**Bezugs-Preis**

für Leipzig und Vororte durch unsere Träger und Spediteure ins Haus gebracht: Ausgabe A nur morgens) vierteljährlich 3 M., monatlich 1 M. Ausgabe B (morgens und abends) vierteljährlich 4.50 M., monatlich 1.50 M. Durch die Post bezogen (2 mal täglich) innerhalb Deutschlands und der deutschen Kolonien vierteljährlich 5 M., monatlich 1 M. ausschl. Postbestellgeld, für Oesterreich-Ungarn vierteljährlich 6 K 45 h.

Abonnement-Annahme: Augustusplatz 8, bei unseren Trägern, Filialen, Spediteuren und Annahmestellen, sowie Postämtern und Briefträgern.

Die einzelne Nummer kostet 10 Pfg.

Redaktion und Expedition: Johannisgasse 8. Telephon Nr. 14692, Nr. 14693, Nr. 14694.

Berliner Redaktions-Bureau: Berlin NW. 7, Prinz Louis Ferdinand-Straße 1. Telephon I, Nr. 9275.

**Morgen-Ausgabe B.**

# Leipziger Tageblatt und Handelszeitung.

Amtsblatt des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

**Anzeigen-Preis**

für Inserate aus Leipzig u. Umgebung die 6gespaltene Petitzeile 25 Pf., finanzielle Anzeigen 30 Pf., Reklamen 70 Pf.; von auswärts 30 Pf., Reklamen 1 M.; vom Ausland 50 Pf., finanz. Anzeigen 75 Pf., Reklamen 1.50 M.

Inserate u. Behörden im amtlichen Teil 40 Pf. Beilagegebühr 5 M. p. Tausend exkl. Postgebühr. Geschäftsanzeigen an bevorzugter Stelle im Preise erhöht. Rabatt nach Tarif. Festerteilte Aufträge können nicht zurückgezogen werden. Für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird keine Garantie übernommen.

Anzeigen-Annahme: Augustusplatz 8, bei sämtlichen Filialen u. allen Annoncen-Expeditionen des In- und Auslandes.

Haupt-Filiale Berlin: Carl Duncker, Herzgl. Bayr. Hofbuchhandlg., Lützowstraße 10 (Tel. VI, 4603).

Nr. 154. Mittwoch 5. Juni 1907. 101. Jahrgang.

## Das Wichtigste vom Tage.

* Heute beginnt in Dresden die Herkomerfahrt. Die an dem Wettbewerb teilnehmenden Automobile treffen in der Zeit zwischen 12 und 3 Uhr in Leipzig ein und fahren nach dem Palmengarten, wo sich die Erfrischungs- und Benzinstation befindet. (S. bes. Art. u. Startliste unter Sport, sowie Letzte Dep.)

* Staatssekretär Dernburg wird am Donnerstag in Hamburg weilen, um mit den dortigen leitenden Kreisen wegen der geplanten Kolonialakademie Fühlung zu nehmen. (S. Letzte Dep.)

* Im Braunschweiger Landtag gab es gestern eine kurze Welfendebatte. (S. Dtschs. R.)

* Die englischen Journalisten hielten sich gestern in Frankfurt a. M. auf und machten von dort einen Ausflug auf die Saalburg und nach Homburg. (S. d. bes. Art. 3. Seite d. Hauptbl.)

* Die Landessynode im Großherzogtum Sachsen-Weimar lehnte mit großer Mehrheit die Petition des Deutsch-evangelischen Frauenbundes ab, die die Erteilung des aktiven und des passiven Wahlrechts bei kirchlichen Wahlen wünschte.

* Vor dem Reichsgericht kommt heute ein Spionageprozeß gegen den ehemaligen Studenten Johann Parczensky aus Warschau zur Verhandlung. (S. Dtschs. R.)

* Der Zusammenschluß der deutschen Parteien in Oesterreich ist noch nicht erreicht. Ein Achtmännerausschuß ist mit der Ausarbeitung einer Verbandsverfassung betraut. (S. Ausl.)

* Der österreichische Reichsrat ist auf den 17. Juni einberufen.

* In Wien fand heute im Beisein des Kaisers Franz Josef und vieler Mitglieder des kaiserlichen Hauses die Enthüllung eines Denkmals für die Kaiserin Elisabeth statt. (S. Letzte Dep.)

