

Erstausgabe täglich
mit Ausnahme der Tage nach den Sonntagen und Feiertagen.
Abonnementpreis 187
(für das Vierteljahr 45, für das Halbjahr 87, für das Jahr 167, durch Vorboten oder Zeitungsergänzung
in's Haus gebracht 40 Pf. mehr.)
Abonnements werden von sämtlichen Postanstalten,
Briefträgern, den Zeitungspediteuren und unseren Agenten
im Kreise angenommen.

Weltower

Inserate
werden in der Expedition: Berlin W., Roon-Strasse 87,
nach dem amtlichen Annoncen-Bureau, des Zeitungs-Spediteurs
und unserer Agenturen im Kreise angenommen.
Anzeigen, welche für den folgenden Tag bestimmt sind,
müssen bis Nachmittags 1 Uhr, Familien-Anzeigen bis 3 Uhr Nach-
mittags in unserer Expedition eingeleitet sein.
Preis der einfachen Zeile für
den ersten Raum im Anzeigenteil 20 Pf., im Nachhinein 16 Pf.

Kreis-Blatt.



Redaktion und Expedition:
Berlin W., Lützowstr. 87.

Täglich erscheinende Zeitung.

Verusprech-Anschluß:
Amt VI, Nr. 671.

Nr. 37. Berlin, Mittwoch, den 13. Februar 1895. 39. Jahrg.

Amtliches.

Berlin, den 8. Februar 1895.
Der Unter-Tertianer Martin Koch, Sohn
des Lehrers Koch in Klein-Machnow, hat am
1. Januar d. J. unter Beihilfe des Müllergehilfen
Reinhold Nicolaus aus Klein-Machnow
und des Schmiedehilfs Otto Weiland
aus Stahnsdorf, den 14 Jahre alten Georg
Wormes aus Klein-Machnow vom Tode des
Ertrinkens im Klein-Machnow-See gerettet.
Es freut mich, diese von Muth und Selbstver-
leugner der Nächstenliebe zeugende That hiermit zur
allgemeinen Kenntniss bringen zu können.
Der Landrath, Stubenrauch.

Nichtamtliches.

Rundschau.

Berlin, 12. Februar.
* Unser Kaiser beschäftigte heute Vormittag
um 11 Uhr die Winterkitation in der königlichen
Oberförsterei Groß-Schönebeck (Forstmeister
Witte) und brach sich nachmittags nach Ebers-
walde, um von dort nach Berlin zurückzufahren.
Die Ankunft auf dem Stettiner Bahnhof erfolgt
vorläufiglich um 6 Uhr 50 Minuten. Vom Bahn-
hofe begibt sich Seine Majestät sich direkt nach der
Kriegs-Akademie zu einem Vortrage, den der
General-Major Freiherr von Bissing in der
Militärischen Gesellschaft hält.
— Nach einer an das Ober-Kommando der
Marine gelangten Meldung ist S. M. S.
„Falk“, Kommandant Korvetten-Kapitän Graf
Heinrich von Moltke, am 9. Februar in Ausland
angefahren, während S. M. S. „Bussard“,
Kommandant Korvetten-Kapitän Scheder, beab-
sichtigt, am 12. Februar von Ausland nach Maroa
(Neuseeland) in See zu gehen.
— Infolge einer vier Studirenden der hiesigen
Universität zu Rom von dem Unterrichts-
minister auferlegten Strafe veranstaltete eine An-
zahl Studenten lärmende Kundgebungen. Ein
Student, welcher verhaftet wurde, wird von der
Universität ausgeschlossen worden. — Nach Privat-
meldungen aus Acaza (Provinz Caserta) haben
dieselben erste Ruhestellungen stattgefunden.
Gegen 1000 Personen griffen die Detrouaufferer wegen
der auf Hans auferlegten Steuer an. Die Waffen,
welche mit Keulenstücken bewaffnet waren, zer-
trümmerten die Straßenlaternen, schlugen den
Posten vor dem Steuerhause nieder, drangen in
das Zentralbureau des Steueramtes ein und
raubten den Geldschrank. Darauf wurde der
Bizeueragent überfallen und seiner Portefeuille
und seiner Uhr beraubt. Alsdann setzte die

Menge das Zentralbureau in Brand, plünderte die
Bürgermeisterei und verbrannte die Stadtbibliothek.
Nachdem der Versuch, das Gefängnis zu stürmen,
nischlagen war, räumte die aufgeregte Menge an
dessen Thoren durch Steinwürfe schwere Beschädi-
gungen an. Aus Nola herbeigeholtes Militär
setzte dem Aufruhr ein Ziel und stellte die Ruhe
wieder her. Die gerichtliche Untersuchung ist
eingeleitet.
— Die in Budapest eingeleitete Untersuchung
in der Angelegenheit der Kassen-Einbruch-
diebstähle nimmt einen großen Umfang an. Die
Fäden reichen nach Breslau, Nürnberg, Stuttgart,
sogar bis Kopenhagen. — Für Reisende
aus Konstantinopel ist eine mehr-
tägige ärztliche Beobachtung angeordnet. —
Blättermeldungen aus Galas zufolge sammelte
sich eine Menschenmenge von etwa 500 Per-
sonen, durchweg Evangelisch-Reformirte, darunter
auch sozialistische Arbeiter, vor dem Bürgermeis-
teramt und erklärte unter großem Lärm, die
Kirchensteuer nicht weiter zahlen zu wollen.
Die Demonstranten wurden schließlich zerstreut.
In dem staatlichen Gymnasium zu Spalato
wurden früh die Kaiserbilder, sonstige Bilder
und die Landkarten zerrissen und die Rahmen
zerbrochen vorgefunden. Es wurde sofort eine
strenge Untersuchung eingeleitet. Die Familie des
Schuldners wurde unter die Bewachung von
Gensdarmen gestellt.
— In der von der französischen Depu-
tiertenkammer eingesetzten Kommission, welche
mit der Untersuchung gegen Rainal wegen der
Eisenbahnkonventionen betraut ist, wurde
gestern Millerand verhört; derselbe be-
schränkte sich darauf, dagegen zu protestieren, daß
die Deputierten der Opposition nicht in der
Kommission vertreten sind. Darauf machte
Allain Targé seine Aussage und gab
einen historischen Überblick über die Konventionen
vom parlamentarischen Gesichtspunkte aus. Klein
Targé warf Rainal nur vor, den Rücklauf der
Eisenbahnen seitens des Staates unmöglich ge-
macht zu haben. — An den französischen Panzer-
schiffen „Magenta“, „Hoche“, „Dreux“,
„Charles Martel“ und dem Kreuzer „Friant“
sollen beträchtliche Änderungen vorgenommen wer-
den. Die Kanonenzahl des Panzers „Hoche“ soll
verringert werden.
— Im englischen Unterhause beantragte
Rudmond das Parlament aufzulösen, um die
Sommerfrage den Wählern zu unterbreiten. Nach
längerer Debatte wurde das Amendement mit
256 gegen 236 Stimmen verworfen.

Aus den Parlamenten.

Deutscher Reichstag.
34. Sitzung vom 11. Februar.
Die Novelle zu dem Gesetz über die Kosten und
Gebühren bei den Reichskonsulaten wurde in dritter Lesung

angenommen. Es folgte die zweite Berathung des
Reichshaushalts-Gesetzes. Bei dem Etat für den Reichs-
tag sprach der Abgeordnete Richter (fr. Volksp.)
den Wunsch aus, daß das Heim des Reichstages nicht
Reichshaus, sondern Reichstagsgebäude genannt
werde. Die Annahme, als ob es ein Haus für den
Reichstag und den Bundesrath wäre, sei ganz will-
kürlich. Das Verfügungsrecht über das Haus liege
aber allein dem Reichstage beziehungsweise dessen Vor-
stand zu. Der Redner wünschte ferner, daß bei der
Vollendung der künstlerischen Ausschmückung des Hauses
nicht die Reichstagsbaukommission, sondern der Reichs-
tag selbst die Entscheidung habe, und daß die Be-
schaffenheit der Journalistentrübne verbessert werde.
Staatsminister von Bütticher erklärte, der Bundes-
rath erkenne an, daß das Hausrecht der Präsident des
Reichstages ausüben habe; aber der Bundesrath sei
bereits, diejenigen Räume, die für ihn bestimmt seien,
ausschließlich für sich in Anspruch zu nehmen. Bezüglich
des Reichstagsbaues würde eine Reihe von Fragen
zweckmäßiger von der Baukommission erledigt werden,
und auch bei der Ausschmückung des Gebäudes werde
der sachgemäße Rath der Kommission nicht entbehrt
werden können. Den Wünschen des Reichstages könne
dadurch nicht vorgegriffen werden, denn dieser sei bei
der Etatsberathung in der Lage, seine Wünsche geltend
zu machen. Den Mängeln des Hauses, insbesondere
auch denjenigen der Journalistentrübne, werde nach
Schluß der Session möglichst abgeholfen werden. Die
Abgeordneten Richter (fr. Ver.) und Singer (soz.)
sprachen sich gleichfalls für eine Beseitigung der Mängel
des Hauses aus; letzterer verlangte auch die Verbesserung
der Lage der Stützbeamten des Reichstages. Abgeordneter
Freiherr von Mantouffel (soz.) theilte mit, daß im
Wahlraum der Abgeordneten ein an ihn gerichteter
Brief, der dort aus Versehen liegen gelassen worden,
gestohlen und nunmehr in der sozialdemokratischen
„Völkischen Zeitung“ veröffentlicht worden sei;
er bezog sich auf die „Schritte zur strafrechtlichen Verfolgung
des Diebes vor“. Abgeordneter Schönlanke (soz.),
Chefredakteur des genannten Blattes, erklärte, der Brief sei
in einer anonymen Abschrift in die Hände der Redaktion
gekommen und während seiner Abwesenheit ver-
öffentlicht worden. Die Redaktion sei der Ansicht
gewesen, daß es sich um ein politisches Mittheilung
handele. Wer die Abschrift an die Redaktion geschickt habe,
wisse er nicht, vielleicht wisse es Jemand von der rechten
Seite des Hauses. Abgeordneter Freiherr von
Mantouffel verwahrte die Rechte gegen die letztere
Bemerkung und betonte, es handle sich hier weniger um
den Inhalt des Briefes, als um die Thatsache des
Diebstahls. Abgeordneter Bebel (soz.) bemerkte
Namens seiner Partei, daß es verwerflich sei, An-
gelegenheiten der Abgeordneten, die auf diesem Wege in
Erfahrung gebracht worden, zu veröffentlichen; er sei
aber in dem Glauben, daß die Redaktion des genannten
Blattes nicht gemüth habe, daß die Abschrift des Briefes
durch einen derartigen Mißbrauch in ihre Hände gelangt
sei. — Die nun folgende Verhandlung gilt der Frage
nach Bewältigung von Diäten für die Mitglieder des
Reichstages. Die Redner der freisinnigen Volkspartei,

des Zentrums, der süddeutschen Volkspartei und der
deutschsozialen Reformpartei sprachen sich für die Ge-
währung von Diäten aus. Die Konservativen und die
Reichspartei verlangten für den Fall der Diätengewährung,
gegen die sie an sich nichts einzuwenden hätten, die
Garantie, daß nicht Erwerbsparlamentarier in den Reichs-
tag kämen, und daß der zu Wählende in demjenigen
Wahlkreise wohne, dessen Mandat er übernehme.
Schließlich wurde gegen die Stimmen der Konservativen,
der Reichspartei und der Nationalliberalen eine Reso-
lution zu Gunsten der Diäten angenommen. —
Bei der Berathung des Etats für den Reichskanzler
und die Reichskasse bemängelte der Abgeordnete
Richter, daß die Kaiserlichen Erlasse vom 4. Februar
1890 von Niemandem gegengezeichnet worden seien.
Sie seien demnach nur Privatäußerungen des Monarchen
und hätten keine Gültigkeit. Reichskanzler Fürst zu
Soltikow erklärte, die Erlasse seien zu einer Zeit
ergangen, als er noch nicht im Amte gewesen sei;
damals habe Fürst Bismarck die Verantwortung ge-
habt. Infolge einer abermaligen Bemänglung des
Abgeordneten Richter erwiderte Staatsminister von
Bütticher, Fürst Bismarck habe die Gegengezeichnung
der Erlasse, die er persönlich entworfen, nicht abgelehnt.
Die Erlasse seien eine programmatische Erklärung, in
welcher der Kaiser ausgesprochen habe, was er auf dem
Gebiete der Arbeiterfrage für erstrebenswerth halte. Es
hätte daher einer Gegengezeichnung in diesem Falle
nicht bedurft, denn diese sei nur dann nöthig, wenn
sich an den Erlaß eine politische oder rechtliche
Folge knüpfen solle. Abgeordneter Richter bemerkte
dagegen, Fürst Bismarck habe jede Gelegenheit wahr-
genommen, das Gegentheil von dem Inhalt der Erlasse
zu äußern; er habe diese nur rechtigt, aber die Gegen-
zeichnung abgelehnt. Staatsminister von Bütticher
betonte nochmals, daß die Gegengezeichnung hier nicht
notwendig gewesen. Es könne dem Kaiser
nicht verwehrt werden, seine Meinung
öffentlich kundzugeben, und die Erlasse
bafür sei der amtliche Theil des Reichs-
Anzeigers. Abgeordnete Freiherr von Schum-
wunderer, der Abgeordnete Richter fünf Jahre
gewartet hat, um diesen angebliehen Verfassungsbruch
zur Sprache zu bringen. Nachdem der Abgeordnete
Haffke (natlib.) die Lage der Deutschen in Süd-
Amerika nochmals zur Sprache gebracht hatte, ent-
gegnete Staatsminister Freiherr von Marschall, er
wolle das von dem Vordredner neuerdings in Aussicht
gestellte Material abwarten; übrigens läme es nicht
auf die Quantität, sondern auf die Qualität des
Materials an.
Fortsetzung der Berathung: Dienstag 1 Uhr.

