neugründung ist Port Said, am Nordende des Canals, eine vollständig europäische Stadt von fast 50,000 Einwohnern. Letzteres hat sich bedeutend gehoben und ist zu einem wahren Stapelplatz emporgeblüht, dessen Importhandel im letzten Jahre auf 464,000 Tonnen gestiegen ist. Dazu kommt der bedeutende Transitverkehr des Canals. Der dritte Ort, Ismailia, liegt zwischen den genannten Endstationen etwa in der Mitte. Ebenso wie Suez hat Ismailia die Hoffnungen an seine bedeutsame Zukunft bisher nur zum kleinsten Theil erfüllt gesehen. Die Ungeschicklichkeit und die Feindseligkeit der egyptischen Regierung hat die Entwickelung dieser Centralstadt wesentlich beeinträchtigt. Aus den täglichen Nachrichten, welche der Telegraph uns übermittelt, ist bekannt, in welcher Besorgniß die Stadt seit dem Beginn der Feindseligkeiten hinsichtlich ihrer Versorgung mit Süßwasser schwebt. Bekanntlich hat der Canal nur Salzwasser. Ismailia, welches ganz auf dem Wüstenboden liegt, wird durch einen eigenen Canal, der den Nil mit dem Suez-Canal verbindet, mit Trinkwasser versorgt. Die meisten Schiffe nehmen hier Wasser ein. Von diesem Süßwassercanal sollten nach dem ursprünglichen von der Regierung genehmigten Plan zwei Seitencanäle ausgehen, welche dazu bestimmt waren, Port Said und Suez mit Süßwasser zu versorgen. Nur der letztere ist ausgeführt, der erstere aber provisorisch durch eine Röhrenleitung ersetzt. Der Hauptarm des Süßwassercanals ist im Besitz der egyptischen Regierung, und die sogenannten Nationalen (die Partei Arabi Pascha's) haben die Ausführung des Wasserversorgungscanals von Ismailia nach Port Said bisher stets zu vereiteln gewußt.

Die mittlere Fahrzeit durch den Canal hat im Jahre 1881 etwa 18¼ Stunden betragen; dazu kommt noch der Tag- und Nachtaufenthalt, so daß die Schiffe sich durchschnittlich je 45 Stunden 53 Minuten im Canal aufgehalten haben. Diese hohe Durchschnittszahl ergiebt sich aus den häufigen Fällen von Störungen durch Auflaufen und aus dem fühlbaren Mangel an Ausbiegestellen. Doch wird diesem Uebelstande bald abgeholfen sein, denn die Generalversammlung der Actionaire hat beschlossen, mit einem aufzunehmenden Capital von 25 Millionen eine Verbesserung und Erweiterung des Canals durchzuführen, welche eine Ermäßigung der Fahrzeit auf die Hälfte selbst bei doppelt so großer Frequenz ermöglichen soll. Im letzten Jahre ist die Durchfahrt auch durch die zu crassen Quarantaine-Bestimmungen der egyptischen Regierung, die häufig zu Protesten und Klagen Veranlassung gegeben haben, wesentlich verringert worden.

Der Transitverkehr des Suez-Canals ist innerhalb des 12jährigen Bestehens dieser Wasserstraße in rapider Weise gestiegen. Im Jahre 1870 passirten den Canal 486 Schiffe mit 435,911 Brutto-Tonnen-Gehalt (wofür 5,159,327 Francs Schiffsgebühren erhoben wurden), im Jahre 1881: 2727 Schiffe mit 5,794,401 Tonnengehalt (wofür nicht weniger als 51,274,352 Francs Schiffsgebühren erhoben wurden). Diese Zahlen lassen die ganze Bedeutung des Suez-Canals erkennen; aber trotz dieser Steigerung glaubt und hofft man, daß der Verkehr noch ein ungleich lebhafterer werden wird, indem man namentlich auf den Transit von Australien rechnet, der allerdings jetzt entweder ums Cap oder über Panama geht und, über die Landenge von Suez dirigirt, seinen Weg nur wenig (etwa um 4 Tage) abkürzen würde.

