Der große Preis des Automobilklubs von Frankreich.

Der Grand Prix für große Wagen.

Der Große Preis des Automobilklubs von Frankreich, der für große Wagen gestern auf dem Circuit von Dieppe zur Entscheidung gelangte, endigte mit einem glänzenden Siege der deutschen Wagen. Die drei ersten Plätze wurden von Vertretern der deutschen Farben belegt. Sieger blieb Lautenschläger auf Mercedes vor den beiden Benz-Fahrer Hemery und Hanriot. Dies ist in kurzen Worten das Ergebnis des klassischen Automobil-Meetings, das die Sportkreise der ganzen Welt seit Wochen in Spannung gehalten hatte.

Das Rennen.

Schon früh um 4 Uhr begann gestern morgen die Völkerwanderung nach dem Circuit. Tausende von Automobilen füllten bald den Platz in der Nähe der Tribünen. Bald waren diese dicht besetzt: Sportsleute im Sportkostüm, Damen in eleganter Toilette. Das Wetter war klar, heller Sonnenschein kündigte einen heißen Tag an. Punkt 6 Uhr wurde auf der staubigen Straße der erste Wagen, ein englischer Austinwagen, unter Kanonendonner vom Start gelassen. Als zweiter folgte Dir. Poege auf Mercedes, in regelmäßigen Zwischenräumen von einer Minute die übrigen.

Erste Runde.

Noch waren die letzten Fahrer nicht vom Start gekommen, als als erster nach Beendigung der ersten Runde der Mercedes-Wagen mit Dir. Poege am Steuer vor den Tribünen eintraf und in rasender Fahrt passierte. Ihm folgten Szisz (Renault), der Gewinner des Großen Preises von 1906 und Théry (Brasier) der zweimalige Sieger des Gordon-Bennett-Rennen, von der Menge enthusiastisch begrüßt. Während die anderen Wagen die erste Runde beendeten, erfolgte der Start der letzten Wagen. Von den 48 gemeldeten stellten sich 47 dem Starter, nur der Morswagen Nr. 47 blieb fern. Die schnellste Zeit für die erste Runde erzielte Salzer auf Mercedes, der die 77 Kilometer lange Strecke in 36 Min. 31 Sek. zurücklegte, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 125 Kilometer in der Stunde gleichkommt. Dann folgten Szisz (Renault) mit 37 Min. 6 Sek., Théry (Brasier) mit 37 Min. 6 Sek., Wagner (Fiat) mit 37 Min. 13 Sek. Hemery auf Benz brauchte 37 Min. 55 Sek., Poege auf Mercedes 38 Min. 25 Sek., Lautenschläger auf Mercedes 38 Min. 29 Sek., Hanriot auf Benz 38 Min. 43 Sek., Jorns auf Opel 41 Min. 14 Sek. Da die Strecke sich in schlechtem Zustand befand, ereigneten sich schon in der 1. Runde verschiedene Zwischenfälle. Der Protheswagen Nr. 42 stürzte. Der Wagenlenker Simons und der Mechaniker kamen mit leichten Verletzungen davon. Lancia fuhr mit seinem Fiatwagen nach dem Sattelraum, wo er eine Reparatur vornahm. Auch Rigal, der den schnellsten Bayard-Clement steuerte, und Dimitri auf Renault, waren gezwungen, vor der Tribüne Reifen zu wechseln.

Zweite Runde.

Schon in der zweiten Runde schieden zwei der aussichtsreichsten Fahrer aus. Szisz mußte das Rennen aufgeben, da sich an seinem Wagen eine Achse verbogen hatte. Auch Lancia (Fiat) gab auf. In der zweiten Runde führte Nazzaro (Fiat), der die 154 Kilometer in 1 Stunde 15 Min. 55 Sek. zurücklegte. Lautenschläger (Mercedes) hatte sich auf den 2. Platz geschoben mit 1 Stunde 16 Min. 55 Sek. Dann folgten Théry (Brasier) 1 Stunde 17 Min. 17 Sek., Wagner (Fiat) 1 Stunde 17 Min. 38 Sek. Hanriot (Benz) lag mit 1 Stunde 18 Min. 56 Sek. an 7., Hemery (Benz) mit 1 Stunde 19 Min. 2 Sek. an 8. Stelle.

Dritte Runde.

