offen und wohlwollend. Der Abg. Eugen Richter beobachtete die mehr als zweideutige Haltung, welche man aus dem Reichstage von den Debatten über das Jesuitengesetz her bereits kennt... Sein radicaler Liberalismus hat ebensowenig mit dem ehrlichen und gerechten Liberalismus früherer Zeiten gemein, welcher auch der katholischen Kirche Freiheit gönnte, wie der abgeschwächte, lebensmüde Liberalismus der Nationalliberalen und wie der völlig verblaßte, hallose Liberalismus der Freiconservativen. Mit der offenen Gesinnung christlicher Conservativen hingegen kann das Centrum sich verständigen, wenn diese auch dem Centrum leider nicht so weit entgegenkommen, wie es für uns wünschenswerth wäre."

Dieser Verständigung stand bisher Eins im Wege: die Polenfrage. Wer die Polen scharf anfaßte, mußte auch ein Gegner des Centrums sein, denn diese Partei ist merkwürdig empfindlich, wenn man seine Schützlinge angreift. Nun, auch dieser Gegensatz beginnt zu verschwinden. Es ist bereits so weit gekommen, daß es dem führenden conservativen Blatte unangenehm ist, wenn überhaupt die Polenfrage erörtert wird. Die „Kreuzztg." schreibt:

„Wiederholt müssen wir endlich betonen, daß wir die Erneuerung der Polendebatten, wie sie auch letzthin wieder vorgekommen ist, an und für sich für durchaus zwecklos halten, wenn wir auch nicht verkennen, daß der Abg. Fürst Herbert Bismarck weitaus berechtigt, ja, man kann wohl sagen, verpflichtet war, die gegen die Politik seines Vaters von polnischer Seite gerichteten Angriffe eingehend und scharf zurückzuweisen, wie er es gethan hat."

Die „Kreuzztg." beeilt sich also, den Fürsten Herbert Bismarck damit zu entschuldigen, daß er aus persönlichen Gründen sich in eine Polendebatte eingelassen habe, aus sachlichen Gründen die Polen abzuwehren, hält sie offenbar nicht für erwünscht. Diese Schwenkung der conservativen Leitung in der Polenfrage datirt freilich nicht erst von heute. Schon im Sommer war es auffällig, mit welchem Eifer die „Kreuzztg." wiederholt den Cultusminister zur Rede stellte, weil er die bekannten Verordnungen über den Religionsunterricht in der Stadt Posen erlassen hatte, ohne sich vorher mit dem Erzbischof Stablewski ins Benehmen zu setzen. Es sei weiter daran erinnert, daß von den beiden hochgestellten Staatsmännern, die in der letzten Zeit durch ihr Entgegenkommen gegenüber den Polen einiges Erstaunen hervorgerufen haben, der eine in seinen Anschauungen den Conservativen sehr nahe steht, der andere direkt aus den Reihen der conservativen Partei heraus in sein hohes Amt gelangt ist. Nach alledem wird man zugeben müssen, daß im Kampfe gegen das Polenthum irgend welcher Verlaß auf die Conservativen, wenigstens auf die preußischen Conservativen, — und auf diese kommt es doch bei dieser Frage in erster Reihe an — nicht mehr ist. Das Centrum kann im Reichstage in Gemeinschaft mit den Conservativen die Zölle so gestalten, wie es diesen paßt, es kann im Abgeordnetenhause die Canalvorlage zu Falle bringen und wenn einmal die Vereinsnovelle und der Assessorenparagraph wieder aus der Versenkung aufstehen, diesen Gesetzen zur Annahme verhelfen. Warum soll man nicht einer Partei zu liebe, die so herrliche Gaben in ihrem Schoße trägt, ein bischen Realpolitik treiben und die Ostmark ruhig den Polen überlassen?