Im Jahre 1881 vertheilte sich der Seeverkehr folgendermaßen: vom Mittelmeer aus haben 1406 Fahrzeuge, vom Rothen Meer aus 1321 den Canal passirt. Davon waren 2010 beladene Kauffahrteidampfer, 155 dergleichen mit Ballast, 442 Postdampfer; an Kriegsschiffen ferner 42 Transportdampfer, 9 Corvetten, 18 Aviso's, 3 Panzerschiffe, 14 Kanonenboote, 5 Yachten, 8 Kreuzer, zusammen 104 der Kriegsmarine verschiedener Staaten angehörige Fahrzeuge, unter ihnen die kolossalen englischen Transportschiffe „Malabar", „Serapis", „Crocodil", „Jumna" 2c., welche gegen 4—5000 Tonnen halten; dazu kommen noch einige Remorqueurs (Schlepper), Seebagger 2c. und — ein einziges Segelschiff. Nicht blos jede Gattung von Waaren, sondern auch alle Arten von Passagieren machen die Canalreise: Geschäfts- und Vergnügungsreisende, Pilger, Auswanderer, Deportirte, Soldaten; die letzteren bilden das größte Contingent. Von den 86,907 Passagieren gehörten 43,163 Personen dem Militairstande an, 7222 waren Pilger, 489 Deportirte, 337 Auswanderer, die nach Australien gingen. Alle englischen Truppen, die für Indien, die französischen, die für Cochinchina, spanische, die für die Philippinen, holländische, die für Java und Sumatra 2c. bestimmt sind, werden durch den Suez-Canal dirigirt. Auch türkische Truppen sind über Suez nach Dschiddah und russische auf diesem Wege nach den Amurländern und Kamtschatka befördert worden. So ist der Canal für Rußland nicht blos commerziell, sondern auch strategisch wichtig.

An dem Transitverkehr durch den Canal haben sich in den letzten Jahren 24 Nationen betheiligt, darunter die Engländer ebenso: im Jahre 1881 Egypten mit 14,064, Rußland mit 49,765, Deutschland mit 59,515, Spanien mit 103,500, Italien mit 113,252, Oesterreich-Ungarn mit 115,776, die Niederlande mit 187,900, Frankreich mit 259,324, England aber mit 4,792,117 Brutto-Tonnengehalt. Von der Gesammttonnenzahl (3,236,000) gingen im Jahre 1879 allein 2,508,000, also 77 Procent, von 4,344,000 im Jahre 1880 nicht weniger als 3,446,431, also 79 Procent, und von 5,794,000 im Jahre 1881 endlich, wie gesagt, 4,792,117, also 82 Procent, unter englischer Flagge. Wenn sich nun noch der australische Handel mehr der Suez-Route zuwendet, so ist anzunehmen, daß in Zukunft die englische Handelsflotte nicht blos ¾, sondern ⁹/₁₀ oder ⁹⁵/₁₀₀ der gesammten den Canal passirenden Güter befördern würde. Frankreich steht in der Reihe an zweiter Stelle, wird aber fast von Holland erreicht. Dieser enorme, stets wachsende Verkehr würde sich noch bedeutend steigern, wenn die Versicherungssummen, welche jetzt die Schiffe zu zahlen haben und die 2, 3, 4, ja selbst 5 Procent des Werthes der Fahrzeuge und der Ladung betragen, nach Ausführung der geplanten Verbesserungen, welche eine größere Sicherheit gegen das Scheitern gewähren sollen, bedeutend herabgemindert sein werden.

