Nacht-Telegramme.
(Nur in einem Theile der Auflage.)
Konstantinopel. Im Bosporus fand ein Zusammenstoß des russischen Dampfers „Kostroma" mit dem Lloyddampfer „Mars" statt, wodurch des letzteren Maschine und Backbord stark beschädigt wurden. Der „Mars" strandete in Jenikoei. Der hintere Theil des Schiffes steht unter Wasser.

Dresdner Nachrichten

33. Jahrgang.
Aufl. 46,000 Exempl.

Dresden, 1888.

Frau Elise Weichhold, Zahnkünstlerin,
Serrestrasse 1, II. Etg. (Ecke Amalienstrasse),
empfiehlt sich zur Anfertigung **künstlicher Zähne etc.**
Sprechstunden Vorm. v. 10–12 u. Nachm. v. 2–5 Uhr. Für Unbemittelte Nachm. v. 5–6 Uhr.

Die **bewährtesten Bade-Einrichtungen**

empfiehlt
G. Troitzsch, Dresden,
Marienstrasse 16.

Künstliche
Zähne und Gebisse
Fritz Hansen.
Schiessgasse 3, I., Ecke König Johannstrasse,
Empfohlen von Dr. med. Tresling.
Umänderungen, Reparaturen, Plomben.
Solide Ausführung. Mässige Preise.

EIGNE FABRIKATION
Contobücher
empfehlen
J. Bargou Söhne.

Tapeten.
Grösste Auswahl, **billigste** aber **feste** Preise.
Franz Schlote,
im Café Passage, Ecke Johannesstrasse.

Leberthran, beste Marke von Meyer, Christiania, Kgl. Hofapotheke Dresden, am Georgenthor.

Nr. 226. Spiegel: Neueste Telegramme. Hofnachrichten. Dienstjubiläum Generals des Barres. Verbot des Aehrenlesens. Ueber das Radfahren. Gerichtsverhandlungen. „Der letzte Brief". Briefkasten. Plaudertasche.

Montag, 13. August.

Telegramme der „Dresdner Nachrichten".

Straßburg i. E. Die Königin von Portugal ist von Paris kommend heute Vormittag eingetroffen und gedenkt bis morgen hier zu verweilen.

London. Das Unterhaus nahm die Regierungsbill betr. die Errichtung eines landwirthschaftlichen Ministeriums an und erteilte dem Antrage, sich bis zum Montag den 6. November zu vertagen, seine Zustimmung.

Stockholm. SS. MM. der König und die Königin von Sachsen bewirkten gestern verschiedene Ankäufe von Schwedischen Sachen. Heute besuchten Dieselben die Messe in der Katholischen Kirche, empfingen nebst dem Kronprinzenpaar die Großzünfter Nisbert und Sergius, sowie die Prinzessin Marie von Baden. Die Abreise des Sächsischen Königspaares erfolgt morgen von dem Kronprinzlichen Lustschloß Tullgarn.

Petersburg. Der Statthalter Fürst Hohenlohe ist hier eingetroffen.

New-York. Nach hier eingegangenen Meldungen aus Valparaiso vom heutigen Tage ist daselbst das Reservoir eines Brauhauses geplatzt, wodurch die Hauptstraßen der Stadt theilweise überschwemmt wurden. Der Verkehr ist gestört und befürchtet man außerdem erheblichen Menschenverlust.

New-York, 11. August. Mehl 3.30. Rother Winterweizen 96, per August 97½, per Sept. 93, per Dezbr. 95½. Mais (New York) 56½, August 55½.

Lokales und Sächsisches.

— Vorgestern trat Se. Königl. Hoheit Generalfeldmarschall Prinz Georg in Begleitung des Chefs des Generalstabes, Generalmajors Edler v. d. Planitz, in Bautzen ein, um dem Regiments-Exercieren beizuwohnen, und kehrte Mittags nach Dresden zurück.