ƒ. **Berlin**, 5. März. (Die neutralen Gewerkschaften.) Bekanntlich lieben es die socialdemokratischen Gewerkschaften, sich als „neutral" zu bezeichnen. Wie sehr aber diese angeblich neutralen Gewerkschaften im Fahrwasser der Socialdemokratie schwimmen, dafür enthält die eine Nr. 8 des officiellen Organs der Generalkommission der Gewerkschaften ein Vierteljahrend drastischer Belege. Der Leitartikel der angeführten Nummer betrachtet den Wirthschaftsaufschwung im Lichte der preußischen Einkommensteuerstatistik und gelangt dabei zu dem Ergebniß, daß die Arbeiter von dem wirthschaftlichen Aufschwunge sehr wenig gehabt hätten. „Die Folge des Aufschwunges", so heißt es wörtlich, „ist eine Erweiterung der Kluft zwischen Capital und Arbeit und eine relative Verschlechterung der Lage des Proletariats." — Das ist fast genau die Sprache der officiellen Socialdemokratie, die neuerdings das Schlagwort von der „relativen Verelendung" erfunden hat. Als das Gewerkschaftsorgan jene Wendung abdruckte, bedachte es offenbar nicht, daß es in seiner Nr. 2 des laufenden Jahrganges geschrieben hatte, wie sehr die Arbeiter während des wirthschaftlichen Aufschwunges unter Anderem durch erkämpfte Lohnerhöhung gegen den kommenden wirthschaftlichen Rückgang im Vergleich mit früher widerstandsfähig gemacht seien, so daß sie jetzt in der Lage wären, „sich den größten Theil der Errungenschaften des letzten Jahrfünfts ungeschmälert zu bewahren". — Ein zweiter Artikel der Nr. 8 des Gewerkschaftsorgans sucht in einer Erörterung über die Rechnungsergebnisse der deutschen Unfallversicherung für das Jahr 1899 die Leistung der Unternehmer als bedeutungslos hinzustellen. Die für Unfallentschädigung aufgewandten, allein durch die Unternehmer aufgebrachten Kosten beliefen sich auf rund 79 Millionen Mark. Im Durchschnitt entfielen auf jeden Versicherten im Berichtsjahre 4,23 ℳ oder pro Tag 1,4 ₰ Unfallentschädigung. „Das ist das große Opfer", höhnt das Gewerkschaftsblatt, „das die deutschen Unternehmer für ihre Arbeiter ganz aus eigener Tasche aufwenden." — Wären die Ausgaben größer, so würde natürlich darüber gezetert werden, daß die Arbeiterschutzvorrichtungen ganz unzulänglich seien! An einer dritten Stelle macht das Gewerkschaftsorgan die Gesellschaft für sociale Reform deswegen lächerlich, weil sie die bestehenden Gesetze beobachtet und keine Frauen aufgenommen hat. „Und das . . . will der Arbeiterclasse in ihrem Ringen ein Helfer sein?" fragt das Gewerkschaftsorgan und knüpft daran eine prognosthafte Ablehnung des Anschlusses an jene Gesellschaft. — Auch hierin tritt das Gewerkschaftsorgan ebenso in die Fußstapfen der Socialdemokratie, wie seine Kritik der Unfallversicherung und der Früchte des wirthschaftlichen Aufschwunges für die Arbeiterclasse dem socialdemokratischen Schema entnommen ist. Für die „Neutralität" der Gewerkschaften ist dieses Verfahren ihres Organs typisch.

* **Berlin**, 5. März. Betreffs der Reform des juristischen Studiums und besonders, um dem Verbummeln der ersten Semester vorzubeugen, hat man sich von der Einführung einer Zwischenprüfung viel versprochen. Auf Grund einer vorläufigen Regelung im Jahre 1899 zum ersten Male abgehalten, ist diese juristische Zwischenprüfung in Bayern dauernd organisirt durch Allerhöchste Verordnung vom 4. Juli 1899 im Zusammenhange mit einer gründlichen Neuordnung des ganzen juristischen Prüfungswesens und des Vorbereitungsdienstes. Der Jurist hat jetzt, wie früher, vier Jahre zu studiren, von denen drei dem Rechtsstudium gewidmet sein müssen, das erste dagegen diesem oder dem philosophischen Wissenschaften gewidmet werden darf. Die juristische Zwischenprüfung kann frühestens am Schlusse des dritten Studiensemesters abgelegt werden, und zwar müssen von diesen drei Semestern mindestens zwei dem Studium der Rechtswissenschaft gewidmet gewesen sein. Gegenstände der Zwischenprüfung sind die römische Rechtsgeschichte und das System des römischen Privatrechts, die deutsche Rechtsgeschichte und die Grundzüge des deutschen Privatrechts. Auch können Fragen über besonders wichtige Vorkommnisse der allgemeinen deutschen Geschichte gestellt werden. Professor Kipp-Erlangen bespricht nun in einem Aufsatz der „Deutschen Juristen-Zeitung" die bisherigen Erfolge der neuen Maßregel. Nach seinen Ausführungen sind sie nur theilweise befriedigend. Zumeist komme es darauf an, die Studirenden vor dem „Verbummeln" der ersten Semester und vor einem verworrenen Studium zu bewahren. In diesen Richtungen übe sie unzweifelhaft guten Einfluß aus. Sie nöthige die Candidaten, die historische Vorschule zuerst durchzumachen, und zwar mit Ernst. Professor Kipp findet den Fleiß der ersten Semester entschieden gehoben. Als durch die Erfahrung schon bewiesenen Nachtheil schildert er, daß diese Kenntniß eine sehr geringe Haltbarkeit besitze. Candidaten, welche die Zwischenprüfung absolvirt haben, verlören jedes Interesse an dem römischen und dem geschichtlichen deutschen Recht, weil sie wissen, daß in der Hauptprüfung darauf nicht eingehend zurückgegriffen werden dürfe. Der Verfasser hält dies jedoch für das kleinere Uebel.