Seit Beginn der gegenwärtigen egyptischen Wirren ist die Frage nach der Sicherheit des Suez-Canals vielfach erörtert worden, und ängstliche Gemüther haben geglaubt, derselbe könne durch einige Torpedos ernstlich gefährdet oder durch Versenkung eines Schiffes unfahrbar gemacht werden. Das ist ein Irrthum, und es würde ganz anderer Mittel bedürfen, um dieses Riesenwerk zu zerstören oder auch nur eine vorübergehende Verkehrsstockung auf demselben herbeizuführen. Die Canalgesellschaft verfügt zudem über bedeutende mechanische Kräfte (Dampfbagger 2c.) und über ein vortreffliches geübtes Personal. Die Fälle, daß Schiffe auf den Sand geriethen, sind nicht selten, aber niemals ist der Verkehr dadurch auch nur zwei Tage unterbrochen worden. Die seit lange befürchtete Unterdrechung des Süßwassercanals würde zwar die Station Port Said sehr belästigen und schädigen, aber noch nicht ins Verderben bringen. Die Schiffahrt würde aber gar nicht darunter leiden. Die nach den asiatischen Gewässern bestimmten Fahrzeuge würden sich ebenso gut in Malta mit Trinkwasser versorgen können, und die in entgegengesetzter Richtung fahrenden erreichen diese Insel ebenfalls in 2 bis 3 Tagen. Port Said, welches, wie gesagt, etwa 50,000 Einwohner hat, könnte durch ein einziges Schiff bequem mit der ausreichenden Wasserration von 500,000 Litern täglich versorgt werden, wobei 10 Liter auf den Kopf der Bevölkerung kämen. So wenig mithin die Nationalen von Egypten das ganze Werk schädigen können, so verhängnißvoll konnte ihr Fanatismus für die Beamten des Canals werden, welche meist, wie die Stationsvorsteher und Telegraphisten, ganz isolirt in der Wüste stationirt sind. Allein es sind bekanntlich schon Kriegsschiffe zum Schutze dieser Beamten von der europäischen Flotte detachirt worden. Die Feindseligkeiten, der gegenwärtigen Machthaber Egyptens gegen das Canalunternehmen ist ja leider offenkundig genug; dieselbe ist ebenso groß wie das Wohlwollen, welches Said und Ismail dem Werk entgegengebracht haben.

Die Ziele, welche hinsichtlich des Canals die europäische Politik zu verfolgen haben wird, sind Maßregeln, welche darauf hinwirken, daß der Süßwassercanal wieder in die Hände der Gesellschaft kommt, daß der Süßwassercanal nach Port Said ausgeführt wird, und daß endlich diese Stadt, sowie Ismailia, welche beide völlig neue europäische Gründungen auf dem Wüstenboden sind, wo vorher nicht eine Hütte stand, den Chicanen und Uebergriffen der egyptischen Behörden entzogen werden. Beide Städte müssen, wenn sie sich ferner einer gesunden Entwickelung erfreuen sollen, für eine Art freier Städte erklärt werden, in denen kein Pascha, kein Bey etwas zu sagen hat, und in der kein egyptischer Soldat garnisoniren darf. Hat doch Egypten längst alle seine Finanzansprüche auf den Canal veräußert. Auch hier haben die Engländer wieder am schlauesten operirt, und es war ein höchst geschickter Coup des Lord Beaconsfield, daß er dem Khedive Ismail seine 176,000 Actien (sammt den Coupons bis zum Jahre 1894) für Rechnung Englands abkaufte. Ein Consortium Pariser Bankiers hat sodann die 15 Proc. Tantième, welche der erste Khedive vom Reingewinne zu beanspruchen hatte, an sich gebracht. Damit sind die letzten Ansprüche des Landes, auf dessen Boden der Canal angelegt ist, an die Europäer übergegangen.