## Der Ausstand in der französischen Handelsmarine.

Ein eigenartiger Streik ist in Frankreich ausgebrochen: er richtet sich gegen den französischen Staat, in Wirklichkeit aber gegen die französische Handelsmarine, die augenblicklich durch den Generalausstand ihrer Seeleute bis zu den Kapitänen hinauf lahmgelegt worden ist. Freilich liegt der „Kern" der Sache in dem militärischen Verhältnis, das diesen Angestellten auch dann anhaftet, solange sie sich auf inländischen Kauffahrteischiffen befinden.

Der größte Teil der Mannschaften hat bei der Kriegsflotte gedient. Gehen sie zur Handelsmarine über, so werden sie trotzdem noch als Angehörige der Kriegsflotte angesehen, sie sind hier „Beurlaubte". Dafür steht ihnen aber, wie jedem aktiven Militär, der volle Pensionsanspruch zu und noch obendrein ein Anrecht auf das Fischereirecht an den französischen Küsten. Der Grund des Ausstandes liegt in den Pensionsansprüchen. Die Seeleute bezogen unter dem bisherigen Regime eine Pension von 204 Frcs., und die Kapitäne für große Fahrt 780 Frcs. in der geringsten Stufe. Nun haben sie aber schon seit Jahren um eine erhöhte Pension petitioniert, und der Marineminister Thomson hat denn auch eine Vorlage eingebracht, die jene Wünsche befriedigt. Etwas Positives ist aber bisher über die Angelegenheit nicht zu erfahren gewesen, doch wollten einige Zeitungen wissen, daß für die Seeleute 360 Frcs. und für die Kapitäne 1000 Francs im Minimum vorgesehen wurden, daß ferner zur Durchführung des Planes ein Kredit von 11 Millionen Francs erforderlich sei, der durch Abzüge an den Seeleuten gedeckt werden soll. Kaum war das Gerücht durch die Sensationspresse ausgesprengt, da proklamierten die Kapitäne und Offiziere, sowie die Maschinisten in Marseille den Generalausstand, dem sich inzwischen alle Angehörigen der Handelsmarine mit Ausnahme der von Brest angeschlossen haben. Die unheilvollen Folgen dieses Streiks haben sich bereits bemerkbar gemacht. Auswanderer liegen im Hafenquartier fest und müssen auf Kosten der Behörden unterhalten werden, Waren können nicht an Land kommen; nur der Postdienst nach Algerien erscheint durch die Maßnahmen des Marineministers gesichert.

Die „Inscrits Maritimes", die bisher in den Zeitungen so viel Reklame für ihre Pensionserhöhung machten, hätten wirklich besser getan, erst auf den Gesetzentwurf des Herrn Thomson kennen zu lernen, statt einfach auf Revolverartikel der Sensationspresse hin einen allgemeinen Ausstand vom Zaune zu brechen. Wir sind der Ansicht, daß sie in ihren Forderungen etwas zu übermütig geworden sind. Das „staatliche Joch" wollen sie sich vom Halse schütteln, aber dabei auch mit keinem Jota auf ihre Privilegien verzichten; sie stellen im Gegenteil, wie schon kurz angedeutet, „höhere" Forderungen, obgleich sie ein Vorrecht genießen, das wir sonst bei keiner anderen Arbeiterkategorie antreffen. Aber immerhin: Bewahrheitet sich das Gerücht von der erheblichen Belastung der Seeleute, nun, so ist doch immer noch in der Kammer die Möglichkeit vorhanden, etwaige Wünsche durch Abgeordnete durchzudrücken. Jedenfalls hätten die Streikenden auf dem Wege der gütlichen Verständigung viel schneller ihr Ziel erreicht, als durch einen kostspieligen Streik, an dem ohnehin nur die französischen Schiffsreeder der leidtragende Teil sein werden.

