Wein-Handlung
Grosshandlung
Heinrich Grell
Wein-Restaurant
mit feiner Küche
Zahnsgasse 2

der Major Freiherr v. Leubern, die Hofräthe Dr. Erbstein und Dr. Klemm, sowie der Hauptmann Frhr. v. Ompteda und der Premierlieutnant v. Minckwitz.

— Se. Königl. Hoheit Prinz Friedrich August hat den Besitzer des Hotel de Saxe, Gustav Hunger, in Großenhain zu seinem Hoftraiteur ernannt.

— Se. Königl. Hoheit Prinz Albert verläßt mit dem bevorstehenden Schluß dieses Wintersemesters die Universität Leipzig.

— Ihre Kaiserl. Königl. Hoheit Frau Großherzogin von Toskana wohnte gestern Abend der Vorstellung von Schiller's „Maria Stuart" im Königl. Schauspielhaus bei.

— Se. Hoheit Herzog Heinrich von Mecklenburg-Schwerin ist gestern hier eingetroffen und im Hotel de Rome abgestiegen.

— Se. Excellenz der Herr Kriegsminister von der Planitz hat sich zu einem 11tägigen Aufenthalt auf die Festung Königstein begeben.

— Dem langjährig bei der Firma Eduard Beyer in Chemnitz beschäftigten Kontoristen Hesse ist das Ehrenzeichen für Treue in der Arbeit verliehen worden.

— Dem Verwalter des Ellefelder Staatsforstreviers Oberförster Plötz in Ellefeld ward das Ritterkreuz 2. Klasse des Verdienstordens verliehen.

— Gegen den „christlichen Sozialismus" richtet sich eine besonders von hervorragenden evangelischen Geistlichen unterzeichnete Erklärung, in der es u. A. heißt: „Einstimmig legen die Unterzeichneten als evangelische Christen Verwahrung dagegen ein, daß man im Namen des Christenthums, des Evangeliums, der Kirche bestimmte soziale Forderungen an den Staat stellt oder verlangt, daß die gesellschaftlichen Verhältnisse nach angeblich christlichen Prinzipien geregelt werden sollen. Wer das thut, begeht ein dreifaches Unrecht. Er versündigt sich gegen die, welche anders über die gesellschaftliche Ordnung denken, als er und nun darum als unchristlich, unevangelisch, unkirchlich gelten sollen. Er vergeht sich gegen den Staat, indem er dessen Selbstständigkeit leugnet und behauptet, daß derselbe staatliche Prinzipien und Ordnungen von der Kirche annehmen müsse. Er setzt das Evangelium herab, welches als eine göttliche Botschaft an alle und für alle Zeiten sich begnügen muß, das Herz des Menschen zu ändern, von ihm aber zu einem Parteiwort gemacht, mit einer vergänglichen Zeitmeinung verknüpft, ein äußerliches Gesetz wird. Es hat der Sache des Christenthums in unserem Vaterlande sehr geschadet, daß es oft in den Dienst einer politischen Partei gestellt worden ist. Es wird ihr noch viel mehr schaden, wenn sich die Vertreter des Evangeliums mit einer sozialen Partei verbinden, welche das