Erscheint täglich früh 7 Uhr in der Expedition Marienstraße 13. Abonnementspreis vierteljährlich 2 Mark 50 Pfge. durch die Post 2 Mark 75 Pfge. Einzel. Nummern 10 Pfge.

Auflage 29000 Expl.

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

Inseraten-Annahme außerdem: 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.

Druck und Eigenthum der Herausgeber: Liepsch & Reichardt in Dresden. Verantw. Redacteur: Friedr. Goedsche in Dresden.

Inserate werden Marienstraße 13 angenommen bis Kl. 5 Uhr, Sonntags bis Mittags 12 Uhr. In Neustadt: große Meißnergasse 4 bis Nachm. 4 Uhr. — Der Raum einer einspaltigen Petitzeile kostet 15 Pfge. Eingesandt die Zeile 30 Pfge.

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

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

Nr. 64. Einundzwanzigster Jahrgang. Mitredacteur: Dr. Emil Bierey. Für das Feuilleton: Ludwig Hartmann. **Dresden, Sonnabend, 4. März 1876.**

Locales und Sächsisches.

— Den Landtagsverhandlungen über das Reichseisenbahnproject folgte gestern das Publikum mit großer Spannung. Die Volkstribüne war bis auf das letzte Plätzchen besetzt, die Diplomatenloge gefüllt, die reservirten und die Damenlogen zeigten eine vornehme Zuhörerschaft. Sämmtliche Localzeitungen hatten außer ihren gewöhnlichen Berichterstattern noch Redactionsmitglieder entsendet. Alle Minister waren anwesend. Wir behalten uns eine Würdigung der Debatten, Redner und Beschlüsse vor. Heute folge hier nur die erste Hälfte des Sitzungsberichtes. Die Abgeordneten fanden auf ihren Plätzen zwei Anträge vor: 1) den von den Abgg. Eysoldt und Günther Namens der Fortschrittspartei und der Conservativen gestellten, von 56 Mitgliedern dieser Parteien und dem Abg. Scheller unterzeichneten Antrag:

> die Kammer wolle beschließen: a) an die Staatsregierung das Ersuchen zu richten, einer auf die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen oder eines Theiles derselben für Rechnung des Deutschen Reiches gerichteten Vorlage im Bundesrathe die Zustimmung zu versagen, sowie b) unerwartet einer solchen Vorlage so bald als thunlich denjenigen Bedenken, welche gegen die projectirte Erwerbung der deutschen Eisenbahnen oder eines Theiles derselben für Rechnung des Reiches sprechen, in geeigneter Weise dem Reichskanzler gegenüber Ausdruck zu geben;

2) den von den Nationalliberalen durch Dr Biedermann eingebrachten Gegenantrag:

> die Kammer wolle die Staatsregierung ersuchen, für die baldmöglichste Zustandebringung eines Reichseisenbahngesetzes, durch welches den Klagen über Mißstände des Eisenbahnwesens Abhilfe geschafft wird, mit allen Kräften zu wirken.

Der 1. Antrag, mit dem sich die Regierung einverstand, wurde mit allen gegen die Stimmen der 7 nat.-lib. Abgg. Häckel, Israel, Krause, Ludwig, Strauß, Uhle und Winkler angenommen; der Biedermannsche gegen 19 Stimmen abgelehnt. Die Debatte eröffnete