Die französischen Reeder sind wahrlich nicht auf Rosen gebettet. Im internationalen Verkehr können sie mit den deutschen und englischen die Konkurrenz nicht aushalten, und selbst der Weltverkehr aus Marseille, der Schiffahrtsmetropole Frankreichs, ruht in deutschen Händen. Insbesondere hat der Norddeutsche Lloyd den Verkehr von Marseille über Neapel nach Aegypten, der in der Hauptreisezeit sehr bedeutend ist, an sich gezogen; auch die Hamburg-Amerika-Linie hat es an dem nötigen Unternehmungsgeist nicht fehlen lassen; ihre Fahrten zwischen der französischen und italienischen Riviera sind immer von gutem Erfolg begleitet. Nur im Verkehr zwischen Marseille und Algerien kann sich die französische Reederei, da hier für sie staatliches Monopol vorhanden ist, aufrecht erhalten und das auch nur mit starker staatlicher Unterstützung. Die letzte, in diesem Frühjahr eingebrachte und angenommene Subventionsvorlage läßt so recht die Schwäche der dortigen Handelsschiffahrt erkennen. Aus ihrer Statistik ersehen wir, daß nicht weniger als 80 Prozent der französischen Güterbewegung den rascher und billiger arbeitenden Auslandsreedereien zufallen. Aber dennoch: Das Land ist immer bereit, seiner Seeschiffahrt die größten Opfer zu bringen, um sich wenigstens auf dem fünften Rang zu behaupten, nachdem es den zweiten längst eingebüßt hat. Kein Volk der Erde, selbst die Amerikaner nicht, hat so viel kostspielige und vielseitige Versuche gemacht, sich eine starke, wenn auch künstliche, Handelsschiffahrt zu erhalten, als die französische Nation. Regierung und Volksvertretung hatten bisher nur immer den einen Gedanken: ihrem Nachbarstaat England im Seekriege gewachsen zu sein, damit die lange Kette der maritimen und diplomatischen Niederlagen endlich geschlossen werde. Alle Anstrengungen, die zu diesem Zwecke gemacht wurden, erhielten ihre höchste Tatkraft aber erst dann, als die deutsche Handelsschiffahrt sich anschickte, in scharfen Wettbewerb mit der britischen zu treten. Seitdem hat der französische Staat ungeheure Summen zur Hebung seiner Handelsschiffahrt gezahlt, sie betragen insgesamt 1 Milliarde 126,06 Millionen Francs oder 45 Millionen Francs pro Jahr; während Deutschland generell überhaupt keine Subsidien an Reedereien erteilt, nur einige Gesellschaften, die dem Reiche durch Post- und Truppenbeförderungen Gegendienste leisten, erhalten dafür eine bestimmte Summe, die sich aber den obigen französischen Zahlen gegenüber ungemein geringfügig ausnimmt.

Der Gedanke, die „inscrits maritimes" an die Kriegsflotte dauernd zu fesseln, entstammt bereits Colbert, der von dem Wunsche beseelt war, seinem Vaterlande eine starke Flotte zu verschaffen. Den Seeleuten sollten die Segnungen des Militarismus dann auch zuteil werden. Sein System der Fürsorge ist aber heute nicht mehr ausreichend, da die Handelsmarine ihre Angestellten schlecht bezahlt und auch nicht besser bezahlen kann. Auf den Ausfall des Kampfes sind wir sehr gespannt. Jedenfalls wird die von sozialen Reformideen beherrschte Regierung es nicht zum Aeußersten kommen lassen und lieber die Belastung des Etats auf sich nehmen. Denn ein langer Streik dürfte den vollständigen Ruin der französischen Handelsmarine herbeiführen, und die ausländischen Schiffahrtsgesellschaften könnten hierbei nur die lachenden Erben sein.

*

In der Ministerratssitzung berichtete der Marineminister Thomson, daß der Ausstand der eingeschriebenen Seeleute, den Nachrichten, die er empfangen habe, zufolge, im Abnehmen begriffen sei. Der Justizminister Guyot Dessaigne erklärt sich bereit, die Interpellation der Deputierten Denys Cochin und Castelnau über die Unregelmäßigkeiten bei der gerichtlichen Untersuchung der Montagniniapiere und über den Bericht der parlamentarischen Untersuchungskommission zu beantworten. In der Ministerratssitzung vom nächsten Donnerstag werden die Instruktionen für die Vertreter Frankreichs auf der Haager Konferenz formuliert werden.

