Norddeutsche Allgemeine Zeitung.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ erscheint wochentäglich Abends und am Sonntag Morgen. Der Abonnementspreis ist für das Deutsche Reich vierteljährlich Mark 4,—, für das Ausland mit dem entsprechenden Postaufschlag. Abonnements werden bei allen Postanstalten angenommen. Für Berlin abonniert man bei den Zeitungsspediteuren und bei der Expedition der Zeitung.

Berlin SW.48
Wilhelm-Straße Nr. 32.
Fernsprecher:
Redaktion: Amt VI, 3394. • Expedition: Amt VI, 3248.

Inserate nehmen die Expedition der Zeitung und alle Inseratenbureaus zum Preise von 40 Pf. für die sechsgespaltene Petitzeile und von Mark 1,25 für die viergespaltene Petitreklamezeile entgegen. Zusendungen für den Inseratenteil sind an die Expedition, für den redaktionellen Teil an die Redaktion zu adressieren. Unbenutzte Einsendungen werden nicht aufbewahrt.

Nr. 197. [50. Jahrgang.] Mittwoch den 23. August 1911. [50. Jahrgang.] Nr. 197.

Für den Monat **September** werden bei allen Reichspostanstalten Abonnements auf die Norddeutsche Allgemeine Zeitung zum Preise von

1 Mark 34 Pfg.

entgegengenommen; außerdem in Berlin in der Expedition Wilhelmstraße 32 und bei sämtlichen Zeitungsspediteuren.

Berlin, den 22. August.

Rundschau im Auslande.

Zur Lage in England.

London, 21. August. Der Personenverkehr auf den Eisenbahnen ist hier im allgemeinen wieder normal. Auch in den Provinzen kehren mit wenigen Ausnahmen normale Zustände zurück. Sehr unregelmäßig ist der Verkehr auf der North Eastern Bahn, namentlich in Manchester, wo die Eisenbahner noch ausständig sind. Die Lage auf den dortigen Güterbahnhöfen ist ernst; große Mengen Lebensmittel verderben. Sie wird noch dadurch verschlimmert, daß auch die Fuhrleute feiern. Eine heute vormittag abgehaltene Versammlung verlief sehr stürmisch, da die Leute über eine Kundgebung der Eisenbahndirektion sehr aufgeregt sind, wonach die Ausständigen nur nach Bedarf wieder eingestellt werden sollen.

London, 22. August, 1 Uhr früh. Ueber den Eisenbahnerausstand liegen folgende Meldungen vor: In Hull haben die Eisenbahner die Vorschläge der North Eastern-Gesellschaft verworfen; der Streik dauert fort. In Leeds sind die Vorschläge der Gesellschaft günstig aufgenommen worden; die Arbeit wird voraussichtlich heute wieder beginnen. In Newcastle on Tyne wollen die Ausständigen die Arbeit nur wieder aufnehmen, wenn bessere Bedingungen gewährt werden. In Darlington wurde beschlossen, den Ausstand zu beenden, wenn die anderen Zentren einverstanden seien. In Sheffield hat das lokale Streikkomitee beschlossen, wegen der Verhältnisse bei der Midlandbahn wieder den Ausstand zu proklamieren.

Liverpool, 21. August. Der Ausstand im hiesigen Hafen ist beigelegt. Die Löscher, Kärrner und Kohlenträger haben beschlossen, die Arbeit sofort wieder aufzunehmen. Ernste Unruhen werden aus Darlington und Bishop Auckland gemeldet, zwei an der Nordwestbahn gelegenen Ortschaften, in die Truppen entsandt worden sind.

Manchester, 21. August. Die Kärrner und die Arbeiter auf den Güterbahnhöfen der beiden bedeutendsten Eisenbahngesellschaften haben beschlossen, die Arbeit morgen wieder aufzunehmen. In Manchester selbst hat bereits eine große Zahl von Lokomotivführern, Signalwärtern und Weichenstellern die Arbeit wieder aufgenommen.

York, 21. August. Nach einer fünfstündigen Konferenz haben die Direktoren der North Eastern Railway beschlossen, ihren Angestellten zu gestatten, zu den auf der Konferenz im Handelsamt am 19. August festgesetzten Bedingungen zur Arbeit zurückzukehren.

Dublin, 21. August. Die ausständigen Zeitungsverkäufer griffen heute nachmittag im Verein mit arbeitsscheuem Gesindel verschiedene Zeitungswagen an und verbrannten den Inhalt der Wagen auf der Straße. Die Polizei, die mit Wurfgeschossen empfangen wurde, ging mehrmals mit ihren Knütteln vor. Es werden noch weitere Unruhen befürchtet.