auch sei. Denn die gesellschaftliche Ordnung berührt alle, während Tausende sich um die Politik kaum kümmern. In der Reformation hat sich die Kirche auf ihre besondere Aufgabe besonnen und derum begonnen, dem Staate wieder zu geben, was des Staates ist. Im Namen des Christenthums hat der evangelische Christ vom Staate nichts zu fordern, als daß ihm Freiheit gelassen werde, seines Glaubens zu leben; die Kirche nichts mehr, als daß ihr erlaubt sei, ihrem Berufe nachzukommen. Wer im Namen des Evangeliums mehr verlangt, verleugnet die reformatorische Erkenntniß von der Selbstständigkeit des Staatslebens. Die Christlich-Sozialen übernehmen eine schwere Verantwortung. Sie verleiten die Lehrer der Kirche, statt alle Kraft auf die reine und kräftige Predigt des Evangeliums zu legen, sich in allerlei Nebendinge, die nicht ihres Amtes sind, zu verlieren. Vielen machen sie die Kirche zum Spott, da sie glauben, die Theilnahme für ihre soziale Noth sei nur ein Lockmittel, sie für die Kirche zu gewinnen. Bei anderen mag dies gelingen, aber der Gewinn für die Kirche ist von zweifelhaftem Werthe, wenn nicht Herz und Gewissen betheiligt sind. Die Christlich-Sozialen können sich nicht an dem Klassenkampf betheiligen, ohne Partei zu nehmen, und indem sie auf diese Weise die einen vielleicht sich befreunden, entfremden sie die andern, nicht um der Forderung des Evangeliums willen, sondern wegen ihrer Parteimeinungen. Ihre sozialen Experimente finden meist nur da in weiteren Kreisen Eingang, wo eine innerliche, einfache evangelische Predigt, von der sie manchmal geringschätzend reden, eine lebendige Kirchlichkeit erzeugt hat. Dies Salz der Kirche verbrauchen sie, neue Geisteskraft vermag aber ihr veräußerlichtes Evangelium nicht zu erwecken. Wir bitten unsere Glaubensgenossen, von diesem verderblichen Wege umzukehren. Auf ihm finden sie nicht, womit sie unserem Vaterland nützen können. Wenn sie aber in treuer Benutzung der geistlichen Mittel evangelische Persönlichkeiten schaffen, so werden sich diese überall als Salz und Licht bewähren. Läßt sich die evangelische Kirche auf Dinge ein, die dem Evangelium fremd sind, so wird das Salz dumm werden. Womit soll dann unserm Volke geholfen werden? Es ist nöthig, fest zu bleiben und nicht müde zu werden, sich selbst und andern zu bezeugen, daß die evangelische Kirche Gott nur gefällt und dem Nächsten nur dient, wenn sie das Evangelium rein und von weltlichen Dingen unvermischt verkündigt". — Aus Dresden haben die Erklärung die Herren Superintendent Consistorialrath Lic. Benz und Oberconsistorialrath Hofprediger D. Loeber unterzeichnet.

