

Bezugspreis
In der Hauptpoststelle oder den im Stadtgebiet und den Vororten errichteten Postgeschäften abgezahlt vierzig Groschen. — Sonnablicher tägliche Auslieferung bis zwei Uhr. — Der Verteilungsort für Preßburg u. Österreich vierzig Groschen. — Für die übrigen Länder laut Bezugspreisliste.

Redaktion und Expedition:
Johannstraße 8.
Hausnummer 158 und 222.

Filiale-Ausgaben:
Alfred Höhn, Buchhandlung, Untermarktstraße 8,
2. Stock, Ratskonzern, 14. u. Königsg. 7.

Haupt-Filiale Dresden:
Großmarktstraße 6.
Bürozeichen Kast 1 Nr. 1718.

Haupt-Filiale Berlin:
Königgrätzer Straße 116.
Bürozeichen Kast VI Nr. 8009.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

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

Nr. 330.

Mittwoch den 2. Juli 1902.

96. Jahrgang.

Die Besorgnisse und Rüstungen Norwegens.

v. B. Die jüngsten Verhandlungen im norwegischen Storting und im schwedischen Reichstag, die Abstimmung des aus der Erklärung der Neutralität abtretenden Antrags im Regierungs-, sowie die Erklärung des leitenden Ministers der auswärtigen Angelegenheiten Schwedens und Norwegens, zeigen eindrücklich, daß die Reichskreuzierung die strengste Neutralität aufrecht zu erhalten und sich von jeder Einmischung in die Streitigkeiten fremder Völker fern zu halten entschlossen ist, lassen einen Blick auf die ungeahnte dieser Erklärung befehlenden Voraussetzungen und auf die Rüstungen Norwegens von Interesse erscheinen.

Daß gleichzeitig mit jener Erklärung hat der norwegische Storting ½ Millionen Kronen für außerordentliche Landesverteidigungssachen bewilligt, und zwar handelt es sich dabei um die Ausführung eines vom norwegischen Generalsstab ausgearbeiteten Plans für den Norden des Landes, namentlich für die an Nachland grenzenden Provinzen Atlanteren und Troms und deren wichtige Punkte: Narvik (Victoriahafen), Bodø und Hammerfest, in erster Linie aber um Narvik. Hier schneidet der Welt-Hafen mit der Ostseebahn bis zum Victoriahafen fast bis zur schwedischen Grenze tiefs in das Land hinein und bildet mit dem Tornes-See und der ihm entstremenden Tornes-Eif einen in seinem nördlichen Theile harten und wichtigen Verteidigungsabschnitt gegen eine etwaige Invasion des östlichen Nachbarlands, während zugleich eine wichtige Verkehrs- und Industriebahn, die einzige, die das nördliche Norwegen und Schweden durchquert, von Narvik durch den Ofoten-Hafen des oberen Tornes-Flusses zum Malmetberge, dem Grubberg bei Gällivare, und von dort nach Umeå an die Mündung der Umea-Eif in den bottnischen Meerbusen führt.

Die Voraussetzungen hinlänglich seines östlichen Nachbarlandes betreffen seit langen Jahren und erhielten in neuerer Zeit durch die Anlage des russischen Hafens Petschenga-grad an der benachbarten Murmanküste und die ihr zu Grunde liegenden politischen und strategischen Momente, sowie durch die völige Aussichtung der altschwedischen Provinz Finnland einen neuen Impuls. Denn die westliche Streben Nachlands nach Zugängen zu den Weltmeeren, sei es mit der Gewinnung des Hafens Port Arthur und dem freilegen in der Bucht von Kojeba auf Korea, sei es mit der maritimen Ansiedlung Vladivostok und seinem Vororten in Perlen, gelangte in der für Norwegen besonders bedeutsamen Anlage des östlichen Nachbarlandes Hafens von Petschenga-grad zum beträchtlichen Ausdruck. Jener Hafen ist in Folge der Einwirkung des Golfofroses fast ganz eisfrei und nur einige Tage im Jahre von einer mit 5 Centimeter starken, mit den russischen Eisbrechern leicht frei zu haltenden Eishäfen umgeben. Er liegt jedoch noch etwa 100 Meilen südlich des nordatlantischen Oceans entfernt und die maritime Position Nachlands im Norden würde eine weit günstigere und härtere werden, wenn dasselbe mit der Gewinnung der norwegischen Provinzen Finnmark und namentlich Troms in den Achs ihrer tief einschneidenden, zum Theil, wie der Toten, vorzeitlichen Hafendurchbrüchen gelangte und damit unmittelbar am nordatlantischen Ocean festen Fuß fasse. Der in diesem Falle hier zu stationirende beträchtliche Theil der russischen Flotte würde also dann von dem Passiren der Ostsee und ihrer fremden maritimen Nachbarländern, sowie der Seele und des Bundes befriedet sein und die gesamte norwegische Küste und die Hauptstadt Christiania weit mehr bedrohen als demnächst, wo nur einige Panzerkreuzer für den Hafen