London, 22. August. In Liverpool haben sich gestern abend der Beilegung des Ausstandes neue Schwierigkeiten in den Weg gestellt, da das Streikkomitee erklärt hat, daß keine Gruppe der Transportarbeiter heute die Arbeit wieder aufnehmen solle. Die Wiederaufnahme ist infolgedessen auf unbestimmte Zeit verschoben worden, hauptsächlich wegen der Schwierigkeit der Wiedereinstellung der ausständigen Straßenbahner. Aus Newport in der Grafschaft Monmouth wird gemeldet, daß es in Tredegar, Ebbw Vale und Rhymney zu ernsten Ausschreitungen infolge der unter den Bergarbeitern herrschenden Unzufriedenheit gekommen ist. Die Polizeibeamten, die von den Ruhestörern mit Wurfgeschossen empfangen wurden, machten von ihren Knütteln Gebrauch. Die Ruhe konnte erst nach dem Eintreffen von Truppen wiederhergestellt werden. Viele Personen wurden verletzt.

• • •

Ueber

London unter dem allgemeinen Ausstand

wird der Kölnischen Zeitung aus der britischen Hauptstadt vom 19. d. M. geschrieben:

Den anderen bange machen, ist hierzulande das wichtigste Ding bei jeglichem politischen Geschäft. Wenn Herr M. Thomas, der Schriftführer des Eisenbahnerverbandes, am Freitag morgen in einer Versammlung der Ausständischen erklärte: „Innerhalb fünf Stunden steht der ganze Eisenbahnverkehr des Vereinigten Königreichs still!“ so war das eine schöne Flunkerei, die die Wirklichkeit ganz und gar nicht gerechtfertigt hat. Wenn die Liverpooler Ausstandsleitung großspurig erklärte, daß kein Schiff den Hafen verlassen würde, bevor die Rheder ihre Aussperrung zurückgezogen hätten, so erwies sich dies ebenfalls als eitel Prahlerei. Der Cunard-Dampfer Caronia mit der Post für Amerika wurde am vorgeschriebenen Tage aus den Docks in den Mersey gebracht und ist im Begriff, seine Reise anzutreten. Ein anderer Dampfer der White Star-Linie soll ebenfalls heute mit Reisenden abgehen, um den Ausständischen zu zeigen, daß ihre Anstrengungen, den Verkehr zu lähmen, Trugbilder seien. Was London betrifft, so hatte der am Donnerstag abend erklärte allgemeine Ausstand der Eisenbahner noch keine weiteren Folgen gehabt, als den Verkehr nach dem Westen und den Landschaften der Mitte gründlich zu stören, während die Linien nach Süden und Osten bis heute mittag regelrecht betrieben wurden. In Bezug auf die Verbindungen nach Norden herrscht keine völlige Sicherheit. Auf den hiesigen Lokalbahnen, insbesondere den Untergrundbahnen, zeigt sich ebenfalls Neigung zur Empörung, ohne daß es bisher zu anderen als lokalen Störungen gekommen ist. Von dem Ausstandsfieber, das — sicher eine Nachwirkung der Hitze! — wie eine Epidemie durchs Land geht, sind sogar die Angestellten an den Aufzügen der meist recht tief gelegenen Untergrundbahnen angesteckt, indem sie an einigen Stellen die Arbeit niederlegten und den Fahrgästen kaltblütig erklärten: „Gehen Sie über die Treppe!“ Eine schöne Aufgabe, Treppen von zweihundert Stufen zu benutzen! Was den großen Verkehr betrifft, so sind seine Hauptlinien bis jetzt, mittag, noch nicht gefährdet, insbesondere arbeiten die Verbindungen nach dem Kontinent normal, wenngleich Verspätungen vorkommen. Der Marylebone-Bahnhof (für die Great Central Railway) ist geschlossen.

An den meisten Stellen versichern Leiter der großen Gesellschaften nachdrücklich, daß sie mit Hülfe der treugebliebenen Kräfte und unter dem Schutze der Regierung den Verkehr in der Hauptsache aufrechterhalten werden. Es ist wahrscheinlich, daß ihnen das auch gelingen wird.