Man hat daran gedacht, den Canal zu neutralisiren; aber dieses Project wird stets an dem Widerstande Englands scheitern, welches jährlich über 20 Kriegsschiffe und etwa 30,000 Mann Truppen durch den Canal sendet, und welches mithin empfindlich geschädigt werden würde, wenn im Falle einer kriegerischen Verwickelung ihm die Durchfahrt verwehrt werden würde. Nicht geringere Schwierigkeiten, finanzielle wie politische, würde eine Verstaatlichung des Werkes haben. Natürlich müßte in diesem Falle die Verwaltung eine internationale werden, und man würde somit einen Fall bekommen, gegen den die Demanangelegenheit ein reines Kinderspiel wäre. Aus diesen und anderen Gründen plaidirt Paul Leroy-Beaulieu im „Economiste français" lebhaft dafür, daß die absolute Autonomie der Gesellschaft aufrecht erhalten werde, indem er dieselbe für die am meisten unparteiische und opferfreudige Verwaltung des Canals erklärt. Es sei daher im allgemeinen Interesse, daß derselbe unter der Herrschaft einer Privatgesellschaft bleibe. Dieser aber muß, so meinen wir, internationaler Schutz zu Theil werden und die Freundschaft haben dafür zu sorgen, daß der allen seefahrenden Nationen als Verkehrsstraße dienende Suez-Canal nicht einseitig von England ausgebeutet oder gar durch einen Gewaltstreich usurpirt werde.

Leipzig, 2. August 1882.

Die der Reichsregierung nahe stehenden Blätter kramen jetzt ihre Wissenschaft über den bevorstehenden parlamentarischen Feldzug aus. Während der Tag des Wiederzusammentrittes des Reichstags und auch die Zeit der Neuwahlen für das preußische Abgeordnetenhaus wenigstens annähernd und vorläufig feststehe, sei eine Entscheidung darüber noch nicht getroffen, ob der dazwischen liegende Zeitraum von reichlich einem Monat parlamentarisch ausgenutzt werden soll oder nicht. Neben der wohl kaum in Frage kommenden, wenn auch rechtlich zulässigen früheren Einberufung des Reichstages, würde die Möglichkeit der Nutzbarmachung dieser Zeit durch Einberufung des Landtages im unmittelbaren Anschluß an die Neuwahlen sich eröffnen. Da bei diesen die engeren Wahlen an dem Wahltage selbst erfolgen, mithin nur etwaige Ersatzwahlen für doppelt Gewählte nachfolgen, würden eventuell der Eröffnung des Landtages kurz nach der Wahl Bedenken nicht entgegenstehen, während auch ein Zusammentagen des Landtags mit dem zunächst in der Hauptsache mit Commissionsberathungen beschäftigten Reichstage verhältnißmäßig geringe Unzuträglichkeiten nach sich ziehen würde und die Steuerreformpläne des Kanzlers, bei denen es zunächst auf die Feststellung des Bedarfs in Preußen ankomme, auf den Vorzug der Berathungen der gesetzgebenden Körperschaften Preußens hinweisen. Um einer solchen Disposition der parlamentarischen Arbeiten nicht vorzugreifen, würden in den preußischen Ministerien die Vorbereitungen für die Landtagssession so getroffen, als ob dieselbe im Herbst bevorstehe. Namentlich gelte Dies von den Vorbereitungen für den Etat, welche trotz der formalen Schwierigkeiten, welche einer früheren Feststellung des Eisenbahnetats sich entgegenstellen, und den materiellen Gründen, welche dafür sprechen, die Betriebsergebnisse des Sommers bei der Etatsaufstellung thunlichst zu berücksichtigen, so beschleunigt werden sollen, daß bei etwaigem Zusammentritt des Landtages im Herbst diesem ohne Verzug der Etat vorgelegt werden kann. In dem Reiche würden Dem entsprechende Vorbereitungen getroffen, so daß nöthigenfalls beide Etats für 1883/84 und zugleich der Reichsetat für 1884/85 schon im Herbst vorgelegt werden können. Ein solches Vorgehen würde ohne Zweifel von praktischem Werthe sein, weil es volle Klarheit über die finanzielle Gesammtlage verbreiten und so der Opposition die Möglichkeit verschließen würde, nach dem Muster des Antrages Lugenz im Trüben zu fischen ....!

