Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder den im Stadtbezirk und den Vororten errichteten Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 4.50, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland u. Oesterreich: vierteljährl. ℳ 6. Man abonnirt ferner mit entsprechendem Postaufschlag bei den Postanstalten in der Schweiz, Italien, Belgien, Holland, Luxemburg, Dänemark, Schweden und Norwegen, Rußland, den Donaustaaten, der Europäischen Türkei, Egypten. Für alle übrigen Staaten ist der Bezug nur unter Kreuzband durch die Expedition dieses Blattes möglich.

Die Morgen-Ausgabe erscheint um ½7 Uhr, die Abend-Ausgabe Wochentags um 5 Uhr.

Redaction und Expedition:
Johannisgasse 8.

Filialen:
Alfred Hahn vorm. O. Klemm's Sortim. Universitätsstraße 3 (Paulinum),
Louis Lösche, Katharinenstr. 14, part. und Königsplatz 7.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig, des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 25 ₰.
Reclamen unter dem Redactionsstrich (4gespalten) 75 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 50 ₰.
Tabellarischer und Ziffernsatz entsprechend höher. — Gebühren für Nachweisungen und Offertenannahme 25 ₰ (excl. Porto).

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—.

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Bei den Filialen und Annahmestellen je eine halbe Stunde früher.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.
Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

Nr. 581. **Donnerstag** den 14. November 1901. **95. Jahrgang.**

Zur Ehre des deutschen Schiffbaues!

Von Ernst Teja Meyer

Kürzlich brachte die „Allgemeine Marine-Correspondenz" einen Artikel über Fahrgeschwindigkeiten von Kriegs- und Handelsschiffen, in dem gesagt ist, daß die größten Erfolge in Hinsicht auf Geschwindigkeit mit Kreuzern unbedingt die Franzosen erreicht hätten und daß, was Schnelligkeit der Torpedoboote anbelangt, Deutschland noch immer mit England in Wettstreit um die besten Erfolge stehe.

Diese Behauptung ist ebenso unrichtig wie unbegreiflich und bekundet eine bedauerliche Unkenntniß der Thatsachen. Man könnte sie unbeachtet lassen, denn der Wissende, der Fachmann, auch der französische und der englische, wird darüber nur verwundert den Kopf schütteln. Da aber die „Allgemeine Marine-Correspondenz" einem großen Theile der deutschen Zeitungen das Material für maritime Mittheilungen liefert und obige Behauptung leider vielfach nachgedruckt ist, so muß sie sehr entschieden zurückgewiesen und widerlegt werden. Sie vermag im großen Publicum ganz falsche Ansichten zu erwecken über den Stand des deutschen Schiffbaues, der mit Fug und Recht durchaus als der führende in der Welt gilt und anerkannt wird.

Unbedingt einer deutschen Werft gebührt der Meisterschaftstitel im Bau der schnellsten Kriegsschiffe, ebenso Kreuzer, wie Torpedoboote, — Schichau in Elbing und Danzig —. Das ist nicht unwürdige nationale Ueberhebung, sondern schlichte Wahrheit, wie nachstehende Daten erweisen mögen.

Bei Erwähnung der schnellen französischen Kreuzer war eine Fahrtgeschwindigkeit von 23 Knoten genannt. Das ist ganz richtig. Ob nun die französischen Schiffsingenieure mit ihrem leicht etwas nervösen Maschinenpersonale diese Geschwindigkeit auf die Dauer werden halten können, ist wieder eine Sache für sich, die aber hier nicht weiter erörtert werden soll. Lassen wir die Geschwindigkeit von 23 Knoten gern gelten, sie ist ja doch längst überholt durch den bei Schichau für die russische Marine erbauten Kreuzer „Nowik", welcher im Durchschnitt bei schwerer Belastung über 25 Knoten läuft, ... u. s. w.; ich verzichte auf Weiteres!