Die deutschen Fahrer drängten sich immer mehr in den Vordergrund. Hemery (Benz) mit 1 Stunde 58 Min. 22 Sek. an zweiter Stelle hinter Wagner (Fiat), der die 3 Runden in 1 Stunde 56 Min. 25 Sek. zurückgelegt hatte. An dritter Stelle lag Lautenschläger (Mercedes) 1 Stunde 58 Min. 25 Sek., dem Hanriot (Benz) folgte mit 2 Stunden 3 Min. 51 Sek.

Vierte Runde.

Die vierte Runde brachte eine große Sensation: Nazzaro und Wagner gaben auf. Damit waren sämtliche 3 Fiat-Wagen aus dem Rennen geschieden. Auch Duray (Lorraine-Dietrich) und Salzer (Mercedes) mußten aufgeben. Die Spitze hatte nun Hanriot (Benz) inne mit 2 Stunden 39 Minuten 58 Sekunden vor Lautenschläger (2 Stunden 41 Minuten 36 Sekunden). In der fünften Runde fiel Hanriot auf den dritten Platz, während Lautenschläger mit 3 St. 20 Min. 56 Sek. sich an die Spitze schob. An zweiter Stelle lag Hemery mit 3 St. 24 Min. 49 Sek. Die sechste Runde zeigte das gleiche Bild: Die drei deutschen Wagen an der Spitze, Lautenschläger 4 St. 6 Min. 34 Sek., Hemery 4 St. 10 Min. 42 Sek., Hanriot 4 St. 11 Min. 15 Sek. Die Reihenfolge der drei ersten blieb nun bis zum Schluß des Rennens dieselbe. 1 Uhr 10 Min. beendete Hemery als Erster das Rennen; 1 Uhr 25 Min. traf Lautenschläger vor der Tribüne ein. Doch war die Zeit Lautenschlägers um fast 19 Min. besser wie die Hemerys. Die Reihenfolge der 4 ersten Fahrer ist folgende: Erster Lautenschläger (Mercedes) in 6 St. 53 Min. 43 Sek. (vorjähriger Sieger Nazzaro—Fiat 6 St. 46 Min. 33 Sek.); Zweiter Hemery (Benz) in 7 St. 4 Min. 24 Sek.; Dritter Hanriot (Benz) in 7 St. 5 Min. 13 Sek.; Vierter Rigal (Bayard-Clement) in 7 St. 10 Min. 36 Sek. Hervorragender konnte sich das Resultat für die deutsche Industrie nicht gestalten.

Während des Rennens ereignete sich leider ein schwerer Unfall. Harrison, der den Wagen Nr. 30 (Weigel) steuerte, fuhr in der 7. Runde in den Chausseegraben. Das Automobil überschlug sich, wobei Harrison schwer verletzt wurde.

*

Telegraphisch wird noch gemeldet:

Dieppe, 7. Juli. (Eigene Drahtmeldung.) Die zehn ersten Wagen beim Automobil-Grand-Prix waren die folgenden: 1) Lautenschläger auf Mercedes (6 St. 53 Min. 43⅘ Sek.); 2) Hemery (7 St. 4 Min. 24 Sek.); 3) Hanriot auf Benz (7 St. 5 Min. 13 Sek.); 4) Rigal auf Bayard-Clément; 5) Poege auf Mercedes; 6) Jörns auf Opel; 7) Dimitrievitch auf Renault; 8) Heath auf Panhard-Levassor, 9) Cagno auf Itala; 10) Jenatzy auf Mors. Die mittlere Geschwindigkeit der Wagen betrug 111,500 Kilometer.

Dieppe, 7. Juli. (Eigene Drahtmeldung.) Der Wagen Cissacs verlor die Direktion, da er einen wesentlichen Teil eingebüßt hatte, und lief mit einer Geschwindigkeit von 100 Kilometern den Abhang zur Seite des Weges hinauf, riß zwei Bäume um und überschlug sich dann. Die Fahrer kamen unter den Wagen zu liegen und blieben sofort tot. Cissac wurde der Brustkasten eingedrückt, seinem Chauffeur Schaube ist der Schädel gespalten.

Neues aus aller Welt.