— Auf das Vorhandensein starker Differenzen zwischen der Stadt Dresden, dem Elektrizitätswerk Helios und der Maschinen- und Dampfkesselfabrik von Rost in Dresden läßt eine gedruckte Veröffentlichung schließen, die letztere dieser Tage an eine größere Anzahl von Personen versendet hat. Bekanntlich hat die Firma Rost die Dampfmaschinen für das städtische Elektrizitätswerk in der Stiftsstraße geliefert, jedoch nicht unmittelbar der Stadt, sondern dem „Helios", der allein der Stadt für die Güte und Leistungsfähigkeit der Maschinen haftbar ist. Die Stadt hält sich also zunächst an den Helios und dieser erst an Rost. Da aber die Leistungen der Rost'schen Maschinen sich in der elektrischen Straßenbeleuchtung aussprechen, so hat die Stadt ein sehr starkes Interesse daran, daß diese möglichst vollkommen funktioniren. Wie erinnerlich, erlosch vor Weihnachten zwei Mal das elektrische Licht und man behauptete, dies sei die Folge des Springens der Ventilfederung gewesen. Es ist bei zwei Rost'schen Maschinen je einer der eigenthümlich konstruirten Ventilkörbe gebrochen, die wahrscheinlich zu schwach waren. Diese Schäden sind damals verhältnißmäßig rasch wieder beseitigt worden. Von jener Zeit her aber mögen wohl die erwähnten Differenzen rühren. Nun spricht sich die Firma Rost in ihrer gedruckten Veröffentlichung ziemlich bitter über ihr Verhältniß zum städtischen Betriebsamt aus. Die Firma habe sich getäuscht, als sie vor vier Jahren annahm, sie würde Anerkennung und Dank dafür ernten, daß sie, eine Dresdner Firma, vorzügliche Maschinenanlagen zum elektrischen Lichtbetrieb und zwar zu billigem Preise gebaut und in Betrieb gesetzt habe. Sie rühmt sich, „der Heimathstadt erstklassige Maschinen sehr billig geliefert zu haben, die gegen 15 Prozent weniger Brennmaterial verbrauchen, als bei der Konkurrenz als Minimum versprochen worden sind." Die Rost'schen Maschinen arbeiteten so vollkommen befriedigend gleichmäßig als irgend welche anderen, trotzdem der Helios auf die Rost'schen Schwungräder magneto-elektrische Armaturen angebracht habe, die um je 5000 Kilogramm leichter geliefert seien, als bestimmt war. Endlich rühmt Rost von seinen Maschinen, daß sie sich in bisher nicht übertroffener Weise selbsthätig regulirten. Zum Beweis ihrer Behauptungen stützt sich die Firma Rost auf ein ebenfalls gedruckt verbreitetes Gutachten der Herren Oberfinanzrath Bergk und Maschinendirektor Hoffmann. Diese beiden hervorragenden Maschineningenieure der sächsischen Staatsbahnen stellen allerdings den Rost'schen Maschinen ein sehr glänzendes Zeugniß aus, sie rühmen namentlich ihre tadellose Regulirung und halten die von anderer Seite ihnen zu Theil gewordenen Bemängelungen für recht geringfügig. Die von der Stadt bei einer anderen Firma bestellten beiden neuen Dampfmaschinen würden 224,000 M. kosten, während die Stadt, wenn sie bei Rost bauen ließe, eine Ersparniß von etwa 100,000 Mk. machen würde. Beide Begutachter erwähnen noch, daß man, obwohl es kaum glaublich sei, mit dem Gedanken umgehe, die Dresdner Maschinen sogar durch eine dritte Firma umbauen zu lassen, obwohl sie tadellos arbeiteten, einen unübertroffenen Gleichförmigkeitsgrad und Selbstregulirung hätten und sich ungemein einfach bedienen ließen ꝛc. Ein solcher Umbau würde nicht blos ein schonungsloses Beseitigen guter inländischer Erzeugnisse des Maschinenbaues, sondern auch eine Schädigung der Steuerzahler sein. Man solle vielmehr die vier Rost'schen Maschinen ruhig arbeiten lassen, die zwar wenig ausgenutzte, aber gediegene, haltbare, sparsame und erstklassige Motoren wären. Man darf auf die weitere Entwickelung gespannt sein. Eine Antwort auf diese Bemerkungen dürfte nicht ausbleiben.