## Zur dritten Herkomerkonkurrenz.

Zwei große sportliche Veranstaltungen geben dem Jahre 1907 ein besonderes automobilistisches Gepräge, einmal die Herkomerfahrt, die gegenwärtig zum dritten und letzten Male ausgefahren wird, und bei der sich entscheidet, wer in den endgültigen Besitz der von Professor Hubert v. Herkomer gestifteten Trophäe gelangt, dann das Kaiserpreisrennen auf der klassischen Taunusrennstrecke. In solchem Sinne steht Deutschland erneut im Zeichen zweier bedeutsamer Konkurrenzen, von denen die eine, die erste, zum Teil auf den Boden des sächsischen Landes ausgetragen wird, und zwar nicht als eine zwecklose Sportbetätigung, sondern als eine ernste Prüfungsarbeit der Leistungsfähigkeit von Fahrer und Wagen. So wird denn während der Herkomerwoche, vom 5. bis zum 13. Juni, an den herrlichsten Punkten unseres Vaterlandes das Geknatter der die Herkomerkonkurrenz bestreitenden Autos zu vernehmen sein. Im ersten Jahre der Herkomerfahrt, 1905, war die Strecke 981 Kilometer lang. In mühselligem Verlauf wurde diese Strecke in drei Tagen von München nach Baden-Baden über Nürnberg nach München durchmessen. Eine weit größere Reise bedingte die Fahrt schon im Jahre 1906, wo ein Weg von rund 1600 Kilometer von Frankfurt a. M. nach München, Linz, Wien, Klagenfurt über Innsbruck nach München zu nehmen war. Weit ausgedehnter erweist sich endlich die diesmal zum Ausfahren des Herkomerpreises ausgewählte Strecke, die, 1800 Kilometer lang, auch durch unser Leipzig führt. Sie verspricht, im Anschluß an die beiden vorhergegangenen Herkomerkonkurrenzen, die vorzugsweise in Süd- und Südwestdeutschland, sowie in den malerischen Alpenländern Oesterreichs, Salzburg, Kärnten, Tirol und Oberbayern ausgetragen wurden, eine würdige Nachfolgerin ihrer erfolgreichen Vorgängerinnen zu werden. Wie die Herkomerfahrten, die ihrem ganzen Charakter nach Tourenfahrten und keine Rennen waren, einerseits einer wertvollen Propaganda des Automobilismus dienten, um diesem für den Verkehr und unsere Wehrkraft so außerordentlich wichtigen Verkehrsmittel zu einer immer größeren Verbreitung zu verhelfen, so übten sie andererseits einen bedeutsamen Einfluß auf die gesamte Entwickelung der Automobilindustrie aus, hierbei schätzenswerte Anregungen zu neuen Fortschritten im Automobilbau gebend. In der Sportgeschichte des internationalen und besonders des deutschen Automobilismus sind jene Herkomertage ein ragender Marksteig geworden, von dem an zugleich auch ein bedeutsamer Aufschwung unserer einheimischen Automobilindustrie und des Automobiltourismus, der wundervollsten Art zu reisen, datiert.

Die deutsche Automobilindustrie ist im Jahre 1899 zum ersten Male in einer Ausstellung an die Oeffentlichkeit getreten. Nur sehr wenige glaubten damals an die Zukunft des Automobils, während der größte Teil des Publikums den zur Schau gestellten primitiven Fahrzeugen skeptisch, ja vielfach direkt absprechend gegenüberstand. Heute, nach wenig mehr als 7 Jahren, ist das Automobil als öffentliches Verkehrsmittel allgemein anerkannt. Unsere mächtig wachsende Automobilindustrie mit ihren vielen bedeutenden Hilfszweigen ist schon jetzt als Ernährerin vieler Tausender Familien von Arbeitern, technischen und kaufmännischen Beamten, ein erheblicher Faktor unseres Wirtschaftslebens geworden. Die staunenerregend schnelle Vervollkommnung verdankt das Automobil im wesentlichen den großen internationalen Schnelligkeitskonkurrenzen, die der Industrie die Aufgabe stellten, mit möglichst geringem Gewicht die größte Leistung zu erzielen.