Der Weg eines Erfinders. Inmitten seiner neuen glänzenden Erfolge, die alles bisher Geleistete in den Schatten stellen, kann Graf Zeppelin heute seinen 70. Geburtstag begehen, und so ist sein Name aus doppeltem Grunde in aller Munde. Das schönste Geburtstagsgeschenk, das dem rüstigen Siebziger gebracht wird, ist die endliche allgemeine Anerkennung, die er allein sich, seiner unerschöpflichen Arbeitskraft und vor allem seiner zähen Ausdauer, mit der er alle Schwierigkeiten überwunden hat, verdankt. Diese Anerkennung ist aber noch sehr jung; es ist noch gar nicht so lange her, daß Graf Zeppelin, als er ein starres Luftschiff bauen wollte, sich einen Narren auf eigene Faust schelten lassen mußte. Allem Widerspruch und allen Widerwärtigkeiten zum Trotz hat er aber dennoch seinen Plan im Laufe der Jahre verwirklicht. Schon aus den 70er Jahren stammen seine ersten Pläne, in denen die jetzige Form des Luftschiffes im wesentlichen schon feststand. Erst als er im Jahre 1891 seinen Abschied genommen hatte, konnte er an die Ausführung seiner Absichten denken, und an diese hat er sich mit derselben Ausdauer gemacht, die er im militärischen Dienst gezeigt hat. Aber ein Mißerfolg nach dem andern kam hindernd dazwischen. Im Jahre 1894 erklärte eine vom Kaiser berufene Sachverständigenkommission das Projekt für praktisch unverwertbar, und so wurde viel kostbare Zeit verloren. Vier Jahre dauerte es, bis der Graf infolge seiner Agitationsreisen das nötige Kapital zusammengebracht hatte; noch weitere sechs Jahre vergingen, ehe der Bau des ersten Luftschiffes vollendet war, und erst am 1. Juli 1900 fand der erste Aufstieg statt. Es war nur eine kleine Vorprobe, der am folgenden Tage ein zweiter folgte, an dem außer dem Grafen Zeppelin selbst Baron Bassus, die Ingenieure Groß und Burr, sowie der Forschungsreisende Eugen Wolf teilnahmen. Während einer Zeit von 17 Minuten wurden 6 Kilometer in einer Höhe von 400 Metern zurückgelegt. Leider geriet die Steuervorrichtung in Unordnung, so daß die Fahrt nach kurzer Dauer unterbrochen werden mußte. Obwohl nun der offizielle Bericht anerkannte, daß das Luftschiff einwandfrei funktioniert hätte, wurde es im allgemeinen doch skeptisch beurteilt; die abfälligen Urteile fanden neue Nahrung, als bei dem nächsten Aufstieg im Oktober das Luftschiff, obwohl es gut manövrierte, wieder infolge eines Unfalles — eine der Gashüllen hatte sich plötzlich entleert — vorzeitig landen mußte. Eine etwas längere Fahrt machte das Luftschiff am 21. Oktober, bei der es 28 Minuten in der Luft blieb. Hiermit war eigentlich die Lenkbarkeit des Luftschiffes ganz zweifellos erwiesen, und Graf Zeppelin sah seine vielen Bemühungen auch dadurch gekrönt, daß der Kaiser ihm für seine Ausdauer und Mühe seine Anerkennung aussprechen ließ und ihm am 7. Januar 1901 den Roten Adlerorden 1. Klasse verlieh. Das Hauptkindernis an dem weiteren Ausbau der Zeppelinschen Idee war damit aber noch nicht gehoben. Die Geldschwierigkeiten wurden immer größer, und noch im Jahre 1901 löste sich die 1896 in Stuttgart gegründete „Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt" auf. Graf Zeppelin selbst kaufte für 124 000 ℳ das Luftschiff auf und sah sich dann genötigt, einen „Notruf zur Rettung der Flugschiffahrt" zu erlassen, um weitere Geldmittel zu erlangen. Dieser Aufruf hatte Erfolg, allerdings erst, nachdem wieder Jahre vergangen waren. Am 17. Januar 1906 konnte die erste Probefahrt mit dem zweiten Modell unternommen werden. Auch diesmal trat eine Störung der Seitensteuer ein, so daß gelandet werden mußte, ehe die Brauchbarkeit erwiesen war. In der folgenden Nacht zerstörte ein Orkan das ganze Luftschiff, so daß Graf Zeppelin mit der ganzen Arbeit von neuem beginnen mußte. Obwohl wegen dieses Unfalles das „starre System" von der Mehrheit als verfehlt angesehen wurde, baute Graf Zeppelin ein drittes Modell, mit dem er am 9. Oktober 1906 die erste Probefahrt unternehmen konnte. Diesmal war er vom Glück begünstigt; denn da an der Maschinerie nichts in Unordnung geriet, konnte er die Lenkbarkeit seines Luftschiffes erweisen. Eine Ehrung der Technischen Hochschule in Dresden, die ihm die Würde eines Dr.-Ing. ausgezeichnen, war der erste Erfolg, und im Jahre darauf endlich erhielt er die lange erwartete Unterstützung vom Deutschen Reich, das ihm zunächst eine halbe Million zur Verfügung stellte. Die Erfolge, die dieses dritte Luftschiff im letzten Herbst errungen hat, sind ja noch in jedermanns Erinnerung, und die jüngste Rekordfahrt des Modells 4 bildet gegenwärtig das Tagesgespräch. Seitdem der Reichstag im Februar dieses Jahres dem Erfinder endlich Geldmittel zugesagt hat, die ihm seine Arbeit und seine Geldopfer ersetzen sollen, bleibt nichts weiter übrig, als die 24stündige Fahrt abzuwarten, die als Probe ausgeführt werden soll. Wenn diese gelungen sein wird, kann Graf Zeppelin uns mit Recht Goethes Wort zurufen: „Von hier und heute geht eine neue Epoche der Weltgeschichte aus, und ihr könnt sagen, ihr seid dabei gewesen!"