— In der vorgestrigen Versammlung der Deutschen Kolonial-Gesellschaft sprach Herr Freiherr von Bülow, welcher 3 Jahre lang Offizier der Schutztruppe in Südwestafrika gewesen, aber durch einen unglücklichen Zufall erblindet ist, über die Bestrebungen der „Deutsch-ostafrikanischen Landwirthschafts-Gesellschaft". Wenn es immer heiße, Deutschland sei in der Kolonialfrage [illegible] gekommen, so müsse man doch entgegenhalten, daß wir uns die Erfahrungen anderer Nationen und die moderne hoch entwickelte Technik zu Nutze ziehen konnten. Allerdings fehle allenthalben das zu weitfliegenden Plänen erforderliche Geld. Das Projekt einer ostafrikanischen Centralbahn von der Küste landeinwärts bis Tabora und dort nach den beiden Seen Viktoria Nyanza und Tanganyka sich abzweigend, durch welche die als Plantagengegend sehr werthvolle Landschaft Ukami erschlossen worden wäre, habe fallen gelassen werden müssen und man begnüge sich mit einer Trägerkarawane, einem recht unvollkommenen Ersatz. Auch die Bahn von Tanga nach dem Kilimandscharo sei in den Kinderschuhen stecken geblieben und nur 38 Km. weit bis kurz vor Korogwe gebaut worden. Herr v. Wißmann habe nun den Gedanken angeregt, diese Bahn mit den südafrikanischen Ochsenwagen weiterzuführen. Diesem wirklich praktischen Vorschlage habe sich die neue deutsch-ostafrikanische Landwirthschaftsgesellschaft angeschlossen und wolle die erste Rate von 50 Mk. auf ihre Antheilscheine, die über 200 Mk. lauten, dazu verwenden, zunächst 5 Wagen von Korogwe nach dem Kilimandscharo einzurichten. Wenn der Versuch gelingt, könne man dann über die Massaisteppe hinweg bis zum Viktoria-Nyanza vordringen, und durch diese Verbindung der großen Seen mit der Küste würde sich ein lebhafter lohnender Handelsverkehr in allen dort erzeugten Waaren entwickeln. Die Wagen legten die Strecke aller 6 Wochen zurück und trügen etwa 40 Centner. Der Ochsenwagen sei jetzt bereits das Hauptverkehrsmittel in Südostafrika. Bereits werde auch von den Engländern unmittelbar an unserer Nordgrenze vorbei von Mombasa aus eine Bahn nach dem Viktoria Nyanza geplant. Ferner plane die Gesellschaft, Rinderzucht in größerem Umfange zu betreiben, um die ungeheuren Steppen und Weideländer auszunutzen, ein Reitthier zur Erleichterung der Märsche zu schaffen und den ungünstigen klimatischen Verhältnissen die Spitze zu bieten, da man alsdann stets frisches Fleisch, ev. auch Milch und Butter zur Hand habe. Schließlich wolle man sich nach Südwestafrika wenden und dort ein größeres Depot von Muttervieh halten, um es Ansiedlern billig abgeben zu können. Die Viehzucht sei dort schon bei den Hereros im nördlichen Theile unseres Schutzgebiets zu Hause, aber diese verkauften kluger Weise ihr Muttervieh nicht. Man müßte die Ankäufe in der Kapkolonie besorgen. Die ungeheuren Landflächen seien für den Ackerbau nicht reif, wohl aber als Weideland ausgezeichnet. Das Vieh werde manchmal 1200 Kilometer weit bis an den Verkaufsplatz getrieben, ohne unterwegs an Körpergewicht zu verlieren. Außer dem Rindvieh plane man auch Wollschafe und Angoraziegen einzuführen, sowie eine Pferdefarm einzurichten, da bis hinauf an den Zambesi dort die Pferdepest grassire. Im Interesse der Landwirthschaft habe ja die Centrale der Deutschen Kolonialgesellschaft 20,000 Mk. zur künstlichen Bewässerung fruchtbarer Gebiete in Deutsch-Südwestafrika bestimmt und mit den geschaffenen Berieselungsanlagen sehr günstige Erfolge gehabt. Alle diese Bestrebungen seien wirthschaftlich nöthig und national ungeheuer wichtig. — Man dankte dem Redner durch lebhaften Beifall und wandte sich mit um so größerem Interesse einer im vorderen Theile des Saales arrangirten Ausstellung von Kolonialprodukten zu, Chokolade, Kamerun-cacao und damit hergestellten Chokoladenkuchen, Erdnuß- und Kokosnußkonfekt, Vanille, Usambarakaffee, Cigarren, Stearinkerzen aus Kamerunpalmöl, Palmölseifen und Liköre enthaltend. Aus dem Rechenschaftsberichte, welchen Herr Direktor Mehrmann zu Beginn der Versammlung erstattete, ging die rasche Entwickelung des Handelsverkehrs in den Kolonien hervor. Der gesammte Handelsverkehr unserer Kolonien betrug 30 Millionen Mark, wovon der dritte Theil auf deutsches Zollgebiet entfällt. In Deutschostafrika bestehen heute 60 Stationen und 13 selbstständige Handelsfirmen, in Westafrika sind die letzteren von 12 auf 23 gestiegen. In Kamerun sind 7 Plantagenanlagen, in Togo 8. Die Ausfuhr von Cacao stieg von 5000 Kilo i. J. 1890, auf 112,000 i. J. 1895. Auch ist am Tanganyikasee ein werthvolles Kohlengebiet aufgedeckt worden. Der von Herrn Schatzmeister Richter erstattete Kassenbericht ergab einen kleinen Fehlbetrag, da die Einnahmen infolge einer Abnahme der Mitgliederzahl nicht so reichlich wie sonst geflossen sind.