bestatigungsgrad bestimmt sind. Da überdies Nachland die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Gefässen Finnland und Petersburg plant, so würde die Bauung eines Theiles der russischen Flotte in jenen nördlichen Regionen wesentlich unterstützen werden und Nachland dort eine Position gewinnen können, die die norwegischen Küsten beherrscht und selbst die maritime Machstellung Englands im nordatlantischen Ocean zu mindern geeignet ist. Reicht man doch bereits in manchen Kreisen Englands zu der Annahme, daß in diesen nördlichen Regionen das idyllische Geschick der alten Zeit, d. h. der Kampf zwischen Nachland und England, seine Entscheidung finden werde. Allerdings würde dies dort eine maritime Gewisselkampf Nachlands voraussehen, die nach auf lange Zeit hinaus ausgeschlossen erscheint; immerhin bilden die Aspirationen Nachlands in dieser Richtung, das erst 1808 Finnland und das mittlere Lappland, sowie die Aland-Inseln von Schweden gekommen, umsonst einen Grund zur Beweisung für Norwegen, als jenes Haupthebeteiligen der russischen Politik, zu den Weltmeeren zu gelangen, von ihr mit größter Bedeutsamkeit verfolgt wird. Noch sind die Expansionstreiber Nachlands zur Welt und auf lange hinan auf den darüberliegenden Osten Akten, sowie in Centralien gegen Afghanistan und England und mit der Gewinnung von Verkehrswege und Handelsgebieten in Persien auch gegen dieses gerichtet; seine Interessen sind ebenfalls bedenklich im nahen Orient und auf dem Balkan engagiert und Zar Nikolaus II. ist zufrieden. Allerdings nicht soviel wie man in Norwegen hinlänglich Nachlands befürchtet, und schon lange, bevor die Russifizierung Nachlands begann, hielten die Einwohner Norwegens die Momente, welche Russland auf den nordatlantischen Ocean hinzwiesen, short im Auge. Schon vor einem Jahrzehnt war die Presse Norwegens von der Versuchung und Alarmierung. Es steht allerdings, daß Norwegen sich nur auf eine akademische Erörterung jener Gedanke beschränkt. Dies erwies sich jedoch als ungutredend. Denn schon seit einer Reihe von Jahren traf die Regierung Norwegens Maßregeln und praktische Vorberechnungen, um jenes Gefahr zu begegnen. Ein solches Privilegium bereite keine Voraussetzung zwischen dem 6. und 71. Breitengrade, und zwar die der Provinzen Nordland und Finnmark, in Abhängigkeit der Schwierigkeiten, denen ihr Lebendewerk untersteht, und der angrenzenden Armut ihres Volkes und Dienstes.

Allein schon 1894 forderten beide Provinzen aus

dem gleichen Antrage die Aufhebung dieses Privilegiums und

heute dienen die Männer Finnmarks und Nordlands

gern so wie ihre Kameraden im Süden, und diese beiden einen russischen Angriff besonders ausgesetzten Provinzen bilden, jede von einem höheren Offizier befehligt, heute besondere Militärbezirke. Sie sind mit Exercieschulen und Unteroffizierschulen ausgestattet und ihre wehrfähige Mannschaft wird alljährlich zu Feldmanövern versammelt. Den Truppen eines der Varanger-Hafen oder die Tana- und Muontau überstreichenden Segnere wurde daher sofort die wehrfähige Mannschaft der betreffenden Distrikte entgegentreten, und sie würden sich für den Kriegsdienst ausgebildeten norwegischen Truppencorps gegenüber befinden, darf genug, um bei einem Krieg das Feld halten zu können. Obgleich diese Organisation ganz neuen Datums ist, so scheint sie doch bereits vollauf leistungsfähig zu sein. Die Finnwärter und die Nordländer haben sich ihr mit dem größten Enthusiasmus unterworfen und entschlossen in der Erfüllung ihrer militärischen Pflichten regen Eifer.