Bund deutscher, österreichischer und Schweizer Brauergesellen. In Frankfurt a. M. hielt in den letzten Tagen, wie uns von dort geschrieben wird, der Bund deutscher, österreichischer und Schweizer Brauergesellen hierselbst seinen 12. Delegiertentag ab. Als Leiter der Verhandlungen wurde der Bundesvorsitzende O. König-Leipzig und W. Schmidt-Magdeburg gewählt. Die Berichte der aus allen Teilen Deutschlands erschienenen Delegierten ließen eine weitere Entwicklung des Bundes erkennen; die Zahl der mit den Arbeitgebern abgeschlossenen Tarifverträge hat sich wesentlich gemehrt. Der Bund zählt gegenwärtig 48 Vereine mit 3400 Mitgliedern (gelernten Brauern). Dem Tätigkeitsbericht des Bundesvorsitzenden, der in anschaulicher Weise über die Arbeiten des Bundesvorstandes Aufschluß gab, folgten der Bericht des Bundesbeamten E. Siegert-Leipzig und des Verwalters der Wohlfahrtskassen des Bundes S. Bayerl-Berlin. Die Alters- und Invalidenversorgungskasse hat danach ein Vermögen von 96 772,40 ℳ, die Sterbekasse von 18 516,94 ℳ, die Arbeitslosenunterstützungskasse von 16 724,45 ℳ, die Bundesabzeichenkasse von 181,90 ℳ, so daß das Gesamtvermögen 127 195,58 ℳ beträgt. Den Bericht der Rechtsschutz- und der Redaktionskommission erstattete W. Lindner-Berlin. Von den gefaßten Beschlüssen sind folgende hervorzuheben: Dem Bundesvorstande wurde ein größerer Einfluß auf die innere Geschäftsführung der Bundesvereine zugestanden. Die Bundesvereine haben dem Bundesvorstande mitzuteilen, welcher größeren, ihnen nahestehenden Organisation sie sich zuzuwenden beabsichtigen. Der Bundesvorstand hat dafür Sorge zu tragen, daß die Bundesvereine mehr für die gewerkschaftliche Schulung ihrer Mitglieder durch geeignete Vorträge sozialpolitischen und volkswirtschaftlichen Charakters tun. Er hat ferner die Errichtung von Schiedsgerichten zur Schlichtung von Streitigkeiten in den Vereinen anzuordnen und entscheidet über etwa angefochtene Schiedssprüche. Eine eingehende Besprechung fand über den weiteren Ausbau der Wohlfahrtskassen statt. Der Vorsitzende brachte bei der Festlegung der Unterstützungssätze bei Streiks, Aussperrungen und Maßregelungen unter der Zustimmung der Delegierten zum Ausdruck, daß der Bund nach wie vor bestrebt ist, mit den Arbeitgebern im besten Einvernehmen zu leben und möglichst jeden Streik vermeiden will. Mit den gefaßten Beschlüssen ist die von einigen Vereinen beantragte Zentralisation des Bundes abgelehnt. Als Bundesvorsitzender wurde König-Leipzig einstimmig wiedergewählt, ebenso der Verwalter der Bundeskasse Bayerl und der Vorsitzende der Rechtsschutzkommission Lindner. Als Ort für den nächsten Delegiertentag im Jahre 1910 wurde Dresden gewählt.