Als letztes Glied in der Kette der Herkomerfahrten fügt sich nun die dritte, durch den nördlichen und mittleren Teil Deutschlands geleitete Herkomerkonkurrenz ein. Zu ihrem Ausgangspunkt wurde Dresden gewählt. Was lag näher, als die Fahrt von Dresden aus? Aber die im besten Rufe stehenden sächsischen Straßen über die Ausläufer des Erzgebirges, und durch die Heimat des Siegers der vorjährigen Herkomerkonkurrenz, Dr. Sibß, und des siegreichen Horchwagens, über Zwickau zu leiten. Werden auf dieser Strecke doch auch die großen Industriezentren Sachsens, Freiberg und Chemnitz, berührt. Und ebenso natürlich war die Weiterführung der Herkomerstrecke nach Leipzig, das auch seit langem die Herkomerfahrer in seinen Mauern zu sehen gewünscht hatte. Von Leipzig legte man die diesjährige Fahrstrecke hinüber ins poetische, romantische Saaletal und weiter nach dem klassischen Weimar und dann über Erfurt, Gotha nach dem lieblichen Eisenach, dem Ziel der ersten Etappe. Ueber die unvergleichlichen Höhen des Thüringer Waldes, an dessen Abhängen entlang sinkt sich die Route dann am zweiten Tage ins liebliche Maintal nach der alten poetischen Frankenstadt Würzburg. Von hier aus zog man mit Recht die beiden das Mittelalter inmitten der Gegenwart verkörpernden reizenden Städtchen Wertheim und Miltenberg in die Route hinein. Und wie romantisch ist die Weiterfahrt über den sagenumwobenen Odenwald hinab ins malerisch-liebliche Neckartal mit seiner Perle Heidelberg. Mannheim war der natürliche Endpunkt der zweiten Etappe der diesjährigen Fahrt. Das freundliche Karlsruhe ist die erste größere Stadt auf der dritten Etappe. Wie die erste Herkomerfahrt von 1905, berührt die Fahrt auch in diesem Jahre wieder die schönsten Partien des Schwarzwaldes, dessen Kniebispaß nicht geringe Anforderungen an Wagen und Lenker stellt. Durch prächtige württembergische Landstriche fahren die Teilnehmer der Konkurrenz dann südwärts dem gewaltigen Seebecken des Bodensees zu, von dessen Südufer ihnen die Alpenwände ihren Gruß winken. Lindau, ein landschaftliches Juwel in der Krone Bayerns, ist das Ziel der dritten Etappe. Die vierte Etappe Lindau—München führt die Herkomerfahrer durch den köstlichen Allgäu mit seinen Bergriesen, seinem Alpensee und seinen saftig-grünen Matten. Ueber Füssen am Ettenberger See vorüber, geht es dann, nach der Schnelligkeitsprüfung im Forstenrieder Park, hinein in München gastliche Tore, wo einen Tag gerastet wird. Auch die fünfte Etappe München—Augsburg hat im ersten Teil einen ausgesprochen alpinen Charakter. Das Bergrennen auf der klassischen Kesselbergstrecke ist der sportliche Mittelpunkt dieses Tages. Durch Herkomers Heimatstadt, Landsberg a. Lech, erreicht die Wagenkavalkade der Herkomerfahrer an diesem fünften Tage der Fahrt ihr Ziel im altehrwürdigen Augsburg. Der letzte Tag der ganzen Fahrt, die Etappe Augsburg—Frankfurt a. M., führt die Teilnehmer zunächst hinab ins Donautal und dann nach Ueberschreitung der Donau nordwärts durch die gesegneten Gaue des westlichen bayerischen Mittelfranken über Wörblingen nach dem patriarchalischen mittelalterlichen Rothenburg ob der Tauber und von dort nach Würzburg, von wo sich die Fahrt, wie 1906, nur umgekehrt, über die spiegelglatten Serpentinen des Spessart nach Frankfurt a. M., ihrem Endziel, wendet.

Diese letzte Herkomerfahrt ist, wie schon erwähnt, länger und anstrengender, als die vorjährige. Sie bildet eine etwas strengere Prüfung der Fahrkunst und Maschinenzuverlässigkeit, als die vorangegangenen Herkomerfahrten. Besonders die ersten vier Etappen legen sich auf Nerv und Getriebe und stellen starke Anforderungen an die Sportenergie des Preisbewerbers und an die Leistungsfähigkeit seines Wagens; wer diese gut übersteht, wird auch die letzten zwei, denen ein Ruhetag vorangeht, nicht zu scheuen haben.

