Erscheint täglich früh 7 Uhr in der Expedition Marienstraße 13. Abonnementspreis vierteljährlich 2 Mark 50 Pfge., durch die Post 2 Mark 50 Pfge. Einzel-Nummern 10 Pfge. Auflage: 27000 Expl.

Für die Rückgabe eingesandter Manuscripte macht sich die Redaction nicht verbindlich.

Inseraten-Annahme auswärts: Haasenstein und Vogler in Hamburg, Berlin, Wien, Leipzig, Basel, Breslau, Frankfurt a. M. — Rud. Mosse in Berlin, Leipzig, Wien, Hamburg, Frankfurt a. M., München. — Daube & Co. in Frankfurt a. M. — Fr. Vogt in Chemnitz. — Havas, Laffite, Bullier & Co. in Paris.

Dresdner Nachrichten

Tageblatt für Politik, Unterhaltung u. Geschäftsverkehr.

Inserate werden Wochentage bis 3 Uhr, Sonntags bis Mittags 12 Uhr, in Neustadt: große Klostergasse 8 bis Nachm. 4 Uhr. — Der Raum einer einspaltigen Petitzeile kostet 15 Pfge. Eingesandt die Zeile 30 Pfge.

Eine Garantie für das nächsttägige Erscheinen der Inserate wird nicht gegeben.

Auswärtige Annoncen-Aufträge von uns unbekannten Firmen und Personen inseriren wir nur gegen Pränumerando-Zahlung durch Briefmarken oder Nachnahme. Kleine Silben kosten 15 Pfge. Inserate für die Montags-Nummer oder nach einem Festtage die Petitzeile 20 Pfge.

Druck und Eigenthum der Herausgeber: Liepsch & Reichardt in Dresden.

Nr. 190. Zwanzigster Jahrgang. Mitredacteur: Dr. Emil Bierey. Für das Feuilleton: Ludwig Hartmann. Dresden, Freitag, 9. Juli 1875.

Politisches.

Man soll zwar von den Todten nur Gutes reden, aber der Lebende hat das volle Recht über einen Todten zu Gericht zu sitzen, wenn eine Vergebung seiner Schuld eine Gefahr für die Zukunft einschließt. Wenn der ungeschickte Führer seine Schwadron in ein Kreuzfeuer hineinbringt und bei dem Verderben seiner Schaar selbst den Untergang findet, ist sein Tod keine Sühne für sein Verbrechen. Als die ersten Einzelheiten über den Untergang des Dampfers Schiller bekannt wurden, hat das allgemeine Urtheil den Capitän Thomas als völlig schuldlos gewähnt und das entsetzliche Unglück nur einem Zusammentreffen ungünstiger Zufälle auf dem tückischen Element zugeschrieben. Der Capitän, welcher bei der Katastrophe selbst männlich handelte und männlich starb, ward bewundert und beklagt.

Die gerichtlichen Erörterungen in England haben ein ganz anderes Resultat ergeben und beweisen, daß hier kein Unglück, sondern strafbare Fahrlässigkeit dreihundert Menschenleben auf schreckliche Weise vernichtete. Das Wellengrab schützt den verdammenswerthen Führer des Schiffes Schiller vor einer wohlverdienten Strafe, die noch so hart, nie eine Sühne bieten könnte für das begangene Verbrechen. Die Berechnung des Curses war eine vollständig irrige und der wirkliche Pfad, den der Dampfer einschlug, differirte von dem vermeintlichen um mehr als 30 Meilen. Das Schiff war schon am Mittag der englischen Küste infolge der falschen Berechnung und des Nebels viel zu nahe und erst nach 9 Uhr Abends änderte der Capitän den Curs nach Süd-Süd-West und verringerte die Geschwindigkeit. Die Messungen mit dem Senkblei hätten schon am Mittag die Nähe des Landes und der Klippen ergeben, aber diese einfache Vorsichtsmaßregel war völlig unterblieben. Als nun der unglückliche Dampfer auf den Klippen auffuhr, zeigte es sich, daß von 8 Booten nur eines in Ordnung war und flott gemacht werden konnte. Die vorhandenen 800 Rettungsgürtel waren ebenfalls in so schlechtem Zustande, daß sie die Qual der Ertrinkenden nur einen kleinen Zeitraum verlängerten. Die gerichtlichen Erörterungen bürden mit schrecklicher Klarheit dem Capitän Thomas und Denen, welche ihm sein verantwortliches Amt anvertraut haben, die schwere Schuld auf, durch Unwissenheit und Leichtsinn 331 Menschenleben vernichtet zu haben.