— „Nutzen und Bedeutung des Zwischenhandels" lautete das Thema eines Vortrags, den am Freitag Abend Herr Archidiakonus Lic. Dr. Schmidt im Verein Dresdner Kaufleute (Moritzstraße 15) hielt. Der Herr Vortragende verwahrte sich von vornherein dagegen, zu den sozialpolitischen Geistlichen zu gehören, oder sich als Autorität in der zu behandelnden Frage aufspielen zu wollen. Er habe sich aber eingehend mit der letzteren beschäftigt und sei zu der Ueberzeugung gekommen, daß der Mittelstand und mit ihm der Zwischenhandel niemals aufhören dürfe zu existiren. Es frage sich nun, ob der nicht wegzuleugnende Nothstand des Mittelstands, zu dem die zwischen dem Großkaufmann und dem konsumirenden Publikum als Vermittler auftretenden kleinen Kaufleute, früher Krämer genannt, ein starkes Kontingent stellen, so weiter gehen solle, ob derselbe nicht aufgehalten bez. reduzirt werden könne. So leicht, wie sich das Mancher vorstelle, sei es allerdings nicht, namentlich müsse man daran zweifeln, daß auf dem Wege der bloßen Gesetzgebung zu einem gedeihlichen Resultat zu kommen sein werde. Der Mittelstand habe von Alters her eine schwierige Stellung gehabt und wenn sich die ritterlichen Aristokraten auch schließlich dazu bequemten, den Großkaufmann zu respektiren, so sei doch der Zwischenhandel aus der Verachtung nie herausgekommen und namentlich im Mittelalter hart bedrängt und unterdrückt worden. Habe doch selbst ein Luther vom Krämerstande, dessen Gott Merkur zugleich als Gott der Lügner und Diebe gegolten habe, nicht sehr hoch gedacht. Mit der Entdeckung Amerikas durch Kolumbus sei aber der Weizen der Kaufleute zum Blühen gekommen und die Kulturgeschichte Deutschlands lehre, was durch den Bürgerfleiß Alles geleistet worden sei. Die neue Zeit mit ihren Maschinen habe aber großartige Veränderungen gebracht, die dem Großbetrieb zu Gute kamen, während der Kleinbetrieb im Handel sowohl wie im Handwerk in's Wanken gerieth. Nachdem der Herr Vortragende die Vortheile, welche dem Großkaufmann gegen den kleinen Kaufmann zur Seite stehen, des Näheren beleuchtet, gelangte er zu dem Schlusse, daß ein großer Theil der Schuld an dem Nothstand des Zwischenhandels der modernen Lehrlingszüchterei beizumessen sei. Damit würden dem Mittelstande durch die Schuld des Mittelstands Leute zugeführt, die nicht hinzugehören. Schließlich erwähnt Redner als Leidensquelle des Zwischenhandels die Konsum- und Beamtenvereine, die entschieden zu verwerfen, aber nicht ohne Weiteres aus der Welt zu schaffen seien. Man müsse aber von den Leuten lernen und durch genossenschaftlichen Zusammenschluß eine Selbstreinigung der Stände herbeiführen. Der Mittelstand müsse in sittlicher Bethätigung der Berufstreue alle Kräfte einsetzen, um vorwärts zu kommen und dürfe nicht zu viel von oben erwarten. Durch Einführung des Befähigungsnachweises oder durch Zwangs-Innungen sei nichts zu erreichen, der Handel müsse frei sein und dürfe auf keinen Fall wieder mittelalterlichen Zuständen entgegengeführt werden. Selbst sei der Mann, und wenn sich das Jeder selbst sage, werde es besser werden.