Amerikanische Sänger und Turner auf der Reise nach Deutschland. Am Mittwoch, den 8. d. M., trifft, wie bereits gemeldet, in Bremen der deutsch-amerikanische Gesangverein „Arion" aus Brooklyn mit dem Dampfer „Barbarossa" ein; gleichzeitig kommen auf dem Dampfer „Main" von Baltimore ungefähr 400 deutschamerikanische Turner, die auf dem Wege zum Bundesturnfest in Frankfurt a. M. sind. Beide werden, wie der „L.-A." meldet, offiziell in Bremen begrüßt werden. Der Brooklyner Gesangverein „Arion", in der Stärke von 221 Herren und Damen, reist am Donnerstag mit Sonderzug nach Berlin, wo er im Laufe des Nachmittags ankommt. Am Abend findet in der Philharmonie ein Konzert statt, dessen Ertrag für wohltätige Zwecke verwendet wird. Im Anschluß daran wird ein Kommers von hiesigen Gesangvereinen arrangiert, an deren Spitze die Berliner Liedertafel steht. Oberbürgermeister Kirschner hat sich bereit erklärt, das Hoch auf die Vereinigten Staaten auszubringen, während der Botschafter Dr. Hill oder sein Stellvertreter mit einem Toast auf Deutschland antworten werden. Auch weitere offizielle und inoffizielle Reden stehen auf dem Programm. Am Freitag vormittag 10 Uhr begibt sich die Reisegesellschaft in einem Sonderzug nach Potsdam, um dort gegen 11 Uhr vor dem Kronprinzen und der Kronprinzessin einige Lieder zu singen. Es war ursprünglich in Aussicht genommen, daß der etwa 80 Mann starke Chor des „Arion" Anfang August vor dem Kaiser in Wilhelmshöhe einige Lieder vortragen sollte, doch scheiterte dies an den Reiseplänen des Monarchen. Das Hofmarschallamt hat Fürsorge getroffen, die Besucher in Gruppen durch die königlichen Schlösser und Gärten zu führen. Den Beschluß wird die Darbietung von Erfrischungen im Auftrage des Hofmarschallamts in einem der königlichen Schlösser bilden. Der Sonnabend ist der Besichtigung Berliner Sehenswürdigkeiten gewidmet. Am Sonntag wird die Weiterreise angetreten, zunächst nach Dresden, wo am Abend das zweite Konzert auf deutschem Boden stattfindet.

Die türkischen Orden des General von der Goltz. Der General der Infanterie Freiherr Colmar v. d. Goltz ist, wie der „L.-A." meldet, während seines mehrwöchigen Aufenthaltes in Konstantinopel außerordentlich geehrt worden. Nicht nur der Sultan Abdul Hamid, dessen Gastfreundschaft er genoß, sondern auch weitere und in erster Linie die türkischen militärischen Kreise wetteiferten förmlich in Beweisen ihrer Anhänglichkeit an den verdienten Soldaten und Lehrer. Bei dem für den Herzog und die Herzogin von Koburg-Gotha veranstalteten Diner verabschiedete sich General von der Goltz vom Sultan, der ihn nach aufgehobener Tafel noch eine Stunde allein zurückbehielt. Hierbei spielte sich, wie der „Frankf. Ztg." aus der türkischen Hauptstadt geschrieben wird, folgende Szene ab: Der Sultan musterte den Anzug von der Goltz', der in preußischer Generalsuniform erschienen war, und bemerkte, daß er auf seiner vieldekorierten Brust den Osmanieorden in Brillanten vermisse. General von der Goltz erwiderte, daß er denselben wie besessen habe und seinerzeit durch die Gnade des Sultans gleich den in der Ordensstufe höheren Medschidije in Brillanten verliehen erhielt. Bei seiner jetzigen Ankunft aber zeichnete ihn der Sultan mit dem Nischan Iftihar in Brillanten aus. Abdul Hamid drückte seinem Gast warm die Hand und sagte, daß er großen Wert darauf lege, wenn Goltz noch nachträglich den seinerzeit übersprungenen Orden bekäme. Hierauf nahm er das von ihm selbst getragene Exemplar des Osmanie, welches eine wundervolle Fassung hat, von der Brust, um es v. d. Goltz anzuheften.