Und nun der sogenannte Wettstreit zwischen Deutschland und England betreffs der höchsten Geschwindigkeit der Torpedoboote. Davon kann schon lange nicht mehr die Rede sein, denn die deutsche Werft ist den sämmtlichen englischen Werften, welche den Bau von Torpedobooten als Specialität betreiben, sowohl in Geschwindigkeitserfolg, wie in Hinsicht auf Stabilität und seetüchtige Construction, längst und weit voraus. Bereits 1887 lieferte Schichau für die italienische Marine 5 Torpedoboote mit 27 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit und 1888 an die russische Marine den Torpedojäger „Adler" mit 28 Knoten. Und so ging es weiter. 1896 lieferte Schichau an China jene vier vor Taku genommenen Boote mit durchschnittlich 35½ Knoten. 1898 bestellte Italien 6 Boote zu contractlich 30 Knoten, welche aber durchschnittlich 32 Knoten auf hoher See liefen. Und England? Eins der schnellsten dort je gebauten Boote sollte das 1898 von Thornycroft für die deutsche Marine gelieferte „Musterboot" „D 10" sein. Es machte bei den Probefahrten in England an 30 Knoten, aber wohl zu merken, nach englischen Probefahrtgepflogenheiten, welche nur Sand in die Augen bedeuten, das heißt, auf der Themse mit Strom und Tide und mit Personal der erbauenden Werft. (!) Als „D 10" dann in Kiel zu ernsten, seiner Bestimmung als Hochseeboot entsprechenden Ausnahmefahrten vorgenommen wurde, war das Resultat ein ganz anderes, und erst nach Jahr und Tag, nach Um- und Einbauten vermochte man es auf 27 Knoten zu schrauben. Wo bleibt da der Erfolg?

Dann, im Sommer 1900, erhob sich in der englischen Presse ein wahres Triumphgeheul, — es sollten mit Turbinenbooten Geschwindigkeiten von 23¾ Knoten erreicht sein. Hm! Jedenfalls also doch noch immer geringere Geschwindigkeiten, als sie Schichau mit seinen bisherigen Hochseebooten längst übertroffen. Wer an dem vorjährigen Schiffbaucongresse in Paris theilgenommen hat, erinnert sich des überaus peinlichen Eindruckes, den die Vorführung eines solchen englischen Wunderbootes auf der Seine hervorrief; es versagte und blamirte seine Erbauer und Lobredner schmählich. Die feierlichst geladenen Congreß-Mitglieder fanden ihre Ansicht bestätigt, daß diese mit Dampf-Turbinen ausgerüsteten Boote Spielerei seien, daß es Humbug sei, mit ihnen auf hoher See fahren zu wollen, und gewissenlos, auf ihnen Menschenleben zu riskiren. Das hat sich ja inzwischen auch völlig bewahrheitet. Die „Cobra" ist (am 18. September) mit 60 Mann an Bord bei stillem Wetter und ruhiger See in Folge ihrer ganz unverantwortlich leichten und unsachgemäßen Bauart durchgebrochen, ihr Schwesterschiff „Viper" aber, zum Glücke für die Besatzung, auf den Strand gegangen und zertrümmert. Das sind ganz naturgemäße Ereignisse. Es fehlte diesen Booten durch die Turbinen-Anordnung jegliche Manöverfähigkeit. Außerdem arbeiten solche Turbinen derartig unökonomisch, daß die Kessel, um den nöthigen Dampf zu schaffen, stets überheizt werden müssen. Ferner kann man mit solchen Schiffen weder größere Distanzen schnell dampfen, noch überhaupt größere Seereisen machen, und schließlich ist ein solches Fahrzeug, weil man mit ihm nicht ordentlich rückwärts fahren kann, manövrirunfähig. — das wird durch die Strandung der „Viper" erhärtet.

Außerdem stellte sich bei beiden Unfällen auch heraus, daß die Geschwindigkeit dieser Renommirboote auf Kosten der Seefähigkeit der Structur herausgeschlagen werden sollte; diese englischen Torpedojäger waren nicht viel stärker, als Sardinenschachteln construirt. Das sei hiermit einmal festgenagelt. Dies Urtheil hat auch das englische Marinegericht im Falle „Cobra" einmüthig abgegeben. (Erkenntniß vom 19. October 1901.) Es hat die Speculationswuth der Constructeure, ihre Turbinen in den Vordergrund zu bringen, verdammt, und es hat der Schiffsabnahme- und Prüfungskommission der britischen Admiralität ein ebenso schweres, wie vollauf berechtigtes Tadelsvotum ausgesprochen. Trotzdem, vollauf berechtigt, denn fortwährend kommen seit einiger Zeit Meldungen über Unfälle englischer Torpedojäger Doppelschraubenboote neuester Construction, wie sie bezeichnender nicht sein können, ebenso Kesseldefecte, wie Havarien in Folge zu schwacher Construction und dergleichen . . . ., kurzum, die englischen Torpedojäger erweisen sich als durchaus nicht fähig für das, was sie leisten sollen: ernstlich die hohe See zu halten, bei schwerem Wetter an Seite der Schlachtschiffe zu bleiben, sie zu schützen, feindliche Schiffe anzugreifen. Es ist alarmirend für England und geradezu vernichtend für den Ruf seiner Schiffsconstructeure und für die Competenz seiner Admiralität, das Urtheil, welches ebenso kühl-sachlich, wie muthig der wohl unanfechtbare Marine-Expert Mr. Halliday fällt: „Unsere Torpedojäger zeigen, daß kein Verlaß auf sie ist; kein Capitän wagt, sie mit Volldampf gegen eine hohe See angehen zu lassen, denn sie sind bei stürmischem Wetter überhaupt untauglich zum Seedienst!" — Das sind englische Torpedoboote, die neuesten, „besten"!