Man muß deshalb nun aber nicht glauben, daß die Londoner gar nichts von den Folgen des Generalausstandes zu spüren bekommen hätten. Das wäre ein Irrtum. Von Freitag mittag an spürte man ihn in dem Stadtleben auf Schritt und Tritt. Dazu sind eben die Fäden des ganzen Verkehrsnetzes viel zu eng geknüpft, die tausend Beziehungen des einzelnen zur Allgemeinheit zu gespannt, als daß eine solche Störung ohne Wirkung hinginge. Der Schaden, den allein diese zwei bis drei Tage angerichtet haben, ist ungeheuer. Der Güterverkehr, eben erst wieder in Gang gebracht nach dem Dockerausstand, stockte von neuem. Bestimmte Speisehäuser in London schlossen früher als sonst, ihre Vorräte an Milch und Eis waren ihnen ausgegangen. In Grimsby, dem großen Fischemporium der Hauptstadt, hat man Tausende und Tausende von Fischen in die See geworfen, weil man sie nicht auf der Eisenbahn befördern konnte. Daß die Preise für Fisch, Butter, Eis und Fleisch in der Hauptstadt anzogen, war ganz begreiflich. Einen gewaltigen Schaden erleiden auch die Hotelbesitzer und Wirte in den unzähligen Badeorten an der Seeküste. Es ist jetzt gerade Hauptsaison, alle Badeorte sind überfüllt von Gästen und Ausflüglern. Auf die ersten Nachrichten von dem drohenden Eisenbahnerausstand floh eine Menge heimwärts, weil sie fürchteten, daß ihnen die Heimkehr abgeschnitten würde. Viele Aufträge für das Wochenende wurden abbestellt. Die Leiter der Londoner Musikhalls erwogen einen Augenblick die Frage, ob sie nicht schließen wollten. Sie sind auf den täglichen Zuzug aus der Provinz angewiesen, und der würde ausbleiben, wenn der Ausstand einige Zeit anhielte. Außerdem müssen eine Menge Verpflichtungen rückgängig gemacht werden, denn viele der Darsteller bilden Gesellschaften, die in einzelnen Städten herumziehen. Sie können jetzt nicht abreisen.

Wunderlich ist der Anblick der Londoner Bahnhöfe. In Marylebone, Paddington und Euston berührt einen der Anblick der langen leer und still dastehenden Züge fast unheimlich. Welch ein Lärm und Verkehr pflegt sonst hier zu herrschen! Auf fast allen Bahnhöfen bemerkt man militärische Posten. Das würde in jeder anderen Stadt auffallen, noch mehr aber in London, wo man dergleichen gar nicht gewohnt ist. Die Bahnhöfe tragen sozusagen Khakifarbe. Die khakigekleideten Soldaten, zum Teil dabei mit schwarzen Bärenmützen, bewachen die Schienen und Signalstationen, denn man befürchtet „Sabotage“. London ist überhaupt wieder eine militärische Stadt geworden. Im Hyde Park wie im Regents Park sind Zeltlager aufgeschlagen, wie in der Krönungszeit, nur daß der Anlaß weniger heiter ist. Sogar unter der Erde bewachen ganz ungewohnte Schutzmannsposten die Ein- und Ausgänge der Bahngewölbe. Das Charakteristische für den Ausstand ist übrigens, daß unter den Arbeitern gar kein Zusammenhang zu herrschen scheint, und daß schon die Haltung der einzelnen Londoner Bahnhöfe ganz verschieden war. Wenn man sich auf Charing Croß erkundigte, bekam man die Antwort: „Bei uns ist alles in vollkommener Ordnung, alles geht wie gewöhnlich!“ Dem entsprachen die Tatsachen. Ebenso zeigte sich Waterloo durchaus „treu“. Auf Cannon Street hatten einige Leute den Dienst eingestellt, aber nicht genug, um den Verkehr zu stören. Mehr Unordnung herrschte auf dem Viktoria-Bahnhofe der Brighton-Railway. Dort schwirrte alles durcheinander, und ein Anschlag der Bahnleitung besagte, daß der gewöhnliche Fahrplan aufgehoben sei, und daß die Bahn keine Gewähr für Ankunft und Anschlüsse gäbe. Das genügte natürlich, um den Verkehr zu lähmen. Dazu waren alle billigen Wochenschlußkarten aufgehoben, was allein schon für die Bahn einen gewaltigen Verlust bedeutet. Sie schien aber eben nicht aller ihrer Angestellten sicher zu sein. Besteht nun irgendwelche Not unter den Bahnbeamten? Werden sie schlecht bezahlt, oder haben sie sonst besondere Ursache für diesen Ausstand? Nach allen bis jetzt vorliegenden Nachrichten scheinen durchaus die taktisch politischen Zwecke, die ihnen die Gewerkvereine aufgenötigt haben, die Hauptsache zu sein. Denn wenigstens die unteren Stellungen auf den Bahnhöfen sind nicht gerade auf Hungerlöhne angewiesen. Einer der angestellten Kofferträger gab auf Befragen die Auskunft, daß er in dieser Jahreszeit mit 30 ℳ Einkommen die Woche rechnen könne; er bezieht aber außerdem noch sein festes Gehalt von der Gesellschaft. Im ganzen wird daher ein solcher mit 7 oder 8 ℳ im Tage rechnen können. Die Lokomotivführer erhalten zwischen 35 und 50 ℳ wöchentlich, die Heizer 21 und 30 ℳ, was allerdings für englische Verhältnisse nicht viel ist. Jedenfalls ist jetzt die Begehrlichkeit geweckt, und Ansprüche werden auf allen Seiten gemacht. Um sie durchzusetzen, bringt man die ganze Maschine des nationalen Lebens in Unordnung, stört die Lebensmittelzufuhr, häuft die Reisenden an verlassenen Bahnhöfen zusammen. Die politische Zucht oder Zuchtlosigkeit, die dies ganze Phänomen zuwege brachte, hat etwas Merkwürdiges, besonders hierzulande, und kann nachdenklich stimmen. Das ist die Stimmung in dem parteilosen Publikum.