— Im Namen des Dresdner Droschkenführer-Vereins und unter der Leitung eines Vorstandsmitglieds desselben war für Freitag Abend 10 Uhr nach dem großen Trianonsaale eine öffentliche Versammlung der Fuhrherrn, Pferdebesitzer, Kutscher, Markthelfer, Radfahrer und aller im Fuhrwesen beschäftigten Personen, einberufen worden, zu welcher sich über 500 Personen eingefunden hatten. Die Tagesordnung lautete: „Beschlußfassung über eine Petition an den Reichstag und Bundesrath wegen Abänderung der §§ 315 und 316 des Reichsstrafgesetzbuchs, betreffend elektrische Bahnen", und als Referent war Herr Rechtsanwalt Emil Lehmann von hier bestellt. Der Wortlaut der oben erwähnten Paragraphen ist folgender: „§ 315. Wer vorsätzlich Eisenbahnanlagen, Beförderungsmittel oder sonstiges Zubehör derselben dergestalt beschädigt, oder auf der Fahrbahn durch falsche Zeichen oder Signale oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, daß dadurch der Transport in Gefahr gesetzt wird, wird mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren bestraft. Ist durch die Handlung eine schwere Körperverletzung verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter fünf Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter 10 Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein. § 316. Wer fahrlässigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängniß bis zu einem Jahre und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängniß von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft. Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen." Als 1870, beim Erlaß des Reichsstrafgesetzbuchs, auch die obigen Paragraphen eingeschaltet wurden, führte der Referent aus, gab es noch keine Pferdebahnen oder dieselben waren höchstens im Bau begriffen. Heutzutage ist aber eine Großstadt ohne Pferdebahnen oder seit einigen Jahren ohne elektrische Straßenbahnen nicht mehr zu denken. Im Gegentheil dehne sich das Netz der Straßenbahnen in kaum geahnter Weise aus und hiermit wachse die Möglichkeit von Vergehen gegen den Straßenbahnbetrieb. Der Umstand nun, daß nach den Entscheidungen unseres höchsten deutschen Gerichtshofs auch die Vergehen gegen den Betrieb der Straßenbahnen unter obige Paragraphen gestellt worden sind, mache es nöthig, eine Aenderung dieser Strafbestimmungen anzustreben. Während selbst bei fahrlässiger Brandstiftung dem Richter die Wahl von Geld- oder Gefängnißstrafe überlassen bleibe, sei dies bei Anklagen in Richtung von § 316, der die Versammlung in erster Linie zu beschäftigen habe, ausgeschlossen, hier könne nur auf Gefängnißstrafe erkannt werden. An einem Beispiel erläuterte der Redner, wie leicht man bei dem ungeheuren Straßenbahnverkehr im Innern der Städte dem Strafgesetz verfallen könne, und zwar nicht blos Kutscher ꝛc., sondern auch Radfahrer, Fußgänger u. A. Seitens der hiesigen Königlichen Polizeidirektion sei zwar bisher mit Milde verfahren worden, aber die Möglichkeit, daß der § 315 und besonders der § 316 in seiner vollen Strenge, wie dies schon in anderen Städten geschehen sei, auf den Straßenbahnbetrieb angewendet werden dürfe, müsse zu beseitigen bestrebt werden. In welcher Richtung Redner eine Aenderung des § 316 wünschte, ist in der von ihm am Schlusse vorgetragenen langen Resolution zu ersehen, welche dem Sinne nach folgendermaßen lautet: Die Bestimmung in § 316 des Reichsstrafgesetzbuchs vom 31. Mai 1870, wonach die fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransports auch auf die Straßenbahren anwendbar ist, obwohl dieselben nicht wie die Eisenbahnen durch Abperrung, Erhöhung auf Dämmen, grundsätzlichen Ausschluß alles anderen Verkehrs von den Gleisanlagen u. s. w. eine bevorrechtete Stellung einnehmen, veranlaßt die Versammlung, dem Reichstag und Bundesrath die Bitte zu unterbreiten, durch einen Zusatz zu § 316 den Straßenbahnbetrieb außerhalb dieses Paragraphen zu stellen, oder wenn dies nicht angeht, den Richter zu ermächtigen, bei leichterer Gefährdung eines Straßenbahntransports auf Gefängniß oder Geldstrafe erkennen zu dürfen. Nach einer langen, vom Gegenstande der Tagesordnung oft erheblich abschweifenden, mit Klagen seitens der Droschkenkutscher über die Straßenbahnverwaltung ausgefüllten Debatte wurde die vorgenannte Resolution einstimmig angenommen, welche in den nächsten Tagen in Restaurationen ꝛc. behufs Sammlung von Unterschriften ausgelegt werden soll. Wie von Dresden aus wird auch noch in allen anderen größeren Städten Deutschlands eine ähnliche Petition dem Reichstage und Bundesrathe zugehen.