Und die deutschen, von Schichau für alle Welt gebauten Boote? Der Sachverständige weiß, daß man ihnen das Aeußerste unbedingt zumuthen darf. Sie durchkreuzen bei Sturm und jedwedem Wetter den Ocean auf Reisen nach Brasilien, China, Japan u. s. w., wohlgemuth und wohlbehalten, ohne die geringste Havarie am Schiffskörper oder an den Maschinen. Sie durchdampfen Strecken von 3550 Seemeilen, wie von Port Said bis Colombo, ohne Aden wegen Wasser oder Kohlen anlaufen zu müssen, sie bringen sogar noch Kohlenvorrath mit nach Colombo. Man nenne ein einziges englisches Boot, welches derartige Resultate auch nur annähernd aufweisen könnte! Ich ziehe als Gewährsmann einen französischen Marineminister heran, dem man wahrlich nichts weniger als Lobrednerei für den deutschen Schiffbau anmuthen kann, — Mr. Jules Krantz. Als dieser im Jahre 1889 von brasilianischen Marine-Bevollmächtigten über seine Ansicht betreffs der Schichau-Boote befragt wurde, rief er: „Oh grand dommage, ce sont les meilleurs bateaux de tout le monde!" Das Alles sind Thatsachen, die man überall im Auslande anstandslos anerkennt. Daß sie in Deutschland noch nicht allgemein bekannt sind und nach Gebühr geschätzt werden, daß noch ein deutscher „Marine-Correspondenz" von einer Rivalität zwischen deutschem und englischem Torpedoboot-Bau sprechen kann, ist sehr zu bedauern. Das heißt, offenkundige Thatsachen nicht kennen oder ihnen widersprechen. So sei hiermit Unwiderlegliches festgelegt, ein- für allemal, zum Steuer der Wahrheit und zur Ehre des deutschen Schiffbaues! —

Der Krieg in Südafrika.

Von Maritz's Commando

ist in Holland ein Bericht eingetroffen, wonach Maritz mit seinen Leuten in Bushmansland, im äußersten Nordwesten der Capcolonie, an der Südostgrenze des deutschen Gebietes, und ferner in dem ausgebreiteten Landstrich, der die Districte Calvinia, Clanwilliam und Southerland umfaßt, operirt. Schon Anfang Juni tauchte dort sein Vertreter, Steuerwald, Sohn eines Professors in Delft, mit einigen Mannschaften auf und bearbeitete die Colonisten mit solch' gutem Erfolge, daß sechs Wochen nach Maritz's Eintreffen gegen 350 Colonisten sich dem Commando angeschlossen hatten, das nun hauptsächlich dem englischen Major Jenkwine, der dort mit 150 Europäern und 450 bewaffneten Kaffern operirt, energisch zu Leibe ging. Maritz ließ, dem Befehle Dewet's gemäß, nur solche gefangene Kaffern erschießen, die sich der Spionage schuldig gemacht hatten. Werden Kaffern mit den Waffen in der Hand gefangen genommen, so läßt Maritz sie mit einer Ermahnung ziehen. Diese Taktik bewährt sich ausgezeichnet. Die losgelassenen Kaffern kehren nicht mehr zu den Engländern zurück, sondern verhalten sich ruhig und liefern den Boeren wichtige Berichte. Bei einem gefangenen englischen Leutnant fand Maritz Instructionen des commandirenden Officiers, denen zufolge den Bewohnern des Landstriches befohlen werden muß, ihre Pferde innerhalb der Concentrationslinie zu bringen, wo sie von den Engländern dann leicher requirirt werden können. Diese Maßregel reizt begreiflicher Weise selbst die loyalen Boeren zum äußersten Widerstand.