⊙ **Berlin**, 5. März. (Telegramm.) Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht die Gründe des Urtheils des Reichsgerichts vom 14. Februar 1901, durch das die Strafbarkeit des gewerbsmäßigen Vertriebs von Gutscheinen nach dem sogenannten Hydra (Gella-, Schneeball-, Lawinen-) System aus § 286, Abs. 2 des Strafgesetzbuches und § 22 ff. des Reichsstempelgesetzes festgestellt worden ist.

§§ **Berlin**, 5. März. (Privattelegramm.) Der Reichskanzler Graf v. Bülow hat dem Bundesrath folgendes Schreiben zugehen lassen: „Der dem Reichstage vorgelegte Etatsentwurf für das ostafrikanische Schutzgebiet auf das Rechnungsjahr 1901 enthält unter Titel 5 der einmaligen Ausgaben eine Forderung von 2 Millionen Mark als erste Rate zur Herstellung einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro. In den Erläuterungen zu dieser Position ist gesagt, daß versucht worden sei, den Eisenbahnbau mit Zuhilfenahme einer Zinsgarantie seitens des Reichs durch eine Privatgesellschaft zu verwirklichen. Diese inzwischen in Verhandlungen mit der Deutschen Bank und der Disconto-Gesellschaft fortgesetzten Versuche haben nunmehr zu dem Ergebnisse geführt, welches ich mich beehre, dem Bundesrath zu unterbreiten. — Der Entwurf eines Gesetzes wegen Uebernahme einer Zinsgarantie für den Bau einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro wird dem Bundesrath zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung alsbald vorgelegt werden." Als Anlage ist folgendes Schreiben beigefügt:

Berlin, 2. März 1901.

Euer Excellenz

beehren wir uns unter Beifügung des Entwurfs der Bau- und Betriebs-Concession für die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft und des Entwurfs der Satzungen dieser Gesellschaft ganz ergebenst zu berichten, daß die unterzeichneten Banken und Firmen ein Syndicat zur Errichtung der genannten Gesellschaft gebildet haben. Wir verpflichten uns, die Gesellschaft gemäß § 1 des Concessionsentwurfs zu errichten, die sämmtlichen Antheile des auf 24 000 000 ℳ zu bemessenden Grundcapitals zu zeichnen und den Statuten gemäß als pari einzuzahlen.

Diese Verpflichtung erlischt:

1) falls Eure Excellenz nicht vor dem 30. Juni 1901 die Concessionsurkunde in beiliegender Fassung oder mit den von der Deutschen Bank und der Direction der Disconto-Gesellschaft in Vertretung aller Unterzeichneten zu genehmigenden Abänderungen bewilligt und nicht innerhalb des laufenden Kalenderjahres die Genehmigung zur Errichtung der Gesellschaft ertheilt haben sollen,

2) falls der Cours der 3proccntigen deutschen Reichsanleihe an der Berliner Börse vor Genehmigung der Satzungen der zu errichtenden Gesellschaft unter 84 Procent sinken sollte.

Deutsche Bank. Direction der Disconto-Gesellschaft.
M. Koch. A. Hansemann.
Mendelssohn. E. Wörishöffer
Delbrück & Leo. in Generalvollmacht.
Robert Warschauer & Co. Dr. Springer.
v. d. Heydt & Co.

Die Bau- und Betriebs-Concession für die Ostafrikanische Eisenbahn-Gesellschaft wird auf 93 Jahre ertheilt. Der Sitz der Gesellschaft ist Berlin. Die Wahl des ersten Directors und des obersten Betriebsleiters bedarf der Bestätigung des Reichskanzlers. Die Satzungen der Concessions-Urkunde umfassen 44 Paragraphen. Wir heben nur noch hervor § 3: Für den Bau der Eisenbahn gelten folgende Bedingungen: 1) die Spurweite soll 1,0668 m betragen. 2) Die Bauanschläge, auf Grund deren die Ausführung erfolgen soll, bedürfen der Bestätigung des Reichskanzlers. 3) Die Pläne für die Eisenbahnanlagen sind dem kaiserlichen Gouverneur zur landespolizeilichen Genehmigung vorzulegen. 4) Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn von Dar-es-Salaam bis Mrogoro muß innerhalb einer Frist von 5 Jahren vom Tage der Bestätigung des Gesellschaftsvertrages erfolgen; der Reichskanzler wird diese Frist entsprechend verlängern, wenn der Bau durch unvorhergesehene Hindernisse ohne Verschulden der Gesellschaft eine Verzögerung erleiden sollte. — Für den Betrieb der Eisenbahn gelten folgende Bestimmungen: 1) Die Eröffnung des Betriebes auf einer Strecke ist vorher dem kaiserlichen Gouverneur anzuzeigen. 2) Die Bahn ist mit Betriebsmitteln in angemessener Zahl so auszurüsten, wie es das Verkehrsbedürfniß erheischt. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Eisenbahnen dauernd ordnungsmäßig zu betreiben und zu diesem Behufe die Bahnanlagen, einschließlich der Telegraphenanlagen, und die Betriebsmittel in solchem Zustande zu erhalten, daß der Betrieb mit Sicherheit erfolgen kann. Sie kann hierzu von dem Reichskanzler angehalten werden. — Ueber die Zahl der Züge, Bestimmung der Preise für den Personen- und Güterverkehr, Postpäckereien ꝛc. sind sodann noch eingehende Bestimmungen und Aufsichtsrechte des Reichskanzlers vorgesehen.