— Se. Königl. Hoheit Kronprinz Victor Emanuel von Italien besuchte gestern früh mit seinen Begleitern die katholische Hofkirche und unternahm nach beendetem Gottesdienste eine Rundfahrt durch die Stadt. Alsdann begab sich derselbe nach Pillnitz und hoch von hier aus in Gemeinschaft mit der Prinz Georgschen Familie zu einem Ausflug in die sächsische Schweiz auf. Die Abreise des Kronprinzen von Italien erfolgt am Donnerstag; die Reise geht dann zunächst nach Würzburg und Stuttgart.

— Se. Exc. Generallieutnant a. D. Nehbor von Holderberg wurde anläßlich der Feier seines 80. Geburtstages durch den Gemeinderath von Landeggatt zum Ehrenmitglied der Gemeinde ernannt.

— Der vor Kurzem zum Assessor ernannte Referendar bei der Königl. Polizei-Direktion Dresden, Herr Nadler, wird mit dem 1. Sept. als Bezirks-Assessor an die Amtshauptmannschaft Schwarzenberg versetzt, sodaß dadurch abermals eine Referendarstelle bei der hiesigen Polizei-Direktion offen wird.

— Der preußische General der Infanterie des Barres begeht am 15. August sein 50jähriges Dienstjubiläum. Dasselbe feiert an gleichem Tage der kommandirende General des 15. (elsaß-lothringischen) Armeecorps, Herr v. Heuduck. Wenn wir in Sachsen des Jubiläums des erstgenannten preußischen Generals erwähnen, so geschieht dies deshalb, weil Herr des Barres seit der Reorganisation des sächsischen Heeres als Vorstand der Ober-Militär-Examinations-Commission regelmäßig des Jahres ein bis zwei Mal nach dem Königreich Sachsen kommt, um hier die Fähnrichsprüfungen der Cadetten und Avantageure abzunehmen. Sämmtliche seit etwa 20 Jahren in das vaterländische Heer eingetretenen königl. sächsischen Offiziere haben vor der von dem General des Barres geleiteten Ober-Militär-Examinations-Commission das vorschriftsmäßige Fähnrichs-Examen bestanden. Nicht minder hat derselbe von den auf die verschiedenen deutschen Kriegsschulen, von Metz bis Meß, vertheilten Fähnrichen des königl. sächs. 12. Armeecorps persönlich das Offiziers-Examen abgenommen. In wie ausgezeichneter Weise, mit welchem Scharfblick und mit welcher Gerechtigkeit General des Barres jedesmal seines besondere Begabung erfordernden Amtes waltet, darüber ist im ganzen Armeecorps nur eine Stimme. General des Barres wird stets, wenn er zu Prüfungszwecken in Dresden erscheint, durch Einladung zur königlichen Tafel beehrt. Er ist Inhaber eines hohen sächsischen Ordens. 1820 in Mainz als preußischer Unterthan geboren, trat er 1838 als Leutnant aus dem Cadettencorps in's 25. Infanterie-Regiment ein, wurde wiederholt zu verschiedenen Dienstleistungen bei militärischen Bildungsanstalten kommandirt, so z. B. 1866 zum Kommandeur des Cadettenhauses in Berlin. Seine jetzige Stellung hat er seit 14 Jahren inne. 1864 hat er den Feldzug gegen Dänemark, dabei mehrere Gefechte und die Belagerung der Düppeler Schanzen mitgemacht; 1866 kommandirte er als Major ein Bataillon in der Reserve.

— Der Kaiser hat als Zeichen besonderen Wohlwollens dem General von Albedyll (früher Chef des Militärkabinets des Kaisers Wilhelm I., jetzt kommandirender General eines Armeekorps) das Pferd aus dem Marstall, mit welchem jüngst der General, im Gefolge des Kaisers, bei einem Exerzieren auf dem Bornstedter Felde bei Potsdam die Hindernisse nahm, mit voller Generalsausrüstung zum Geschenk gemacht.