Marokko.

Paris, 21. August. Der französische Botschafter in Berlin Cambon ist heute nachmittag hier eingetroffen. Morgen nachmittag wird Herr Cambon mit dem Minister des Aeußern de Selves und sodann gemeinsam mit diesem mit dem Ministerpräsidenten Caillaux eine Unterredung haben. Nach diesen Konferenzen wird der Zeitpunkt des nächsten Ministerrats festgesetzt werden.

Bordeaux, 21. August. In der heutigen Sitzung des Generalrats kam der frühere Ministerpräsident Monis, der Vorsitzende des Generalrats, auf die Stellung Frankreichs zum Auslande zu sprechen, die er für ernst hielt, deren Schwierigkeit man aber nicht zu übertreiben brauche. Die Regierung werde alle Franzosen um sich scharen, um Frankreich die Wohltaten des Friedens zu sichern, der auf der Grundlage des Rechts gegenüber jeder Ungerechtigkeit gewahrt bleiben müsse.

Versailles, 21. August. 250 Mann des 5. Genieregiments sind nach Marokko abgegangen, um beim Bau einer Schmalspurbahn in der Umgegend von Fez beschäftigt zu werden.

Paris, 21. August. Wie der Agence Havas vom 19. August aus Mogador gemeldet wird, ist bei dem Kampfe um Tarudant ein algerischer Dolmetscher der Agenten der Firma Mannesmann verwundet worden. Aus Larrasch wird unter demselben Datum gemeldet, daß Oberst Sylvestre mit 150 Mann Kavallerie nach Elksar aufgebrochen ist. Hauptmann Ovilo ist mit einer Polizeiabteilung nach Larrasch zurückgekehrt. Die Spanier haben bei Maracoult auf dem linken Ufer des Lukkos einen Posten aufgestellt.

Tanger, 20. August. (Agence Havas.) Eine spanische Truppenabteilung unter dem Kommando von Oberst Sylvestre, Hauptmann Ovilo und von sechs Offizieren ist vor Arzila eingetroffen und lagert außerhalb der Stadt.

Kämpfe in Persien.

Teheran, 21. August. (Deutsche Kabelgramm-Gesellschaft.) In den Gebirgen Maganderans haben zwischen den Truppen des früheren Schahs und denen der Regierung verschiedene Gefechte stattgefunden, denen aber keine entscheidende Bedeutung zukommt. Es scheint, daß man den früheren Schah langsam umzingeln will, da auch in Barferusch und Sari nationalistische Truppen erschienen sind, während der frühere Schah sich bei Savadku verschanzt hat. Auch auf der Straße nach Kum sind Truppen vorgeschoben.

Teheran, 22. August. (Reuters Bureau.) Zwischen den Truppen der Regierung und denen des früheren Schahs soll bei Barferusch ein Kampf stattgefunden haben, bei dem die Regierungstruppen einen vollen Sieg davongetragen hätten. Sardar Aschad, einer der Hauptstützen des früheren Schahs, soll Semnen geräumt haben und mit 150 Mann in die Berge geflohen sein.