— Im Bericht der Budgetcommission zum Marine-Etat werden die „Preistreibereien" der Firmen Krupp und Stumm mit ihren Panzerplatten geschildert. Es wird mitgetheilt, daß jedes Linienschiff für 6 Millionen Mark, jeder große Kreuzer für 4 Millionen Mark Nickelstahl-Panzerplatten erfordert. Es wird dann hervorgehoben, daß es dem Marine-Amt der Vereinigten Staaten von Nordamerika gelungen ist, Krupp'sche Panzerplatten zu einem Preise von 1920 ℳ zu erlangen, während die deutsche Marine-Verwaltung 2320 ℳ pro Tonne, oder einen 400 ℳ mehr pro Tonne zahlen muß. Den niedrigeren Preis hat das amerikanische Marineamt erst erzielt, als der Congreß 4 Millionen Dollars ausgeworfen hatte zur Herstellung einer Panzerplattenfabrik der Regierung. Die amerikanischen Lieferungsofferten gingen von dortigen Gesellschaften aus, welche Krupp und Harvey für ihre Patente eine Gebühr von 35,5 Dollars die Tonne zu zahlen haben. Der Bericht der Budgetcommission rechnet nun aus, daß jeder Jahresetat der deutschen Marine etwa 7500 Tonnen Nickelstahl-Panzerplatten und bei einem um 400 ℳ höheren Preis pro Tonne die Nachforderung der deutschen Fabrikanten einen Nachtheil von etwa 3 Millionen Mark jährlich für das deutsche Reich oder einen Gesammtnachtheil von 60 Millionen Mark für die Dauer der Bauzeit des Flottenprogramms enthält. Wörtlich heißt es alsdann in dem Commissionsbericht: „Gegenüber einer solchen unerhörten Preistreiberei der beiden deutschen Fabriken, welche sich dieses Monopol geschaffen hätten, wurde es für erforderlich gehalten, entweder die ausländische Concurrenz zu den Lieferungen heranzuziehen oder die Errichtung eines Nickelstahl-Panzerplatten-Werkes für Rechnung des Reiches anzustreben. Eine dahin gehende Resolution wurde mit 20 gegen 4 Stimmen angenommen."

— Der Ausschuß der Studirenden der Berliner Technischen Hochschule hat an den preußischen Cultusminister ein Gesuch gerichtet, in dem er darum bittet, daß dem Diplom-Ingenieur-Examen, dessen Ablegung als Vorbedingung für die Bewerbung und den Titel eines Dr. ing. gilt, das erste Hauptexamen für den Staatsdienst im höheren Baufache (Bauführer-Examen) gleichgestellt werde. In dem Gesuch wird die Berechtigung dieser Bitte des Näheren erörtert und darauf hingewiesen, daß, wenn sich bis jetzt fast noch Niemand den Titel eines Dr. ing. erworben habe, dies daran liege, weil man die Ablegung des Diplom-Ingenieur-Examens zur Vorbedingung des Doctor-Examens gemacht habe. Ersteres habe nämlich ursprünglich als Beweis für den erfolgreichen Abschluß des Studiums gegolten; seit jedoch der Staat in seinem Interesse das Staats-Examen eingeführt habe, sei die Zahl der die Diplom-Ingenieur-Prüfung Bestehenden sehr zurückgegangen und damit auch der Kreis Jener, die sich den zur Zeit bestehenden Bestimmungen gemäß, den Dr. ing.-Titel erwerben konnten. Daß jedoch die Anforderungen, welche das Staats-Examen an die Candidaten stellt, denen des Diplom-Ingenieur-Examens mindestens gleich zu erachten sind, wird in dem Gesuch ausführlich dargelegt und ferner betont, daß die süddeutschen Bundesstaaten sich dieser Auffassung bereits angeschlossen haben. — Wir möchten hinzufügen, daß es geradezu unverständlich ist, wie der Staat seinen eigenen Beamten, von denen wohl kaum ein Einziger das Diplom-Ingenieur-Examen gemacht haben dürfte, den Weg zum Dr. ing. hat verrammeln können.