Das Verhalten der Officiere und Mannschaften der deutschen Schiffe „Möwe" und „Habicht", welche die deutschen Interessen in Alexandrien und Port Said zu vertreten haben, wird von den verschiedensten Seiten in würmender Weise gelobt. Die deutschen und österreichischen Flüchtlinge haben bei Ankunft des Schiffes „Ettore" in Alexandrien dem deutschen Consul, Herrn v. Treskow, mit der Bitte um Uebermittelung an den Commandanten des deutschen Kanonenbootes „Möwe" folgende Adresse überreicht:

„Diejenigen Deutschen, Oesterreicher, sowie Mitglieder anderer Nationen, welchen die Gastfreundschaft an Bord Sr. Majestät Kanonenboot „Möwe" bei ihrer Flucht aus Egypten zu Theil wurde, erachten es als ein Herzensbedürfniß, den Herrn Commandanten, den Herren Officieren, sowie der gesammten Mannschaft nochmals ihren wiederholtesten Dank auszusprechen für die Thatkraft und Fürsorglichkeit, Aufopferung und Nächstenliebe, mit welcher sie Alle beflissen waren, den niedergebeugten Flüchtlingen beizustehen und sich mit schweren Erfolge bemühten, den Bedrängten einen Theil jenes Hochgefühls wieder einzuflößen, welches sonst nur Heimath und Familie zu erwecken im Stande sind. Möge die Herzensbildung, welche sich hierbei in so bedeutungsvoller Weise bethätigt hat, der deutschen Marine neben dem Ansehen und der Hochachtung, welche dieselbe sich durch Pflichttreue und Thatkraft überall erworben hat, auch noch die Liebe hinzufügen, dieses schönste und festeste Band, welches Menschen wie Nationen verbindet.

Durch Allerhöchste Ordre vom 25. d. M. ist befohlen, daß Se. k. Hoheit **Prinz Heinrich** von Preußen sich anfangs October an Bord der Corvette „Olga" einschifft, um eine 1½ jährige Reise nach Westindien und der Ostküste von Südamerika zu machen. — Ferner wird aus Kiel vom Montag gemeldet: „Se. königl. Hoheit der Prinz Heinrich legte gestern den Grundstein zu der Jakobikirche, welche ganz aus freiwilligen Beiträgen erbaut werden soll."

Ein Wiener Blatt brachte schon vor einigen Tagen die sensationelle Mittheilung von einem Zwiespalt, der sich zwischen dem Fürsten Bismarck und dem kaum erst in seinem neuen Amte warm gewordenen Finanzminister Scholz ergeben haben solle. Die völlige Theilnahmlosigkeit, welcher das Gerücht in der politischen Welt begegnet ist, kann einen ungefähren Maßstab für die Glaubwürdigkeit desselben geben. Daß der Nachfolger des Herrn Bitter über kurz oder lang auch einmal an die Stelle gelangen wird, wo sich seine Wege von denen des Kanzlers scheiden, bezweifelt Niemand und Herr Scholz gewiß am wenigsten. Aber im gegenwärtigen Augenblick liegt wohl kaum ein genügender Anhalt für Krisengerüchte vor. Wie man weiß, hat der Minister Scholz sich mit dem Fürsten Bismarck vor Uebernahme des ihm angetragenen Amtes in das Einvernehmen über die demnächst zu befolgende Finanzpolitik gesetzt. Sollten die vereinbarten Programmpuncte schon jetzt, nach erstaunlich kurzer Zeit, von dem leitenden Staatsmann theilweise aufgegeben worden sein, so wäre das wohl das Ueberraschendste und, bis zum Nachweise des Gegentheils, Unglaublichste, was unsere an Ueberraschungen doch wahrlich gewöhnte Zeit bisher erlebt hat.