Täbris, 22. August. Auf den in Serab (Provinz Aserbeidschan) weilenden Gouverneur von Maragha Schubdscha ed Dauleh wurde ein Mordanschlag verübt. Der Gouverneur blieb unverletzt. Die Täter, drei Armenier und ein Tatar, wurden hingerichtet.

Kreta.

Konstantinopel, 21. August. Die Pforte hat die Antworten zweier Kreta-Schutzmächte auf die Schritte der türkischen Botschafter in der Kreta-Frage erhalten. Soweit bekannt, erklären die Schutzmächte, der Meinungsaustausch über die Kreta-Frage dauere fort, und die Pforte brauche sich nicht zu beunruhigen.

Kleinere politische Nachrichten.

Der türkische Minister des Aeußern hat bei der griechischen Regierung Schritte getan, damit den türkischen Truppen gestattet werde, bei der **Verfolgung der Entführer Richters** die neutrale Zone zu betreten. Die griechische Regierung hat die Erlaubnis erteilt und gleichzeitig die griechischen Grenztruppen beauftragt, sich den von türkischer Seite unternommenen Nachforschungen längs der Grenze anzuschließen. Hamid Bei und Servet Bei erhielten Befehl, sich sofort an die Grenze zu begeben. — Nach einem Telegramm aus Saloniki wurde gestern auf der **Bahnstrecke Uesküb—Zibeftsche** in der Nähe des Bahnhofs Ad-Scharbar ein **Bombenanschlag** verübt, wodurch die Gleise zerstört wurden und ein Güterzug entgleiste; ein Arbeiter blieb tot, vier wurden verletzt. Der Anschlag wird bulgarischen Banden zugeschrieben, die in größerer Anzahl aufgetaucht sind. — Wie aus London amtlich gemeldet wird, werden die diesjährigen **englischen Armeemanöver nicht abgehalten** werden. Als Grund für diese Maßregel wird die anhaltende Trockenheit angegeben. — Aus **Athen** wird gemeldet: Auf den Rat des Führers der englischen Marinemission Tuffnell beschloß der Marineminister, die Küstenpanzerschiffe Hydra, Spetzai und Psara vollständig umzubauen, insbesondere mit starker Artillerie auszurüsten. Für diese Arbeiten sollen 7 bis 8 Millionen Drachmen ausgegeben werden. — Mit Rücksicht auf das vom Präsidenten **Taft** gegen das von beiden Häusern bereits angenommene Gesetz über eine Revision der Baumwollzölle eingelegte Veto haben sich gestern die Parteiführer dahin geeinigt, daß der Kongreß heute vertagt werden soll.

In der Tagespresse ist in letzter Zeit verschiedentlich die Nachricht verbreitet worden, es sei beschlossen, in der Herbsttagung des Reichstags von einer Weiterberatung der Strafprozeßordnung abzusehen. Diese Meldung entbehrt jeder Unterlage. Von den maßgebenden Faktoren ist im Frühjahr d. J. die Beratung der Strafprozeßordnung für die Herbstsession des Reichstags in Aussicht genommen, und hieran hat sich inzwischen nichts geändert. Die verbündeten Regierungen geben sich der Hoffnung hin, daß die Strafprozeßreform noch von dem gegenwärtigen Reichstag zum Abschluß gebracht wird.

Hof- und Personalnachrichten.

* Prinz August Wilhelm von Preußen ist gestern morgen 6 Uhr 26 Min., von Franzensbad kommend, auf dem hiesigen Anhalter Bahnhof eingetroffen.

* Prinz Joachim von Preußen ist gestern nachmittag von Gossensaß, wo er sich längere Zeit zur Kur aufgehalten hatte, in München eingetroffen und Abends mit dem Berliner Schnellzug weitergereist.

* Prinz Friedrich Leopold von Preußen ist gestern mittag 12 Uhr 48 Min. vom hiesigen Stettiner Bahnhof nach Ducherow abgereist.

* Die Kronprinzessin von Griechenland traf mit ihren Kindern und großem Gefolge gestern abend von Cronberg in München ein und reiste um 10 Uhr 50 Min. nach Triest weiter, von wo die Weiterreise mit dem Schiff nach Athen erfolgt.

---

* Der Justizminister Dr. Beseler ist auf Sommerurlaub nach dem Elsaß abgereist.

* Der Staatssekretär des Reichspostamts Kraetke ist mit Urlaub nach Tirol abgereist.

* Der Botschaftsrat der österreichisch-ungarischen Botschaft in Washington, Ritter Löwenthal v. Linau, und der russische Gesandte in Marokko, Botkin, sind gestern in Berlin eingetroffen.