— Ein reges Leben herrschte am gestrigen frühen Morgen auf den Bahnhöfen; zu den meisten Zügen mußten, um den Andrang zu bewältigen, Vor- oder Nachzüge eingelegt werden. Insbesondere war wieder der Böhmische Bahnhof der Schauplatz ungewöhnlich starken Verkehrs. Der nach Moldau-Eichwald abgelassene Extrazug beförderte ab hier gegen 800 Personen und erhielt unterwegs noch einen weiteren Zuwachs von gegen 350 Personen, so daß die Ankunft in Eichwald mit ungefähr 1150 Passagieren erfolgte. Der Hamburg-Berliner Extrazug traf mit über 500 Personen in 26 Wagen hier ein. Der größte Theil dieser Reisenden fuhr nach Schandau weiter, sodaß der Extrazug dahin mit 19 vollbesetzten Wagen abgefertigt werden mußte. Leider ereignete sich bei diesem Extrazuge insofern ein bedauernswerthes Unglück, als ein in Dresden-Neustadt stationirter Bremser an der Elsterwerdaer Brücke mit dem Kopfe anstieß und in Großenhain todt auf einem Wagen liegend aufgefunden wurde.

— Daß die großen Schulferien mit gestern zu Ende gingen, konnte man am Sonnabend Abend auf dem Böhmischen Bahnhofe leicht errathen. Es kehrten nach 7 Uhr eine große Zahl unserer kleinen Ferienkolonisten mit ihren Führern und Führerinnen zurück. Sehnsüchtig harrten die Augen der Eltern und Geschwister des anbrausenden Zuges. Das gab ein Leben, ein Jubeln, ein Rufen, ein Tücher- und Hütteschwenken und Fragen, als der Zug auf dem Perron eingefahren war! Ueberall sahen gebräunte und gebaudete Kindesgesichter aus den Fenstern, denen man Wohlbefinden und Freude auf den ersten Blick ansah. Alle brachten Blumen, Sträuße und grüne Fichtenreiser mit aus ihren Sommerfrischen, sowie Spielsachen aus den Spielwaaren-Industrieorten des Erzgebirges. Das Drängen und Treiben wollte gar kein Ende nehmen. Die Führer und Führerinnen führten ihre Pflegebefohlenen durch das Hauptgebäude vor dem Bahnhof und übergaben hier die glücklichen Kinder den Eltern und Geschwistern. Manches Elternauge erglänzte von Freudenthränen bei dem Anblick des Lieblings, dessen Aussehen von Gesundheit blühte. Rührend war es anzusehen, wie herzlich und aufrichtig dieselben den Führern und Führerinnen, wie allen Denen, die zu dem Gelingen des Werkes echter, edler Menschenliebe beigetragen, dankten.

— Welch' große Beihilfe zum Unterhalt mancher armen Familie in früheren Jahren aus dem Aehrenlesen erwuchs, wissen am besten die Bewohner des Landes und kleinerer Städte. Jetzt, wo nur vereinzelt das Absuchen der Stoppeln gestattet ist und die technischen Hilfsmittel diese Arbeit immer ertragloser machen, gehen nur wenig Leute und unter diesen wiederum zum großen Theil Kinder auf die Stoppeln. Das Aehrenlesen auf den Stoppeln kann als Diebstahl betrachtet werden, wenn der Besitzer des Feldes nicht die Erlaubniß zum Auflesen der Aehren ertheilt hat. Die Gesetzesbestimmungen darüber befinden sich in §§ 448 flg. des Bürgerlichen Gesetzbuches, sowie im § 370 des Reichsstrafgesetzbuches. Die daselbst angedrohten Strafen lauten auf Haft bis zu 14 Tagen oder Geldstrafe bis zu 60 Mk. Mit Rücksicht auf die gegenwärtige Ernte sei auf diese gesetzlichen Bestimmungen aufmerksam gemacht.

— Die neuen Proben von Achselstücken für Hauptleute und Subaltern-Offiziere sind jetzt genehmigt worden. Die neuen Achselstücke bestehen aus vier zacig in einander gehenden silbernen Husarenschnüren mit Tuchvorstoß am Rande.