— Am 4. d. M. ist ein verdienstvoller Beamter der Königl. Hofbauverwaltung, Herr Hofbauverwalter Büttner im Alter von 87 Jahren gestorben.

— Die Ministerien des Innern und der Finanzen haben zu der von der Stadtgemeinde Löbau beschlossenen Ausgabe von unkündbaren Schuldscheinen in Abschnitten von 2000, 1000 und 500 Mk. behufs Aufnahme einer mit 3½ vom Hundert jährlich zu verzinsenden städtischen Anleihe von 1,200,000 Mk. Genehmigung ertheilt.

— Vom Hotel „Europäischer Hof" wurde gestern Mittag folgende Notiz, die das gestrige „Dr. J." auch brachte, an die Zeitungen versendet: „Se. Excellenz Staatsminister Graf Herbert von Bismarck-Schönhausen ist in Dresden eingetroffen und hat in Sendig's Hotel „Europäischer Hof" Wohnung genommen." — Die Notiz ist unwahr; Graf Herbert Bismarck wurde erst gestern Abend 8 Uhr 45 Minuten erwartet.

— Rüstig schreiten die Aufräumungs- und Abbruchsarbeiten an der Ruine der Kreuzkirche unter Oberaufsicht des Herrn Stadtrath Kaiser vorwärts. Unermüdlich sind daselbst 30 Arbeiter beschäftigt, Stützungen vorzunehmen und Schuttmassen zu klären und zur Abfuhr zu bringen. Von der Bretterplanke bis in die Kirchenruine hat man Gleise gelegt und holt auf kleinen Lowries die Massen heraus, die auf verschiedenen Plätzen abgeladen werden. Daselbst suchen Leute vielfach nach Reliquien, d. h. nach Erinnerungszeichen, vielleicht ein Stück Glas oder Metall an das altehrwürdige Gotteshaus. Zahlreiche Fuhren mit Kupfer, das einst die Bedachung bildete, wandern in die Gießerei von Bierling und Sohn. Die Aufräumungsarbeiten, die nur unter größter Vorsicht vorgenommen werden können, dürften immerhin reichlich ein Vierteljahr beanspruchen. Der Thurm wird ununterbrochen einer sorgsamen Beaufsichtigung unterzogen. Der Sandstein hat unter den Gluthen gewaltig gelitten, noch immer bröckeln, zumal bei Wind, bald größere, bald kleinere Stücken ab, weshalb man, um die Arbeiter nicht der Gefahr auszusetzen, Schutzdächer nach dem Innern der Ruine angebracht hat. Dank der vortrefflichen Leitung der Arbeiten läßt sich sagen, daß bisher keine Symptome zu Tage getreten sind, die eine Gefahr durch Einsturz vermuthen lassen. Die drei kleineren Glocken zeigen sich ziemlich intakt, während die große gewaltige Sprünge aufweist. Die Niederlegung der Emporen und mehrerer Strebepfeiler wird mehr und mehr zur Gewißheit. Noch immer finden sich Zeichner, Photographen und Maler ein, um geeignete Momente von dem Chaos zu erfassen. Als Herr Oberconsistorialrath D. Dibelius vergangene Woche die Oeffnung des in seiner Sakristei aufgestellt gewesenen eisernen Tresors vornehmen ließ, zeigte sich, daß der Inhalt unversehrt geblieben ist, selbst hinsichtlich der in besonderen Kapseln verwahrt gewesenen Scheinstücke. Es ist dieser Befund ein um so erfreulicher, als dadurch manches werthvolle Stück erhalten geblieben ist.

— Gelegentlich des letzten Aufenthalts Sr. Majestät des Königs in Leipzig war es dem Königl. Hofphotographen Herrn A. Berchelt vergönnt, mehrere Aufnahmen von Sr. Majestät zu machen. Die vorzüglich gelungenen Bilder (fünf verschiedene Darstellungen) sind jetzt in den hiesigen Kunsthandlungen von Arnold (Schloßstraße), Wohlrab und Richter ausgestellt.

Tagesgeschichte.