Ref. Starke-Schmölen mit der Bitte, man möge leidenschaftslos berathen, um die Bevölkerung Sachsens über den Besitz ihrer Bahnen zu beruhigen und außerhalb des Landes die Gewißheit zu bieten, daß Sachsens Volk in der Liebe zum großen deutschen Reiche Denen nicht nachstehe, die eine größere Centralisation als jetzt herrscht, wünschen (Beifall). Abg. Eysoldt beginnt seinen nahezu 1stündigen Vortrag mit der Bemerkung, daß er erfahrungsgemäß wisse, wie leicht auch Jene den Vorwurf der „Reichsfeindschaft" erfahren, die das Wohl des Reichs auf andern Wegen, als von Berlin aus beliebt wird, redlich zu fördern bemüht sind. Die sächs. Kammer sei aber wohl dazu legitimirt, zu dem Reichseisenbahnproject klare und feste Stellung zu nehmen, nachdem Bismarck in Pourparlers seine Absicht, die deutschen Bahnen zu erwerben, offen kundgegeben und nachdem Baiern seine Bedenken hiergegen in bundesfreundlicher Form aufgestellt. Wohl sei den Regierungen durch das Eisenbahnamt einmal der Entwurf eines Eisenbahngesetzes vorgelegt worden, aber in einer Form, daß keine Regierung darauf eingehen konnte (Beifall). Sogar ein preußischer Regierungs-Commissar habe geäußert, dieser Entwurf sei so verfehlt, daß er, statt die wirthschaftliche Entwickelung der Nation zu fördern, längst überwundene Bevormundungen wieder einführe." Sachsen habe also mit Recht und nicht aus partikularistischen Interessen dagegen gestimmt. Man könnte fast vermuthen, dieser Entwurf sei in so verfehlter Gestalt vorgelegt worden, damit er abgelehnt würde und dafür das Ankaufsproject aufs Tapet gebracht werden könnte. (Sehr wahr!) Redner wünsche ein annehmbares Eisenbahngesetz, obwohl man nicht allzugroße Hoffnungen darauf setzen möge. Das Anerbieten der preußischen Bahnen zum Kaufe an das Reich sei nur die erste Station, alle Bahnen dem Reiche zuzuwenden. Redner kenne die Energie Bismarcks; er biete die preußischen Bahnen dem Reiche nur an, um auf diesem Umwege in den Besitz der anderen deutschen Bahnen zu kommen. Wenn aber Preußen etwa blos die Lasten, die es jetzt hat, auf die andern deutschen Staaten überwälzen wolle, so halte er es einer so egoistischen Politik nicht für fähig. Die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen auf das Reich auszudehnen, sei schädlich. Bei der Centralisation zu großer Complexe von Bahnen gehe dem Centralpunkt die Detailübersicht verloren; verschiedene Landestheile haben oft ganz verschiedene Interessen und die große Centralverwaltung müsse dann wieder kostspielige Mittelinstanzen einsetzen, die dann häufig doch nur den Briefträger von oben nach unten abgeben. Schablonenmäßig ordne eine solche Centralstelle Dinge an, die oft nicht den Interessen entsprechen. Wenn man in Preußen die Landstraßen den Provinzialverbänden überlasse, weil diese die Bedürfnisse besser verstehen als der Gesammtstaat, wie solle man alle deutschen Bahnen centralisiren? Habe das Reich so großes Verlangen, für den Verkehr etwas Ordentliches zu leisten, so baue es ein großes deutsches Kanalnetz aus! (Bravo!) Das hebt das Transportgeschäft und regelt die Tarife besser als das Eisenbahnprojekt. Kanäle zu bauen ist für Einzelne unmöglich und für Einzelstaaten sehr schwer. Das Eisenbahnprojekt habe die schwersten finanziellen Schädigungen im Gefolge. Die sämmtlichen Bahnen Deutschlands kösteten zu erbauen 1,200,000 Mark Kapital- und 1,400,000 Mark Prioritäten. Letztere müsse das Reich wohl übernehmen; fast alle ständen unter pari, man würde den Inhabern also ein Geschenk von fast 170 Mill. M. machen. Noch schwieriger sei die Entschädigung der Actien. Die schlechten Bahnactien würden unermeßlich begünstigt. Schwer sei vor Allem der Eingriff in wohlerworbene Privatrechte. Halte sich das Reich heute für berechtigt, die Bahnen zu nehmen, so könnte es morgen auch andere Institute acquiriren. Wir würden dann im Ausland creditlos; das Ausland, das im Vertrauen auf deutsche Redlichkeit uns Geld borgt, wird sich vor künftigen deutschen Anleihen wohl hüten. Nicht unwahrscheinlich sei eine geringere Rente der Bahnen, wenn sie alle unter das Reich kämen. Dieser Rückgang der Eisenbahnerträge müßte dann durch neue Steuern oder erhöhte Matricularbeiträge gedeckt werden. In Preußen klagt man, daß das Handelsministerium nicht genug die Localinteressen berücksichtigt. Wie soll's einst erst unter dem Reiche sein? Im Reiche bestehen keine verantwortlichen Ministerien. Der Uebergang der Bahnen an das Reich schädige das Budgetrecht des Reichstages auf's Schwerste. Der diätenlose Reichstag würde den riesigen Eisenbahnetat höchstens formell prüfen können; die Reichsregierung hätte freie Hand, neuer glänzende Ueberschüsse vorzuspiegeln, das nächste Jahr Deficits, wie das schon dagewesen. Unwillkürlich bilden sich aber infolge des Eisenbahnprojekts Coalitionen der Einzelstaaten gegen das Reich. Die Regierungen werden mißtrauisch gegen das Reich und unterstützen seine Entwickelung dann auch nicht in anderen Fällen. Die Bevölkerungen der Einzelstaaten wollen nicht in einem Einheitsstaat aufgehen, so lieb sie das Reich haben. Die Liebe zum Reiche wird durch das Eisenbahnproject gelockert und sollte das Volk sehen, wie einzelne Gegenden aus politischem Interesse zu Gunsten Anderer ausgebeutet werden, so schlägt die Liebe zum Reiche ins Gegentheil um. Die Fortschrittspartei wird entschieden treu in allen nationalen Fragen zum Reiche stehen. Dadurch aber, daß man gewissen Dingen ein schwarz-weiß-rothes Bändchen umhängt, wird man nicht reichsfreundlich. Die jetzige Grenzlinie zwischen dem Reiche und den Einzelstaaten ist nicht unabänderlich die letzte, aber jetzt ist es besser, die dem Reiche schon überwiesenen Institutionen auszubauen. Die Eisenbahn-Centralisation ist gleichmäßig dem Lande und den Einzelstaaten schädlich. (Lebhafter Beifall).