— Den Militärmusikern, welche bisher auf ihren Concertreisen bei Benutzung der sächsischen Staatsbahnen den vollen Preis zu zahlen hatten, ist neuerdings durch eine Verordnung der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen auch für solche Reisen die Benutzung von Militärbilletts gestattet worden.

— Im Ober-Postdirektionsbezirke Dresden betrug im Monat Juli die Einnahme für Wechselstempelmarken 12328 Mk. 80 Pfg. (281 Mk. 60 Pfg. weniger gegen Juli 1887) und für Werthzeichen zur Entrichtung der statistischen Gebühr 6008 Mk. 47 Pfg. (2943 Mk. 3 Pfg. mehr gegen Juli 1887).

— Als am vergangenen Sonnabend Vormittag ein herrschaftliches Gespann die Ecke der Blasewitzer- und Elbleitenstraße in schnellem Galopp passirte, stürzte infolge Ausgleitens auf den Schienen das Sattelpferd; durch den plötzlichen Ruck wurden die Insassen des Wagens auf die Straße geschleudert. Ernstliche Verletzungen scheinen glücklicherweise nicht vorgekommen zu sein.

— Da die Sparkassen-Geschäftsstelle im Neustädter Rathhause wegen vorzunehmender Bauarbeiten vom 20. bis mit 23. ds. geschlossen ist, so mögen diejenigen Einleger, welche in dieser Zeit Geld zurückzunehmen beabsichtigen, dies schon vorher bewirken.

— In einem hiesigen größeren Café gab es vorgestern eine bis zur Hinausstoßung des Störenfriedes, eines hiesigen bekannten Künstlers, der an Nervosität leidet, sich steigernde Scene. Der Betreffende störte die Billardspieler durch Hineinstoßen mit seinem Spazierstocke und widersetzte sich in der heftigsten Weise den ihm zu Theil werdenden Abmahnungen, bis endlich sich seine gewaltsame Entfernung nöthig machte.

— Reife Weintrauben sind bereits auf dem letzten Wochenmarkte in Meißen zum Verkauf gebracht worden. Der Preis war natürlich ein hoher, und war kostete eine mäßige Traube 1 Mark.

— Der Kindergarten des Stadtvereins für innere Mission in Dresden, an dessen Spitze Oberregierungsrath Dr. Fischer steht, wurde im Jahre 1887 an 251 Tagen durchschnittlich von 68 Kindern besucht, von denen 61 das Vorschulalter in der Anstalt erreichten. Während des Jahres aufgenommen wurden aus 115 Familien durch die Anstalt, so daß 71 je 1 Kind, 26 je 2 Kinder, 15 je 3 und 3 je 4 Kinder schickten. Die Abendversammlungen mit den Müttern und Vätern der verpflegten Kinder wurden bei lebendiger Betheiligung fortgesetzt. Die Einnahmen betrugen 4888 Mk., die Ausgaben 4875 Mk. Jedes verpflegte Kind kostete durchschnittlich auf einen Verpflegetag 27,6 Pfg., von denen 7,2 von den Eltern, 20,3 vom Verein oder seinen Wohlthätern bezahlt wurden. Das lange gefühlte Bedürfniß nach einem eigenen Heim — die Anstalt besteht schon 22 Jahre — hat zum Ankauf eines 200 qm. großen Grundstückes an der Langebrückerstraße geführt; auf diesem wird gegenwärtig ein einfaches Anstaltsgebäude errichtet, das keinen anderen Luxus kennen soll als viel Luft und Licht. Zum Grundstückserwerb und Bau haben die städtischen Kollegien 15,000 Mk. auf 5 Jahre zinsfrei dargeliehen, die noch fehlenden Mittel hofft man durch kleine Darlehen von etwa 300 bis 500 Mk. zu 2 Prozent Zinsen zu erhalten.