Thomas steht vor einem höheren Richter, aber mit den Schiffsrhedern und Directoren von Dampfschifffahrtslinien muß ein ernstes Wort gesprochen werden. Wer an der Seeküste gelebt hat, wer selbst das gefahrvolle Meer durchkreuzt, der weiß, wie gering diese Herren das Leben eines Matrosen oder Passagiers veranschlagen. Man muß Zeuge von Auftritten gewesen sein, wie ein Rheder einen Capitän mit Vorwürfen überschüttete, der sein altes Schiff durch Auflaufen auf einen flachen Ostseestrand, sammt der Waare [illegible], preisgab, um das Leben seiner Matrosen zu retten. Dabei muß man an die Prämien denken, welche die Schiffs-Eigenthümer jedem Capitän gewähren, welcher zu der knapp bemessenen Frist am Ziel eintrifft. Vor dem wissenschaftlich gebildeten Capitän hat fast jeder Rheder ein gewisses Vorurtheil, Zeugnisse über glänzend abgelegte Prüfungen werden mit Lächeln gemustert, während der Seemann, welcher mit einer gewissen leichtsinnigen Kühnheit imponirt, der schnellsten und vortheilhaftesten Anstellung sicher sein kann.

Ein englisches Parlamentsmitglied, Mr. Plimsoll, hat es sich zur Lebensaufgabe gemacht, die Leichtfertigkeit, mit welcher fort und fort durch solche Uebelstände Menschen der unheimlichen Meerestiefe zum Opfer fallen, ans Tageslicht zu bringen. Vergeblich hat Plimsoll Unsummen geopfert, Beweise solchen sträflichen Leichtsinnes zu liefern, um die Gesetzgebung zu wirksamem Schutz der Matrosen und der Passagiere zu veranlassen. Die reichen Rheder und Directoren lassen es sich auch Etwas kosten, um im alten profitablen Schlendrian verbleiben zu dürfen.

Wir in Deutschland brauchen nicht zu warten, bis der Preis eines Menschenlebens in England gestiegen ist; bei uns hat der Krämergeist die Sittlichkeit unserer gesetzgeberischen Factoren noch nicht bewältigt. Schnelle und energische Maßregeln müssen das Leben aller Deutschen, welche den Ocean durchkreuzen wollen, vor ähnlichen Unglücksfällen, wie der Untergang des Schiller, künftig sichern. Strenge Gesetze müssen künftig die Anstellung wissenschaftlicher, theoretisch und praktisch gebildeter Kapitäne und Schiffsoffiziere regeln. Strenger Controle muß jedes Schiff, welches einen deutschen Hafen verläßt, unterworfen und seine Ausrüstung sorgfältig geprüft werden. Strenge Strafen muß jede Unterlassung nöthiger Vorsichtsmaßregeln treffen, wie Gebrauch des Senkbleies und verringerte Geschwindigkeit bei vermuthlicher Nähe der Küste.

Deutsche Schiffe werden dann vielleicht etwas kostspieliger fahren als englische und französische, aber selbst die Ausländer werden bei größerer Sicherheit des Lebens und des Eigenthums der deutschen Schifffahrt den Vorzug geben. Der Wettkampf in der Billigkeit ist immer ein unedler, wenn er auf Kosten der Güte geführt wird. Der Deutsche mit seiner angeborenen Gründlichkeit und Tüchtigkeit soll künftig auf allen Gebieten, auch auf dem der Verkehrsmittel, nach der tadellosesten, besten Leistung streben, und in diesem Zeichen wird er siegen! •

Locales und Sächsisches.

— Der kgl. preußische Hauptmann Heyn vom 15. Feldartillerie-Regiment hat das Ritterkreuz des kgl. sächsischen Albrechtsordens erhalten.