Die von den holländischen Hafenarbeitern vorgeschlagene

Continentalsperre gegen England

durch Boycottirung englischer Schiffe, um dadurch die Engländer zu einem raschen und für die Boeren ehrenvollen Frieden zu zwingen, stößt nach wie vor auf energischen Widerspruch der deutschen socialdemokratischen Gewerkschaftsleitung. Von dieser Seite wird darauf hingewiesen, daß ein solcher Boycott, der unbedingt zur Massenaussperrung der Hafenarbeiter führen müßte, in einem Monat mehr als eine Million Mark Unterstützung erfordern würde. Ehe die Schifffahrt im Frühjahre recht in Gang komme, der Boycott also erst dann seine Wirkung erwarten lasse, seien die Kräfte der Arbeiter bereits erschöpft und sie, die Arbeiter, blieben als Kämpfer für den Weltfrieden in Südafrika selbst auf der Strecke liegen. — Das Amsterdamer Centralcomité will nun eine internationale Transportarbeiterconferenz zusammenberufen, wo die Frage der „Continentalsperre" durch Boycott der englischen Schiffe entschieden werden soll. Es scheint sehr fraglich, ob diese internationale Conferenz überhaupt zu Stande kommt. Denn weder bei den englischen noch den deutschen Transportarbeitern ist große Neigung vorhanden, die Conferenz zu beschicken.

Aufruf.

Der Exportverein für das Königreich Sachsen stellt uns einen Hamilton, Bermuda, 28. September, datirten Brief zur Verfügung, den wir mit Rücksicht auf die Nothlage der kriegsgefangenen Boeren zum Abdruck bringen. „Dieses Mal, werthe Herren, ist es nicht eine Anfrage wegen Waarenfirmen, um deren Beantwortung ich Sie höflich ersuche und wofür Sie mir so oft gefällig gewesen sind, sondern ich richte eine Bitte an Sie. Ich weiß, daß die Mitglieder des Exportvereins ihr Mitleid nicht versagen werden, wo es Noth thut, und deshalb theile ich Ihnen Folgendes mit: Die hier gefangenen Prisoners of War-Boeren, etwa 4000 Mann, sind mittellos, und es fehlt ihnen am Nöthigsten — an Unterkleidern, Strümpfen, Hosen, Hemden u. s. w. So lange unser Sommer dauerte, konnten sich die Gefangenen zur Noth helfen, jetzt aber, wo der Winter einsetzt, ist es unbedingt nöthig, daß sie zum Mindesten einigermaßen ihre Blöße bedecken können. Besitzen wir auch ein Klima, in welchem Schnee nie gesehen wird, so haben wir doch häufig im Winter anhaltenden Regen, der es bei der beständigen großen Feuchtigkeit des Bodens und der Luft sehr oft erwünscht erscheinen läßt, Feuer in den Räumen der Häuser zu haben. Ich würde mich nicht an die lieben Deutschen in der Heimath gewandt haben — es wäre dieses wohl die Pflicht des Consuls des deutschen Reiches gewesen —, aber leider ist dieser Herr ein Engländer. Dies ist um so mehr zu bedauern, als sich unter den Gefangenen 60 bis 80 Deutsche befinden. Abgesehen davon, daß natürlicher Weise seine Gesinnung für England ist, denke ich, daß es für deutsches Interesse und für den Handel nicht vortheilhaft ist, wenn die Consuln des deutschen Reiches Ausländer sind. Ich unterlasse alle Bemerkungen über die Behandlung der Gefangenen und will nur folgende kurze Notizen senden: Die 4000 Gefangenen sind auf vier Inseln vertheilt und bekommen die Rationen der Soldaten. Es befinden sich unter ihnen ungefähr 20 Greise, der älteste nahe an 80 Jahre; ferner 125 Knaben im Alter von 9 bis 16 Jahren. Ich will nur noch bemerken, daß, da einige keine Eltern hier haben, sie selbst nicht wissen, wo diese sind. Wie nöthig die armen Leute der Kleidung bedürfen, sagt der Umstand, daß Viele über 15 Monate in Gefangenschaft den Rest der Kleidung tragen, die sie zur Zeit der Gefangennahme befaßen, während Andere sich aus den ihnen von der englischen Regierung gelieferten Decken Hosen angefertigt haben. Die Noth ist groß, und deshalb wende ich mich mit fester Zuversicht an das fühlende Herz meiner Landsleute um Abhilfe und Unterstützung. Ich weiß ja nicht, denke jedoch, daß Viele von Ihrem Werte mit den Freistaaten und der Republik Geschäfte gemacht haben. Doch, abgesehen davon, hoffe ich, daß selbst da, wo dieses nicht der Fall gewesen, das Mitleid für die armen, aller Mittel entblößten Gefangenen Viele bewegen wird, ihnen zu helfen, da Hülfe noth thut." Spenden nimmt der Exportverein Dresden, Niedergraben 5, an. Da die Dampferlinie von New York unentgeltlich von Amerika die Sachen für die Gefangenen befördert, so ist zu erwarten, daß die Hamburger Packetfahrt-Gesellschaft sich diesem lobenswerthen Vorgange anschließen wird. Mit Genehmigung des königlichen Ministeriums des Innern gedenkt der Vorsitzende des Exportvereins, Generalconsul Commerzienrath Lindemann, in allen größeren Städten Sachsens Sammlungen zu veranstalten.