Abg. Kirbach mäkelt zuerst lange Zeit an einzelnen Stellen des Starke'schen Berichts, mißbilligt es, daß das Publikum immer so viel Forderungen an die Bahnverwaltungen stelle; der Handel und der Gewerbestand fordere geradezu maßlos (Erstaunen), da sei es kein Wunder, wenn man mit dem Radicalmittel des Bahnkaufs komme. Blos leere Behauptung sei es, wenn man von einem tiefen Unmuth des Volks gegen das Bahnproject gesprochen (Gelächter). Uebrigens, nun kommt der Redner endlich zur Sache, schließe er sich in der Hauptsache Eysoldt's Ansichten an (große Verwunderung). Er frage gar nicht darnach, ob Sachsen durch das Project an Macht verliere (Oho!), sondern: wie würde die wirthschaftliche Aufgabe der Bahnen am Besten gelöst! Einige seiner (national-liberalen) Parteigenossen hofften da von dem Ankaufe der Bahnen durch das Reich große Vortheile; andere und er dächten anders. Er sei Anhänger des gemischten Staats- und Privatbahnsystems. Wenn das Reich die Bahnen ankaufe, so würden der Börse viele ungesunde Speculationspapiere entzogen (Verwunderung). Das sei aber richtig: wer sich gegen den Ankauf aller Bahnen erkläre, müsse auch gegen den Erwerb der preußischen Bahnen sein, denn die Folge dieses Erwerbes würde nur die sein, daß die anderen deutschen Bahnen den preußischen, aber unter viel ungünstigeren Bedingungen folgten (Sehr wahr!). Er selbst wolle aus volkswirthschaftlichen Gründen gegen die Centralisation der Bahnen sowohl durch das Reich, wie den Staat, und er werde daher auch gegen den Ankauf sächsischer Privatbahnen durch Sachsen stimmen. Das jetzige Reichseisenbahnproject sei noch so nebelhaft, daß Niemandem anzusinnen sei, darauf einzugehen. Wenn es freilich im höchsten Reichsinteresse liege, müsse Sachsen auch noch weitere Opfer bringen. Wenn jetzt die Regierungen den Wünschen des Publikums entgegenkommen und den Tarif einheitlich gestalten, so bedarf es des Ankaufs der Bahnen nicht. Lieber erhöhte Bahntarife, wenn sie nur einheitlich sind! Dr Petermann, ein äußerst gescheidter Mann, habe ihm schon vor mehreren Jahren prophezeit, daß das Reich dazu kommen würde, die sächsischen Bahnen anzukaufen. Das habe er damals nicht geglaubt. Jetzt aber sage er: dem Reiche würde man jetzt einen sehr schlechten Dienst erweisen, wollte man ihm die Bahnen zuweisen. Eine bedenkliche Mißstimmung würde entstehen; auch die neuesten Maßregeln des Reichs im Gebiete der Post und Telegraphie erregten schon Bedenken. Redner wird für den Eysoldt'schen und den Biedermann'schen Antrag stimmen.