— Herr Göhre macht mit seinen socialdemokratischen Freunden sehr betrübliche Erfahrungen. Auf dem jüngst abgehaltenen socialdemokratischen Parteitage der Provinz Hannover wurde nämlich der Antrag, die Schrift Göhre's: „Wie ich Socialdemokrat wurde", zu verbreiten, kurzerhand abgelehnt, nachdem „Genosse" Meister erklärt hatte, es sei doch kein Ereigniß, daß einmal ein Pfaffe Socialdemokrat geworden sei, man wisse auch noch gar nicht, wie lange er es noch bleibe und ob man nicht mit ihm ebenso üble Erfahrungen machen werde, wie mit Anderen. Der arme Göhre!

⊙ **Wilhelmshaven**, 5. März. (Telegramm.) Das Linienschiff „Kaiser Wilhelm II." mit dem Kaiser an Bord ist heute Nacht auf die Rhede gegangen. Prinz Heinrich hat heute Morgen mit der „Württemberg" den Hafen verlassen. Beide Kriegsschiffe gingen unter Salutschüssen nach Helgoland in See. Der Kreuzer „Jagd" und ein Depeschenboot begleiteten das Geschwader.

⊙ **Koschmin**, 5. März. (Telegramm.) Bei der Landtagsersatzwahl im 8. Wahlbezirke des Regierungsbezirks Posen wurde nach amtlicher Feststellung Dr. Anton Chlapowski, Arzt in Posen, (Pole) mit 378 von 537 Stimmen gewählt. Baumeister Koppel-Krotoschin (nationalliberal) erhielt 159 Stimmen.

w. **Meiningen**, 4. März. Der Landtag bewilligte in seiner heutigen Sitzung 20 000 ℳ für das Kreiskrankenhaus in Sonneberg.

⊙ **München**, 5. März. (Telegramm.) Aus Anlaß seines bevorstehenden 80. Geburtsfestes überwies der Prinzregent 10 000 ℳ an die Münchner Armenpflege und 20 000 ℳ an den Münchner Verein zur Errichtung eines Denkmals für Ludwig II.

Oesterreich-Ungarn.

Los von Rom.

* **Wien**, 5. März. (Telegramm.) In Wischau, einer deutschen Sprachinsel in Mähren, meldeten infolge der auf Betreiben des katholischen Pfarrers erfolgten Versetzung des sehr beliebten dortigen Oberlehrers 150 Einwohner den Austritt aus der katholischen Kirche an. (B. Z.)

Niederlande.

Vom Hofe.

* **Amsterdam**, 5. März. Die Königin und Prinz Heinrich der Niederlande sind heute Vormittag 11½ Uhr hier eingetroffen und von den Behörden am Bahnhofe empfangen worden. Nach einer Ansprache des Bürgermeisters fuhr das königliche Paar nach dem Palais, wo es von der Königin-Mutter empfangen wurde. Auf dem ganzen Wege vom Bahnhofe bis zum Palais stand eine dichtgedrängte Volksmenge, welche nicht endenwollende Hochrufe ausbrachte. Nach ihrer Ankunft im Palais traten die Königin und der Prinz auf den Balcon, was zu immer erneuten begeisterten Hochrufen Anlaß gab.

Orient.

Großbulgarische Agitation.

* **Konstantinopel**, 5. März. („Wiener Telegr.-Corresp.-Bureau.") Von einer angeblichen Concentrirung von 50 000 Mann türkischer Truppen auf der Linie Uesküb-Küstendil erweist sich als falsch. Nach authentischen Informationen ist jede Absicht, in Makedonien außerordentliche militärische Maßnahmen zu treffen, aufgegeben worden. Der Kriegsminister hat weder eine Concentration von Truppen an der bulgarischen Grenze, noch eine Vermehrung des Truppenbestandes in Makedonien, noch auch die Zusammenziehung von Redif- und Ilawa-Bataillonen im Bereiche des dritten Armeecorps angeordnet. Nur jene Soldaten, deren Dienstzeit im Armeecorps von Saloniki und Adrianopel abgelaufen ist, sind unter den Fahnen behalten worden.

Rußland.

Gedenktag.

* **Petersburg**, 5. März. (Telegramm.) Am gestrigen 40jährigen Gedenktage der Bauernemancipation wurden in allen Städten und Kirchen Rußlands Trauergottesdienste für den Kaiser-Befreier und Bittgottesdienste für das Kaiserhaus abgehalten.

(Fortsetzung in der 1. Beilage.)

Bei der Gesammtauflage der vorliegenden Nummer befindet sich eine Sonderbeilage von der Stahlfederfabrik Heintze & Blanckertz in Berlin, auf welche auch an dieser Stelle hingewiesen sei. Die rühmlichst bekannte Firma hat ihre Fabrikate während dieser Messe hier Petersstraße 44 ausgestellt.

Julius Blüthner,
Kaiserl. und Königl. Hofpianofortefabrik,
Flügel und Pianinos
Weststrasse 59.