— Fast sämmtliche Berliner Zeitungen sind mehr oder weniger bestrebt, für die Freiheit des Radfahrens in Berlin eine Lanze zu brechen und es wird von ihnen nachgewiesen, daß durch Radfahrer weniger Unfälle hervorgerufen werden, als durch andere Vehikel. Unter den Schäden muß man zweierlei Arten streng unterscheiden, solche, welche die Radfahrer sich selbst zufügen, und solche, welche sie dem Verkehr zufügen. Jene gehen uns vorläufig nichts an, für sie haben die Radfahrer selbst aufzukommen. Von diesen aber sind alle diejenigen Schäden, welche man befürchtete und welche bis zum 12. Mai die Gründe ausmachten, aus welchen man die Freigabe der Straßen verweigerte, nicht eingetroffen. Und sie werden sich auch später nicht geltend machen, das kann man schon jetzt behaupten. Im Vergleich zu Droschken, Equipagen, Omnibussen und Pferdebahnen, besonders aber zu Geschäftsfuhrwerken aller Art, haben sich die Dreiräder als gänzlich ungefährliche und harmlose Vehikel erwiesen. Wir haben vom 12. Mai, dem Tage an, wo die Berliner Straßen für die Dreiradfahrer freigegeben wurden, bis zum 26. Juli die Polizeiberichte über Unfälle durch Ueberfahren auf den Berliner Straßen gesammelt, und danach stellt sich diese Unfallstatistik folgendermaßen: Ueberfahren und nicht verletzt wurden in der genannten Zeit 2 Personen von Privatfuhrwerken (Equipagen und dergleichen), eine Person von einem Omnibus, 5 Personen von Dreirädern. Ueberfahren und leicht verletzt wurden 10 Personen von Droschken, 3 von Privatfuhrwerken, 22 Personen von Arbeitsfuhrwerken aller Art, eine Person von der Pferdebahn, 7 Personen von nicht näher bezeichneten Fuhrwerken, 5 Personen von Dreirädern. Ueberfahren und schwer verletzt wurden 3 Personen von Droschken, 2 Personen von Privatfuhrwerken, 22 Personen von Arbeitsfuhrwerken aller Art, 5 Personen von Omnibussen und Pferdebahnwagen, keine Person von Dreirädern. Ueberfahren und getödtet: 2 Personen von Droschken, 3 Personen von Arbeitsfuhrwerken, 2 Personen von nicht näher bezeichneten Fuhrwerken. Außerdem wurden 32 Personen von verschiedenen Gefährten überfahren, ohne daß die Art der Verletzung im Polizeibericht angegeben war. Von sämmtlichen 114 Unglücksfällen also, die mit einer leichten oder schweren Verletzung verbunden waren, stellten die Dreiräder nur 5, also noch nicht 4½ Prozent und zwar lauter leichte Fälle; von den ohne Verletzung abgegangenen Unglücksfällen dagegen 5 von 8, d. h. mehr als die Hälfte, ein Beweis mehr, wie ungefährlich das Dreirad den Straßenpassanten ist. Daß das Dreirad zu der leider die Höhe von sieben erreichenden Zahl tödtlicher Fälle gar nicht beigetragen hat, versteht sich wohl von selbst. Zu unserer Statistik bemerken wir noch, daß wir die Fälle nicht scheiden konnten, wann an dem Unglück der Kutscher oder wann der verletzte Passant das Verschulden trug. In vielen Fällen, fast immer dann, wenn es sich um Kinder handelt, sind die Führer des Gefährts, zumal die der Pferdebahnwagen, von aller Schuld frei zu sprechen. Kinder laufen oft blindlings direkt unter die Räder, aber ebenso oft laufen sie auch dem Dreiradfahrer in den Weg. Ebenso oft im Verhältniß wie den Führer eines Wagens an einem Unglücksfall keine Schuld trifft, trifft sie auch den Dreiradfahrer nicht. Die andere Kategorie von Unglücksfällen, diejenigen