Die Reden Günther's und Dr. Pfeiffer's geben wir morgen. Hier lassen wir die Erklärung des Ministers v. Friesen folgen:

Die Stellung der Regierung zu der Idee der Concentration aller Bahnen sei bekannt. Heute solle sich die freie Ueberzeugung der Landesvertretung aussprechen, er hoffe: zur Verstärkung der Stellung der Regierung. Ein förmliches Eisenbahnproject liege eigenthümlicher Weise überhaupt gar nicht vor; dasselbe sei nicht blos nebelhaft sondern existire nicht. Das erschwere aber das Vorbringen von Einwendungen. Die Zeitungen hätten die offizielle Miene vorgenommen und darüber Mittheilungen gebracht und das Volk in Sachsen sei aufgeregt worden. Da habe er in Berlin eine vertrauliche Anfrage gestellt. Der schöne Ausdruck „die verbündeten Regierungen" sei ja nicht im Sinne eines einfachen Bündnisses zu verstehen, sondern im Sinne der Zusammengehörigkeit aller Regierungen zu einheitlichem Zwecke (Bravo!), die ihnen das Recht giebt, sich vertrauensvoll und offen über alle wichtigen Fragen auszusprechen. Die bundesfreundliche und vertrauensvolle Anfrage Sachsens in Berlin sei ebenso vertrauensvoll erwiedert worden, und er (der Minister) sei über die Erklärung, daß man die sächsischen Bahnen außerhalb des damals noch sehr unbestimmten Planes lasse, sehr befriedigt gewesen. Inzwischen habe er immer noch eine Besorgniß für die Zukunft. Die Zeitungen führen freilich fort, Widersprechendes zu melden. Er wisse aber, daß man an maßgebender Stelle mit den extravaganten Auseinandersetzungen der Zeitungen Nichts zu thun habe. Er habe Nichts gegen die Annahme des Eysoldt-Güntherschen Antrags, Vieles gegen den Biedermannschen einzuwenden. Zwar sei er nicht gegen ein Eisenbahngesetz an sich, aber man möge detaillirt aussprechen, was in einem solchen Gesetze stehen solle! (Sehr wahr!) Um die Tarife zu reguliren, brauche man kein besonderes Eisenbahngesetz, sondern nur die Artikel der Reichsverfassung auszuführen, was ja bekanntlich im Werke sei. Die Confusion in den Tarifen sei aber bekanntlich durch Einführung des Elsaß-Lothringischen Wagenraumsystems unendlich gewachsen. (Sehr wahr!) Die Regierung wehrte sich gegen den früheren Entwurf eines Eisenbahngesetzes, weil dieses die ganze Aufsicht über den Bahnbetrieb bis ins unterste Detail den Staaten nehmen und dem Reiche übertragen wollte. Das wäre eine höchst unglückliche Neuerung gewesen. Jetzt stehe über allen Bahnen Deutschlands unparteiisch und unbefangen die Oberaufsicht des Reichseisenbahnamtes. Dieses wäre heruntergedrückt worden zu einer einfachen Verwaltungsbehörde; eine höchste Aufsicht hätte dann gefehlt. Sachsen verfolgte, als es sich dagegen sträubte, den höheren, größeren Zweck, dem Reiche eine oberste Aufsichtsbehörde über allen Bahnverkehr zu erhalten. Das war nicht partikularistisch. (Sehr gut!) Die Regierung wünsche ein Eisenbahngesetz, das leicht handbar und ausführbar sei. Biedermann möge daher seinen Antrag heute zurückziehen und gesondert einbringen. (Schluß folgt.)

— Am königl. Hofe bereitet man die Aufführung von Charaden in Gestalt von lebenden Bildern vor, ähnlich wie sie vom vorigen Winter her noch in so freundlicher Erinnerung sind. Es heißt, daß sich J. M. die Königin äußerst lebhaft für die künstlerische Durchführung des Unternehmens interessire.