— Der Bergmaurer Karl Heinrich Seifert zu Neustädtel hat die zum Albrechtsorden gehörige Medaille in Silber erhalten.

— Auf dem neuen Annenfriedhof in Löbtau wurden gestern Nachmittag unter dem geistlichen Beistande des Herrn Archidiaconus Dr. Frommhold die ersten Leichen beerdigt. Das erste Grab ist die letzte Ruhestätte einer Greisin von über 78 Jahren, einer Frau Erdmuthe Fried. Schneider, geboren zu Alterlein im Gebirge, seit 12 Jahren hier in Dresden; das zweite Grab ward für ein Kind aufgeworfen und in das dritte eine 50jährige Frau nach einem leidensvollen Leben gebettet.

— Die von den nationalliberalen Gleichmachern viel angefeindete deutsche Kleinstaaterei hat mitunter doch auch etwas Gutes; so ist kürzlich in Gotha die Einführung der facultativen Feuerbestattung von Seiten der Behörden genehmigt worden. Die Behörde hat natürlich alle diejenigen Sicherheitsmaßregeln sich vorbehalten, welche der Staat als nothwendig und die Anhänger der modernen Leichenverbrennung selber als billig aufgestellt und vorgeschlagen haben.

— Wie man der „Köln. Ztg." aus Hildesheim berichtet, soll der in der hiesigen Glockengießerei von Große bewerkstelligte Umguß der großen Domglocke mißlungen sein, indem beim Einlassen des flüssigen Metalls der Mantel der Form zersprungen sei. Unserem Referenten, welcher dem Guß beigewohnt, ist dieser Unfall völlig unbekannt geblieben.

— Bei den Herren Bauern in der Umgebung der Trachenberge haben wir neulich tüchtig ins Fettnäpfchen getreten, indem wir in dem Berichte über Einweihung des Schützenhauses rügten, daß die dortigen Feldbesitzer kein Areal zu der so nothwendigen Straße hergeben wollten, auch ihre Felder arg verbarrikadirt haben, so daß man nur auf großen Umwegen nach Radebeul, Trachau oder Pieschen gelangen kann. Ein Herr Gottlieb Drache schreibt uns in seiner ländlichen Mundart: „An die Redakzion der Dreßner Nachrichten, Reichert, in Dräßen. Herr Redaktör. In Ihrer Beichreibung vom Scheibenschützenfeste erwähnen Sie doch uns Bauern von Trache in eener Weise, um uns lächerlich zu machen; ich muß mich sehre wuntern von Sie un glaube, wenn Sie de Bauern wärn angehörd hann, wären se o anders räden. Wie de Schitzen das Grundstück koofen, da ging blus ä Feldwäg hin; uf eemal hieß es: daß is ä Kummunikazionsweg un där muß 4 Möter breet sin; was hulf's, die Gemeende gab's Land uns bauen kust alleene 400 Dahler ohne's Land, — nu wurd'r vun där Amtshaubtmannschaft verreent un für gutt befungn. Itze, kurz vur dan Auszugge besunnen se sich un duchten, wul gar där König ränute rauskummen, un där Wäg sullte 7 Möter breet sin. Das war uns awer zu tulle. Was wurde nu? die Amtshaubtmann'schaft kam mit 20 Mann angewackelt und haute Korn, Wecze, Klee, Kartoffeln, Alles weck un machten dän Wäg 3 Ellen breeter, un das Alles uff unsere Kusten, un nu wissen se's, Sie überelbscher Redaktör. — Was nu Bauern betrifft, die'te sullten de Feldwäge bewachd han, da wär'n se wuhl die Brille uffgehat han, wie se de Schitzen gezählt han; hierher kamen unkefär 75 Mann in Allen, — allerdings das faule Gesingel, was mit lief, das kunnten 400 sin, für die kann uier'n Wäg 100 Ellen breet machen, die labschen doch ins Gedreite un das nich Alleene; kummen Se nur raus un fähn se sich's an, die ganze Nacht hann se in dän lieben Gedreite gelägert un han drinne'rinnn geh—t su is es!" Wenn de Schitzen su viel Geld han, daß se kännen sulche Kummedien spielen, da kännen se sich o en Wäg selber bauen, verstanden? Sie gäb'n gewiß o nischt här umsunst. Uebrigens werd sich's erst finden, ob mer in Rußland sin adder nich. Ihr treuer Freund Gottlieb Drache." — Na, der hat's uns gesagt!