Deutsches Reich. Aus den letzten Verhandlungen der Budgetkommission des Reichstags ist noch Folgendes nachzutragen: Referent Abg. Lieber beantragt, mit dem Etat der einmaligen Ausgaben diesmal zu beginnen, um den allgemeinen Etat, der auf diesem Etat lastet, in der einen oder anderen Weise zu beseitigen. Nichtamtliche Kundgebungen lassen den neuen Etat als den Anfang uferloser Pläne erscheinen zur Beunruhigung der Bevölkerung. Redner erwähnt auch die im Januar plötzlich erfolgte Streichung von drei Panzerschiffen zweiter Klasse aus der Liste der Schlachtschiffe und Versetzung derselben zu den Kreuzern erster Klasse. Staatsrechtlich kann dadurch der Reichstag in keiner Weise verpflichtet werden. Was wird denn überhaupt weiter beabsichtigt? (Inzwischen ist eine metallographirte Denkschrift der Marineverwaltung unter die Kommissionsmitglieder zur Vertheilung gelangt.) Abg. Richter (zur Geschäftsordnung): Ich blättere eben in der erst jetzt vertheilten Denkschrift und sehe darin zu meinem Erstaunen so große Neuforderungen an Kriegsschiffen für die nächstfolgenden drei Etatsjahre angemeldet, daß alle bisherigen Voraussetzungen der Berathung und damit auch dem eben gehörten Referat jede Grundlage entzogen ist. Wir müssen die Verhandlung abbrechen, um erst die Denkschrift zu studiren. Abg. Lieber: Ich hatte keine Ahnung von dem Inhalt der Denkschrift. Staatssekretär des Reichsmarineamts Hollmann bittet, jedenfalls ihm zu gestatten, zunächst die Begründung dessen vorzutragen, was vertheilt worden ist als Anhalt für die weitere Entwickelung der Marine. „Wir müssen reinen Wein einschenken; in dieser ernsten Situation ziemt sich eine ganz klare und offene Aussprache. Nicht um uferlose Pläne handelt es sich, sondern um ganz bestimmte Absichten. Alles, was wir für die nächsten Jahre fordern, hat der Reichstag 1873 in dem Flottengründungsplan bewilligt. (Abg. Richter: Der damalige Plan ist vom Reichstage gar nicht genehmigt worden.) Es wäre ein Verbrechen gegen die Marine und gegen das Reich, wenn wir nicht darauf hinwiesen, das absterbende Material durch Neues zu ersetzen. Viel zu lange hat man dies schon der Zukunft überwiesen. Jetzt müssen die Mittel dafür um so größer sein. Der Reichstag muß klipp und klar dazu Stellung nehmen. Man sagt wohl, man wolle nur eine Marine zum Küstenschutz. Aber für Küstenschutz brauchen wir gar keine Marine; die Küsten schützen sich selbst. So lange die Dinge gut laufen, hüten sich fremde Mächte, Truppen zu landen. Eine Flotte von großen Kriegsschiffen kann auch nicht in die Flüsse einlaufen, etwa um Hamburg zu bombardiren. Auch haben wir Sperrforts. Also zum Küstenschutz brauchen wir höchstens ein paar kleine Boote, die hervorbrechen können. Aber wir müssen im Kriegsfall jede Blockade zur See verhindern, verhindern, daß uns alle Löcher der Zufuhr und Ausfuhr zugestopft werden. Ob wir sonst nicht verhungern, ist schwer zu sagen. Jedenfalls stellt sich dann die Volksernährung schwierig. Mit der heutigen Marine können wir eine Blockirung unserer Küste nicht verhindern. Man sagt, Deutschland brauche nicht eine so große Flotte zu haben wie Frankreich. Aber der französische Handel ist doch weit geringer als der deutsche. Man sagt, die französische Küste hätte eine längere Ausdehnung. Aber die englische Armee geht doch nicht nach Frankreich. Frankreich baut sich eine starke Flotte, um eine Machtstellung in der Welt einzunehmen. Eine solche Machtstellung können auch wir nur mit einer starken Flotte einnehmen. Ich habe eben gelesen,

SLUB
Wir führen Wissen.