Herrn!
Glänzende Erfolge wurden bei Blasen- und Harnröhrenleiden (Ausfluss) mit ächten **Zambucapseln** gefüllt mit Salol 0,1 und ächtem Sandelholzöl 0,2 erzielt. Ganz veraltete von Aerzten vergeblich behandelte Gonorrhöen wurden geheilt. Senden Sie in Briefmarken an **Apotheker Lahr** in **Würzburg** 20 ₰ ein und Sie erhalten verschlossen einen Abdruck der unaufgefordert eingelaufenen Dankschreiben. Carton à ℳ 3.— in **Leipzig** echt in der **Engel-Börsen-Salomonis-St. Georgs-Apotheke** und **Hofapotheke zum weissen Adler**; **Plagwitz:** Sophienapotheke, **Reudnitz:** Johannis-Apotheke.

Bitte verlangen Sie ausdrücklich **Elfenbein-Seife** mit „**Elefant**". Anerkannt vorzüglich für **Wäsche u. Hausbedarf.** In allen besseren Geschäften zu haben.

Gr. Tuchhalle, Brühl 2. **PATENTE** schnell & nicht teuer **SACK-LEIPZIG.** Ingl. Patentanwalt Sack.

J. G. Irmler
Hoflieferant.
Gegründet 1818. Goldene Staatsmedaillen.
Flügel- u. Pianino-Fabrik. Leipzig, Turnerstrasse 4.

Galanterie-u. Messe-Neuheiten aller Art. Papier-Conf.
Artikel für Buchbinder, Buch- u. Papierhandlungen.
Plakate, Schilder, Etiketten, Patenbriefe, Gratulationskart., Reliefs, Glasmalerei, Abziehb., Notizb., Lampions, Cat.-Trd. ꝛc.
M. Apian-Bennewitz, Markt, Barthel'sHof, nur im Hof querüber.

Zuckerkranke erhalten von S. Rahmer, Cassel, gratis und franco Prospect über die neueste Behandlung von **Diabetes mellitus.**

Kirchliche Nachrichten.

Am heutigen Bußtag predigt in der Nicolaikirche Abends 6 Uhr Diakonus Ebeling — nicht Diakonus Tauch, wie gestern irrthümlich bekannt gegeben.

Eisenbahn-Fahrplan.

Abfahrt.

I. Sächsische Staatsbahnen.

1) Vom Bayerischen Bahnhof.

A. Linie Leipzig-Hof. **Vorm.:** *12,35 (Nordsüdexpreß nur I. Cl. m. Aufschlag). — *1,13 (D-Zug 1. u. 2. n. Hof [Büffet- u. Schlafw.]). — †5,00 (n. Hof u. üb. Neumark-Greiz n. Eger). — *7,10 (n. Hof u. Eger, Plauen-Eger Verl.-Zug). — †7,38 (n. Hof). — †8,57 (bis Gaschwitz). — †9,30 (n. Hof u. Eger). — *10,45 (D-Zug n. Hof 1. u. 2., Speisew., Plauen-Eger Verl.-Zug). — †11,20 (bis Gaschwitz). — **Nachm.:** †12,20 (bis Gaschwitz). — †12,45 (bis Altenburg). — 1,8 (n. Hof u. Eger). — †3,37 (bis Gaschwitz). — †3,50 (n. Hof u. bis Bad Elster). — †6,50 (bis Gößnitz). — †7,20 (n. Hof). — †7,25 (bis Gaschwitz). — *7,48 (n. Hof, P.-Z. Plauen-Eger). — †9,35 (bis Werdau). — 11,40 (bis Zwickau über Werdau).

B. Linie Leipzig-Borna-Chemnitz. **Vorm.:** †5,30. — †9,09. — †11,36 — **Nachm.:** †3,08. — †6,00 (bis Geithain). — †10,50.

C. Linie Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz. **Vorm.:** †5,50. — †9,50. **Nachm.:** †12,32. — †1,20 (bis Zwenkau). — †2,42. — †4,46. — †6,35 (bis Groitzsch). — †8,25. — †11,07 bis Groitzsch.

D. Linie Leipzig-Gößnitz-Glauchau-Chemnitz. **Vorm.:** †5,00. — †7,38. — †9,30. — **Nachm.:** 1,08. — †3,50. — †7,20. — †9,35. — 11,40.

E. Linie Leipzig-Gößnitz-Ronneburg-Gera. **Vorm.:** †5,00. — *7,10. — †7,38. — †9,30. — **Nachm.:** 1,8. — †3,50. — †7,20. — †9,35.

F. Nach Berlin. **Vorm.:** *3,29 (D-Z. 1. u. 2). — †3,37 (Bitterfeld-Berlin D-Z. mit 1. u. 2. Cl.). — *5,55 (Nord-Süd-Expreß, nur 1. Classe). — †6,00 (ab Bitterfeld auch D-Zug, 1. u. 2. Cl.). — *8,27⅝. — †10,50. — **Nachm.:** †1,54 (auch Anschluß an D-Zug [1. u. 2.] Bitterfeld-Berlin). — †5,4. — *6,6 (D-Z. 1. u. 2.). — †6,57 (ab Bitterfeld Schnellz. [1.—3. Cl.]). — *8,51. — †10,00 (bis Bitterfeld). — †11,01.