Im Abgeordnetenhause

wurde am Montage mit der zweiten Lesung des Eisen-
bahngesetzes fortgesetzt. Der Titel der Beschlüsse
gab dem Abgeordneten Lohmann (natlib.) Anlaß,
auf die Lage der bei der Reorganisation über-
flüssig werdenden Regierungsbeamten zu erörtern;
der Eisenbahnminister theilte die Auskunst,

Unter der Fahne.

Roman von Georg Horn.
(Nachdruck verboten.)
(Schluß.)
Der Zug aus dem Westen fuhr in den Bahn-
hof von Potsdam ein. Aus einem Abtheil-
II. Klasse stieg ein junger Mann, er trug einen
langen, dicken Ueberzieher und hielt in der Hand
einen eleganten Ledertaschen. Dem Jungen, der
vor dem Bahnhof stehend ihn fragte, ob er ihm
das Gepäck tragen sollte, gab er eine abweisende
Antwort. „Nach dem Deutschen Hause sei der
Weg gar nicht weit.“ Und so verfolgte er seinen
Weg über die Brücke, blieb auch mehrmals stehen,
wie um sich zu vergewissern, ob er denn wohl auch
auf dem rechten Wege sei, als ob es ihm nur so
vorkäme, daß dies eine ganz andere Brücke,
breiter und prächtiger sei, als die er vielleicht ge-
kannt hatte. Er fragte auch bei einem ihm Ent-
gegenkommenden, ob dies denn auch wirklich die
lange Brücke sei, die sehr jetzt doch ganz anders aus-
sah.
„Ja, Mannchen,“ lautete die Antwort, „wenn
Sie die alte noch hätten sehen wollen, na denn
dann mußten Sie früher aufstehen. Wo wollen Sie
eigentlich hin?“
„Nach dem Deutschen Hause!“
„Na, det steht noch, da können Sie gar nicht
sehen; aber machen Sie nur, det Sie nich in die
Koumanbantur rinturnen.“
„Da kenne ich mich wohl besser aus,“ sagte der
Reisende.
„Na, Sie sind hier doch noch feste geschliffen
worden, det merkt man Ihnen wohl an.“
„Ja, hier die Straße am Schloß vorbei, dort
drüben J. C. Lehmann, es ist doch noch das alte
Vottdam.“ Mit einem kurzen Guten Abend ver-
abschiedete sich der Fremde von dem freundlichen
Potsdamer.
In dem Momente kam aus dem Hauptthor
des Schloßes die Wachabtheilung, und unwillkürlich
machte der Angekommene die Schrittbeugungen
der Mannschaften mit. Von fern wurde der
Bapfenreich geblasen. Der Fremde nahm seinen
Sut ab.

Nach einer Weile konnte man den Reisenden
ohne Handgepäck seinen Weg nach der Rammon-
straße und weiter nach der Gegend der Garnison-
kirche nehmen sehen. Oben spielte die Uhr den
Choral: „Lobe den Herrn“, und wie gedankt von
einer Erinnerung, blieb der Ankömmling vor der
Kirche stehen. Als die Uhr auspielt hatte, ging
er auf ein Haus gegenüber zu. In der ersten Etage
war ein Fenster noch erleuchtet. Die schwere in
den Flur führende Hausthür war offen, er ging
durch ein im Räume verschwenderisch angelegtes
Treppenhaus, die breite Holzterrasse empor und
klingelte.
Ein Bursche erschien.
„Ist der Herr Hauptmann zu Hause?“
„Ne, Hauptmann is nich.“
„Aber er wohnte doch hier.“
„Hauptmann is nich mehr, mir sein Major.“
„Ach so!“
Unterdeß hatte sich eine nach dem Korridor
gehende Thür geöffnet, ein Herr in der Joppe er-
schien, fragend, was denn hier los sei.
„Herzieh, Gneiß, Sie sind es?“
„Ja, Herr Oberstwachmeister, der Gneiß kommt
zu Ihnen, um — im Zivilpalast darf er's ja
wagen, seine Aufwartung zu machen.“
„Sehr erfreut, Sie hier bei mir zu sehen, Sie
sehen ja ganz munter aus.“
„Und erst Sie, Herr Oberstwachmeister! Ich
hab gar oft an Sie gedacht, seit ich von Potsdam
weg bin, und an die guten Lehren und Beispiele,
die Sie mir auf meinem Lebensweg mitgegeben
haben, und darnach hab ich gehandelt und bin nicht
fehl gegangen.“
Dann ging der Major an den Schreibtisch,
nahm ein Zeitungsbüchlein und hielt dieses seinem
Besucher unter die Augen.
„Da stehen die Wahlen zum Reichstag aus dem
Elsaß. Da finde ich unter den zur Reichspartei
Gewählten einen gewissen Jean Baptiste Gneiß.
Ist das ein Verwandter von Ihnen?“
„Ne, Herr Oberstwachmeister, der bin ich
selbst; die Wähler zu Hause haben wohl keinen
Dummkopf finden können, als mich; dabei lachte
Jean Baptiste über die zwei Reichen seines Geistes,

das ihm die gültige Natur eingestiftet hatte, hinweg.“
„Ja, Herr Oberstwachmeister, es hat sich gelöst,
bis sie mich durchgebracht haben; die Wahlen do
und — aber man hat als Fabrikherr doch auch
schon eine Autorität.“
„Wie? Sie sind Fabrikherr?“
„Ja, was denn anders?“
Nun erzählte Jean Baptiste, wie das gekommen
war. Ein reicher Kapitalist aus Basel, Herr Jössi,
der schon früher sein Augenmerk auf sein Besitzthum,
den Gneißenhof, geworfen, habe ihm den Vorschlag
gemacht, auf seinem Grund und Boden ein in-
dustrielles Unternehmen zu errichten. Er wollte das
Kapital hergeben, und Jean Baptiste sein Besitz-
thum. Sie seien bald handelsmäßig geworden, und
jetzt habe sich der Gneißenhof in ein großes Fabrik-
gebäude für Baumwollenspinnerei verwandelt, und
so habe sich der Glaube des Großvaters erfüllt,
daß der Stein, mit dem man von seinem Besitz-
thume nach einer Ruhewerke, mehr werth sei, als
die Ruh selber. Der Stein sei Kohle gewesen,
mit der man die Maschinen in Betrieb setzen konnte.
Jean Baptiste kam vor seinem früheren Haupt-
mann immer weiter ins Erzählen, und der Anteil,
den der Offizier an dem Lebensschicksale des Elsaßers
nahm, machte Jean Baptiste immer vertrauensvoller
und offenerziger. Er erzählte ihm von Rilele,
von Lorinser und von den Verfolgungen, denen sie
beide von Seiten des Legation ausgefetzt waren,
auch von Dorle.
„Ich habe wohl gemerkt, worauf beide gegen
mich und mein Herzschicksal es abgesehen hatten
und Rilele war noch heute nicht mei liebes Fraule,
wenn ich nicht schnell zum Entschluß gekommen
wä.“ Da ist mir eingefallen, was der Herr Haupt-
mann uns mal bei einer Felddienstaube da
draußen am Fahrländer See besprochen haben. Daß
man immer noch schnellere und richtigere Gedanken
haben müsse, als der Feind selber, ihn überfallen.
Und so hab' ich denn schnell gemacht, daß mein
Rilele meine Frau wurd.“ So hab' ich den Feind
überbracht und absichtlich mein Hochzeitsdiner bei
dem Lorinser gehalten, um ihnen gleich mit der voll-
endeten Thatfache ins Gesicht zu springen. Aber darum
hat er doch nicht abgelassen, mich und mein Rilele zu

verfolgen. Ich sollte der Treu gegen mein Weib
verpflichtet geben. Und das sollte das badische Weibsbild
beweiskräftigen. Wenn ich am Restaurant
vorbei ging, war ich sicher, daß Mensch in der
Thür stehen zu sehen und mit dem verführerischen
Augenblick mich anquiden und ansprechen. Und
eines Abends, da war es wirklich so weit, daß sie
mich hineingezogen hätt, aber da hat mei Fuß gleich
wieder zurückgedrückt. Jean Baptiste, hab' ich mir
g'sagt, den! an die Kirche in Potsdam, wo du
unter der Fahne Treu geschworen hast deinem
Kaiser und wem noch? Deinem Acker! Und das
war mein Glück. Aber als ein echter Grenadier
muß ich mit Geschütz und Seitengewehr immer noch
auf Patrouillengang gehen, um jede feindliche An-
näherung abzuschlagen. Von dem Lorinser habe
ich für mich und mein Rilele nichts mehr zu fürchten.
Man ist dem Lumpen lang auf der Fabrik gewesen
als einem weltlichen Spion. Er hat sich nicht mehr
sicher im Ort gefühlt. Und dann sind im Geschäft
auch die Gatt' ausblühte. Das hab' ich durchgesehen,
daß von meinen Kriegskameraden keiner mehr hat
hingehen dürfen. Nun er mit seinem Restaurant
kein Geschäft mehr hat machen können, war er auf
und davon und das Weibsbild mit ihm. Nu hat
er die u'n Hals. Das ist die größte Stra! für
Beide. Bei uns könne se sich immer sehen lassen.
Aber ebe sie verschwunden ist, hat sie noch ihr Auge
auf den Hügel von Heiligenstein gemorfen, aber der
ist auch nit so dumm gewesen und hat sich lieber
eine reiche Bauerntochter angeheiratet. Ach Herr
Oberstwachmeister, schloß Jean Baptiste seinen
Bericht, wie oft hab' ich dabei an Potsdam und an
das Regiment zurückgedenkt! Und jetzt wieder,
wo ich über die Langbrück herein gekommen bin
und die Wache an mir vorüber gezogen ist, und die
Garnisonuhr gepiept hat „Lobe den Herrn“. Wahrhaftig,
das Gneinen war mir näher als alles
Anderes.“
Der Offizier hatte mit allen Anzeichen von
innerer Befriedigung dem Bericht seines früheren
Grenadiers zugehört und sagte zum Schluß:
„Sie glauben nicht, Herr Gneiß, welche Freude
Sie mir mit Ihrem Besuche und Ihrer Erzählung
gemacht haben. Wenn doch Alle aus dem Regiment

daß die Zahl derjenigen, die inzwischen noch nicht wieder angeheilt werden konnten, von 80 jetzt auf acht betragend sei, und daß er für die letzteren nächstgehenden mit Mitteln aus dem Dispositionsfonds eintreten werde. Abgeordneter Walbrich (natlib.) tadelt, daß die technisch vorgebildeten Beamten hinter den Juristen zurückstehen müßten. Abgeordneter Schulz-Buchum (natlib.) empfahl, ein Besondereisenbahn-Fachstudium für die höhere Beamtenlaufbahn einzuführen. Der Eisenbahnminister verwahrte sich dagegen, daß die Juristen auf Kosten der Techniker bevorzugt würden; diese Behauptung widerspreche ebenso seinen Erfahrungen wie seinen Absichten. Ungünstig sei für die Techniker der Umstand, daß ihre Beschäftigung der Bau- u. s. w. Thätigkeit entsprechend wachse. Doch erwäge er mit dem Finanzminister gemeinsam, die Zahl der etatsmäßig angestellten Techniker zu vermehren. Änderungen des Bildungsganges für das Eisenbahnpersonal seien unmöglich, hätten indes einzuwirken vor der dringenden Arbeit der Reorganisation zurückstehen müssen. Der Minister versicherte, daß er allen Beschwerden seiner Beamten zugänglich sei; es wäre traurig, wenn diese vermeintlich, durch die Presse oder durch andere Mittel auf ihn wirken zu sollen, und wenn die Krankheit der Zeit, die Unzufriedenheit, auch in die Beamtenkreise Eingang fände. Für einen Artikel der „Berl. Pol. Nachr.“ über die Folgen der Reorganisation, dem man offiziöse Bedeutung unterlege, und der angeblich in die Beamtenkreise Verunruhigung gebracht, erklärt der Minister sich nicht für verantwortlich. Abgehören von den geschaffenen Wohlthaten, seien die Ausgaben des Eisenbahnetats für Befoldungen und Löhne seit zehn Jahren um mehr als vierzig Millionen gestiegen. Die Gehälter der Staatsbahnenbeamten seien, abgesehen von der Dotierung der höchsten Stellen, die in Privat-Verhältnissen den Gehältern im Staatsdienste ganz bedeutend überlegen sind, erheblich höher als bei den deutschen Privat- und bei den Eisenbahnen der Nachbarstaaten. — Abgeordneter Freyher von Erffa erklärte, daß die konservative Fraktion den Ausführungen des Ministers beifolgt. Die Abgeordneten von Buch (kons.), von Liede mann-Bornst (freikons.) und von Schalsch (Str.) tadelt, daß die Unzufriedenheit der Beamten, wie sie sich in den Petitionen äußere, zu weit gehe. Abgeordneter Bachem (Str.) legte dem gegenüber dar, daß das ganze Haus wohl auf dem Standpunkt stehe, die Einkünfte der Subalternbeamten aufzubessern zu wollen; das könne aber erst geschehen, nachdem die mittlere Finanzlage des Staates gehoben sei. Recht jedes preussische Staatsbürgers sei, seine Beschwerden vor das Abgeordnetenhaus zu bringen, und das Haus habe die Pflicht, alle Beschwerden freundlich aufzunehmen und sie den Ministern vorzutragen, damit die Petenten später nicht vergessen würden. — Beim Titel 7, Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien etc., antwortet der Eisenbahnminister auf Anfrage des Abgeordneten Brömel (fr. Ver.), daß auch nach der Revidierung der Direktionen die bisherigen Lieferanten berücksichtigt werden würden. Beim Titel 8, Bauten, wird eine Reihe lokaler Wünsche und Forderungen zur Sprache gebracht; unter Anderem wünschte der Abgeordnete Ring beim Umbau des Bahnhofs Groß-Lichterfelde (Anhalter Seite) die Befestigung der Niveauübergänge. Hervorzuheben ist noch die Mitteilung der Staatsregierung, daß eine Forderung von vier Millionen zur Unternehmung des Breiten Weges in Magdeburg im nächsten Etat erscheinen wird.