Aber auch die Landsgrenze Schwedens Nachland gegenüber wurde nicht vernachlässigt, obgleich die Schwierigkeit, die wüsten Strecken des schwedischen Lapplands mit einem

Innovationsheer zu passieren, als einer der manigfachen Hindernisse einer russischen Invasion auferkannt ist. Lieber den Schutz der Ostseebahn, der nördlichsten der Welt, wobei heutige Verteilungen angelebt werden. Gerner sind in Norwegen angekündigte Verteilungen am Eingang zum Tromsøe-Hafen zum Theil bereits angelegt, zum Theil geplant, und nähern sich an der engen Baffage des Advents-Hafards, sowie bei Hafslusen und an den Klippen vom Breiting bereits rasch der Baffage. Man nimmt an, daß die nördliche Abteilung Norwegens, Tromsøen, durchaus unentzündbar gemacht werde. Diese Verteilungen und andere ähnlicher Art wurden von Storting ähnlich veranlaßt. Die innere Politik hatte nichts mit ihnen zu thun. Alle Norweger, mögen sie conservativ oder radical sein, stimmen hinlänglich der Vandevertheidigung mit einander überein, und es wäre ungemein leicht, irgend eine Partei oder deren Führer als gleichgültig gegen diese Sicherung hinzu stellen. Die Verstärkung, daß eine russische Partei in Norwegen ertritt, mag jedem, der das norwegische Volk kennt, absurd erscheinen. Außerdem, sich jetzt regierend und demokratische Freiheit leidenschaftlich ergebend, gibt es kein Land in der Welt, wo die Methoden russischer Nationalisierung weniger Anfang finden würden, als in Norwegen, selbst wenn das nationale Leben und das Vermögen jedes norwegischen Bürgers nicht von der vollen Ausbildung eines so forschhaften Einheitsgeistes mit allen übrigen Nationen in Frieden und Freundschaft zu leben und streng neutral zu bleiben, wenn sie sich bekämpfen. Es ist wohl bewußt, daß die Verteilung hinlänglich ist, darum vertraut, nur solche militärische Maßnahmen zu treffen, deren Ziel die Vertheidigung gegen feindliche Angreif ist. Diese Maßnahmen nehmen jedoch keine bedeutende Aufmerksamkeit in Anspruch, und Dienstjenigen, die nicht erkennen, daß Norwegen vor Allem ein sehr freibetreibendes Land ist und für seine Unabhängigkeit bis zum letzten Blutströpfchen zu kämpfen entschlossen in, verlieren den Charakter dieses Bergvolles nicht.

In der Tagespresse wurde wiederholt auf die Abfahrt Nachlands auf den Norden Norwegens und die möglichen Gefahren hingewiesen, die dadurch für Schweden entstehen könnten. Diese Hinweis fand ein Echo in manchen englischen Blättern, die die Aufmerksamkeit auf die gleichzeitige auftretende Behauptung lenkten, daß das Ende der Industrialisierung Nachlands die letzte Unterwerfung des nördlichen Provinzen des beiden skandinavischen Reichs sei. Die damit eröffnete Perspektive auf das Glänzende Nachland an den östlichen nordatlantischen Ocean, sowie auf die Erweiterung und Verstärkung seiner maritimen Machstellung und wenn auch nicht Bedrohung, so doch Widerstand derartigen Englands erregten hier, wie erwacht, lebhafte Aufmerksamkeit. Außerdem wurde Nachland mit der Gewinnung des Hafens Finnmark und Tana- und Muontau überstreichenden Segnere die davor liegende Siedlung bis zum nordatlantischen Ocean hin zu bedeutsamer Weise erweitern. Allein jene Gebiete Norwegens sind der Vertheidigung vermöge ihrer geografischen Besonderheiten und Unmöglichkeit, sowie ihrer nunmehr organisierten Verteilungsfähigkeit, in gänzlich, doch selbst ein numerisch gewaltig überlegener Angreifer dort nur sehr schwer zu reagieren vermöchte. Aehnliches gilt für den Angriff auf die Nordprovinzen Schwedens.