— Die anhaltende Hochfluth spottet aller wiedergewonnenen Hoffnungen. Kaum hatte man in diesen Tagen seitens der Militärbehörde das vor der Hochfluth aus dem Pontonschuppen geflüchtete Inventar wieder eingeräumt, so muß man schon wieder — wie wir gestern Nachmittag sahen — dieselben Geschütze, Munitionswagen ꝛc. ausräumen. Das Wasser war Mittags bereits wieder bis unmittelbar unter den Schuppen getreten. — Die Kgl. Wasserbau-Direction meldet von gestern uns Folgendes: Reichenau, den 2. März 6 Uhr Abends: Das Hochwasser im Stromgebiete der Adler und ihrer Nebenflüsse im Steigen begriffen. Leitmeritz, den 3. März 8 Uhr 52 Min. Vorm.: Wasser seit gestern 4 Uhr Nachm. um 20 Cm. gestiegen; steht heute 8 Uhr früh 368 Cm hoch. Tetschen, 9 U. 20 Min. Vorm.: Wasserstand 450 Cm. bei trübem regnerischen Wetter, im steten Wachsen. Pardubitz, 9 U. 15 M. Vorm.: Elbe in Pardubitz 8 U. früh bei fortwährendem Steigen 371 Cm. über normal. Leitmeritz, 5 Uhr Abends: Elbwasser bis 12 Uhr Mittags auf 370 Cm. gestiegen, bisher im Stillstand.

— Es ist uns mitgetheilt worden, daß ein Lohnfuhrwerksbesitzer in der Pirnaischen Vorstadt seine zwei Pferde in der unverantwortlichsten Weise behandelt, indem er von denselben schwere Arbeit verlangt, ihnen aber ungenügendes Futter giebt, dieselben ja sogar Tage lang ganz ohne Futter läßt. Zu unserer Genugthuung haben wir auf eingezogene Erkundigung vernommen, daß bereits Schritte gegen den unvernünftigen Menschen an competenter Stelle gethan worden sind.

— In einem Hause der großen Schießgasse hat vorgestern Abend ein grober Exceß stattgefunden, dessen Held ein dort wohnhafter Fleischergeselle gewesen ist. Derselbe hatte einen Streit mit seiner Geliebten gehabt, dieselbe mit in sein Quartier gelockt und dort bei verschlossenen Thüren so gemißhandelt, daß in Folge ihres Geschreies die Hausbewohner einen Gendarm herbeiholten. Diesem widersetzte sich der Fleischer und wurde thätlich gegen ihn, worauf Succurs herbeigeholt, der Excedent überwältigt, gebunden und in Haft genommen wurde.