Fortsetzung der Beratung: Dienstag 11 Uhr.

Nachrichten aus dem Kreise und der Provinz.

Berlin, 11. Februar.
 * In einer Verfügung an sämtliche Provinzial-Schul-Kollegien hat der Unterrichtsminister auf die Wichtigkeit einer guten leserlichen Handschrift für das praktische Leben aufmerksam gemacht und alle Lehrer der höheren Schulen angewiesen, daß sie keinen Aufsatz oder keine Reinschrift aus den Händen der Schüler annehmen, in denen Flüchtigkeit und Unordentlichkeit der Schrift zu rügen sind.

—og. Bezeichnend für den Leichtsin, mit welchem oft ganze Familien die sichere Heimath gegen die unsichere Fremde vertauschen, ist ein Vorfall, welcher sich dieser Tage in der Luisenstraße

so widerlämten, wie Sie! ein gemachter, voller Mann!
 „Das thu ich Alles Ihrer Zucht verdante, Herr Oberwachmeister. Als e Hannepampel bin ich in's Regiment eingeleitet worden, und mit fester Bein und geradem Kopf kann ich nun durch's Leben schreiten. Wenn ich nur so reden könnt', wie es mir um's Herz ist, dann möcht' ich als Deputé unter die a'schreiten Herrn im Reichstag und in's Volk hineinrufen: Sie klagen wohl, daß Sie Opfer für das Herr bringen müssen, aber von keinem der Herren hab ich noch g'hört, daß er dessen Erwählung thut, was der Staat an dem Einzelnen zur Fahne Eingezogenen durch die militärische Zucht vollbringt, seine Erziehung zu vollenden, ihn thätig zu machen zum Manne, zum Staatsbürger! Und nu nix für ungu, Herr Oberwachmeister, daß ich mir permettirt habe, Sie zu besuche. Mit etwa, daß Sie mir was swarten lassen sollen.“
 „Franz!“ rief der Offizier laut, worauf der Burche erschien.
 „Franz, bringen Sie den Kognat!“
 „Ne, ne, ne, Herr Oberwachmeister. So wette mer nit.“
 „Sie haben nur zu gehorchen, Onel.“
 „Na, wenn's denn anders nicht ist, Herr Oberwachmeister, mit Kognat ist leicht zu gehorche! — Auf Ihr Wohl!“
 „Und wenn Sie so sehr Sehnsucht nach Potsdam haben, dann können Sie ja mal eine Übung machen.“
 „Jo, jo, Herr Oberwachmeister, aber nu nicht alsobald.“
 „Warum denn?“
 „Weil — weil eine Kindstaupe dazwischen fallen könnt.“
 „Ach so! Aber darum brauchen Sie nicht wie eine verschämte Jungfer drein zu schauen.“
 „Nein! Herr Oberwachmeister! Ich freu' mich ja, und wenn Sie mir Rikete sehen könnten, die ist ja noch amal so s'heem und lieb g'worden. Und das ha' ich mir g'lobt, wenn's e Bue wird, dann wird er, was sei Vadder gewese ist und von Herzen bleiben wird, dann kommt er, um ein thätiger Keel zu werden, wie sein Vater.“
 Unter die Fahne!

ereignet hat. Dort wurde nämlich ein Herr P. von einem polnischen Arbeiter angeredet, welcher ihn nach der Wohnung eines bekannten polnischen Abgeordneten fragte. Der Mann hatte seine Frau und drei kleine Kinder bei sich, von denen die Frau das jüngste auf dem Arme tragen mußte. Alle Fünf waren nur nothdürftig bekleidet und zitterten vor Kälte. Auf nähere Erkundigung erzählte dann der Mann, daß er nach Berlin gekommen sei, um hier bessere Arbeit als in seiner Heimath zu finden. Dies sei ihm aber trotz aller Bemühungen nicht gelungen. Da jetzt die geringen Ertragsnisse, welche er aus der Heimath mitgebracht habe, aufgebraucht seien und sie sich bereits in größter Noth befänden, so wollten sie nun den Herrn Abgeordneten bitten, ihnen zur Rückkehr in die Heimath das Reisegeld zu geben.

Groß-Lichterfelde, 11. Februar.
 —A. Zum Besten der Unfall- und Unterstützungs-Kasse der hiesigen freiwilligen Feuerwehr wird Herr Max Aders einer Reihe von Reuter-Vorlesungen und zwar am 12. und 19. d. Mts. im Restaurant Henning, am 15. und 22. im Wirtshaus „Zum Hans Sachs“ veranstalten. Zum Vortrag gelangt: „Der Urgehalt von Medlenborg“. Im Interesse des guten Zwecks ist es wünschenswerth, durch recht regen Besuch das Unternehmen zu fördern. Möchten recht viele es verstehen, das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden.

Wannsee, 12. Februar.
 * Dem Geheimen Regierungs- und Bauath, Professor Ende zu Wannsee, Vorsteher des Meister-Ateliers für Architektur an der Akademie der Künste zu Berlin, ist der Königliche Kronen-Orden dritter Klasse verliehen worden.

Schöneberg, 11. Februar.
 ix. Wie schon seit mehreren Tagen in Berliner Blättern zu lesen war, will Herr Gustav Müller sich der gegen ihn anhängig gemachten Disziplinar-Untersuchung dadurch entziehen, daß er sein Amt als Schöffe niederlegt. Ob er damit diesen Zweck erreicht, erscheint fraglich, da durch die Amtsniederlegung nicht der Umstand aus der Welt geschafft werden kann, daß Herr Müller zu der Zeit, auf welche sich die Untersuchung erstreckt, Schöffe war und in seiner Eigenschaft als Schöffe ein Verhalten an den Tag gelegt hat, welches nach Ansicht der vorgesetzten Behörde mit dem von ihm beklagten Amte sich nicht in Uebereinstimmung bringen ließ. Ob letzteres thatsächlich der Fall war, soll und muß erst festgestellt werden. Herr Müller weiß ganz gewiß selber, wie die Dinge liegen, und deshalb giebt er als den eigentlichen Grund seiner Amtsniederlegung an, er halte seinerseits ein erprießliches Zusammenwirken mit dem Herrn Orts- und Amts-Vorsteher für ausgeschlossen. Es muß Jedem, der die hiesigen Verhältnisse einigermaßen kennt, höchst eigenhümlich berühren, einen solchen Vorwand erst jetzt in Erfahrung zu bringen, nachdem Herr Müller durch die mit der Disziplinar-Untersuchung verbundenen Suspension vom Amte bereits seit langen Monaten gar keine Gelegenheit mehr gefunden hat, mit dem Herrn Gemeinde-Vorsteher in dienstliche Beziehungen zu treten, und vordem von einem solchen mangelhaften Zusammenkommen öffentlich niemals die Rede war. Deshalb wirkt die jetzt vorgebrachte Behauptung des Herrn Müller, sich mit Herrn Schmod nicht vertragen zu können, wie eine neue Indiskretion und ist nicht geeignet, seine bisherige Thätigkeit in einem günstigeren Lichte erscheinen zu lassen. Es liegt auch keineswegs im Interesse unserer Gemeinde, deren Vorsteher als einen Mann hinzustellen, der ein nützliches Wirken verhindert. Herr Schmod ist das Oberhaupt der Gemeinde; er kann und muß verlangen, auch von den Herren Schöffen als solches anerkannt zu werden. Daraus folgt aber auch, daß diese sich zunächst nach ihm zu richten haben, und wenn sie glauben, dieses pflichtgemäß nicht thun zu können, so steht ihnen der dienstlich für solche Fälle angewiesene Weg offen. Aber das Gemeindevorhaupt vor der Öffentlichkeit mit dem Makel der Unverträglichkeit oder der mangelnden Einsicht zu belasten, ist weder kollegialisch gehandelt, noch vorthätig für die Förderung des Gemeinwohl's. Man wird daher nicht sehr gehen, wenn man das von Herrn Müller vorgegebene Motiv seiner Amtsniederlegung für eine allerdings wenig lobenswerthe Verlegenheits-ausrede hält und die Meinung hat, daß Herr Müller, nachdem er seine Rolle als Schöffe vorläufig für beendet ansieht, sich nunmehr wiederum auf den Gemeinde-Verordneten vorbereitete. So lange er Schöffe ist, kann er nicht Gemeinde-Verordneter werden. Dankt er nun rechtzeitig als Schöffe ab, so tritt er in die Reihe der zum Gemeinde-Verordneten wählbaren Bürger zurück, und für die Agitation zur nächsten Wahl ist dann die Bahn wieder frei. Das sind so die Auffassungen, die man hier vielfach von der Sache hat, und aus diesem Grunde wäre man gespannt darauf, in Erfahrung zu bringen, ob die vorgelegte Behörde zur Amtsentlassung des Herrn Müller vorzeitig ihre Genehmigung erteilt.

Adlershof, 11. Februar.

* In der letzten Sitzung der hiesigen Gemeindevertretung machte Herr Gemeindevorsteher Mosel der Versammlung die offizielle Mitteilung, daß der Amtsvorsteher, Herr Rittmeister von Oppen, sowie dessen Gemahlin, Frau von Oppen, als Besitziger, einen Theil ihres Parkgrundstückes in der Größe von ungefähr 186 Quadratrußen als Platz für die hiesigste 186 Quadratrußen evangelische Kirche der politischen Gemeinde unentgeltlich übereignet haben. Die Versammlung beschloß das hochherzige Geschenk unter den gestellten Bedingungen anzunehmen und den Geschenkgebern den Dank der Gemeinde-Vertretung schriftlich auszusprechen zu lassen. Der Werth des Bauplatzes wurde auf 40 000 Mark festgesetzt.

Glentz bei Bosen, 11. Februar.

* Unter dem 28. November vor. J. theilten wir mit, daß das Ribbed'sche Wohnhaus ein Raub der Flammen geworden sei, nachdem gerade acht Tage vorher auf demselben Grundstück zwei Viehhäule niedergebrannt waren. Von dem ganzen Anwesen hatte aus diesen wiederholten Bränden nur die Scheune gerettet werden können. Da nach allgemeiner Annahme vorläufige Brandstiftung vorlag, sagten wir der damaligen Korrespondenz den Satz hinzu: „Man darf jetzt gespannt darauf sein, wie lange die Scheune noch stehen bleiben

wird?“ Auf diese Frage giebt uns nachstehende Auskunft die Antwort:

H. Die Scheune ist auf Veranlassung der beiden stets in Gefahr schwebenden Nachbarn in Folge der Anordnung der zuständigen Behörden abgebrochen worden, sodaß an dieser Stelle nunmehr die Bedrohung der angrenzenden Besitztümer durch eine Feuersbrunst beseitigt ist. Wo früher ein Bauerngut gestanden, klappt jetzt eine freie Lücke in unserer Dorfstraße. Trotz der hohen Belohnung von 400 Mark, welche auf die Entdeckung der Brandstifter ausgesetzt worden ist, fehlt bis jetzt jeder Anhalt zur Hantbarmachung derselben.

Königs-Wusterhausen, 11. Feb.-uar.
 —Etm. Das vor einigen Monaten gemeldete Verbrechen des Grubenarbeiters Karlosi, begangen an zwei schulpflichtigen Kindern, hat jegchen seine Sühne gefunden; der Verbrecher ist zu zwei Jahren Gefängniß verurtheilt worden.

nte. Nachdem in letzter Zeit mehrfach Hund auf räthselhafte Weise ihren Besitzern abhanden gekommen sind, glaubt man der Vermuthung Raum geben zu müssen, daß die Hunde von böswilliger Hand abgefangen und geschlachtet werden. Das in neuerer Zeit bekannt gewordene Verschwinden des werthvollen und sehr wachsamem Hundes des Nachtwächters Scheer ist geeignet, die Bewohnerschaft in dieser Vermuthung zu bestärken. Hoffentlich gelingt es, dem Wächter der öffentlichen Sicherheit zu dem ihm unentbehrlichen Hunde wieder zu verhelfen und andererseits auch die dreisten Hundejäger abzufassen.