Im Übrigen unterliegt ein Nachland Nachland auf Norwegen den größten Schwierigkeiten und verprüft sehr wenig Ausicht auf Erfolg. Man befürchtet aber in Norwegen, daß ein Angriff in Folge der vielen Entwickelung des Landes auf allen Gebieten

des kulturellen Lebens und seines damit verbundenen Auswirkungen, sowie seiner heutigen verhältnismäßig fehlsichenden Rolle auf der ständigwährenden Weltbühne vor einem solchen auf Schweden und zwar gut See gegen die Hansestadt Christiania gerichtet sein könnte, und wenn bewußt darüber schon früher 1 Million Kronen für die Ausgestaltung ihrer Verteilungen. Man war dabei der Ansicht, der Christiania-Hafen sei durch seine Verteilungen des Dröbel-Sundes und andere so gut vertheidigt, daß ein Angreifer, der die Hauptstadt erobern wollte, südlich dertief auf schwedischen Boden landen müsse, um ihre Seebefestigungen zu umgehen, und dann daher, die Küstlinie der Kümmen bei Frederikshavn, Trelle, Bro und Kongsvinger zu befürchten. Jedoch treten neuerdings die Verteilungen gegenüber der russischen Grenze, namentlich in der exponirten Provinz Troms, mehr in den Vordergrund.

So ist selbst im nördlichsten, bisher völlig ruhigen politischen Weltwinkel Europa der Stoff zur Bildung von Gewitterwolken, wenn auch, wie wir hervorheben, vollkommen latent, vorhanden und sind selbst die bis vor kurzem vom aktiven Heeresleben befreiten Schweden der nördlichsten des Großkreises gewöhnt, dem allgemeinen Rüstungsdrange ihren Tribut zu zahlen.

Deutsches Reich.

△ Berlin, 1. Inst. Zum Capitel von der Handindustrie. Der Bundesrat hat in den Bereich der arbeitsstatistischen Abteilung des fächerlich statthabenden Amtes unter Ausserem einen Vertreter einstimmig gewählt: Rückgeweitung auf die Sonnenberger Spielwaren-Industrie und die verwandten Industrien war höchst maßgebend. Die Frage der Handindustrie in allen ihren Zweigen drängt der Wohlstand zu. Untersuchungen sind nachgerade genug ange stellt. Es kommt darauf an, die von ganz verschiedenem Standpunkten aus geführten Urtheile gegen einander abzuwagen. Wohlstand vor einem Theile der Handindustrie ist ebenso Lebensberechtigung abgesprochen wird, tritt beispielweise Dr. phil. Ernst Kraatz, der einen Wunsch der Sonnenberger Handels- und Gewerbe kammer nach einer unbefangenem Prüfung der Verhältnisse auf Empfehlung des Professor Schäffer nach, dafür auf, daß die Handindustrie gerade in der Sonnenberger Spielwarenfabrikation nicht allein beschäftigt und vorwiegend, sondern auch lebensfähig sei. Der Concurrenz der Maschinen kann die Handarbeit unmöglich widerstehen. Handarbeiter, die auf einer veralteten Produktionswelt stehen geblieben sind, sind unrettbar dem Übergange geweiht. Das ist aber in der Spielwarenbranche nicht der Fall. Hier ist noch immer der Hände Kraft der ausschlaggebende Factor. Darnach kann sie bestehen bleiben und auf höherem Grunde sich weiter entwideln. Der Weg zum Aufwuchs ist hier in den Spielwarenketten zum Künste und Gewerbe hin. Dann wird auch die Spielwarenindustrie ihre Gelung als Exportindustrie behaupten. Wie steht es mit den anderen Arten der Handindustrie, mit den selbständigen Theilarbeitern und den Aufzettarbeiten der Fabriken? Nach Kraatz's Unterstellung kann von einem von sozialdemokratischer Seite behaupteten Abgrund von Armut, Hunger und Elend gar nicht die Rede sein. Die Zahlen der Statistik erweisen unzweifelhaft ein Aufwärtssteigen aller Einkommen. Elend und Hunger sind vereinigte Ge schwindigkeiten. Arbeitseleganz ist in Sonnenberger Werkstätten in Hülle zu finden. Allerdings sind die Einkommensverhältnisse der handindustriellen Theilarbeiter fast durch

Senilletton.

Das Fuhrwesen Leipzigs vor der Völkerschlacht.

Von Dr. Kurt Trebs.

Nachtrag verboten.