Der Tribut der Touristen. Mit dem Beginn der Ferien schwillt der Strom der Reisenden plötzlich gewaltig an. Die Summen, die während der Reisezeit aus dem einen Land in das andere wandern, sind ganz erstaunlich hoch; das meiste davon entfällt auf die Schweiz, Frankreich und Italien. Nach den Angaben Pariser Bankiers fällt der Löwenanteil auf Frankreich. Die Summe, die Frankreich jährlich von den Fremden einnimmt, soll hiernach 2 oder sogar 3 Milliarden Franken betragen, was 80 Fr. auf jeden Einwohner und drei Fünftel des Wertes der exportierten Güter entsprechen würde. Diese Angabe ist, wie Speare in der „American Review of Reviews" urteilt, gewaltig übertrieben. Bei der Schweiz überwiegt sogar das Geld, das die Ausländer ins Land bringen, den Export. In Italien halten sich die Summen, die die Fremden ausgeben, und der Wert des Exports das Gleichgewicht; wenigstens für die Zeit vom Januar bis zum Mai. Außer diesen drei Ländern kommen noch besonders Aegypten, Norwegen und Holland als Länder in Betracht, die mit einem reichen Strom von Ausländern gesegnet sind. Natürlich ist ein Zusammenhang der Reiselust mit den ökonomischen Verhältnissen eines Landes vorhanden. Vom Jahre 1890 an ist die Zahl der Reisenden in allen Ländern gestiegen; jetzt ist sie infolge der wirtschaftlichen Krise wieder im Rückgang. Der Strom der Reisenden ist imstande, ein Land oder eine Stadt vollkommen umzugestalten. London, das vor etwa 10 Jahren in bezug auf das Hotelwesen durchaus rückständig war, verfügt jetzt über eine große Anzahl prächtiger Hotels und ist im Begriffe, zu einer Stadt zu werden, die sich zum Teil von Fremden nährt; in Italien haben sich die Hotelverhältnisse ziemlich rasch gebessert, und nur die Staatseisenbahnen finden noch nicht allzu großen Beifall. Das Reiseland par excellence ist die Schweiz. Hier haben sich infolge des Fremdenverkehrs die Hotels verdoppelt: vor 20 Jahren waren es rund tausend, jetzt sind es zweitausend. Natürlich haben hierzu nicht nur die Sommerreisenden, sondern auch die Wintersports viel beigetragen. Vor drei Jahren arbeiteten in Hotels usw. ausschließlich für die Fremden über 33 000 Menschen, während z. B. in den Fabriken nur wenig mehr, nämlich 45 000, und ebensoviel in der Landwirtschaft tätig waren. Ueber die Zahl der Fremden sind genaue Angaben schwer zu erhalten. Die Stadt Luzern zeichnet sich dadurch aus, daß sie genau über den Fremdenverkehr Buch führt: im vergangenen Jahr wurden hier 186 227 Fremde verzeichnet. Diese gaben für Eisenbahnfahrt, das Wohnen im Hotel usw. im ganzen über 55 Millionen aus, so daß auf jeden Einwohner von Luzern rund 1735 Fr. entfallen. Wenn der Fremdenverkehr an den andern Orten der Schweiz ebenso stark ist — und es liegt kein Grund vor, das Gegenteil anzunehmen —, können die Schweizer hiermit durchaus zufrieden sein. Ganz besonderen Grund haben die Schweizer, mit Deutschland zufrieden zu sein, denn 20 Proz. aller Schweizer Reisenden sind Deutsche. Dann folgen der Menge nach die Schweizer selbst mit 20 Proz., hierauf England mit 14, und dann folgen, stetig abnehmend, Frankreich, Oesterreich, Ungarn, Rußland und Holland.

Unterschlagung und Wechselfälschung. Der am Aschermittwoch verhaftete Präsident der großen Nürnberger Karnevalsgesellschaft, Kaufmann Franz Breuer, wurde von der Strafkammer in Nürnberg wegen begangener Unterschlagungen und Wechselfälschungen zu 9 Monaten Gefängnis verurteilt.