G. Nach Magdeburg über Dessau-Zerbst. **Vorm.:** †3,37. — †6,00 (bis Zerbst). — 8,27. — †10,50. — **Nachm.:** †1,54. — †5,04 (bis Dessau). — †6,57. — *8,51. — †10,00 (nur bis Zerbst).

H. Sämmtliche Zugverbindungen nach Gaschwitz. **Vorm.:** †5,00. — †5,30. — †5,50. — †7,38. — †8,57. — †9,09. — †9,30. — †9,50. — †11,20. — †11,36. — **Nachm.:** †12,20. — †12,32. — †12,45. — †1,20. — †2,42. — †3,08. — †3,37. — †3,50. — †4,46. — †6,00. — †6,35. — †6,50. — †7,25. — †8,25. — †9,35. — †10,50. — †11,07. — 11,40.

J. Sämmtliche Zugverbindungen nach Leipzig. **Vorm.:** †5,00 — †5,50. — †7,38. — †8,57. — †9,50. — †11,20. — **Nachm.:** †12,20. — †12,32. — †1,20. — †2,42. — †3,37. — †4,46. — †6,00. — †6,35. — †6,50. — †7,25. — †8,25. — †9,35. — †11,07. — 11,40.

2) Vom Dresdner Bahnhof.

A. Linie Leipzig-Riesa-Dresden. **Vorm.:** *12,12 (Richtung Bodenbach und Tetschen). — 5,20. — 6,5 (bis Wurzen). — †7,38 bis Dresden). — *8,28 (Richtung Görlitz, Büffetwagen). — †8,35 (bis Wurzen). — *9,15 (Richtung Bodenbach und Tetschen). — 10,14. — †11,16 (bis Wurzen). — †11,42 (bis Pirna). — **Nachm.:** †1,25 (bis Wurzen). — 1,57 (Dresden-Görlitz, Schnellzug). — †2,15 (bis Wurzen). — †3,20. — †5,28 (bis Wurzen). — *6,30. — †7,20. — *10,37 (Richtung Görlitz, Schlafwagen nach Breslau-Myslowitz). — †11,10 (bis Riesa).

B. Linie Leipzig-Döbeln-Dresden. **Vorm.:** †6,20. — †7,51. — †9,26 (bis Großbothen). — 10,8. — †11,30 (bis Grimma). — **Nachm.:** †12,30. — †2,45. — †5,15. — †8,47. — †10,51 (bis Grimma, am 5./12., 2./1., 6./2., 13./3., 2./4. bis Colditz).

C. Linie Leipzig-Liebertwolkwitz-Geithain-Chemnitz. **Vorm.:** †5,15. — †8,12 (bis Belgershain). — *8,40. — †11,11. — **Nachm.:** †12,23 (bis Liebertwolkwitz). — †2,54. — †5,10 (bis Geithain). — *6,35. — †6,50 (bis Belgershain). — †9,20. — †11,18 (bis Liebertwolkwitz, nur Mittwochs, Sonnabends, Sonn- und Festtags).

D. Sämmtliche Züge nach Borsdorf. **Vorm.:** 5,20. — 6,5. — †6,20. — †7,38. — †7,51. — †8,35. — †9,26. — 10,14. — †11,16. — †11,30. — †11,42. — **Nachm.:** †12,30. — †1,25. — †2,15. — †2,45. — †3,20. — †5,15. — †5,26. — †7,25. — †8,47. — †10,51. — †11,10.

3) Von Plagwitz.

Nach Gaschwitz. **Vorm.:** 5,10. — 8,42. — 11,15. — **Nachm.:** 2,34. — 5,15. — 6,30.

4) Von Deßau.

Nach Leipzig. **Vorm.:** †12,48. — †6,20. — †6,29. — †7,24 (nur Werktags). — †7,30. — †8,49. — †9,03. — †10,27. — †11,56. — **Nachm.:** †1,11. — †1,37. — †2,34. — †4,13. — †5,17. — †6,21. — †8,33. — †9,23. — †10,32.

5) Von Borsdorf.

Nach Leipzig. **Vorm.:** 3,3. — †6,11. — †6,20. — †7,21. — †7,28. — †8,32. — †9,32. — †10,12. — †11,19. — 11,27. — **Nachm.:** †1,23. — †2,4. — †2,19. — †3,50. — †4,7. — 5,17. — †6,20. — †7,2. — †8,42. — †8,55. — †10,27. — 10,54.

II. Preussische Staatsbahnen.

1) Vom Berliner Bahnhof.