Am 15. März 1813 fand die Kreisdeputation zu Wittenberg eine Büttchatt an ihre Collegen in Leipzig, welche die Lage der Elbstadt in den düsteren Farben schilderte und dringend um Hilfe bat. Da die ostelbischen Ortschaften ihres Gebietes an Preußen verloren gegangen waren, so wollte sie, Durchdrang der Prinz von Schwedt merdigens Wittenberg noch zu einem Stützpunkt ersten Ranges für die französische Herrschaft an den Ufern der Elbe machen. Trotz fortwährender Mangels an den notwendigsten Lebensmitteln wurden die Einwohner an den mühevollsten Beschaffungsarbeiten gezwungen und die Mitglieder der Kreisdemutin angehalten, auch aus der weiteren Umgebung Hilfe zu verschreiben. Um nicht weniger als fünfzig vierzehn Wagen wurde die Kreisdeputation zu Leipzig begrüßt und um die Gefälligkeit gebeten, diese Gefährte auf dem Wege nach Wittenberg in Döbeln auf ihre Kosten mit Pferden beladen zu lassen.

Dieser Notshilfe wurde in Leipzig in einer Art und Weise aufgenommen, die den leitenden Männern jener Tage sehr Ehre machte. „So sehr es mir auch an den nötigsten Büttchen fehlt“, schrieb nämlich Graf Hohenlohe, „samt da das vielseitige Magazin nach Sömiedeberg u. s. w. verfahren werden soll, wohn' heute bereits zwanzig vierzehn Wagen abgezogen sind, auch wohl eigentlich die drei Büttchen nicht als Gepäckfuhrten betrachtet werden können, so habe ich dennoch, da es die höchste Not einer ungünstigen Legende erfordert, zwanzig vierzehn Wagen, welche zweimal Holz nach Wittenberg fahren sollen und daher sechzig Klostera hundringen werden, ausztreiben lassen.“

Welche Stärke der Bevölkerung unseres Landes hatten wohl diese Unmengen von Wagen? Waren es in gleicher Weise Hoch und Niedrig, wie unsere gerechte Zeit es fordern würde? Waren die gewaltigen Wagen mehr auf finanziell kräftigere Schultern und weniger auf die schwächeren gelegt? Einmal Auskunft auf diese nicht un interessanten Fragen erhalten wir in folgendem Bericht

jenes Schreibens aus der mehrfach genannten Elbstadt: „Sehr die in der Stadt befindlichen Wagen und Pferde, welche gar nicht den in die Kategorie der Spannpflichtigen gehörigen Gefährten eigenhümlich sind, müssen für die Fortbewegung derartigen Gefährten fahren.“ Es bestand also bezüglich der Verpflichtung zu Kriegsfahrten eine Selbstbeherrschung unter den Gefährten der Elbstadt, die die Aufrechterhaltung eines solchen Gefährten auf der Elbe verhinderte. Dies bestätigt die Dokumente der Elbstadt, welche gar nicht die ganze Weite ausfüllten, und endlich war um des ständlichen sich heigernden Gefährten die Unschärfe so groß geworden, daß jedmede Verhinderung von Gefährten mit der Gefahr des Verlustes verbunden sein konnte. Wie gutmütig war es angeföhnt solcher Verhältnisse doch, daß sich jene Spannpflichtigen gleichwohl bereits erklärt, die von ihnen geforderten Gefährten zu verdingen, und wenn es ihren leichten Helfer töten sollte!“

Je näher man ihnen stand, desto milder berührte man sie. Währer der commandirenden General der Preußen, Graf Wittenstein, bei Verhinderung der Ausfahrt seines Gefährtes, mit 500 zweispännigen Wagen unverzüglich in sein Hauptquartier Auerstädt zu kommen, mit einer Strafe von 5 Thalern für ein fehlendes Gefährte drohte, daß Bürgermeister Brüderlin zu Peitz, den Gefährten nicht dem aufgezeichneten Transports nach einzige Tage nachzuhören, weil diese Leute wirklich unschuldig dazu tämen. Auch der Kreisdeputat Major v. Kell er in Leipzig erkannte die überaus üble Lage der Spannpflichtigen jener Zeit an, wenn er geradezu erstaunt fürchtete: „Gnädigst von Altem, sein Brodkorn, Butter für das Brot und prosthentes ihum sein Samengemüde aufgezehrt, bleibt ihm nichts übrig, als ein trostloses, grämen volles Blick in die dunkle Zukunft.“ Die von den Spannpflichtigen der Pegauer Fliege erklärte Bereitschaft, die Fahrt verdingen zu wollen, erklärt er für eine Menschen ganz vollkommenen Gelegenheit zu Waged, da z. B. die Vohnturkische Leipzig's übermäßige Preife verlangten, ja e in vierzehn Wagen mit 20 bis 30 Thalern bezahlt werden müsse. Den Schaden der Spannpflichtigen in den gegenwärtigen Notständen bezogt dieser Edelman darum weiter als unberechenbar, ihre Lage als eine verawerte, und empfiehlt nicht nur die Herausziehung besserer Gefährte zu Kriegsfahrten, sondern auch die Begründung von Spanncassen, aus denen die Fahrunternehmer jeweilig ihren contractmäßigen Lohn bekommen könnten.