Bekanntlich hat unsere Stadt einen Ehrenpreis für den Wettbewerb gestiftet, einen silbernen Tafelaufsatz, über dem sich auf einer durchbrochenen Bekrönung die mit dem Tierkreis gezierte Weltkugel mit den sitzenden Figuren des Götterboten Merkur und der Idealgestalt des Verkehrs erhebt. Er ist für die Schönheitskonkurrenz bestimmt worden.

In Sachsen selbst werden die weißen und blauen Flaggen von Dresden bis Freiberg, Chemnitz, Zwickau, Altenburg, Leipzig auf einer Strecke von 190,3 Kilometer wehen und den Weg markieren, den die Konkurrenten, wohl 200 an Zahl, auf schönen Straßen, schwierigen Steigungen, scharfen Kurven in kurzen Intervallen in dem vorgeschriebenen Tempo im Wechsel von Geraden, Gefällen und gefährlichen Serpentinen zu nehmen haben.

Wenn die Wagen Altenburg passiert, kommen sie nach Ischaschelwitz, Treben, durchfahren das wohlhabende Altenburger Land, dann Serbitz, Thräna, gelangen nach Borna, Kesselshain, Geithain, Chemnitz, Eisenhain, Grana, Göhren, durch die weiten Schlachtfelder bei Leipzig, bei Wachau, Probstheida, an dem Riesenbau des Völkerschlachtdenkmals vorüber nach Leipzig, wo ihnen ein lautes „Fahr Heil" entgegentönen wird.

## Deutsches Reich.

Leipzig, 5. Juni.

* **Prinz Ludwig von Bayern über die Schiffahrtsabgaben.** In Lindau a. B. begann, wie schon kurz gemeldet, am Sonnabend die 17. Generalversammlung des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern unter großer Beteiligung aus ganz Deutschland, Schweiz, Oesterreich und Ungarn. Von den süddeutschen Bundesstaaten waren Württemberg und Baden stark vertreten. Beim Festbiner hielt der Protektor des Vereins, Prinz Ludwig von Bayern, eine Rede, in der er u. a. ausführte: nun komme bald der kanalisierte Main, die Verträge seien unterzeichnet und die Grundstücke für einen Hafen in Aschaffenburg vom Staate erworben. Es wäre ihm lieber gewesen, wenn keine Abgaben erhoben würden; wenn es aber nicht anders möglich sei, so sei es ihm lieber, Bayern bekomme Wasserstraßen mit mäßigen Abgaben, als überhaupt keine. Er wünsche, daß der Württemberger Wünsche nach Kanalisierungen ebenso in Erfüllung gehen wie die Bayerns. Damit hat sich Prinz Ludwig auf den offiziellen bayerischen Standpunkt gestellt. Der große Handelsmann im Norden hat viel Glück gehabt mit dem Köder der Mainregulierung, den er dem kleineren Bruder im Süden vorwarf. Er hat aber auch durchblicken lassen, daß Bayern nicht ganz freiwillig auf die Vorschläge Preußens eingegangen ist, sondern nur von zwei Uebeln das kleinere gewählt hat.

* **Braunschweiger Landtag.** In der gestrigen Sitzung des Landtages führte Krüger-Wolfenbüttel aus, die Erklärung des Ministers v. Otto, in der er am 29. Mai im Anschluß an das der Regierung erteilte Vertrauensvotum einzelnen Beamten Verletzung ihrer Pflicht vorgeworfen habe, habe in den Kreisen der Beamten peinlich berührt. Die Beamten wüßten wohl, daß sie die Politik des Staates zu befolgen haben, dem sie dienen; sie seien aber keine Heloten, denen die freie Meinungsäußerung verwehrt sei. Auch er, Redner, habe die vom Minister gemeinte Petition an den Herzog von Cumberland unterschrieben, in der dieser gebeten wurde, im Interesse der Wiederherstellung des Friedens in Braunschweig formell auf die Hannover zu verzichten. Die Handlungsweise der Beamten, die ihnen als Pflichtverletzung vorgeworfen würde, sei mit Rücksicht auf die seit der Erledigung des Thrones gepflogenen Verhandlungen wohl vereinbar mit den Pflichten der Staatsbeamten. Der Minister möge, um keinen Mißton in die Zeitstimmung hineinkommen zu lassen, einige beruhigende Worte sprechen. Minister v. Otto erwiderte, er könne von dem Gesagten nichts zurücknehmen. Es sei allein Sache der Regierung, in den Gang der politischen Dinge einzugreifen, wenn sie es für nötig halte. Bezeichnend sei es, daß man den Wortlaut der Eingabe an den Herzog von Cumberland der Regierung nicht zur Kenntnis gebracht habe. Der Vorredner möge erwägen, was wohl in einem Nachbarstaate geschehen würde, wenn die Beamten ebenso ihren politischen Gefühlen freien Lauf ließen. Sie würden sich dann sagen müssen, daß die braunschweigischen Beamten sehr gnädig abgekommen seien. Hierauf wurde der Landtag bis Donnerstag vertagt.