— Wie uns die Direction der Pferdebahn mittheilt, können die Plauenschen Wagen erst Anfangs nächster Woche in Dienst treten, da, wie bemerkt, die Spurweite nicht völlig stimmt und jeder Wagen erst abgenommen und die Achse abgedreht werden muß, ehe die Fahrten beginnen können. Alsdann wird der Plauensche Wagen bis Georgplatz (vom böhmischen Bahnhof immer gleichzeitig mit dem Blasewitzer Wagen fahren und ebenso geht die Fahrt nach Plauen ohne Umsteigen vom Georgplatz aus. In dankenswerther Weise haben Plauensche Herren der Bahn Stallung und Remise unentgeltlich offerirt, doch will man versuchen, zunächst ohne diese Aushülfe zu bestehen. Vom Betriebstage der neuen Wagen ab finden die Plauenschen Fahrt alle 20 Minuten statt.

— Am 7. d. wurde beim Bau des Berlin-Dresdner Bahnhofs von den Arbeitern des Schachtmeisters Helm ein Mammuthszahn in völliger Versteinerung 4 Meter tief in Kiesschichten gefunden, welcher ungefähr ein Gewicht von 15 Kilo hat.

— Auf einem Neubau in der Kurfürstenstraße ist vorgestern Nachmittag einem daselbst beschäftigten Handarbeiter durch Herabrollen eines Holzstammes vom Wagen der rechte Unterschenkel zerschlagen worden. Man hat den Verletzten nach der Diaconissenanstalt geschafft.

— Ein in der Humboldtstraße wohnhafter Handarbeiter, ein Mann von ungefähr 50 Jahren, hat sich vorgestern Nachmittag in seinem Logis erhängt. Er hatte bereits am Tage zuvor im großen Gehege den Versuch gemacht, sich durch Oeffnen der Pulsadern das Leben zu nehmen, war aber von seiner Frau, die seine Absicht bemerkt haben mochte und ihm gefolgt war, an der Ausführung behindert worden. Er hinterläßt 4 Kinder.