* **Johannesburg**, 13. November. (Telegramm.) Die englischen Militärbehörden haben die Inbetriebsetzung weiterer Hundert Pochstempel gestattet.

Deutsches Reich.

+ **Berlin**, 13. November. (Die mecklenburgische Verfassungsfrage und die Autonomie der Einzelstaaten.) Ein nationalliberales Blatt hatte der Absonderlichkeit, daß Mecklenburg noch immer einer Verfassung entbehrt, eine Erörterung gewidmet und ein Eingreifen der Reichsregierung zwar nicht gefordert, aber doch daran erinnert, daß vor einem Menschenalter im Reichstage entsprechende Versuche gemacht worden sind. Schon diese bloße Andeutung bringt die „Kreuzztg." in Harnisch. Sie schreibt: „Mit aller Entschiedenheit müssen wir von Neuem den Standpunct betonen — und wir glauben dabei im Sinne aller wirklich conservativen Männer zu reden —, daß es sich hierbei um eine innere Angelegenheit Mecklenburgs handelt, daß also hier allein die berufenen Organe der Großherzogthümer zu entscheiden haben und daß ein Eingreifen der Reichsgesetzgebung . . . zwar nicht formell, wohl aber sachlich einer Vergewaltigung Mecklenburgs gleichkommen würde." Wenn die „Kreuzztg." hier so energisch die Autonomie der Einzelstaaten wahrt, so darf man vielleicht daran erinnern, daß sie nicht immer auf diesem Standpuncte beharrt. Als im Beginne der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts die meisten deutschen Fürsten sich beeilten, die in der „Sturm- und Drangzeit" von 1848/49 gegebenen Verfassungen rückwärts zu revidiren, da griff der Bund, wenn in einem Staate Widerstand gegen diesen Verfassungsbruch sich regte, mit starker Hand in die Autonomie des Einzelstaats ein — unter dem Beifall der „Kreuzzeitung". Herzog Ernst von Coburg-Gotha aber war nicht gewillt, dem Drängen seiner Standesherren nachzugeben und die verliehene Verfassung wieder aufzuheben. Der Bundestag forderte deshalb am 20. Januar 1853 die herzogliche Regierung zu einer Erklärung auf, was doch wohl eine gröbliche Einmischung in die inneren Angelegenheiten eines Einzelstaates war. Der Herzog war mannhaft genug, sich diese Einmischung mit Entschiedenheit zu verbitten. Er hätte also den lauten Beifall der „Kreuzztg." finden müssen, die ja „mit aller Entschiedenheit" betont und damit „im Sinne aller wirklich conservativen Männer zu reden" behauptet —, daß diese Einmischung in die inneren Angelegenheiten eines Bundesstaates unstatthaft ist. Aber ganz im Gegentheil: man griff in reactionären Blättern den „Jakobinischen Fürsten" auf das Gröblichste an, beiläufig auch ein Beweis für die Stützung des Throns durch den Conservatismus. Dies — nämlich dem Herzog Ernst Grobheiten zu sagen — war, wie Oskar Jäger in seiner Weltgeschichte berichtet, ein Geschäft, dem sich mit besonderem Eifer die in Berlin erscheinende „Neue Preuß. Ztg." unterzog. Aber auch gerade in die mecklenburgische Verfassungsfrage hat man sich damals von außen her eingemischt, und zwar ebenfalls unter dem Beifall der „Kreuzztg." Auch Mecklenburg nämlich hatte sich in der Sturm- und Drangzeit eine Verfassung gegeben, die zwischen dem Großherzog und der constituirenden Versammlung vereinbart worden war, also volle Gesetzeskraft hatte. Die mecklenburgischen Junker aber wußten Rath, um sich ihre Privilegien, die ihnen die Verfassung nehmen wollte, wieder zu sichern. Sie wandten sich an die Höfe von Wien und Berlin und Friedrich Wilhelm IV. brachte ein Schiedsgericht zu Stande, das durch die Könige von Hannover und Preußen gebildet wurde. Dieses Schiedsgericht erklärte die Verfassung von 1849 für aufgehoben und dieser „Schiedsspruch von Freienwalde" wurde am 24. September 1850 bekannt gegeben. Damit war der kurze mecklenburgische Verfassungstraum beendet. Die mecklenburgische Ritterschaft, doch wohl sämmtlich „wirklich conservative Männer" im Sinne der „Kreuzztg.", hatten also gegen eine Einmischung in die inneren mecklenburgischen Angelegenheiten nicht nur nichts einzuwenden gehabt, sondern sie selbst herbeigeführt. Zur Beseitigung von Verfassungen also soll eine Einmischung in die Autonomie der Bundesstaaten wohl gestattet sein; nur gegen eine Einmischung zum Zwecke der Einführung verfassungsmäßiger Zustände verwahren sich die „wirklich conservativen Männer" vom Stile der „Kreuzztg.". Auf diese Moral mit dem doppelten Boden braucht das führende conservative Blatt nicht eben stolz zu sein.