* **Die Moltke-Harden-Affäre.** Das „B. T." schreibt zu dem von uns schon erwähnten Rücktritt des Grafen von Hohenau: „Da der Name des Generalleutnants jetzt von anderer Seite in Verbindung mit dieser Affäre genannt wird, so wollen wir mitteilen, daß Graf Hohenau bereits am 3. Mai aufgehört hat, beim Kaiser Dienst zu tun, und daß er sofort durch den Obersten Freiherrn v. Marschall ersetzt wurde. Am Tage vorher hatte der Kronprinz dem Kaiser die Nummern der „Zukunft" übergeben, die er selber von ehemaligen Regimentskameraden erhalten hatte. Die Serie der Entlassungen hatte übrigens schon vor einiger Zeit mit der schlichten Verabschiedung eines Grafen L., der einem als besonders vornehm geltenden Regimente angehörte, begonnen. Man nimmt an, daß auch in den hohen Kommandostellen ein Wechsel bevorsteht, da gewisse Persönlichkeiten beschuldigt werden, das Offizierkorps einzelner Regimenter nicht genügend beaufsichtigt zu haben."

* **Vom Reichsgericht.** Die neuernannten Reichsgerichtsräte Burlage und Dr. Mansfeld haben am 1. Juni ihr Amt angetreten und nachdem ihre Vereidigung vom Präsidenten des ersten Zivilsenates erfolgt, nahmen sie beide ihren Sitz in diesem Senat des Reichsgerichts ein. — Der zum Reichsgerichtsrat ernannte Oberlandesgerichtsrat Ungewitter aus Kassel wird demnächst seinen Sitz im siebenten Zivilsenat einnehmen. Dem vierten Strafsenat wird der zum Reichsgerichtsrat ernannte Landgerichtsdirektor Dr. Oppermann aus Berlin angehören, und der neuernannte Reichsgerichtsrat Oberlandesgerichtsrat Cornelius aus Breslau wird seinen Sitz im fünften Strafsenat einnehmen. Die Vereidigung dieser Herren geschah durch den Präsidenten des Reichsgerichts Freiherrn von Seckendorff, Wirkl. Geh. Rat Exzellenz, vor dem vierten Zivilsenat.

‡ **Wegen Spionage** verhandelte heute der vereinigte zweite und dritte Strafsenat des Reichsgerichts gegen den 21jährigen ehemaligen Studenten und jetzigen Schuhmacher Johann Parczewsky aus Warschau, der aus der russischen Armee desertiert ist. Sein verräterisches Tun wird von den maßgebenden Stellen für besonders ernst angesehen, denn die Verhandlung findet unter vollständigem Ausschluß der Oeffentlichkeit statt. Karten zum Eintritt wurden nicht ausgegeben. Die Beschuldigungen gehen dahin, daß er Schriften, Zeichnungen und andere Gegenstände, deren Geheimhaltung im Interesse der Landesverteidigung liegt, vorsätzlich in seinen Besitz und zu seiner Kenntnis gebracht hat in der Absicht, davon zu einer die Sicherheit des Deutschen Reichs gefährdenden Mitteilung an andere Gebrauch zu machen, außerdem soll er sich auch noch der Bedrohung schuldig gemacht haben.

SLUB
Wir führen Wissen.