nämlich, welche sich die Führer der Gefährte selbst zuziehen, stellt sich so, daß in jener Zeit ein Droschkenkutscher schwer verletzt wurde, daß sich ferner 6 Führer von Arbeitswagen leicht, 8 schwer verletzt haben, und daß 2 durch eigene Schuld getödtet worden sind. Zu dieser Kategorie kann man auch sinngemäß diejenigen Personen zählen, welche durch verfehltes Abspringen von Omnibus- und Pferdebahnwagen zur Verletzung kommen, und deren es vom 12. Mai bis jetzt 5 Leichtverletzte und 2 Schwerverletzte gab. Von sämmtlichen verunglückten Dreiradfahrern haben bisher jedoch nachweislich nur 3 wirkliche Verletzungen davongetragen, eine ganz leichte, ein zweiter schwerere, indem er die Leiche jedoch, und ein dritter, der sich schwere Verletzungen am Kopf zuzog. So erschreckend es Manchem sein wird, aus den angeführten Zahlen zu ersehen, daß im Laufe von 2 Monaten nicht weniger als 7 Menschen durch Ueberfahren getödtet worden sind, so überraschend wird wieder Anderen die außerordentlich geringe Zahl der wirklichen Unglücksfälle sein, die das Dreirad verschuldet hat. Und wenn man bedenkt, daß reichlich drei Viertel der heutigen Fahrer ungeübt sind, das Stahlroß vielleicht zum ersten oder zweiten Mal bestiegen haben, so läßt sich vermuthen, daß im Laufe der Zeit jene geringe Zahl von wirklichen Unglücksfällen sich noch vermindern, ja auf Null zusammenschrumpfen wird. Es ist also hierdurch erwiesen, daß das Dreirad in Bezug auf die Sicherheit des Verkehrs alle andern Gefährte bei Weitem übertrifft, daß mithin seinem Gebrauch keine unvermeidlichen Schäden für den Verkehr anhaften, so ist andererseits nicht zu leugnen, daß es Unzuträglichkeiten verursacht, welche Erscheinungen der Uebergangszeit sind und denen es zuzuschreiben ist, daß ein beträchtlicher Theil der Bevölkerung die Radfahrer mit scheelen Augen betrachtet. Wenn solche Unzuträglichkeiten sich in anderen Städten, die sich der Freiheit des Radfahrens schon länger als Berlin erfreuen, nicht bemerklich gemacht haben, so darf nicht vergessen werden, daß die Straßen von Berlin unverhältnißmäßig belebter sind, als die anderer deutscher Städte. Und zwar müssen auch bei diesen Unzuträglichkeiten wieder streng zwei Klassen unterschieden werden: solche, welche die Radfahrer verursachen, und solche, die ihnen verursacht werden. Jene anlangend, so giebt es eine Reihe junger Leute, welche sich auf irgend eine Weise in den Besitz eines Rades gesetzt haben und nun die Straßen zu einer sinnlosen Jagd mißbrauchen, wobei sie durch ihr tolles Fahren an jeder Straßenecke einem Dutzend Personen einen Schreck einjagen. Schon der schrille Klang der Glocke, den sie meist erst unmittelbar vor dem Passanten ertönen lassen, ist geeignet, Schreck zu verursachen, der unter Umständen verhängnißvoll werden kann, immer aber die Betroffenen erbittert. Es wird überhaupt von den unerfahrenen Radfahrern viel zu viel geklingelt, was nicht ausschließt, daß sie gerade dann das Glockenzeichen zu geben verabsäumen, wann es nothwendig wird. Das „ewige Gebimmele" macht die Passanten nervös und stumpft sie schließlich ab, so daß die Glocke ihre Aufgabe als Warnungszeichen verfehlt. Ein guter Radfahrer wird immer vorziehen, Hindernisse, mögen es nun Personen oder Fuhrwerke sein, zu umschiffen, als durch den Mißbrauch einer Glocke den Fahrdamm von