---

* Am 22. August feierte Prinz Eduard zu Salm-Horstmar, General der Kavallerie à la suite des Garde-Kürassierregiments und Generaladjutant Sr. Majestät des Kaisers und Königs, den 70. Geburtstag. Auf Schloß Varlar in Westfalen geboren, trat der Prinz am 8. März 1859 als Leutnant beim Husarenregiment Nr. 11 in Dienst. Im Feldzuge 1866 erwarb er sich als Ordonnanzoffizier beim Oberkommando der Elbarmee den Roten Adlerorden vierter Klasse mit Schwertern. Nach dem Kriege rückte er, am 18. Oktober 1866, zum Premierleutnant auf; am 17. Mai 1870 wurde er als Rittmeister Eskadronschef. Aus dem Kriege kehrte er mit dem Eisernen Kreuz 2. Klasse in die Garnison zurück. Der 18. Oktober 1879 brachte ihm die Beförderung zum Major, und wenige Jahre später kam der Prinz als etatsmäßiger Stabsoffizier in das 3. Garde-Ulanenregiment. 1886 erhielt er das Kommando des 4. Kürassierregiments. Am 24. März 1890 erfolgte seine Beförderung zum Obersten, zwei Monate später bekam er die Führung der 1. Garde-Kavalleriebrigade und wurde am 25. März 1893 als Generalmajor ihr Kommandeur. Am 18. Oktober 1894 ernannte ihn der Kaiser zum General à la suite und zum Präses der Generalordenskommission. Am 17. Dezember 1896 zum Generalleutnant befördert, erhielt der Prinz am 19. September 1901 den Charakter als General der Kavallerie. Am 24. Dezember 1905 wurde der Prinz unter Belassung in dem Verhältnis als Präses der Generalordenskommission und unter Verleihung eines Patentes seines Dienstgrades zum Generaladjutanten Sr. Majestät ernannt. Als er 1909 aus der Stellung des Präses der Generalordenskommission schied, stellte ihn der Kaiser à la suite des Garde-Kürassierregiments, dessen Kommandeur er vor 20 Jahren geworden war. Zum 50jährigen Militärdienstjubiläum hatte der Kaiser und König, wie die Kreuzzeitung erinnert, dem Prinzen folgendes Telegramm gesandt: „Ich gedenke am heutigen Tage, an dem Sie vor 50 Jahren in die Armee eintraten, dankbar Ihrer treuen, im Kriege wie im Frieden, im besonderen auch in der verantwortlichen Stellung als Präses der Generalordenskommission bewährten Dienste.“

Deutsches Reich.

** Nach den Veröffentlichungen im Ministerialblatte für Medizinalangelegenheiten sind im preußischen Staate in der Zeit vom 2. Juli bis zum 5. August d. J. nachstehende Erkrankungen (Todesfälle) an **übertragbaren Krankheiten** amtlich gemeldet worden: Diphtherie 5994 (355), Fleckfieberverdacht 1 (—), übertragbare Genickstarre 24 (17), Kindbettfieber 413 (116), spinale Kinderlähmung 7 (3), Körnerkrankheit 1208, Lungen- und Kehlkopftuberkulose 3355, Milzbrand 20 (3), Pocken 34 (2), übertragbare Ruhr 72 (13), Scharlachfieber 5615 (279), Unterleibstyphus 1317 (153), Fleisch-, Fisch- und Wurstvergiftung 89 (3), Bißverletzungen durch tolle oder tollwutverdächtige Tiere 33. — Von den Erkrankungen (Todesfällen) an Genickstarre entfielen 6 (5) auf Schlesien, 2 (4) auf Westfalen, 3 (2) auf die Rheinprovinz und 13 (6) auf die übrigen Provinzen.

* An der diesjährigen **Bischofskonferenz in Fulda** am Montag nahmen teil die Bischöfe von Breslau, Ermeland, Freiburg i. Br., Fulda, Hildesheim, Köln, Kulm, Limburg, Mainz, Metz, Münster, Osnabrück, Paderborn, Posen, Rottenburg und Trier.

* Hinsichtlich des Strafverfahrens bei den preußischen **Seemannsämtern** hat die Technische Kommission für Seeschifffahrt nicht bloß die Frage, ob die Seemannsordnung einer Aenderung zu unterziehen ist, geprüft, sondern auch unabhängig davon mehrere andere. So z. B. ob Mängel in der Abfassung von Strafanträgen zur Ablehnung der Anträge durch das Seemannsamt führen sollten (was verneint wurde), ob das Sühneverfahren zu mißbilligen sei, ob endlich die Seemannsämter anzuweisen seien, die Strafvorschriften etwas strenger zu handhaben.