* **Berlin**, 13. November. Die neuen Bestimmungen über die Versetzung der Schüler an den höheren preußischen Lehranstalten. Einen wesentlichen Beitrag zur Weiterführung der Reform des höheren preußischen Schulwesens bilden die unter dem 25. October vom Cultusminister erlassenen Bestimmungen über die Versetzung der Schüler an den höheren Lehranstalten und die mit diesen Vorschriften im Zusammenhange stehenden unter dem 29. October erlassenen Bestimmungen über die Schlußprüfung an den sechsstufigen höheren Lehranstalten (Progymnasien, Realprogymnasien und Realschulen).

Bisher waren die Bestimmungen über die Versetzung der Schüler an den höheren Lehranstalten nicht einheitlich geordnet; sie lagen zerstreut in den Directorenins tructionen der einzelnen Provinzen oder in Verfügungen der verschiedenen Provinzial-Schulcollegien. Mit dem 1. Januar 1902 wird dies anders werden, indem von da ab auf Grund der neuen Bestimmungen Einheitlichkeit im Versetzungsverfahren in allen höheren Schulen Preußens eintritt. Außerdem wird durch die neuen Versetzungsvorschriften die Versetzungsprüfung, die an vielen Schulen üblich war, im Allgemeinen beseitigt. Die Grundlage für die Versetzung bilden in Zukunft die während des ganzen Jahres abgegebenen Urtheile und Zeugnisse der Lehrer, insbesondere aber das Zeugniß am Schlusse des Schuljahres. Dem Director steht es indessen frei, so weit es ihm in einzelnen Fällen erforderlich erscheint, diese Grundlagen noch durch mündliche Befragung und ausnahmsweise auch durch schriftliche Arbeiten zu vervollständigen. Nur bei der Versetzung nach Obersecunda bildet diese Ergänzung der Unterlagen auch nach den neuen Bestimmungen noch die Regel. Das erfordert die Rücksicht auf die sechsstufigen Lehranstalten (Progymnasien, Realgymnasien und Realschulen), die am Schlusse ihres Lehrcursus zwecks Erlangung der einjährigen Berechtigung nach den Bestimmungen der Wehrordnung eine Prüfung abzuhalten haben. — Die Bestimmungen für diese Prüfung richten sich im Wesentlichen nach den Anforderungen, die für die Versetzungen an den neunstufigen höheren Lehranstalten gelten. Damit wird ausgleichende Gerechtigkeit geübt. Wie man im Jahre 1892 die Abschlußprüfung am Schlusse des Untersecunda-Lehrganges einfügte, um die Schüler der Vollanstalten unter gleiche Bedingungen zu stellen mit den Schülern der Nichtvollanstalten, die am Ende des sechsstufigen Lehrgangs eine Reifeprüfung abzulegen hatten, so stellt man jetzt die Schüler an den Nichtvollanstalten den Untersecundanern der Vollanstalten gleich, indem man von ihnen nur eine mit gewissen Formen umgebene Versetzungsprüfung fordert. (Kreuzztg.)