— Oeffentliche Sitzung der Stadtverordneten, am 7. Juli. Trotz der Hitze währte diese Sitzung nicht weniger als vier Stunden; das heißt, die Interessen der Stadt im Schweiße des Angesichts vertreten. Als Rathscommissare waren anwesend die Herren Stadträthe Heubner, Kretzschmar und Benisch, die sich aber sofort wieder entfernten, nachdem, entgegen der stadträthlichen Meinung, die Anstellung eines 2. Hausmanns am Kreuzgymnasium abgelehnt ward. Von der Mittheilung des Stadtraths über den Austrag der Differenz mit dem Stadtrathe betreffs der Lehrergehaltserhöhungsfrage im Jahre 1874 wird Kenntniß genommen. Da der Stand dieser Angelegenheit schon seit mindestens zehn Tagen durch alle Blätter bekannt geworden, die rückständigen Gehalte auch schon ganz oder zum Theil ausgezahlt sind, so kommt die officielle stadträthliche Mittheilung an das diesseitige Collegium freilich sehr post festum; Hofrath Ackermann nimmt Gelegenheit, seiner Bewunderung über diese Schnelligkeit Ausdruck zu verleihen. Nachdem man hinsichtlich einer Abänderung des Bebauungsplanes für das Grundstück „Kammerdieners" den stadträthlichen Beschlüssen beigetreten, referirt Dr. Küchenmeister über den dermaligen Stand der Pferdebahn-Angelegenheit. Er legte dem Collegium schon in letzter Sitzung einen diesbezüglichen Druckbericht: „Das Wissenswertheste aus den über die Pferdebahn-Angelegenheit geführten Acten des Rathes" vor. Das heutige Referat sowohl, wie die Debatte geben zur Mittheilung hier Nichts an die Hand; es wurde eben über den bekannten Uebelstand das Liegenbleiben der längst gewünschten und zum Bedürfniß gewordenen neuen Linien, verhandelt und vielfach beklagt, daß von Seiten der Pferdebahnverwaltung, bez. von dem Concessionar, Herrn von Erlinger, nicht das Mindeste geschehe, um den Wünschen der Behörden, wie denen des Publikums irgendwie in dieser Richtung entgegen zu kommen. In seinem, oft humoristisch gewürzten Referate sagt Dr. Küchenmeister auch, daß ganze Stöße Beschwerdeschriften beim Rathe eingegangen seien über die Incoulanz, mit welcher das Publikum auf der Pferdebahn behandelt worden sei, und daß zur Abschaffung aller Uebelstände und zum endlichen Vorwärtsgelangen hinsichtlich der anderen Linien nun energisch gehandelt werden müsse; er schließt seine Mittheilungen über die Beschwerden mit den Worten aus Wallenstein's Lager: „Aber wie soll man die Diener loben, kommt doch das Aergerniß von oben", denn er meint, dort, in der Betriebsdirection selbst, werde eine wirkliche Coulanz gegen Publikum und Behörden nicht geübt. Heute tritt das Collegium dem Gutachten seines Rechts- und Verwaltungsausschusses bei: „Der Stadtrath wolle auf alle nur thunliche Weise die baldige Herstellung folgender Pferdebahnlinien, sei es durch öffentliches Ausschreiben oder sonst wie, ermöglichen, und zwar die Herstellung: 1) der für die Entlastung des Großen und Zoologischen Gartens äußerst nothwendigen Linie Georgplatz, Zoologischer Garten, Strehlen; 2) der Linie: Treffpunkt der Altmarkt- und großen Plauenschen Straße, über Falkenstraße, Sternplatz, Annenstraße, Postplatz und Wettinerstraße nach Friedrichstadt bis zum Königl. Seminar, später event. bis Schusterhaus, und 3) aller projectirten Neustädter Linien, welche zweigleisig vom Neustädter Markt durch die Hauptstraße nach dem Albertsplatz gehend, sich von letzterem meist eingleisig auszweigen sollen a) durch die Bautznerstraße, Schillerstraße nach dem Waldschlößchen, b) durch die Königsbrücker- bis zur projectirten Militärstraße, c) durch die Antonstraße, über die Schienengleise der Staatsbahn (nach einem von der k. Direction der Staatsbahnen genehmigten Plane) nach der Leipzigerstraße bis Pieschen. Die Heinrich- und Königstraße, Kaiser-Wilhelm-Platz und Kaiserstraße (alte innere Leipzigerstraße) bleiben von Schienengleisen frei." Außerdem wolle der Stadtrath die Bedingungen der Concessionirung ꝛc. nochmals gründlich prüfen und den seinem, ihm vertragsmäßig, wie als Obrigkeit, zustehenden Rechte Gebrauch machend, die von der Verwaltung der Pferdebahn bisher verwirkten Strafen für Zuwiderhandlungen gegen obrigkeitliche Anordnungen unnachsichtlich einziehen und dafür sorgen, daß allen Beamten der Pferdebahn Artigkeit und Coulanz gegen das Publicum zur strengsten Pflicht gemacht werde, daß jeder Conducteur ein auf Verlangen jedem Fahrgaste darzureichendes