Weß Geistes Kind der neuernannte Fürstbischof von Breslau ist, geht aus der Stellung hervor, welche Seine Eminenz den „Staatspfarrern" gegenüber eingenommen hat. Der „Schles. Ztg." geht darüber eine Auslassung zu, der wir Folgendes entnehmen: „Wie verlautet, haben gedachte Pfarrer an den neuen Fürstbischof ein Schreiben gerichtet, in welchem sie erklären, daß auch sie ihn als ihren Oberhirten betrachten und von ihm Bestätigung in ihren Pfarreien erbitten. Darauf sei ihnen eine in der Form sehr maßvolle, im Princip dagegen sehr scharfe und bestimmte Antwort geworden. „Als einfache Beichtväter müßten sie (die Staatspfarrer) doch wissen, was man vom Sünder zu fordern habe, ehe man Absolution ertheilen könne. Wollte er (der Fürstbischof) sie ohne Genugthuung approbiren, so würde er hundert andere seiner Kleriker verletzen, welche während des Entkulturkampfes die kirchliche Treue unverbrüchlich bewahrt hätten. Ob sie überhaupt glauben könnten, seine bischöfliche Approbation vermöchte sie zu rehabilitiren in den Augen der Gemeinden, die sich gewöhnt hätten, sie als etwas ganz Anderes anzusehen, denn als Seelenhirten? Sie (die Staatspfarrer) seien auf der Flucht vor dem göttlichen Herzen Jesu; aber er (der Fürstbischof) werde unablässig bitten, daß die Liebe Gottes sie noch einhole. Darum auch habe ihn dieser erste Schritt der Staatspfarrer erfreut; doch erwarte er noch einen zweiten und dritten Schritt von ihnen". Worin dieser zweite und dritte Schritt zu bestehen haben, ist wohl zweifellos: „Niederlegung des Pfarramtes nebst Aufgabe des Beneficiums und bedingungslose Stellung unter die bischöfliche Disciplin".

Von conservativer Seite wird dem Bestreben, die liberalen Parteien zur Zurückdrängung der Reaction zu gemeinsamem Vorgehen zusammenzufassen, das Trachten nach einer parlamentarischen Parteiregierung untergeschoben. Dem gegenüber erinnern wir, was die nationalliberale Partei anbelangt, an die Rede des Herrn von Bennigsen vom 15. Juni, in welcher hiergegen ausdrücklich Verwahrung eingelegt worden ist. „Wo sind denn", sagte Herr von Bennigsen, „die liberalen Parteien, welche jemals bis in die neueste Zeit hinein verlangt haben, im Reich oder in Preußen eine Parteiregierung zu bilden? Ich kenne eine solche Partei nicht. Von meiner Partei lehne ich es entschieden ab." Darauf führte Herr von Bennigsen des Näheren aus, aus welchen Gründen eine parlamentarische Parteiregierung im englischen Sinne in Deutschland zunächst überhaupt nicht möglich ist. Damit dürften die an jene Unterstellung geknüpften Schlußfolgerungen in sich selbst verfallen.

Bezeichnend für die Ansprüche, welche ein Theil der Fortschrittspartei machen zu können glaubt, ist die in der fortschrittlichen Presse auftauchende Beschwerde, darüber, daß in den Kreisen Jerichow I und II Nationalliberale gegen die Fortschrittspartei „agitiren". Zu gleicher Zeit kommt nämlich aus jenen Kreisen ein Bericht über eine fortschrittliche Versammlung, wonach der fortschrittliche Redner sich in den allergröbsten Angriffen gegen die nationalliberale Partei erging. Er bezeichnete die Nationalliberalen u. A. als „Dunkelmänner, die schlechter und gefährlicher sind als die Conservativen", und rieth seiner Partei, „allein vorzugehen, unbekümmert um die sich liberal nennenden Dunkelmänner." Wir haben etwas andere Begriffe von der Art der gegenseitigen Unterstützung, wie sie die liberalen Parteien üben können, als sie hiernach in der Fortschrittspartei theilweise obzuwalten scheinen.