Provinzialles.

* Spandau, 12. Februar. Wie die „Spand. Korr.“ berichtet, ist in der Nacht zum Sonntag auf dem hiesigen Hauptpostamt ein Faß mit Geld im Betrage von 10 720 Mark, das von der General-Militärkasse nach Spandau gefandt worden war, um zur Vöhnung an die Garde-Fuß-Artillerie Verwendung zu finden, gestohlen worden. Das vermehrte Faß war 25 Kilogramm schwer und enthielt Gold-, Silber-, Nickel- und Papiergeld. Von den Beamten hat keiner gesehen, daß sich Jemand in auffälliger Weise an den Geldfässern, die in der Packkammer untergebracht waren, zu thun gemacht hat, und es ist daher bis jetzt völlig räthselhaft, wie das Werthstück hat verschwinden können. Die Untersuchung, die bei der betheiligten Behörde von einem Postinspektor geführt wird, hat zunächst nur den Thatbestand ergeben. Am Sonntag Morgen ist auch die Spandauer und von dieser die Berliner Criminalpolizei von dem Vorfall in Kenntniß gesetzt worden. Bisher fehlt es indes überall an Anhaltspunkten zur Aufklärung des Sachverhalts. Es scheint, und diese Auffassung wird auch von den Behörden getheilt, als ob eine Persönlichkeit, die bei der Post beschäftigt wird, ihre Hand im Spiel gehabt habe, da anders das Verschwinden des Faß's kaum zu erklären ist. (Einer uns heute telegraphisch zugegangenen Meldung zufolge ist es gelungen, den Dieb sowie das gestohlene Geldfaß gestern Abend zu ermitteln. Die Red.)

Haveländischer Ganturntag.

—Kz. Die Turnvereine des Haveländischen Ganes traten am letzten Sonntage zu ihrem diesjährigen Ganturntage zusammen, der im oberen Saal der Grätzel'schen Bierhalle in Berlin, Kommandantenstraße 77-79, abgehalten wurde. Der Gauvertreter F. Kirbis-Potsdam beargüßte die Versammelten. Die Feststellung der Präsenzliste ergab die Anwesenheit von 111 Abgeordneten, welche 42 Vereine vertreten, sodaß mit den 5 Mitgliedern des Ganturnraths im Ganzen 116 Turngenossen amwesend waren. Von den Verhandlungen und Beschlüssen der Ganturntages dürfte Nachstehendes allgemeineres Interesse haben: Folgende elf Vereine wurden aufgenommen: Schmargendorf, Tempelhof und Ruhlsdorf, Turnverein „Gut Heil“=Lankwitz, Turnerschaft Prigraber, Turnvereine Plau, Bösom, Falkenhagen-Gegefeld, Turnverein „Deutsche Eiche“ in Zehlendorf bei Dranienburg, Turnvereine „Friesen“=Virkow und „Deutsche Einigkeit“ bei Berlin (Schöneberg). Der Gau umfaßt nunmehr 52 Vereine. Nach dem Referat des Gauvertreters Kirbis hat sich allerwärts eine Veranherung des turnerischen Lebens gezeigt. Die Zahl der über 14 Jahre alten Mitglieder stieg um 622 und beträgt augenblicklich 4047, von denen 2629 praktische Turner sind. Der größte Verein des Haveländischen Ganes ist der Friedenauer Turnverein mit 234 Mitgliedern. Ferner verfügen u. a. über eine stattliche Mitgliederzahl die Turnvereine von Schöneberg (185 Mitglieder), Steglitz (143), Turnerschaft Dranienburg (185), Turnverein Kremmen (138 Mitglieder bei 3000 Einwohnern) und Turnverein Caputh (130 Mitglieder bei 2000 Einwohnern). Auch der Turnverein in Groß-Lichterfelde ist von 68 auf 108 Mitglieder gestiegen. Ueber das turnerische Leben im Gau berichtete Reddorff-Friedenau, der besonders des vorjährigen Ganturnfestes in Rathenow und des Deutschen Turnfestes in Breslau, auf welchem der Gau mit 150 Mann vertreten war, gedachte. Der Geschäftsbericht von Halle-Steglitz ergab eine Einnahme von 1085,30 Mark, eine Ausgabe von 1165,30 Mark, sodaß ein Minderbetrag von 80 Mark zu verzeichnen war. Nachdem dem Kassensührer Entlastung erteilt worden, berichtete Halle-Steglitz über die Aufstellung des Haushaltsetats; der Gaubeitrag wird wieder auf 40 Wg. pro Mitglied festgesetzt. Von einem Turnfest beschloß man in diesem Jahre mit Rücksicht darauf, daß auch ein Reichsturnfest stattfindet, abzusehen, dagegen soll in jedem der vier Bezirke ein Bezirks-Turnfest stattfinden. Bei der Wahl der Kampfrichter für das im August stattfindende Reichsturnfest in Schwedt an der Oder wurde beschloffen, für die beiden größten Bezirke, den Potsdamer und Teltower, je fünf Kampfrichter zu bestimmen und zwar wurden für den Teltower Bezirk gewählt: Robn-Zehlendorf, Friedrich-Mariendorf, Elfert-Steglitz, Fähler-Friedenau, Serides-Schöneberg. Zum Abgeordneten für den deutschen Turntag in Eßlingen bestimmte man den Gauvertreter Kirbis. Bei etwaiger Behinderung soll Reddorff-Friedenau ihn vertreten. In den Ganturnrath wurden schließlich wiedergewählt: Kirbis-Potsdam (Gauvertreter), Reddorff-Friedenau (Ganturnwart), Halle-

Steglitz (Geschäftsführer); zum Bezirksturnwart (und zugleich zum stellvertretenden Ganturnwart) für den Teltower Bezirk wurde Gauvertreter Friedrich-Zehlendorf gewählt, (Stellvertreter Friedrich-Mariendorf). Nach gemüthlicher Mittagspause wurde der Ganturntag mit dem Gesang „Frei und unerschütterlich“ geschlossen.

Aus der Reichshauptstadt.

—k. Wegen der vom Kaiser beabichtigten Auswanderung der Siegesallee sind, wie verlautet, einige hervorragende Bildhauer um ihre Meinung befragt worden. Es handelt sich einmal um die Form der zu schaffenden Bildwerke, und die Meinung der Künstler soll dahin gehen, daß es sich zur Vermeidung der Eintönigkeit empfehle, die Fürsten als Statuen und die charakteristischen Persönlichkeiten der verschiedenen Zeitepochen in Gestalt von Hermen darzustellen. Es würden dann dreißig Herrscherbildnisse und eine gleiche Zahl von Hermen berühmter Männer in Frage kommen. Für die Auswahl dieser Persönlichkeiten ist der Wille des Kaisers entscheidend, dem, wie angenommen wird, bereits ein bestimmter Plan nach dieser Richtung vorliegt. Die Bildhauer haben sich ferner über die Art des zu wählenden Materials geäußert.

Der Kaufmann Albert Franke, in der Schmidtstraße 36a wohnhaft, erhielt am 9. Februar von seinem Prinzipal, einem Fabrikbesitzer, den Auftrag, 10 000 Mark bei der Diskonto-Gesellschaft in der Behrenstraße zu hinterlegen. Er hat diesen Auftrag nicht erfüllt und sich auch nicht wieder sehen lassen. Er ist zweifellos mit dem Geld flüchtig geworden. Franke hat hellblondes Haar, blaue Augen und einen ziemlich langen, sorgfältig gepflegten Schnurbart.

Au der Table d'hôte verhaftet wurden, wie das „B. T.“ berichtet, die Bauunternehmer H. und W. Gleichzeitig wurde auch ein angestellter eines hiesigen Kunststoffs-Bureau festgenommen, der mit den beiden genannten Unternehmern unter einer Decke gespielt hat. Die Festnahmen erfolgten auf Anordnung des Untersuchungsrichters, und es handelt sich um wiederholten Betrug, Meineid, versuchte Verleitung zum Meineid, Nötigung und Unterschlagung.

Die beiden Schwestern des Fleischers Schumann, des Heblers der Erpel'schen Diebesbande, sind in Blöhensee verhaftet worden. Ebenso ist der jüngste Bruder Schumann's, der im Geschäft als Lehrling fungierte, in das Untersuchungsgefängniß abgeführt.

Wegen Vergehens gegen das Nahrungs-mittelgesetz — es handelt sich um die am 12. Juli v. J. bewirkte Einführung von Fleisch, das von einem tuberkulösen Hund herrührte, nach Berlin — wurden gestern von der vierten Strafkammer des Landgerichts folgende exemplarische Strafen verhängt: Der angeklagte Groß-Schlachtermeister Schütz zu Weissensee erhielt drei Monat, sein Kutscher Fischer einen Monat und die Schlachterfrau Fischer einen Tag Gefängniß.

* Polizei-Bericht. Im Laufe des v. ds. Mts. fielen in Folge der Glätte auf den Bürgersteigen vier Personen hin und erlitten theils Knochenbrüche, theils Verstauchungen der Gliedmaßen. — Nachmittags stürzte in der Reichenberger Straße ein Kutscher beim Ab-laden von Mehlsäcken hin und zog sich einen schweren Schädelbruch zu. — In ähnlicher Weise verunglückte in der Gontardstraße ein Arbeiter am Kopf, indem er während der Arbeit vom Wagen fiel und eine Gehirnerschütterung erlitt. — Abends versuchte ein Fischer in seiner Wohnung in der Wagmannstraße, sich durch Zerschneiden der Pulsadern zu tödten, wurde heran aber noch rechtzeitig durch seine Frau gehindert. — Am 10. ds. Mts. wurde in der Elbasser Straße ein Bäder von mehreren Personen mißhandelt und durch Messerstiche am Kopfe erheblich verletzt. — Vormittags fiel ein Arbeiter in der Stendaler Straße in Folge eines Fehltritts hin und erlitt einen Knochenbruch. — Eine gleiche Verletzung zog sich in der Nacht ein Mann in der Steglitzer Straße durch einen Fall zu.

Aus dem Reiche.

Kaiser Wilhelm in hat, wie man aus Elbing meldet, der neuen Einnahme den zur Wiederherstellung der Sohwasserschäden im Jahre 1889 gezahlten Gesamtvorschuß von 356 000 Mark erlassen.

Der aus Nagold geflüchtete W. Ruding, welcher die Nichtsbländigkeit besaß, seiner Mutter die nach dem Ableben des Vaters auszuhaltende Lebensversicherungssumme in Höhe von 30 000 Mark zu stehlen, ist in Antwerpen verhaftet worden.

In Loschwitz (bei Dresden) ist vor fünf bis sechs Tagen in einer einsam auf dem Hügel gelegenen Villa die 63jährige Rentnerin Emma Dorothea Kobrzinowska mit einem Beiler schlagen worden. Sie hatte wie eine Einsiedlerin gelebt, weshalb erst am Sonntag der Raubmord durch einen Briefträger entdeckt wurde. Vom Thäter ist noch keine Spur vorhanden.

Auf dem Bahnhof zu Jnomrazla wurde der Stationsassistent Hermann Höber vom Berliner Courierzug erfaßt und überfahren. Dem Unglücklichen wurden Arme und Beine vom Rumpf getrennt und der Kopf zerschmettert, so daß der Tod auf der Stelle erfolgte.

In Köln ist Nachts bei einem in einem Schuhwaarengeschäft ausgebrochenen Brande eine 24jährige Dame verbrannt. Drei Personen sprangen von der obersten Etage in die Tiefe und wurden schwer verletzt ins Hospital befördert.

Der Tageschneelzug, Durchgangszug Köln-Berlin über Altenbeden ist am Sonntag bei Schieder in Folge eines Maschinenfehlers entgleist. Die Reisenden blieben unbeschädigt. Längere Zugerspätungen nach allen Richtungen traten ein.

Aus Hamburg wird gemeldet, daß der Eilgüterzug 732 Sonntag Nacht bei Rabbbruch entgleiste; sieben Wagen wurden aus dem Gleise gekleudert und theilweise stark beschädigt, zwei Beamte verletzt.

Verchiedenes.