Mordverdacht. Wie aus Karlsruhe gemeldet wird, ist der Landwirt Goetz aus Stockach unter dem dringenden Verdachte, im März seinen Vater und am letzten Freitag seine Ehefrau ermordet und in den Bach geworfen zu haben, verhaftet worden.

Sensationeller Selbstmord. Vor einigen Tagen hat in Prag das Vorstandsmitglied der israelitischen Kultusgemeinde Ernst Busch Selbstmord verübt. Wie nunmehr bekannt wird, hat Busch durch große Defraudationen mehrere jüdische Wohltätigkeitsvereine schwer geschädigt; die unterschlagene Summe beträgt gegen 160 000 Kronen.

Zwei Monate Gefängnis für eine Rose. In Odessa erschien kürzlich vor dem Friedensrichter des neunten Stadtteiles ein Mann, der sich für das Pflücken einer Rose aus dem städtischen Botanischen Garten zu verantworten hatte. Er wurde dabei betroffen, wie er eine Rose pflückte, und sofort verhaftet. Vor Gericht sagte er aus, er sei ein großer Blumenfreund, und da er annahm, daß die Rose niemandem gehöre, und es doch noch viele Tausend anderer Rosen in dem Garten gäbe, habe er sie gepflückt. Der Friedensrichter aber ließ das Gesetz in seiner ganzen Strenge walten und verurteilte den Blumenfreund zu zwei Monaten Gefängnis.

Drahtlose Telegraphie über den Atlantischen Ozean. Lee de Forest, der in Paris und anderen französischen Städten mit viel Erfolg Experimente mit drahtlosen Telephonapparaten anstellte, ist jetzt in New York mit der Ausarbeitung eines geradezu sensationellen Planes beschäftigt. Er beabsichtigt, den Versuch anzustellen, eine drahtlose Telegraphenverbindung zwischen dem Turme der Metropolitan Life Insurance-Company und dem Eiffelturm herzustellen, und so eine drahtlose Verbindung zwischen der Alten und der Neuen Welt über den Atlantischen Ozean zu ermöglichen. Sollte dies Experiment gelingen, so wird sich die telegraphische Verbindung mit Amerika wesentlich billiger gestalten, was im Interesse des Handels nur zum Nutzen wäre.

Die beiden feindlichen Militärkapellen. Ein amüsantes Schauspiel bietet sich allabendlich den Besuchern des Stadtparkes von Juckum in Rußland. Der Pächter des dortigen Etablissements hatte mit einer Militärkapelle für die Sommersaison einen Spielvertrag abgeschlossen; als diese jedoch den Termin versäumte, engagierte der resolute Geschäftsmann gleich eine andere Kapelle, die sehr pünktlich am 16. Juni erschien. Wer beschreibt jedoch den Schrecken des Pächters, als nun gleich darauf auch die erste Militärkapelle auftauchte und sich durch keinerlei Bitten und Beschwörungen bewegen ließ, von der Veranstaltung eines Konzertes abzustehen. „Wir spielen vertragsgemäß!" erklärte der eine Kapellmeister und „Wir auch" der andere. So begannen denn beide Kapellen, sich gegenseitig niederzuspielen, wobei der einen Kapelle die größere Anzahl von Trompeten und Trommeln zustatten kam. Dieses Schauspiel vollzieht sich seither jeden Abend, obwohl das Publikum es bei der kalten Witterung vorzieht, sich nicht zwischen die beiden musikalischen Feuer zu begeben. Unter diesen Umständen wird der Pächter aller Voraussicht nach sein Lokal sperren müssen, und man ist in der Stadt sehr neugierig, ob die beiden Militärkapellen, die sich bisher gegenseitig noch nicht zum Schweigen bringen konnten, auch dann noch weiterspielen werden.

Unter dem Protektorate S.K.H. des Prinzregenten Luitpold von Bayern
im neuen Ausstellungspark, Mai bis Oktober
AUSSTELLUNG MÜNCHEN 1908
Alles, was in die Erscheinung tritt, wird durch einfache, sachliche Gestaltung die Beziehungen der angewandten Kunst zu Münchens Leben und Schaffen erkennen lassen: Handwerk - Industrie - Handel - Oeffentliche Einrichtungen - Sportliche Wettbewerbe u. Spiele - Aufführungen auf der neuen Schaubühne - Konzert Veranstaltungen - Künstlerfeste - Vergnügungspark
AUSSTELLUNG MÜNCHEN 1908