Es wurde für erwünscht gehalten, die Vorsitzenden der Seemannsämter darauf aufmerksam zu machen, daß sie als Verwaltungsbehörden, gegen deren vorläufige Festsetzung die gerichtliche Entscheidung beantragt werden kann, die Strafverfügung nicht unbedingt davon abhängig zu machen brauchen, daß der Vorschrift der Tagebucheintragung in einer Form genügt sei, welche an sich schon den Tatbestand vollständig klar stellt, wenn durch Vernehmung der Beteiligten der Tatbestand ausreichend ergänzt werden kann. Auch die zweite Frage verneinte die Kommission, in dem, so schreibt der Hamb. Correspondent, sie die Beibehaltung des Sühneverfahrens insbesondere auch aus dem Grunde für zweckmäßig erachtete, weil durch seine Anwendung eine Ahndung von Disziplinwidrigkeiten in einer Reihe von Fällen ermöglicht ist, in denen aus formalen Gründen und wegen Mangels an Zeit zur Durchführung des ordentlichen Verfahrens sonst die Angeschuldigten straffrei bleiben würden. Die letzte Frage verneinte die Kommission gleichfalls. Sie hielt es für richtiger, daß den Rhedereien nahegelegt werde, ihre Kapitäne auf die genaue Befolgung der Seemannsordnung allgemein, besonders aber darauf aufmerksam zu machen, daß die sachgemäße Stellung von Strafanträgen und die Beschaffung geeigneter Unterlagen dazu durch Tagebucheintragungen, die den Sachverhalt nach Art, Zeit und Ort genügend klarstellen, wichtig sei. Nachdem die Frage nach dem Bedürfnis einer Aenderung von Bestimmungen der Seemannsordnung mit dem Endziel einer besseren Durchführung der Disziplin von der Technischen Kommission verneint war, war auch bezüglich der Aufstellung einer Statistik über die Strafpraxis der Seemannsämter grundsätzlich ein Bedürfnis nicht anzuerkennen, weil eine solche Statistik von den interessierten Vereinen als Grundlage für die Entscheidung über das Bedürfnis nach Aenderungen der Seemannsordnung gewünscht worden, diese Frage aber ohne die Statistik bereits beantwortet war. Die Technische Kommission sah sich aber um so weniger in der Lage, die Aufstellung einer amtlichen Statistik über die Strafpraxis der Seemannsämter zu befürworten, als nach der übereinstimmenden Ansicht des Auswärtigen Amts und aller beteiligten inländischen deutschen Behörden eine Statistik gar keinen Anhalt zur Beurteilung der Frage geben könnte, ob bestimmte Seemannsämter Disziplinarvergehen zu milde beurteilen. Selbst wenn die Statistik auf alle zahlenmäßig faßbaren Umstände der einzelnen Straffälle ausgedehnt würde, müßten doch viele für die Beurteilung sehr maßgebende Umstände, wie z. B. das Auftreten der Beteiligten in der Verhandlung, das Vorleben des Bestraften, das Lebensalter, die Verhältnisse an Bord, die Vermögens- und Familienverhältnisse u. a. als ziffernmäßig nicht faßbar ausscheiden. Die Statistik würde auf einen Aktenauszug aus den Strafakten hinauslaufen und zu übersichtlichen tabellarischen Zusammenstellungen nicht führen. — Die Technische Kommission ist daher zu dem Beschluß gekommen, daß eine Statistik über zurückliegende Fälle keinen Nutzen verspricht und auch eine amtliche Statistik für die Fälle von einem bestimmten künftigen Zeitpunkt an für die vorliegende Angelegenheit wertlos sein würde. Die Technische Kommission hat indessen beschlossen, die Sammlung charakteristischer Fälle der zu geringen Bestrafung von Disziplinwidrigkeiten seitens der Seemannsämter durch die interessierten Vereine zu empfehlen.