3. Elbe. - In Alaska liegen folgende Meldungen vor: Das, wie mitgeteilt, von der Kaiserin Friedrich eingeladene Fräulein Voeder begab sich, um über die Katastrophe der "Elbe" Bericht zu erstatten, gestern in Begleitung des Herrn und der Frau Colens-Prior, bei deren Kindern sie Gouvernante war, mit der königlichen Yacht "Alberta" nach Osborne, wo sich gegenwärtig auch der Herzog von Connaught befindet. Fräulein Voeder wurde sowohl von der Kaiserin Friedrich wie von der Königin Victoria empfangen und auf das herzlichste begrüßt. - Aus Schippenbeil in Dänemark wird berichtet, wie ein dort lebender Schwager des Kapitäns v. Giffel mitgeteilt, habe der Kapitän am Unglücksmorgen nach Zeit gefunden, ein paar Abschiedsworte auf ein Stück Papier zu schreiben und dem Booten, der gerettet wurde, mit dem Auftrag zu übergeben, den Bittell persönlich seiner Gattin zu überbringen. - Von der Post der "Elbe" sind im Ganzen bisher fünf Postkästen an die Küste gespült und der deutschen Reichspost übergeben worden. Die geretteten Briefschaften werden den Adressaten zugestellt werden, nachdem sie in den für solche Zwecke vorhandenen Trockenapparaten wieder verwendungsfähig gemacht worden sind. - Vor den Leichenschau-Geschoorenen in Lwowitz sagte Woschkowitsch aus, die Leiche, welche man für die seinige gehalten habe, sei diejenige seines Schwagers Guttman gewesen, welcher aus Budapest mit seinem (Woschkowitsch) Passjutteral und mit seinen Geschäftsbriefen verschwand. Guttman habe mit seinem Bruder Adolf 300 000 Gulden an der Börse verloren; der Verstorbene habe die Gesellschaft, deren Direktor er gewesen sei, herabruft. Die Schwester der beiden Guttman's sei mit ihnen verschwunden. Sie hatte 16 000 Gulden in ihr Kleid genäht. Die Geschoorenen erklärten die Aussagen Woschkowitsch's als genügend.

In London traf gestern Nachmittag die erlösende Nachricht ein, daß der vermischte französische Dampfer "Gascoigne" in Fizee Island bei New-York angekommen ist. Das Schiff signalisirte "Steuerapparat in Unordnung." - Aus Paris ging heute folgendes Telegramm ein: Unmittelbar nach dem Einlaufen der Depesche, welche die Ankunft der "Gascoigne" in New-York meldete, ließ die Compagnie Transatlantique die Nachricht in ihrem Bureau anhängen. Ueber die Gründe der Verspätung der "Gascoigne" konnte indessen keine sichere Auskunft gegeben werden. Man glaubt, daß die "Gascoigne" durch Bruch der Welle und durch den Sturm, der sie außerhalb des Kanals der Badetdampfer trieb, so lange aufgehalten wurde. An Bord ist Alles wohl. Die Nachricht rief in Paris eine lebhaft freudige Bewegung hervor; hatten doch seit 8 Tagen zahlreich um das Schicksal ihrer Verwandten oder Freunde besorgte Personen die Bureau der Compagnie immer von Neuem beklagt. Der Präsident Felix Faure, der gerade einer Vorstellung im Theatre Français bewohnte, war einer der Ersten, welcher die Nachricht erhielt.

* Vom Wetter. Im Spreewald liegt der Schnee meterhoch an den Stellen, die als besonders "zugig" bekannt sind. Die wichtige Arbeit des Heuwinbringens mußte bei den gemäßigten Schneefürmen eingestellt werden. Sollte der Schneefall andauern, so wäre das insofern ein großer wirtschaftlicher Nachtheil, als den armen Arbeitern damit ihr einziger Broterwerb (durch Fortfall des Heuwinbringens) abgeschnitten würde. Obgleich hat der Winter für den Spreewald viele Nachtheile im Gefolge, umso mehr, als es noch kein Schlittschuhschnee gibt und so der Verkehr vielfach abgeschnitten ist.

Nach amtlicher Bekanntmachung ist die gestern gemeldete Verlehrsstörung auf den Strecken Stargard-Lippne und Glogow-Berlin der Stargard-Küstriner Eisenbahn wieder gehoben. - An der spanischen Nordküste jenseits fortwährend heftige Stürme. Im Golf von Biscaya sind zahlreiche Fischerboote und kleine Segler zerschellt. Eine große Anzahl Schiffe sind ertrunken. - In traurigster Lage befinden sich infolge des Unwetters der letzten Tage die Dorschalen Arten, Vicovaro und Sambuco in der Provinz Rom. Sambuco ist buchstäblich mit Schnee bedeckt; die Bauern haben weder Holz, noch wärmende Kleidungsstücke, und 150 Familien haben seit vier Tagen auch nicht das geringste gegessen. - Ganz Neuschottland ist von heftigen Stürmen heimgesucht worden. In Ingonish auf der Kap Breton-Insel wurden 20 kleine an der Bai gelegene Häuser in die See geweht.

Letzte Nachrichten.

Leipzig, 12. Februar. Heute Vormittag gegen 11 Uhr wurde in einem Hause der Dresdenerstraße auf den Gelbdrucker Breitsfeld von zwei Individuen ein Attentat ausgeführt. Der Briefträger hatte in dem Hause einen Geldbrief zu bestellen, der, wie vermutet wird, fingirt war. Es entspann sich zwischen den Beiden und dem Briefträger ein harter Kampf, bei dem der Briefträger jedoch unverletzt blieb. Geraubt wurde nichts. Auf die beiden entkommenen unbekannt Thäter wird eifrig gefahndet; man vermutet, daß der eine der Sohn der Logiswirthin ist, in deren Wohnung das Attentat vollführt wurde.

London, 11. Februar. Der Präsident des Handelsamtes, Lynch, bemerkt auf eine Anregung aus der Mitte des Hauses, er habe weder die Befugniß, das Bruch der "Elbe" zu verkünden, noch auch die Verurteilung, durch ein Leuchtfeuer oder durch Böjen die Stelle zu bezeichnen, an welcher das Wrack liegt. Uebrigens liege dasselbe näher der holländischen als der englischen Küste.

New-York, 12. Februar. Ueber die Fahrt der "Gascoigne" (vergl. Bericht. Die Red.) wird noch das Folgende berichtet: Am 29. Januar, als die "Gascoigne" Havre seit drei Tagen verlassen hatte, fand plötzlich die Maschine still; die Passagiere wurden benachrichtigt, daß ein Zylinderkolben gebrochen sei. Während die gesamte Maschinen-Mannschaft die Ausbesserung begann, trieb die "Gascoigne" auf der See. Nach achtzehnstündiger Arbeit war es gelungen, ein Messingband um den Bruch zu legen. Die "Gascoigne" machte nur 9 Meilen in der Stunde. Am 2. Februar brach die Kolbenstange zum zweiten Male und das Schiff mußte in Folge dessen behufs der Ausbesserung 41 Stunden still liegen. Während der folgenden Stürme wurde die "Gascoigne" 150 Meilen vom Kurs abgetrieben und furchtbar von den Wellen geworfen, so daß die Passagiere unruhig wurden. Am 7. und 9. Februar erfolgten weitere Brüche der Kolbenstange. Am Montag trafen zwei Dampfer die "Gascoigne"; letztere lehnte aber die angebotene Hilfe ab.

Shanghai, 12. Februar. Nach einem aus Peking eingetroffenen und hier veröffentlichten Telegramm hat das Tzungli-Jamen, nachdem es die auswärtigen Gesandten um Rath gefragt hat, die gegenwärtig in Japan weilenden Spezialgesandten auf telegraphischem Wege zurückberufen.

Yokohama, 12. Februar. Von dem Kommandanten der japanischen Flotte ist folgende vom 9. Februar datirte Depesche eingelaufen: Heute früh 8 Uhr eröffneten die in unserem Besitz befindlichen Forts das Feuer auf die feindlichen Schiffe; gleichzeitig beschossen unsere Schiffe die Forts auf der Insel Liu-tung-tau. Die chinesischen Schiffe zogen sich anfangs gegen die Stadt zurück, kamen aber später wieder gegen das Meer heraus. Zwei von dem Fort Lu-tichiau-foi gefeuerte Geschosse brachten den Kreuzer Tsching-hün zum Sinken. Von dem am Westeingang des Hafens gelegenen Fort aus beschossen wir mit Mörsern die Insel Sufanz. In der letzten Nacht vernichteten wir, ohne Widerstand zu finden, bis zu

400 Meter Entfernung von der Küste die über die Dreifahrt des Hafens vertheilten schwimmenden Hindernisse und werden heute Nacht mit diesem Zerstörungswerk fortfahren. Seit der Flucht der chinesischen Torpedoboote feuern die chinesischen Schiffe nach Wundubergang fortwährend aus Schnellfeuerkanonen, sie mögen von japanischen Torpedobooten angegriffen sein oder nicht.

2. Ziehung d. 2. Klasse 192. Kgl. Preuss. Lotterie.

Sichtung vom 12. Februar 1895, Vormittags. Nur die Gewinne über 100 Mark sind den betreffenden Nummern in Parenthese beigefügt. (Ohne Gewähr.)

Table with multiple columns of lottery numbers and corresponding prizes. Includes sub-headers like 'Gewinn 10000 Mark' and 'Gewinn 1000 Mark'.

117068 205 86 308 74 500 67 971 118013 148 51

Table with multiple columns of lottery numbers and corresponding prizes. Includes sub-headers like 'Gewinn 10000 Mark' and 'Gewinn 1000 Mark'.

Advertisement for 'Würfel-Briket' Patent. Includes a large graphic of a brick and text describing the product and its benefits.

Advertisement for 'Billigst. Brennmaterial für jede Feuerungs-Anlage!'. Promotes G. L. Just & Herrmann, BEBLIN, Königgrätzerstr. 117 a.

Advertisement for 'Zwangsvollstreckung'. Legal notice regarding the enforcement of a judgment.

Advertisement for 'Dankeagung'. Expresses gratitude to Friedrich Alburg for his assistance.

Advertisement for 'Mattentod'. Advertisement for Felix Immisch, Delisch, regarding a legal matter.

Advertisement for 'Zwangsvollstreckung'. Legal notice regarding the enforcement of a judgment.

Advertisement for 'Zwangsvollstreckung'. Legal notice regarding the enforcement of a judgment.

Advertisement for 'Täglich frisch gebranntes Kalk'. Advertisement for Kalkbrennerei von C. Gleichen jr. Coepenick.

Advertisement for 'Rapskuchen'. Advertisement for Rapskuchen, hat vorräthig pro Str. 675 Mark.

Advertisement for 'Zwangsvollstreckung'. Legal notice regarding the enforcement of a judgment.

Advertisement for 'Glas!'. Advertisement for Spiegel- & Tafelglashandlg. Bernhardt & Zielke.

Die Rede des Herrn Landtags-Abgeordneten Ring

in der 16. Sitzung am 9. Februar.

Die nachstehend wiedergegebenen Verhandlungen beziehen sich auf eine für die Landwirtschaft aller Provinzen u. a. m. wichtige Angelegenheit, welche wiederholt der Gegenstand von Petitionen des Landwirtschaftlichen Provinzial-Vereins für die Mark Brandenburg und die Lausitz gewesen ist. Auch wurde neuerdings wieder eine d. r. i. n. g. e. n. d. e. P. e. t. i. t. i. o. n., die sich mit derselben Frage beschäftigt, nebst einem reichhaltigen Material dem Hause der Abgeordneten eingereicht. Es liegen hier in der That berechtigte Klagen vor, und es ist nur selbstverständlich, daß der Landwirtschaftliche Provinzial-Verein, wie man uns versichert, fest entschlossen ist, nicht eher zu ruhen, als bis die Eisenbahn-Verwaltung den nur zu begründeten Wünschen der Landwirthe in diesen Punkte entsprochen hat. Das Nähere ergibt sich aus den folgenden Mittheilungen, die dem amtlichen Berichte entnommen sind. Herr Abgeordneter Ring sagte:

Ich möchte zunächst die Gelegenheit benutzen, dem Herrn Eisenbahn-Minister für das liebenswürdige Entgegenkommen, welches er allen berechtigten Wünschen entgegengebracht hat, die aus meinem Wahlkreise im letzten Jahre an ihn herangekommen sind, meinen verbindlichsten Dank zu sagen. Ich hoffe, daß er dieses Wohlwollen auch auf diejenigen Anregungen erstrecken wird, die ich ihm heute vorzutragen will. Zuerst möchte ich nämlich sprechen über die Bestellung der Eisenbahn-Güterwagen für die Landwirthe. Im Jahre 1892 hatte auf meine Veranlassung der Landwirtschaftliche Märkische Provinzial-Verein an das Eisenbahn-Ministerium eine Petition gerichtet, die dahin ging, daß die Eisenbahn-Betriebsämter beziehentlich die Zentralwagen-Vertheilungsstellen betreffs der Bestellung von Eisenbahnwagen am nächsten Tage nicht gestellt werden, auf Kosten der Eisenbahnen durch Depeschen oder Expresstouren den Bestellern entsprechende Mittheilung zu machen. Ich meine, daß dieser Wunsch des Landwirtschaftlichen Provinzial-Vereins für die Mark Brandenburg ein durchaus gerechtfertigter war. Denn wenn ich heute bei der Eisenbahn-Verwaltung einen Güterwagen bestelle, so ist es doch wirklich eine Forderung der Billigkeit, daß ich in den Stand gesetzt werde, von Seiten der Eisenbahn-Verwaltung zu erfahren, ob ich den Wagen am nächsten Tage bekomme oder nicht. Ich habe damals am 6. Februar 1892 eine Antwort des Ministeriums für öffentliche Arbeiten erhalten, die zwar im wesentlichen „sehr wohlwollend“ lautet, aber doch eine Zusage der Bestellung der Wagen zu einem bestimmten Zeitpunkt ablehnte. Ich möchte mir nun erlauben, dem hohen Hause und dem Herrn Minister für öffentliche Arbeiten anzuführen, welche schwere Schädigungen die Landwirthe gerade durch diese Zustände alljährlich erleiden. Ein Gut von 1000 Morgen, welches 250 Morgen Zuckerrüben beispielsweise baut, braucht, um diese Rüben zu verfrachten — die übrige Ernte soll in der eigenen Wirtschaft Verwendung finden — 240 Eisenbahnwagen; diese 240 Wagen sollen sich auf 80 Verladebette vertheilen. Von diesen 80 Verladebetten zu 3 Waggons bekommt der betreffende Besteller sicherlich zehnmal Eisenbahnwagen nicht gestellt. Er fährt nach der Bahnstation, seine Gespanne finden dort, daß die Eisenbahnwagen nicht angekommen sind, müssen wieder umkehren, mit einem Worte: der Verfrachter erleidet sehr erhebliche Verluste, nicht allein an barem Gelde — denn auch der Landwirtschaft kostet selbstverständlich das Achtkilometer viel Geld —, sondern seine sämtlichen wirtschaftlichen Dispositionen werden für diesen und den nächsten Tag auf das allerschwerste geschädigt. Die indirekte Schädigung ist noch viel größer. Ich täte diese Verluste, die einer Wirtschaft mit 250 Morgen Hackfruchtbau jährlich durch diese unbilligen Verhältnisse entstehen, auf das Doppelte der Grundsteuer und das Doppelte und Dreifache der Einkommensteuer. (Hört! Hört!) Was wir Landwirthe verlangen bei Stellung der Waggons, ist ja selbstverständlich nicht, daß ein für allemal Wagen gestellt werden — das ist uns ja allen bekannt, daß in Zeiten großen Verkehrs im Herbst nur ein Theil der bestellten Wagen gestellt werden kann —; wir verlangen weiter nichts, als daß am Tage der Bestellung der Besteller Abends in den Stand gesetzt wird, an der betreffenden Eisenbahnstation zu erfahren, ob Wagen gestellt werden oder nicht. Diesem Wunsche gegenüber hat die Eisenbahn-Verwaltung sich bisher stets ablehnend verhalten — er ist schon mehrfach an sie herangekommen — aber ich meine, daß dieser berechtigten Forderung wohl gesprochen werden kann, und ich möchte mir erlauben, das nachzuweisen. Heute telegraphirt beispielsweise Mittags 1 Uhr meine Station Zehlendorf nach Magdeburg und meldet: ich will 3 Wagen haben. Gegen Abend um 5 Uhr hat sie die Nachricht empfangen, daß diese 3 Wagen von 2 Zwischenstationen mit dem und dem Zuge nach Zehlendorf gebracht werden. Warum soll die Station auf meine Anfrage mir nicht die Zusicherung geben, daß ich am anderen Morgen die Wagen erhalte? Ja wäre dann in Stand gesetzt, meine gesammte Wirtschaft zu disponiren und große Verluste zu vermeiden. So liegt der Fall im ganzen Lande. Nun ist mir gesagt worden, die Güterzüge, die die Wagen von beiden Zwischenstationen mitbringen, sind sehr häufig schon überlastet, sie führen zuviel Lasten mit, und es dürfte dieser Umstand eine Zusage auf Stellung der Wagen erschweren. Ich kann mich dieser Ansicht durchaus nicht anschließen; durch bessere Dispositionen der Vertheilungsämter ist auch hier Abhilfe zu schaffen. Ich bin der Ansicht, daß auch die Art und Weise, in der über die Güterwagen von Seiten der Wagenvertheilungsstation disponirt wird, verkehrt ist. Soweit ich mich habe informieren können, geht man dabei von einem bestimmten System aus, welches folgendermaßen gehandhabt wird. Die Station A, eine große Station, und die Station B, eine kleine, melben: Mittags 1 Uhr einen Bedarf zum nächsten Tage von 100 Waggons. Die Station A hat 80 leere Wagen, die Station B nur 20 leere Wagen. So-

absolut nicht nachkommen können. Ich möchte den Herrn Minister noch weiter darauf aufmerksam machen, daß die Eisenbahn-Verwaltung den Rüben bauenden Landwirthen häufig Waggons stellt, die wohl 200 Zentner Ladegewicht haben, weil die Federn stark genug sind, die aber eben nicht den Kubinhalt haben, um 200 Kuben-Zentner einzuladen. Ich meine, es müßte da auch eine Aenderung getroffen werden, die dahin geht, daß, wenn die Eisenbahn-Verwaltung bei Bestellung von Zehntonnenwaggons, Waggons mit geringerem Kubinhalt stellt, sie dann nur die Fracht in Rechnung bringt, die von den Landwirthen wirklich ausgenutzt werden kann nach dem Kubinhalt. Ich habe versucht, nur ein Bild zu machen über die Schädigungen, die Landwirthe durch die Bestellung vom 2. Juli 1894 in diesem Herbst erlitten haben. Nach einer Nachweisung der Zuckerfabrik in Nauen — sie bezieht sich allerdings nur auf die Fünfzehntonnenwagen — stellt sich heraus, daß in diesem Herbst an Straßfracht für Fünfzehntonnenwagen allein über 1200 Mark bezahlt worden sind. Wenn man bedenkt, daß auch die Zwölfeinhalbtonnenwagen von den Landwirthen größtentheils mit zu wenig Rüben beladen worden sind, weil sie nach dem jetzigen Stande nicht wußten, welche Sorte von Wagen von der Eisenbahn gestellt würden, so glaube ich nicht fehlzugehen, wenn ich annehme, daß die Verluste der Landwirthe bei der einen Zuckerfabrik in Folge dieser Verfügung sich auf rund 3000 Mark beziffern; und zwar ist das thatsächlich eine Strafe, die sie nicht zu vermeiden im Stande waren, denn die Betroffenen waren nicht in der Lage, so zu disponiren, daß sie die nicht angeforderten 15-Tonnenwagen voll beladen konnten. Ich möchte zum Schluß resumirend an den Herrn Eisenbahnminister die Frage richten: ob er Aenderung dahin schaffen will, daß die Landwirthe am Abend des Bestellungsabends der Eisenbahnwagen erfahren können, ob sie Waggons bekommen oder nicht; zweitens, ob der Herr Minister die Ansicht hat, die Eisenbahnstationen an die öffentlichen Fernsprechstellen anzuschließen; drittens, ob er die die Landwirthe schwer schädigende Verfügung vom 1. September 1894 zurücknehmen will? (Bravo rechts.)

Herr Minister Thiele erwiderte: Ich kann dem Vorredner hinsichtlich seines ersten Wunsches nur die Zusage ertheilen, daß wenn der Besteller mit Sicherheit die Wagen nicht bekommen kann, er Nachricht erhält. Umgekehrt aber läßt sich eine bestimmte Zusage, daß er die Wagen erhalten werde, nicht ertheilen, da Verschiebungen immer eintreten können. Die Verwaltung wird jedenfalls die Bedürfnisse der Besteller mit thunlichstem Entgegenkommen berücksichtigen und sie nicht bürokratisch behandeln. Für einen Anschluß der Güterstationen an Fernsprechstellen ist ein allgemeines Bedürfnis für die Eisenbahnverwaltung nicht vorhanden; wir müssen unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Kosten des Anschlusses in Berücksichtigung ziehen.

Abgeordneter Ring nahm nochmals das Wort zu nachstehenden Bemerkungen: Ich möchte nur einige Worte dem Herrn Minister auf die Ausführung, die er vorhin mir gegenüber gemacht hat, erwidern. Der Herr Minister hat auf meine Bitte, doch dafür zu sorgen, daß die Stationen an die öffentlichen Fernsprechstellen angeschlossen würden, den Landwirthen den Rath gegeben, doch Genossenschaften zu bilden — des Weiteren habe ich allerdings von meinem Platte aus nicht genau verstehen können —, die der Eisenbahn die Anschlußkosten bezahlen. (Zuruf!) Etwas anderes konnte ich nicht verstehen. Angegeschlossen sind doch alle die Interessenten direkt an die öffentlichen Fernsprechstellen — warum sollen wir also noch Genossenschaften bilden? Sollen dieselben nur für den Eisenbahnanschluß die Anschlüsse bezahlen? Dann hat der Herr Minister — und das hat mich doch sehr betrübt — gesagt, er sehe zwar auf einen sehr wohlwollenden Standpunkte gegenüber der Forderung der Landwirthe, die wegen ihrer Dispositionen in der Wirtschaft erfahren wollen, ob sie am nächsten Tage Güterwaggons bekommen, die sie bestellen, aber nicht, aber generell könne er es nicht ändern. Ja, wohlwollend hat sich der Herr Minister auf dem Papier in dieser Richtung schon häufig bewiesen. Ich habe hier beispielsweise eine Antwort des Ministers an den märkischen Provinzialverein, die dahin geht: eine Zusage für die Bestellung der Wagen könnte nicht gegeben werden, dagegen, wenn die Landwirthe an die Eisenbahnen herankämen mit ihren Ladungen, und sie fänden die Waggons, auf die sie sicher gerechnet und die sie am Tage vorher bestellt haben, nicht vor, dann würde ihnen wohlwollend gestattet werden, ihre Ladungen auf eisenbahn-fiskalischem Terrain abzuliegen, natürlich gegen entsprechende Baarzahlung. (Hört! Hört!) Die Antwort ist auch wohlwollend, aber mit diesem Wohlwollen allein kommen wir nicht weiter. Wir müssen unbedingt die vorhin präzisirte Forderung aufrecht erhalten. Der Eisenbahnanschluß muß uns in den Stand setzen, Tags vorher, ehe die Wagen gestellt werden, durch einen Boten, den wir nach der Station schicken, erfahren zu können, ob wir die Wagen erhalten oder nicht. Weiter wollen wir nichts; wir wollen ja gar nicht darauf drängen, daß uns die Wagen für einen bestimmten Tag zugelegt werden, sondern wir wollen nur in den Stand gesetzt werden, zu Hause in der Wirtschaft richtig zu disponiren; wodurch uns sehr wesentliche Verluste und Unkosten gespart werden. Wir haben immer genügend andere Arbeiten vor, um an Tagen, wo sich keine Eisenbahnwagen gestellt werden, die Zeit nützlich ohne Verluste auszufüllen. Was die Verfügung vom 1. September 1894 betrifft, so hatte ich allerdings nicht geglaubt, daß der Herr Minister dieselbe verurtheilen und die Erklärung abgeben würde, daß er sie nicht zurücknehmen könne. Ich muß aber von meinem Standpunkte aus gestehen, diese Verfügung ist doch das Aeußerste, was jemals ein eisenbahn-fiskalisches Gemüth geleistet hat! W. H. ich bestelle heute einen Wagen von 200 Zentner, die Station nimmt die Bestellung an. Ich komme am nächsten Tage nach der Eisenbahnstation; der Wagen ist nicht gestellt und ich fahre mit meinem beladenen Wagen ruhig wieder nach Hause, erleide also erhebliche Verluste. Die Eisenbahn-Verwaltung zuckt die Achseln und sagt:

ich kann Dir weder mittheilen, ob Du den Wagen bekommst, noch kann ich Dich in irgend einer Weise entschädigen, wenn Du den Wagen nicht bekommst. Am andern Morgen wiederholt sich dasselbe Spiel. Dazu kommt die Verfügung vom 2. Juli 1894, die am 1. September 1894 in Kraft trat. Am dritten Tage fahre ich wieder nach der Station, da steht nun ein Eisenbahnwagen da, der 300 Zentner Ladegewicht hat. Ich habe natürlich auf meinem Wirtschaftswagen nur 200 Zentner geladen, und nun wird dem Verfrachter, einem Kunden der Eisenbahn, zugemuthet, daß er nach dieser Verfügung, wenn er 200 Zentner einladet, die Fracht für 300 Zentner bezahle! (Hört! Hört! und Unruhe rechts.) Das ist ein Zustand und eine Zumuthung, die ich für vollständig verkehrt und unrichtig erklären muß. (Sehr richtig! rechts.) Ich bitte den Herrn Minister nochmals dringend, die Straßfrachten, die auf diese Weise zu Abertausenden Mark wohl im letzten Herbst erhoben worden sind, den Landwirthen wieder zurückzugeben und die Verfügung möglichst bald aufzuheben; bestehen kann sie nicht bleiben!

Die Antwort des Herrn Ministers ging dahin, daß es irrig sei, wenn angenommen werde, daß bei Nichtausnutzung der vollen Ladefähigkeit der 15-Tonnenwagen trotzdem der Tarif für 15 Tonnen bezahlt werden müßte; es würden nur in diesem Falle nicht die Ausnahmetarife angewandt. Eine Zurücknahme dieser Verfügung müsse er entschieden ablehnen.

Zu derselben Sache nahm nun auch der konservative Abgeordnete von Riepenhausen Erangen das Wort zu folgender Darlegung: Die Mittheilungen des Herrn Ministers haben mich nicht überzeugen können von der Nichtberechtigung der Forderung meines verehrten Fraktionsgenossen Ring. Ich bin der Ansicht, daß der Herr Minister recht gut in wohlwollende Erwägung ziehen könnte, ob die betreffende Verfügung nicht aufzuheben wäre. Heute geht es uns in der Landwirtschaft wie fast allen, die die werththätige Bevölkerung repräsentiren, schlecht im deutschen Vaterlande, und wenn wir dann hören von derartigen Verfügungen, die thatsächlich in ganz erheblicher Weise die einzelnen Produzenten schädigen, (Zuruf) — „die Landwirtschaft“, wird mir eben zugerufen: ich danke für den freundlichen Zuruf — dann bin ich doch wohl der Ansicht, daß der Herr Minister diese Frage in wohlwollende Erwägung ziehen müsse.