Beschwerdebuch bei sich zu führen habe, daß der Ueberfüllung der Wagen bei großem Andrange durch vermehrte Stellung von Wagen vorgebeugt werde u. s. w. Hierüber legen die Stadtverordneten dem Rathe noch einige Meinungen über die technischen Ausführungen der neuen Linien vor. Ueber einen Anbau für Dachrinnenreparatur am Schulhause am Königsbrücker Platz, die Straßen- und Einfriedigungshöherstellung an dem expropriirten Eckhause der Zeughausstraße und des Elbberges, die Wasserrohrlegung in der Naulbachstraße und die Abtretung eines Theiles der Communparcellen des Flurbuches für Gruna an die dasige Gemeinde zu Straßenzwecken, werden den stadträthlichen Anträgen entsprechende Beschlüsse gefaßt, während auf Antrag des Stadtv. Engert die Beschlußfassung über den Reparaturaufwand für den erworbenen Mineralöl-Lagerhof noch ausgesetzt wird. Mit inhaltschwerer Rede fesselt hierauf Stadtv. Pieper das gesammte Collegium. Trotz der vorgerückten Zeit – es ist halb 10 Uhr – und trotz der Hitze herrscht volle Aufmerksamkeit. Herr Ingenieur Pieper hat in Gemeinschaft mit mehreren anderen Herren die schleunigste Niedersetzung einer Commission zur Prüfung des neuen Wasserwerkes beantragt, und es sei gleich hier gesagt, daß der Antrag einstimmig Annahme findet und als Commission sofort die Herren Dr. Epaldhäus, Frauenstein, Dr. v. Bernewitz, Pieper und Richter eingesetzt werden. Herr Pieper begründet seinen Antrag in langer Rede, in welcher er darlegt, wie er vorgestern in Folge der in diesen Tagen bereits eingetretenen gewesenen bedeutenden Verschlechterung des Wassers aus der städtischen Leitung sich die Werke selbst angesehen und da als technisch Verständiger Verschiedenes in solchem Zustande gefunden habe, daß er die schlimmsten Befürchtungen für die Zukunft aussprechen müsse, wenn nicht durch rasche Aenderungen den Uebelständen abgeholfen würde. Er hat zwei große Maschinen in einem „über Erwarten mangelhaften Zustande" gefunden, grobe Constructionsfehler entdecken müssen und verschiedene andere Mängel bemerkt; aus seiner Rede geht auch hervor, daß er annimmt, es dringe wirklich Elbwasser in die Saugrohre, und daß er nur noch nicht bestimmen gekonnt, wie viel Procent Elbwasser wir mit dem Leitungswasser verschlucken. Alle diese tief eingreifenden Behauptungen sollen nun durch die Commission an Ort und Stelle bestätigt werden (wir müssen freilich in unser Aller Interesse wünschen, daß Herr Pieper diesmal zu schwarz gesehen), und finden sie wirklich Bestätigung, dann — meint Herr Pieper — sei es wohl an der Zeit, den Stadtrath sowohl wie den Baurath Saalbach zur Verantwortung zu ziehen; noch hoffe er aber selbst, daß das gesammte Wasserwerk so ausgeführt worden sei, wie es von den Collegien genehmigt und festgesetzt gewesen, und daß die ihm bekannt gewordenen Fehler sich verbessern lassen werden. Nun, der Bericht der eingesetzten Commission wird ja noch Weiteres über die für jeden Dresdner wichtige Frage bringen. Noch sei erwähnt, daß die vom Antragsteller vorgestern früh halb 7 Uhr angestellte Prüfung der Temperatur des Wassers in der Leitung ergab, daß sowohl in dem Hauptbrunnen am Maschinenhause, wie an verschiedenen Orten in der Stadt das Thermometer 13½ Grad R. aufwies, während das Wasser in verschiedenen Brunnen der Stadt nur 10 Grad R. hatte. — Schließlich wird noch ein vom Stadtv. v. Bernewitz u. Gen. gestellter Antrag bezüglich der Befreiung der Schulkinder vom Nachmittagsunterricht während besonders heißer Tage angenommen. Schluß halb 11 Uhr.

Kurz nach der Betriebseröffnung der Berlin-Dresdener Eisenbahn wurde der Wunsch laut, daß dem Publicum die Möglichkeit geboten werde, den Nachmittag zu einer Partie in die reizende Landschaft des linken Elbufers zu benutzen. Wenn nun auch die Direction überraschend schnell jenen Wunsch befriedigte, so sind ihr dabei doch die besonderen Verhältnisse Dresdens wohl nicht genügend bekannt gewesen. Wer sind die Leute, welche in der Woche sich einen Nachmittag vergnügen können? Abgesehen von Denen, welchen ihre Umstände in dieser Beziehung Alles erlauben, ist es die große Zahl von Angestellten jeder Art, die hierzu ihr Contingent stellt. Alle Diese sind jedoch bis Mittags 12 Uhr, ja meist bis 1 Uhr an ihren Beruf geschiedt, so daß sie erst von da an bis 2 Uhr den Ansprüchen des bellenden Magens genügen können. Daher fällt die Zeit des Mittagsmahles