Wir kommen mit einigen Worten auf den ruthenischen Hochverrathsproceß zurück, über dessen Ausgang bereits berichtet worden ist. Das Ergebniß ist ein für die Anklagebehörde in Lemberg sehr günstiges. Von denjenigen Angeklagten, welche von der Anklage als die Anstifter bezeichnet wurden, sind Heirath Dobrzanski und dessen Tochter Olga Hrabar vollständig freigesprochen worden; die Frage wegen Hochverrathes wurde bezüglich aller Angeklagten von den Geschworenen einstimmig verneint. Nur der Pater Naumowicz und drei untergeordnete Angeklagte wurden der Störung der öffentlichen Ruhe für schuldig befunden, die letzteren drei auch nur mit der Einschränkung, daß die Störung der öffentlichen Ruhe nicht als Aufreizung gegen den einheitlichen Staatsverband, sondern blos als solche gegen die Regierungsform und Staatsverwaltung zu betrachten sei. Naumowicz wurde demzufolge zu einer „durch einen Fasttag in jeder zweiten Woche verschärften" Kerkerstrafe von acht Monaten, die übrigen zu drei, resp. fünf Monaten verurtheilt. Bezüglich dieser drei Angeklagten meldeten die Vertheidiger sofort die Nichtigkeitsbeschwerde an. So hat die ganze Verhandlung ein klägliches Ende genommen, sie hat ergeben, daß die Anklage mit größter Leichtfertigkeit erhoben worden war, und daß von den hochverrätherischen Plänen, welche die Angeklagten verfolgt haben sollten, auch nicht das Geringste nachgewiesen werden konnte.

Das Gesammtresultat der Abstimmung ergiebt bezüglich des eidgenössischen Epidemiegesetzes 246,207 Nein, 66,978 Ja; der Zusatz zu Artikel 64 der Verfassung behufs Einführung des Erfindungsschutzes ist mit 156,696 gegen 139,991 Stimmen verworfen. Gegen das Epidemiegesetz (mit Impfzwang) stimmten alle Cantone, angenommen Neuenburg, gegen die Einführung des Erfindungsschutzes stimmten zumeist die nicht-industriellen Cantone.

Das Königreich Italien ist bei der französischen Republik gegenwärtig nur durch einen Geschäftsträger vertreten, da die Ernennung eines Botschafters immer noch aussteht. Offenbar um allen Gambetta'schen Intriguen, soweit dieselben gewisse Einflüsse anbetreffen, welche er in Italien ausübt, den Hauptaern abzuschneiden, hat der Minister Mancini in geschickter Weise dem General Cialdini, welcher in diesem Sinne thätig ist, ein Paroli geboten. Seit Cialdini nicht mehr Botschafter ist, hat er sich, gegen das jetzige Cabinet grollend, in Paris niedergelassen und von dort aus Nichts unversucht gelassen, damit ihm kein definitiver Nachfolger ernannt wird, weil er verlangt, selbst wieder als Botschafter nach Paris geschickt zu werden. Das hieße natürlich den Wolf zum Hüter der Schafheerden machen. Um diesem bedenklichen Spiel ein Ende zu machen, hat der Minister Mancini plötzlich den jetzigen Geschäftsträger in Paris, Baron Maresbelli, zum Gesandten in Kopenhagen befördert und den Botschaftsrath Reßmann von London nach Paris als Geschäftsträger zurückversetzt. Diese Zurückversetzung Reßmann's nach Paris ist eine moralische Ohrfeige für Cialdini, unter dem der genannte Diplomat sich essen geweigert hatte fortzuarbeiten, so daß derselbe seiner Zeit nach London versetzt werden mußte. Der Chevalier Reßmann ist ein Diplomat, der seine erste Schule unter Cavour durchgemacht hat und, so lange Nigra Botschafter in Frankreich war, demselben zur Seite stand. Durch seine Rückkehr dahin ist vorläufig den Cialdini'schen Ränken zu Gunsten von Gambetta's Einfluß auf Italien ein Riegel vorgeschoben.

Die Ministerkrisis in Frankreich ist ein Beweis