Der Herr Minister sah sich daraufhin veranlaßt, sich nochmals an der Debatte zu betheiligen, indem er Nachstehendes anführte: Die Frage der Stellung von Wagen mit erhöhter Ladefähigkeit ist eine eminent wichtige für die Eisenbahnverwaltung und den Verkehr. Die wesentlichen Vortheile der erhöhten Tragfähigkeit der Güterwagen sind erstens ein besserer Ausnutzung des Raumes zur Last. Durchschnittlich beträgt die Nutzlast von 10-Tonnenwaggons 7350. Die Nutzlast von 15-Tonnenwaggons beträgt 10725. Die Nutzlast von 20-Tonnenwaggons beträgt 13650. Die Länge der 10-Tonnenwaggons beträgt 6375 Millimeter, lang sind die 15-Tonnenwaggons 8775. Drittens sind die 15-Tonnenwaggons verhältnismäßig viel billiger, da sie 2335 Mark kosten gegenüber dem Anschaffungspreise von 2100 Mark für 10-Tonnenwaggons. Nur diese Verminderung der Selbstkosten ermöglicht es der Eisenbahn-Verwaltung, Rohstofftarife einzuführen, und wer den Vortheil der billigen Rohstofftarife benutzen will, muß sich auch der Ausnutzung der Ladefähigkeit unterwerfen. Ich habe angeordnet, daß die Besteller von der Sendung von Wagen mit höherer Tragfähigkeit zu benachrichtigen für damit sie sich einrichten können, und daß den klein Interessenten, wenn irgend möglich, nur 10-Tonnenwaggons geschickt werden. Ueber die Monate November und Dezember habe ich innerhalb der Bezirks-Direktion Magdeburg, wo der größt Rübenverkehr ist, eingehende Ermittlungen angestellt. Es wurden in diesen beiden Monaten dort gestellt 3225 Wagen zu 10 Tonnen, 37 zu 15 Tonnen. Von letzteren wurden 3481 Waggon zu 25 Prozent, voll ausgenutzt, 281, also 7.5 Prozent, nicht voll ausgenutzt, von diesen waren aber 70 ausdrücklich als 15-Tonnen Waggon bestellt worden.

Darauf entgegnete Herr Abgeordneter Ring: Ich möchte dem Herrn Minister nur ganz kurz widern: wenn er sagt, die Eisenbahnstationen sollen so weit es thunlich ist, den Abendern und Rüben sendungen Mittheilung machen, ob sie Zwanzig-Tonnen- oder Dreißig-Tonnenwaggons bekommen, daß die Eisenbahnstationen doch bisher stets angelehnt haben, was vorher zu benachrichtigt, ob wir überhaupt Waggons erhalten. Wie der Herr Minister vorhin ausgeführt hat, wäre vorherige Benachrichtigung überhaupt garnicht möglich einzurichten. Gerade um die Vormeldung hatte ich gebeten. Es wird eben nicht thunlich sein, uns Verfrachtern rechtzeitig Nachricht zu geben, so lange hier nicht von Grund aus am Spitz geändert wird, und die sämtlichen Verfrachter von Rüben werden weiter an ihrem Geldbeutel kratzen.

Damit schloß die Debatte über diesen Punkt. Die künftigen Nachwirkungen derselben werden davon sind mir überzengt — nicht ausbleiben.

Gerichtsverhandlungen.

Aus dem Grundstein der Kurfürstbrücke hatte, wie derzeit mitgetheilt, der Mann Franz Kerstenhan gelegentlich der Abbrucharbeiten im verflohenen Sommer eine Anzahl Münzen und Medaillen heimlich an sich genommen und dieselben für ca. 86 Mark an den Antiquitätshändler Wenzel bezogen. Den Münzhändler Brodow verurtheilte das Schöffengericht zur Verurtheilung. Die hier historisch werthvollen Münzen, welche 250 Jahre lang in dem Grundstein gelegen haben, gesehrt zu sechs Wochen Gefängnis; der Mitschuldiger, der Schlosser Müller erbi vier Monate und der vorgenannte Münzhändler Brodow wegen Fehlerlei vierzehn Tage Gefängnis. Die übrigen Angeklagten wurden freigesprochen.

Die Rede des Herrn Landtags-Abgeordneten Ring

in der 16. Sitzung am 9. Februar.

Die nachstehend wiedergegebenen Verhandlungen beziehen sich auf eine für die Landwirtschaft aller Provinzen u. g. m. wichtige Angelegenheit, welche wiederholt der Gegenstand von Petitionen des Landwirtschaftlichen Provinzial-Vereins für die Mark Brandenburg und die Lausitz gewesen ist. Auch wurde neuerdings wieder eine d. r. i. n. g. e. Petition, die sich mit derselben Frage beschäftigt, nebst einem reichhaltigen Material dem Hause der Abgeordneten eingebracht. Es liegen hier in der That berechtigte Klagen vor, und es ist nur selbstverständlich, daß der Landwirtschaftliche Provinzial-Verein, wie man uns versichert, fest entschlossen ist, nicht eher zu ruhen, als bis die Eisenbahn-Verwaltung den nur zu begründeten Wünschen der Landwirthe in diesem Punkte entsprochen hat. Das Nähere ergibt sich aus den folgenden Mittheilungen, die dem amtlichen Berichte entnommen sind. Herr Abgeordneter Ring sagte:

Ich möchte zunächst die Gelegenheit benutzen, dem Herrn Eisenbahn-Minister für das liebenswürdige Entgegenkommen, welches er allen berechtigten Wünschen entgegengebracht hat, die aus meinem Wahlkreise im letzten Jahre an ihn herangetragen sind, meinen verbindlichsten Dank zu sagen. Ich hoffe, daß er dieses Wohlwollen auch auf diejenigen Anregungen erstrecken wird, die ich ihm heute vorbringen will. Zuerst möchte ich nämlich sprechen über die Bestellung der Eisenbahngüterwagen für die Landwirthe. Im Jahre 1892 hatte auf meine Veranlassung der „Landwirtschaftliche Märkische Provinzial-Verein an das Eisenbahn-Ministerium eine Petition gerichtet, die dahin ging, daß die Eisenbahn-Betriebsämter beziehentlich die Zentralwagen-Vertheilungsbüros betreffs der Bestellung von Eisenbahnwagen zu 20 Tonnen verpflichtet werden, falls bestellte Wagen am nächsten Tage nicht gestellt werden, aus Kosten der Eisenbahnen durch Depeschen oder Expressboten den Bestellern entsprechende Mittheilung zu machen. Ich meine, daß dieser Wunsch des landwirtschaftlichen Provinzial-Vereins für die Mark Brandenburg ein durchaus gerechtfertigter war. Denn wenn ich heute bei der Eisenbahn-Verwaltung einen Güterwagen bestelle, so ist es doch wirklich eine Forderung der Billigkeit, daß ich in den Stand gesetzt werde, von Seiten der Eisenbahn-Verwaltung zu erfahren, ob ich den Wagen am nächsten Tage bekomme oder nicht. Ich habe damals am 6. Februar 1892 eine Antwort des Ministeriums für öffentliche Arbeiten erhalten, die zwar im wesentlichen „sehr wohlwollend“ lautet, aber doch eine Zusage der Bestellung der Wagen zu einem bestimmten Zeitpunkte ablehnte. Ich möchte mir nun erlauben, dem hohen Hause und dem Herrn Minister für öffentliche Arbeiten anzuführen, welche schwere Schädigungen die Landwirthe gerade durch diese Zustände alljährlich erleiden. Ein Gut von 1000 Morgen, welches 250 Morgen Zuckerrüben beispielsweise baut, braucht, um diese Rüben zu verfrachten — die übrige Ernte soll in der eigenen Wirtschaft Verwendung finden — 240 Eisenbahnwagen; diese 240 Wagen sollen sich auf 80 Verladetage vertheilen. Von diesen 80 Verladetagen zu 3 Waggons bekommt der betreffende Besteller sicherlich zehnmal Eisenbahnwagen nicht gestellt. Er fährt nach der Bahnstation, seine Gespanne finden dort, daß die Eisenbahnwagen nicht angekommen sind, müssen wieder umkehren, mit einem Worte: der Verladener erleidet sehr erhebliche Verluste, nicht allein an barem Gelde — denn auch der Landwirtschaft kostet selbstverständlich das Abschleppen viel Geld — sondern seine sämmtlichen wirtschaftlichen Dispositionen werden für diesen und den nächsten Tag auf das allerschwerste geschädigt. Die indirekte Schädigung ist noch viel größer. Ich torire diese Verluste, die einer Wirtschaft mit 250 Morgen Hackfruchtbau jährlich durch diese unhaltbaren Verhältnisse entstehen, auf das Doppelte der Grundsteuer und das Doppelte und Dreifache der Einkommensteuer. (Hört! Hört!) Was wir Landwirthe verlangen bei Stellung der Waggons, ist ja selbstverständlich nicht, daß uns ein für allemal Wagen gestellt werden — das ist uns ja allen bekannt, daß in Zeiten großen Verkehrs im Herbst nur ein Theil der bestellten Wagen gestellt werden kann — wir verlangen weiter nichts, als daß am Tage der Bestellung der Besteller Abends in den Stand gesetzt wird, an der betreffenden Eisenbahnstation zu erfahren, ob Wagen gestellt werden oder nicht. Diesem Wunsche gegenüber hat die Eisenbahn-Verwaltung sich bisher stets ablehnend verhalten — er ist schon mehrfach an sie herangetreten — aber ich meine, daß dieser berechtigten Forderung wohl entsprochen werden kann, und ich möchte mir erlauben, das nachzuweisen. Heute telegraphirt beispielsweise Mittags 1 Uhr meine Station Behlendorf nach Magdeburg und meldet: ich will 3 Wagen haben. Gegen Abend um 5 Uhr hat sie die Nachricht empfangen, daß diese 3 Wagen von 2 Zwischenstationen mit dem und dem Zuge nach Behlendorf gebracht werden. Warum soll die Station auf meine Anfrage mir nicht die Zusage geben, daß ich am anderen Morgen die Wagen erhalte? Ich wäre dann in den Stand gesetzt, meine gesammte Wirtschaft zu disponiren und große Verluste zu vermeiden. So liegt der Fall in ganzem Lande. Nun ist mir gesagt worden, die Güterzüge, die die Wagen von beiden Zwischenstationen mitbringen, sind sehr häufig schon überlastet, sie führen zwei Achsen mit, und es dürfte dieser Umstand eine Zusage auf Stellung der Wagen erschweren. Ich kann mich dieser Ansicht durchaus nicht anschließen; durch bessere Dispositionen der Vertheilungskämter ist auch hier Abhilfe zu schaffen. Ich bin der Ansicht, daß auch die Art und Weise, in der über die Güterwagen von Seiten der Wagenvertheilungsstation disponirt wird, verbessert ist. Soweit ich mich habe informieren können, geht man dabei von einem bestimmten System aus, welches folgendermaßen gehandhabt wird. Die Station A, eine große Station, und die Station B, eine kleine, melden: Mittags 1 Uhr einen Bedarf zum nächsten Tage von 100 Waggons. Die Station A hat 80 leere Wagen, die Station B nur 20 leere Wagen. So weit ich nun unterrichtet bin, wird an das Wagenvertheilungs-Bureau nur die Differenz gemeldet; A meldet einen Bedarf von 20 Wagen, B von 80 Wagen. Nun will ich annehmen, daß an dem betreffenden Tage das Wagenvertheilungs-Bureau nur die Hälfte der Wagen zu liefern im Stande ist; so würde A 10 Wagen bekommen — 80 hat sie disponibel — es werden auf Station A also 90 Wagen daheim. Die kleine Station B, die wie gesagt, nur 20 leere Wagen hat, aber 80 Bedarf meldet, würde dann nur 40 + 20 = 60 Wagen disponibel haben. Auf diese Weise, muß ich sagen, findet — wenn ich recht unterrichtet bin — eine große Bevorzugung der großen Stationen den kleinen gegenüber statt (Hört! Hört!). Auch der andere Einwurf, der mir von Seiten der Eisenbahn-Verwaltung gemacht ist, daß die Güterzüge die Wagen nicht zur Zeit mitnehmen können, läßt sich dadurch sehr leicht umgehen, daß die Station von der betreffende Güterzüge abgehen, sehr wohl Mittags in der Lage ist, so zu disponiren, daß sie Anweisungen erhält wie viele Waggons mitgenommen und wie viele abgesetzt werden sollen. Ich habe mir schon erlaubt, darauf hinzuweisen, daß, wenn es auch gewiß einige Mühe kostet, unseren Wunsch zu erfüllen, es der Eisenbahn-Verwaltung doch gelingen wird, diesen berechtigten Forderungen zu entsprechen, wenn der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten diesem Wunsch mit Wohlwollen entgegenkommen will. Eine Petition über denselben Gegenstand mit einer großen Masse von Material ist aus der Mark Brandenburg unterwegs, ich weiß nicht, ob sie schon im Hause eingetroffen ist. Der zweite Gegenstand, über den ich sprechen möchte, ist eine Bitte, die ich ebenfalls Namens einer Vielzahl von Interessenten an den Herrn Eisenbahnminister richten wollte. Es ist das der Anschluß der Güterstationen an die öffentliche Fernsprekstelle. Hier in der Mark Brandenburg, in der Provinz Sachsen und im Westen wahrscheinlich in einem noch höheren Maße existirt bereits eine große Menge von öffentlichen Fernsprekstellen. Ich bin nun heute wohl im Stande, mir bei meinem Kaufmann eine Düte Kaffee oder Zucker oder dergleichen zu bestellen, aber ich bin nicht im Stande Anschluß zu erhalten durch meinen Fernsprecher mit der Eisenbahnstation. Die Eisenbahn-Verwaltung, der die Interessenten alljährlich viele Tausende von Mark für Güter-Expeditionen zahlen, würde meines Erachtens dadurch einen großen Vortheil haben, denn es würde viel schneller und besser seitens der Besteller und Verladener disponirt werden können, und außerdem gehen ja die Kosten der Anlage nur von einer Tasche in die andere. Die Eisenbahn-Verwaltung hat ja einige Kosten von dem telephonischen Anschluß, aber ich meine, eine so große Verwaltung wie die Eisenbahn-Verwaltung darf nicht hinter anderen Gewerbetreibenden zurückstehen, sie muß für die Anschlüsse an die öffentlichen Fernsprekstellen sorgen. Der dritte Punkt, über den ich sprechen möchte, ist ebenfalls eine Bitte, die sich bezieht auf eine Verfügung der Königlich Eisenbahn-Direktion vom 2. Juli 1894. Sie ist hier publizirt in einem Auszuge der Eisenbahnverwaltung. Ich will Sie mit der Verlesung derselben nicht allzu lange aufhalten. Sie bezieht sich auf die Stellung von 15-Tonnenwagen an Stelle von 10-Tonnenwagen für Rüben und Schotter. Es heißt in der betreffenden Verfügung: Insofern im Binnenverkehr der deutschen Eisenbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben untereinander und mit den auf deutschem Gebiete belegenen Stationen der niederländischen Bahnen die Artikel „Rüben des Spezialtarifs III (in einzelnen Verkehren nur Zuckerrüben), sowie Schnitz- (gedörnte und getrocknete ausgenommen), Schmirgelabfälle und Kopie davon, auch Brechkränze der Rübenzuckererzeugung“ dem Ausnahmetarife für bestimmte geringwertige Massengüter (Kohlstoff-Ausnahmetarifs) angehören, tritt für diese Verkehre und die bezeichneten Artikel die nachfolgende angeführte anderweitige Frachtberechnung vom 1. September 1894 ab in Kraft. Der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifs wird für die vorstehend benannten Artikel bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 Tonnen Ladegewicht das Ladegewicht der gestellten Wagen und bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 Tonnen Ladegewicht das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber 10 Tonnen für jeden Wagen zu Grunde gelegt. Stellt sich indes bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 Tonnen Ladegewicht das Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirkliche verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifs für das letztere berechnet. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben. Die vorstehende Frachtberechnung tritt nicht in Kraft bezüglich des Verkehrs der Wutha-Ruhlaer, Jmenau-Großbreitenbacher, Hohenebra-Cöbelener, Kraßadt-Jüterboher, Weimar-Verfa-Blankenhainer Eisenbahn, sowie im Binnen-Verkehr der Großherzoglich-Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn. Der Verkehr mit der Dreibrückischen Südbahn ist in die gegenwärtige Bekanntmachung nicht mit eingeschlossen. Das heißt in gut Deutsch übersezt: Wenn sich ein Gutsbesitzer heute drei Eisenbahnwagen bestellt, 200 Zentner zur Rübenverladung beispielsweise, und es werden von der Eisenbahn-Verwaltung morgen drei Waggons zu 300 Zentner Ladegewicht geliefert; der betreffende Gutsbesitzer, der vielleicht zwei Meilen von der Bahn entfernt liegt und der daher gar nicht in der Lage ist, die drei Wagen mit 900 Zentnern zu beladen, muß nicht nur das Ladegewicht für die beladeten 3 Waggons zu 200 Zentnern, sondern die Fracht für die Waggons zu 300 Zentnern bezahlen. Diese Verfügung hat die Landwirthe in diesem Herbst auf das allerschwerste geschädigt. Ich möchte an den Herrn Minister die Bitte richten, doch den Frachtklammationen, die von Seiten der Interessenten wegen dieser Verfügung an ihn gelangen werden, nachzukommen und diese Verfügung möglichst schnellmöglich aufzuheben. Es ist mir bekannt, daß die Verfügung sich nur erstreckt hat auf den Kohlstoffausnahmetarif, aber es ist thatsächlich ein Verlangen von Seiten des Eisenbahnministeriums, dem die Landwirthe und Remakur...