* **Berlin**, 13. November. (Die Boeren und das Haager Schiedsgericht.) Die Nachricht, daß der Verwaltungsrath des Haager Schiedsgerichtshofes zu einer Sitzung auf den 20. November einberufen worden ist, um über den Antrag der Boeren auf Entscheidung der südafrikanischen Frage Beschluß zu fassen, dürfte nach der „Köln. Ztg." folgende Grundlage haben:

Bereits am 10. September d. J. haben die Bevollmächtigten der südafrikanischen Republik und des Oranjefreistaats, Dr. Leyds, A. Fischer, Wolmarans und Wessels eine Eingabe an den Verwaltungsrath des ständigen Schiedsgerichtshofs gerichtet, in der sie ihre Bitte um schiedsgerichtliche Austragung des Krieges zwischen England und den beiden Republiken vortragen. Sie weisen in dieser Eingabe darauf hin, daß diese beiden Republiken bereits vor dem Ausbruch des Krieges den Schiedsspruch namentlich auch über die Fragen beantragt hätten, ob die englische Behauptung zutreffend sei, daß beide Republiken Handlungen begangen hätten mit dem Ziele, das englische Element in Südafrika zurückzudrängen, oder gar ganz daraus zu verjagen, und ob im Allgemeinen die beiden Republiken sich einer Handlung schuldig gemacht hätten, die England nach den internationalen Grundsätzen berechtigt hätten, ihnen ihre Unabhängigkeit zu entziehen. England habe damals das schiedsgerichtliche Verfahren abgelehnt. Inzwischen aber hätte es sich während des Krieges unzählige Male Verletzungen des Völkerrechts zu Schulden kommen lassen, über die gleichfalls ein Schiedsspruch erbeten werde. Die Eingabe erkennt unumwunden an, daß allerdings die wesentlichste Grundbedingung, einen Schiedsspruch zu erlangen, nicht vorhanden sei, da eine Zustimmung Englands doch unbedingt erforderlich sei, diese aber bisher fehle; aber sie bitten jetzt den Verwaltungsrath, diese Zustimmung Englands seinerseits einzuholen, oder wenigstens zu versuchen, sie zu erhalten, sei es durch seine Vermittlung, sei es durch die der Cabinette, die im Verwaltungsrathe vertreten seien. Sie begleiten sich zur Rechtfertigung dieser Bitte auf den Grundsatz, der im Art. 27 des Haager Abkommens vom 29. Juli 1899 aufgestellt sei. — Um diese Eingabe zur Kenntniß des Verwaltungsraths, an den sie gerichtet ist, zu bringen und sie zu erledigen, hat jetzt der holländische Minister des Aeußeren und die einzelnen Mitglieder des Verwaltungsraths, die durchweg die am holländischen Hofe beglaubigten Gesandten sind, zu einer Sitzung auf den 20. November einberufen. Das Ergebniß dieser Sitzung kann nicht zweifelhaft sein, nachdem die Eingabe selbst anerkannt hat, daß ein Schiedsspruch nicht stattfinden kann, bevor sich auch England einem schiedsgerichtlichen Verfahren unterworfen hat. Das ist bisher nicht geschehen und stets von der englischen Regierung nachdrücklich abgelehnt worden; der von der Eingabe erwähnte Artikel 27 des Haager Abkommens sieht nicht eine Thätigkeit des Verwaltungsraths, sondern der Signatarmächte vor; er lautet: „Die Signatarmächte betrachten es als Pflicht, in dem Falle, wo ein ernsthafter Streit zwischen zwei oder mehreren von ihnen auszubrechen droht, diese daran zu erinnern, daß ihnen der ständige Gerichtshof offen steht. Sie erklären demgemäß, daß die Handlungen, womit den im Streite befindlichen Theilen die Bestimmungen dieses Abkommens in Erinnerung gebracht werden, und der im höheren Interesse des Friedens ertheilte Rath, sich