So gut gemeint und in Sätzen der Ruhe ganz wohl durchführbar diese Vorschläge auch waren, so erlaubten die Kriegsfahrten, welche Anfang Mai über die Fluren Leipzig's dahinlagen und sonst der vorübergehenden

noch nicht wieder eingekommen, auch war jeder jener Tag auf das Stärke mit Einsparung belebt, welche die Spannpflichtigen bei der Belastung der Befestigungen gehabt haben, müssen für die Verteilung der Gefährten zwischen den sich einander nähernden Gefährten die Unschärfe so groß geworden, daß jedmede Verhinderung von Gefährten mit der Gefahr des Verlustes verbunden sein konnte. Wie gutmütig war es angeföhnt solcher Verhältnisse doch, daß sich jene Spannpflichtigen gleichwohl bereits erklärt, die von ihnen geforderten Gefährten zu verdingen, und wenn es ihren leichten Helfer töten sollte!“

Am 10. Mai im Amt Goldig kam noch der schlechte Theil des sonst vorhandenen Gefährtes und Pferdes exaktiert und die noch lebenden Thiere bis zum Unfallen abgetrieben waren, so verlangte das dort neu errichtete Gefährte, französische Postamt doch die neue Bereitschaft einer größeren Anzahl von Wagen und die Bereitstellung zu Leipzig des Weitertransportes von Lebensmitteln nach Dresden. Dem französischen Postamt zu Goldig gefiel sich Mitte Mai ein französisches Militärhospital hinzu, und nun brachte der dortige Spannpflichtige zu seinen früheren Dienststellen auch Kranken beibehalten oder weiter zu verbringen. Obwohl man, wie Friedrich Kaus am 20. Mai berichtete, dadurch nicht bloß um das Brud. den Samen, das Butter, das Euter, das sogar um die ganze Habe geformt und fast ganz zu Grunde gerichtet worden war, so trug man diese Leute doch auch dort willig und gern. Der Patriotismus auf der einen Seite und die gewohnte Unterwerfung auf der anderen hatten sich unter dem wichtigen Druck der traurigen Zeitverhältnisse noch und nach in völlige Gleichgültigkeit gegen noch weitere Auswüchsen, in eine Art von Zämpfchen verwandelt.

Ein solch launig begreiflicher Höhe des Unfalls war es möglich, neue, bis dahin verlorenen gebliebenen reiche Büttchen zu entdecken: sie rüttelte an den von Alters her gewohnten Rechten Vieles, die als spannpflichtig galten und darum auch bisher nichts geleistet hatten zur Bewältigung der unsagbaren Anforderungen an das Fuhrwesen Leipzigs in jener Zeit. Zu Anfang des Monats Juni wurden zuerst von D. Hoffmann in Burzen aus gemeldet, daß sich die Spannpflichtigen gegen jede Meister- und Rittergüter zur Verleihung von Kriegsfahrten herangestossen, s. B. zur Verleihung von Artillerie. Je näher wir den Tagen der Völkerschlacht kommen, desto trüber sehen wir die Zustände des kleinen Fuhrwesens ausgelassen. Am 10. Juni wurde zuerst von Sandberg aus gemeldet, daß sich die Spannpflichtigen gegen jede Meister- und Rittergüter zur Verleihung von Kriegsfahrten herangestossen, s. B. zur Verleihung von Artillerie. Je näher wir den Tagen der Völkerschlacht kommen, desto trüber sehen wir die Zustände des kleinen Fuhrwesens ausgelassen.

Die Meister- und Rittergüter zur Verleihung von Kriegsfahrten herangestossen, s.