* Freiherr v. Zedlitz-Neukirch, der Führer der freikonservativen Fraktion des preußischen Abgeordnetenhauses, hat im Hinblick auf die **Ausfälle der Post** folgende Zuschrift unterm 18. d. an die Kölnische Volkszeitung gerichtet:

„Soeben kommt mir der Artikel zu Gesicht, in dem Sie sehr zutreffend hervorheben, daß der ganze Marokkospektakel durch einen Artikel der National-Zeitung über Swinemünde eingeleitet worden ist, und daß dieser merkwürdigerweise von der Regierung ignoriert wurde, obwohl er offensichtlich gegen den Kaiser gerichtet war und durch rechtzeitige Dementierung dem ganzen Aergernis einschließlich des Artikels der Post vom 4. d. M. vorgebeugt worden wäre. In diesem Artikel findet sich der Satz: „Wenn Frhr. v. Zedlitz hinter den Maßlosigkeiten der Post steckt.“ Es liegt mir fern, anzunehmen, daß die geehrte Redaktion selbst solchen hellen Unsinn glaubt. Zur Verhütung von Legendenbildung lege ich aber Wert darauf, daß in Ihrem geehrten Blatte von folgendem Vermerk genommen wird: Ich habe sofort nach Kenntnisnahme von dem mich völlig überraschenden Artikel der Post dem beurlaubten Chefredakteur meine ernsteste Mißbilligung desselben ausgesprochen und nachdrücklich Remedur verlangt. Die Sühne ist durch die Kündigung des Schuldigen erfolgt, noch bevor dieser Brief sein Ziel erreichte und ehe der offensichtlich ohne Kenntnis dieses Vorganges geschriebene Brief des Fürsten Hatzfeldt veröffentlicht war.“

* Zu einer Fahrt durch die Ostmarken im Anschluß an den Deutschen Städtetag läßt der **Deutsche Ostmarkenverein** eine Einladung ergehen. Diese Ostmarkenfahrt der Teilnehmer am Städtetag, deren Anmeldung spätestens zum 31. August bei der Geschäftsstelle des Deutschen Ostmarkenvereins in Posen, Viktoriastr. 23, erfolgen müßte, beginnt am 13. September Vormittags in Posen. Sie geht zunächst nach Thorn, dann nach Schoensee zur Besichtigung der dortigen Arbeiteransiedlung und Stadterweiterung, durch Ansiedlungsdörfer nach Gollub und zur russischen Grenze, über die Grenze nach der russischen Stadt Dobrzyn, über Gollub zurück nach Graudenz und Marienburg, wo sich am 15. September Nachmittags die Reisegesellschaft auflöst. Die Kosten werden etwa 60 ℳ betragen. Das Fuhrwerk über Land stellt die Ansiedlungskommission und der Deutsche Ostmarkenverein.

* Man schreibt uns: Der Detailhandel wird vielfach dadurch beunruhigt, daß auch bei Verwendung von seit langem im Handelsverkehre **üblichen Warenbezeichnungen** Verurteilungen wegen Verstoßes gegen das neue Wettbewerbsgesetz vorkommen, da diese Bezeichnungen sich oft nicht mit den Tatsachen decken. So ist es zum Beispiel üblich, Waren als aus Leinen, Wolle, Seide usw. bestehend zu bezeichnen, die nur zum größeren oder geringeren Teile aus den betreffenden Stoffen hergestellt sind; eine besondere Gefahr bieten ferner die Herkunftsbezeichnungen, denn es ist häufig zweifelhaft, ob die geographische Bezeichnung die wirkliche Herkunft oder nur eine gewisse Qualität zum Ausdrucke bringen soll. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, hatte der Verband Deutscher Waren- und Kaufhäuser e. V. ein Verzeichnis von zweifelhaften Warenbezeichnungen aufgestellt und dem Deutschen Handelstage eingereicht mit dem Antrage, das Verzeichnis mit Hülfe der Handelskammer zu ergänzen und einen bestimmten Sprachgebrauch für den gesamten inneren Handelsverkehr festzulegen. Es wird dann weiter das Ziel ins Auge zu fassen sein, daß international ein einheitliches amtliches Zollwarenverzeichnis aufgestellt und so endlich der unerfreuliche Zustand beseitigt werde, daß in den verschiedenen Ländern dieselbe Ware ganz verschieden tarifiert wird. Als Vorarbeit hierfür ist eine Veröffentlichung über geographische Herkunftsbezeichnungen seitens des Deutsch-französischen Wirtschaftsvereins zu begrüßen, die die für die Ein- und Ausfuhr zwischen Frankreich und Deutschland in Betracht kommenden Herkunftsbezeichnungen festzustellen sucht. Es wäre erwünscht, daß ähnliche Vereinigungen, die in der Förderung des Wirtschaftsverkehrs mit anderen Ländern ihre Aufgabe erblicken, gleiche Arbeiten in Angriff nehmen.