A. Linie Leipzig-Bitterfeld-Berlin. **Vorm.** *3,47 (D-Zug 1. u. 2., in Bitterfeld auch Anschluß an Schnellzug mit 1.—3. Cl.). — †4,5 (Bitterfeld-Berlin D-Zug mit nur 1. und 2. Cl.). — †6,30 (ab Bitterfeld auch D-Zug, 1. und 2. Cl.). — *8,50⅝. — †11,17. — **Nachm.:** †2,25 (auch Anschluß an D-Zug [1. u. 2.] Bitterfeld-Berlin). — †4,15 (in Bitterfeld Aufenthalt von 4,56 bis 6,10, dann Schnellzug). — †5,38. — *6,24 (D-Zug, 1. u. 2). — †7,23 (ab Bitterfeld Schnellzug-Anschluß). — *9,12. — †10,26 (nur bis Bitterfeld). — †11,28.

B. Linie Leipzig-Bitterfeld-Zerbst-Magdeburg. **Vorm.:** †4,05 — †6,30 (bis Zerbst). — 8,50. — †11,17. — **Nachm.:** †2,25. — †4,15. — †5,38 (bis Dessau). — †7,23. — *9,12. — †10,26 bis Zerbst).

C. Nach dem Bayerischen Bahnhof (nur die Personenzüge halten in Schönefeld und Stötteritz). **Vorm.:** *12,55 (D-Zug 1. u. 2.). — †3,40. — †7,52. — †10,03. — *10,18 (D-Zug 1. u. 2.). — †11,55. — **Nachm.:** †2,32. — †5,24. — *6,56. — †9,30. — †11,37.

2) Vom Magdeburger Bahnhof.

A. Richtung Halle-Magdeburg. **Vorm.:** †5,58. — †5,47 (bis Halle). — 6,20. — †6,55 (bis Halle). — †7,50 (bis Schkeuditz.) — †9,05. — 10,07 (bis Halle.) — *10,40⅝. — **Nachm.:** †12,20. — *12,57⅝ (ab Halle Personenzug.) — †2,47. — †3,37 (bis Halle). — †4,40. — †5,20 (nur Werktags bis Halle). — *6,40⅝. — †7,05 (bis Halle). — 7,53. — †8,50 (bis Halle). — †9,54 (bis Halle) — *10,15⅝. — †11,20 (bis Cöthen).

B. Richtung Halle-Nordhausen-Cassel. **Vorm.:** †3,58. — †5,47 (bis Sangerhausen). — †6,55. — 10,07 (Schnellzug ab Halle 1.—3.). — *10,40⅝ (bis Eisleben, ab Halle Pers.-Z.). — **Nachm.:** †12,20. — *12,57⅝ (Pers.-Z. ab Halle). — †2,47 (ab Halle D-Zug nach Cassel und Frankfurt, 1. u. 2.). — †4,40. — 7,53 (bis Eisleben). — †9,54 (ab Halle Schnellzug 1.—3. nach Cassel und Frankfurt). — *10,15⅝ (ab Halle Pers.-Z. bis Nordhausen, früh weiter).

C. Richtung Halle-Halberstadt. **Vorm.:** †3,58. — †6,55. — *10,40⅝ (von Halle Personenzug). — **Nachm.:** *12,57⅝ (ab Hildesheim D-Zug 1. u. 2., n. Köln). — †2,47. — †4,40. — †9,54 (Schnellzug ab Halberstadt nach Aachen und Köln, Schlafw. Halberstadt-Aachen).

D. Richtung Halle-Erfurt (soweit wichtig). **Vorm.:** †9,05 (in Halle Anschluß an den D-Zug Berlin-Frankfurt über Eisenach, 1. u. 2.). — 10,07 (in Halle Anschluß an den Schnellzug [1.—3. Berlin-Stuttgart über Nitschenhausen-Würzburg). — **Nachm.:** †9,54 (in Halle Anschluß an den D-Zug Berlin über Nitschenh.-Stuttgart oder Heidelberg nach Weiland, Schlafw. Halle-Stuttgart).

E. Lieber Halle-Berlin (soweit wichtig). **Nachm.:** †4,40 (Halle-Berlin Schnellzug).

3) Vom Thüringer Bahnhof.

A. Linie Leipzig-Corbetha-Eisenach. **Vorm.:** †4,48. — *6,19⅝ (nach Frankfurt und Köln). — 7,16 (ab Corbetha Schnellzug). — †9,54 (in Weißenfels auch Anschluß an den Schnellzug Berlin-Stuttgart). — *11,16⅝. — **Nachm.:** †12,20 (ab Eisenach Schnellzug). — *1,00 (1. u. 2. D-Zug ab Corbetha über Großheringen-Saalfeld-Nürnberg-München). — †1,50. — *3,40 (Schnellzug bis Eisenach, ab da Personenzug). — †5,17 (bis Eisenach). — †6,55 (bis Markranstädt). — †7,06 bis Eise-