den auseinander stiebenden Menschen zu säubern. Sodann belästigen viele ungeübte Radfahrer in den Hauptstraßen fortwährend Fuhrwerke und Passanten durch die kleinen Unfälle, welche ihnen zustoßen. Es liegt hier also auf Seiten vieler Radfahrer eine entschiedene Rücksichtslosigkeit gegen das Publikum vor. Andererseits aber haben die Radfahrer auch viel von der Rücksichtslosigkeit eines gewissen Theils des Publikums zu leiden. Es giebt Straßenjungen und nicht nur unerwachsene, welche es sich zur Aufgabe gesetzt haben, die Radfahrer auf alle mögliche Weise zu belästigen, indem sie ihnen Steine in den Weg werfen oder sich selbst in den Weg stellen und hierdurch den Radfahrer in Verlegenheit bringen. Dadurch sind einige Unfälle verursacht worden. Besonders beliebt ist es, Hunde auf die Radfahrer zu hetzen, so daß diesen manchmal nichts anderes übrig geblieben ist, als die Thiere niederzufahren. Am schlimmsten haben die Radfahrer jedoch von den Droschkenkutschern zu leiden. Letztere verfolgen die Radfahrer, wie es scheint, nicht ohne böswillige Absicht. Denn daß Zusammenstöße nicht durchaus unvermeidlich sind, lehrt die Thatsache, daß so viel Karambolagen zwischen Droschken und Dreirädern gemeldet wurden, wobei letztere immer beträchtlichen Schaden nahmen, — besonders schwere Beschädigungen von Dreirädern geschahen am 14., 15. Mai (je zwei Mal), 21. Juni, 6., 12., 26. Juli —, noch keine einzige Karambolage von Dreirädern mit Equipagen und Arbeitswagen, die doch sonst das Hauptkontingent zu den Unfällen stellen, bekannt geworden ist. In der That wird ein Radfahrer auf's Aengstlichste jeden Zusammenstoß vermeiden, weil bei dem zarten Bau seines Vehikels nur er den Schaden davon hat, und zwar einen Schaden, der bei dem hohen Werthe der Maschine und ihrer Reparaturen immer sehr beträchtlich ist. Außerdem, wenn er nur einigermaßen geübt ist, kann er von seiner Seite einem Zusammenstoß mit Leichtigkeit aus dem Wege gehen, da der Bau der Maschine ihm erlaubt, diese ganz souverän zu beherrschen. Kein Kutscher kann sein Fuhrwerk und die Pferde so sehr in seiner Gewalt haben, wie der Radfahrer seine Maschine. Wir richten daher an die Droschkenbesitzer die ernste Mahnung, den Fuhrern ihrer Gefährte Rücksicht einzuschärfen, denn ein von einer Droschke muthwillig oder fahrlässig niedergefahrenes Dreirad verursacht eine Schadensersatzpflicht von ganz beträchtlicher Höhe. Wir richten ferner im Interesse der Entwickelung und Sicherheit des Verkehrs unsere Mahnung an die Lehrherren, Lehrer und Eltern, daß sie ihren Pflegebefohlenen einschärfen, die Radfahrer in Ruhe zu lassen, damit ihren Schützlingen selbst kein Schaden geschehe. Wir richten aber auch schließlich an alle diejenigen, welche auf dem Fahrrade ungeübt sind, besonders an die jungen Leute die Mahnung, langsam zu fahren, um das Publikum nicht gegen sich zu erbittern, und für die erste Zeit die belebten Straßen zu meiden, denn für sie ist ein eintretender Schaden immer am empfindlichsten, da jede Verletzung der Maschine ein arges Loch in den Geldbeutel reißt.

— Als am 21. April d. J. 400 Jahre seit der Geburt des ritterlichen Humanisten Ulrich v. Hutten vergangen waren, der wie Wenige mit glühender Begeisterung das Morgenroth einer

Meyer's Saccos von 2½ Mark an Joppen von 7½ Mark an nur Frauenstr. 4 II. Et.