— Die auch in diesem Blatte vielfach besprochene Frage bezüglich der Errichtung von Selectenclassen im Anschlusse an unsere städtischen Bürgerschulen ist, nachdem die Stadtverordneten sich kürzlich mit überwiegender Majorität (gegen nur 2 Stimmen) für die sofortige Einrichtung dieser Organisation mit Beginn des bevorstehenden neuen Schuljahres ausgesprochen haben, nunmehr durch eine Bekanntmachung des Raths in ein definitives Stadium getreten, insofern dieselbe, um den Umfang des Bedürfnisses übersehen zu können, die Eltern und Erzieher auffordert, die betreffenden Anmeldungen bei der einen Direction der fünf communlichen Bürgerschulen in den nächsten Tagen zu bewirken. — Ueber die Nothwendigkeit dieser Selectenclassen für diejenigen Knaben, welche den achtjährigen Schulbesuch mit Erfolg beendet haben, ist bereits so viel gesagt worden, daß darüber kein Zweifel mehr obwalten kann. Wir wollen nur einiges Aeußerliche berühren. Zunächst können für die projectirten Selectenclassen nicht blos bisherige Schüler der Bürgerschulen angemeldet werden, sondern auch Knaben, welche Privatschulen, die Stiftungsschulen (Schule zu Rath und That, Garnisonschule, evang. Freischule ꝛc.), sowie die Bezirksschulen besucht haben; ebenso sind die Knaben aus den Schulen katholischer Confession aufnahmefähig, da diese Selectenclassen außerhalb der Confessionsschule stehen. Die Bedingung für alle Aspiranten ist nur: daß sie den obligatorischen achtjährigen Schulunterricht mit Erfolg absolvirt haben. Die Selectenclassen werden also einen allgemeinen Character haben und daher allen Kreisen zugänglich sein. Da der höchste Schulgeldsatz in der Bürgerschule von Ostern an pro Monat 6 M. ist, so wird auch für die Selecta kein höheres Schulgeld gefordert werden; vielleicht entschließen sich die städtischen Collegien auch zur Bewilligung einiger Freistellen, mit welcher Gründung die Einwohnerschaft wahrscheinlich mehr einverstanden sein würde, als mit mancher andern der letzten Jahre. Was wird nun wohl in dieser Selecta gelehrt werden? Ganz natürlich werden Naturkunde, Rechnen, Geometrie, Styl, geometrisches und gewerbliches Zeichnen, Geographie und Geschichte die Hauptunterrichtsfächer sein, woran sich für Alle noch die Einführung in die deutsche Literatur und für Diejenigen, welche schon Unterricht in der französischen Sprache gehabt haben, die Fortbildung in derselben schließen würde. — Was wird unsern Söhnen der Besuch der Selecta nützen? Es liegt auf der Hand, daß es nicht blos auf die Befestigung der Schulkenntnisse ankommt, sondern daß eine Fortbildung im besten Sinne des Worts intonirt wird. Die nahe bevorstehenden öffentlichen Prüfungen in unseren städtischen Bürgerschulen werden den Beweis liefern, was in denselben auch in den Fächern geleistet wird, die einen Abschluß innerhalb des Rahmens des achtjährigen Schulcursus nicht finden können (Naturkunde, Styl, Mathematik); um so erfreulicher ist die den befähigten und wißbegierigen Knaben gebotene Gelegenheit, den Kreis des Wissens angemessen erweitern zu können. Daß diese Fortbildung wirksamer ist, als die durch den Besuch der obligatorischen, dreijährigen Fortbildungsschule, mit ihren Sabendlichen Stunden zu erreichende, liegt sehr nahe, und daher ist die Befreiung von letzterer für diejenigen Knaben, welche die Selecta besuchen, eine naturgemäße Berechtigung.

— Bezüglich der Klagen, daß die Zweipfennigstücke neuesten Gepräges, von der Adlerseite gesehen, von den Zehnmarkstücken schwer zu unterscheiden seien, wird als Unterscheidungszeichen darauf hingewiesen, daß der Adler auf den Goldmünzen eine Umschrift hat, auf den Kupfermünzen nicht. Beim Vorgezähltwerden von Kronen mit der Adlerseite nach oben kann man sich wohl durch einen raschen Ueberblick sofort davon überzeugen, ob eine der Münzen ohne irgend eine Schrift ist; bei erlangter Uebung ist dies auch bei schwachem Lichte möglich. Eine noch bessere Manipulation ist aber, die Münzen mit der Rückseite nach oben aufzuzählen, da die Goldmünzen an dem Bildniß der betreffenden Landesherren bez. den Hoheitszeichen der freien Städte erkennbar sind, während die andern Münzen auf dieser Seite die Werthbezeichnung (1 Mark, 50, 20, 10, 5, 1 Pfennig) aufweisen.

— Vor einigen Tagen berichteten wir über die außergewöhnlichen testamentarischen Bestimmungen einer kürzlich hier verstorbenen Lackirers-Wittwe, die einer „ganz stattlichen Anzahl" ehemaliger Lehrlinge ihres Mannes je 1500 Mark, auch ihrer letzten Pflegerin die gleiche Summe ausgesetzt haben sollte und daß auf dieses Legat 5 Frauenspersonen — darunter 4 Verwandte der Obigen — Anspruch machten. Von durchaus glaubwürdiger und völlig unparteiischer Seite wird uns aber mitgetheilt, daß nur 3 frühere Lehrlinge und nachherige langjährige Gehilfen jenes Gewerbtreibenden je 1500 Mark erhalten, daß ferner die nächsten Anverwandten zwei bereits verstorbener sehr tüchtiger Gehilfen je 900 Mark laut Testament empfangen haben und daß von jener Erblasserin auf den Wunsch ihres bereits früher entschlafenen Mannes gedachte Legate ausgesetzt worden sind in dankbarem Rückblick darauf, daß ihr Wohlstand wesentlich durch die Treue und den Fleiß ihres Arbeitspersonals mit begründet wurde. Bezüglich des Legates für ihre Pflegerin in der letzten Krankheit verhält sich die Sache ebenfalls ganz anders. Am 4.