absolut nicht nachkommen können. Ich möchte den Herrn Minister noch weiter darauf aufmerksam machen, daß die Eisenbahn-Verwaltung den Rüben bauenden Landwirthen häufig Waggons stellt, die wohl 200 Zentner Ladegewicht haben, weil die Feldern hart genug sind, die aber eben nicht den Kubinhalt haben, um 200 Kuben-Zentner einzuladen. Ich meine, es müßte da auch eine Verringerung getroffen werden, die dahin geht, daß, wenn die Eisenbahn-Verwaltung bei Bestellung von Zehn-Tonnenwagen, Waggons mit geringerem Kubinhalt stellt, sie dann nur die Fracht in Rechnung bringt, die von den Landwirthen wirklich ausgenutzt werden kann nach dem Kubinhalt. Ich habe versucht, nur ein Bild zu machen über die Schädigungen, die Landwirthe durch die Verfügung vom 2. Juli 1894 in diesem Herbst erlitten haben. Nach einer Nachweisung der Zuckersabrik in Pöauen — sie bezieht sich allerdings nur auf die Fünfzehntonnenwagen — stellt sich heraus, daß in diesem Herbst ein Straftraht für Fünfzehntonnenwagen allein über 1200 Mark bezahlt worden sind. Wenn man nun bedenkt, daß auch die Zwölf-Tonnenwagen von den Landwirthen größtentheils mit zu wenig Rüben beladen worden sind, weil sie nach dem jetzigen Stande nicht müßten, welche Sorte von Wagen von der Eisenbahn gestellt würden, so glaube ich nicht fehlzugehen, wenn ich annehme, daß die Verluste der Landwirthe bei der einen Zuckersabrik in Folge dieser Verfügung sich auf rund 3000 Mark beziffern; und zwar ist das thatsächlich eine Strafe, die sie nicht zu vermeiden im Stande waren, denn die Betreffenden waren nicht in der Lage, so zu disponiren, daß sie die nicht angeforderten 15-Tonnenwagen voll beladen konnten. Ich möchte zum Schluß resumirend an den Herrn Eisenbahnminister die Frage richten: ob er Aenderung dahin schaffen will, daß die Landwirthe am Abend des Bestellungsabends der Eisenbahnwagen erfahren können, ob sie Waggons bekommen oder nicht; zweitens, ob der Herr Minister die Absicht hat, die Eisenbahnstationen an die öffentlichen Fernsprekstellen anzuschließen; drittens, ob er die Landwirthe schwer schädigende Verfügung vom 1. September 1894 zurücknehmen will? (Bravo rechts.)

Herr Minister Thiel erwiderte: Ich kann dem Borredner hinsichtlich seines ersten Wunsches nur die Zusage ertheilen, daß wenn der Besteller mit Sicherheit die Wagen nicht bekommen kann, er Nachricht erhält. Umgekehrt aber läßt sich eine bestimmte Zusage, daß er die Wagen erhalten werde, nicht ertheilen, da Verschiebungen immer eintreten können. Die Verwaltung wird jedenfalls die Bedürfnisse der Besteller mit thunlichstem Entgegenkommen berücksichtigen und sie nicht bureaukratisch behandeln. Für einen Anschluß der Güterstationen an Fernsprekstellen ist ein allgemeines Bedürfnis für die Eisenbahnverwaltung nicht vorhanden; wir müssen unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Kosten des Anschlusses in Berücksichtigung ziehen. Abgeordneter Ring nahm nochmals das Wort zu nachstehenden Bemerkungen: Ich möchte nur einige Worte dem Herrn Minister auf die Ausführung, die er vorhin mir gegenüber gemacht hat, erwidern. Der Herr Minister hat auf meine Bitte, doch dafür zu sorgen, daß die Stationen an die öffentlichen Fernsprekleitungen angeschlossen würden, den Landwirthen den Rath gegeben, doch Genossenschaften zu bilden — das Weitere habe ich allerdings von meinem Blase aus nicht genau verstehen können —, die der Eisenbahn die Anschlußkosten bezahlen. (Zuruf!) Etwas anderes konnte ich nicht verstehen. Angeschlossen sind doch alle die Interessenten direkt an die öffentlichen Fernsprekleitungen — warum sollen wir also noch Genossenschaften bilden? Sollen dieselben nur für den Eisenbahnverkehr die Anschlüsse bezahlen? Dann hat der Herr Minister — und das hat mich doch sehr berührt — gesagt, er stehe zwar auf einem sehr wohlwollenden Standpunkte gegenüber der Forderung der Landwirthe, die wegen ihrer Dispositionen in der Wirtschaft erfahren wollen, ob sie am nächsten Tage Güterwaggons bekommen, die sie bestellen, oder nicht, aber generell könne er es nicht ändern. Ja, wohlwollend hat sich der Herr Minister auf dem Papier in dieser Richtung häufig bewiesen. Ich habe hier beispielsweise eine Antwort des Ministers an den märkischen Provinzialverein, die dahin geht: eine Zusage für die Bestellung der Wagen könnte nicht gegeben werden, dagegen, wenn die Landwirthe an die Eisenbahnen herankämen mit ihren Ladungen, und sie fänden die Waggons, auf die sie sicher gerechnet und die sie am Tage vorher bestellt haben, nicht vor, dann würde ihnen wohlwollend gestattet werden, ihre Ladungen auf eisenbahn-fiskalischem Terrain abzulassen, natürlich gegen entsprechende Baarzahlung. (Hört, hört!) Die Antwort ist auch wohlwollend, aber mit diesem Wohlwollen allein kommen wir nicht weiter. Wir müssen unbedingt die vorhin präzisirte Forderung aufrecht erhalten. Der Eisenbahnministerium muß uns in den Stand setzen, Tags vorher, ehe die Wagen gestellt werden, durch einen Boten, den wir nach der Station schicken, erfahren zu können, ob wir die Wagen erhalten oder nicht. Weiter wollen wir nichts; wir wollen ja gar nicht darauf drängen, daß uns die Wagen für einen bestimmten Tag zugesagt werden, sondern wir wollen nur in den Stand gesetzt werden, zu Hause in der Wirtschaft richtig zu disponiren; wodurch uns sehr wesentliche Verluste und Unkosten gespart werden. Wir haben immer genügend andere Arbeiten vor, um an Tagen, wo sicher keine Eisenbahnwagen gestellt werden, die Zeit nützlich ohne Verluste auszufüllen. Was die Verfügung vom 1. September 1894 betrifft, so hatte ich allerdings nicht geglaubt, daß der Herr Minister dieselbe verkündigen und die Erklärung abgeben würde, daß er sie nicht zurücknehmen könne. Ich muß aber von meinem Standpunkte aus gestehen, diese Verfügung ist doch das Ausergütete, was jemals ein eisenbahn-fiskalisches Gemüth geleistet hat! W. S. ich bestelle heute einen Wagen von 200 Zentner, die Station nimmt die Bestellung an. Ich komme am nächsten Tage nach der Eisenbahnstation; der Wagen ist nicht gestellt und ich fahre mit meinem beladenen Wagen ruhig wieder nach Hause, erleide also erhebliche Verluste. Die

ich kann Dir weder mittheilen, ob Du den Wagen bekommst, noch kann ich Dich in irgend einer Weise entschädigen, wenn Du den Wagen nicht bekommst. Am andern Morgen wiederholt sich dasselbe Spiel. Dazu kommt die Verfügung vom 2. Juli 1894, die am 1. September 1894 in Kraft trat. Am dritten Tage fahre ich wieder nach der Station, da steht nun ein Eisenbahnwagen da, der 300 Zentner Ladegewicht hat. Ich habe natürlich auf meinem Wirthschaftswagen nur 200 Zentner geladen, und nun wird dem Verladener, einem Kunden der Eisenbahn, zugemuthet, daß er nach dieser Verfügung, wenn er 200 Zentner einladet, die Fracht für 300 Zentner bezahle! (Hört! Hört! und Unruhe rechts.) Das ist ein Zustand und eine Zumuthung, die ich für vollständig verkehrt und unrichtig erklären muß. (Sehr richtig! rechts.) Ich bitte den Herrn Minister nochmals dringend, die Straftrahten, die auf diese Weise zu Ubertausenden Mark wohl im letzten Herbst erhoben worden sind, den Landwirthen wieder zurückzugeben und die Verfügung möglichst bald aufzuheben; bestehen laßt man sie nicht bleiben!

Die Antwort des Herrn Ministers ging dahin, daß es irrig sei, wenn angenommen werde, daß die Nichtausnutzung der vollen Ladefähigkeit der 15-Tonnenwagen trotzdem der Tarif für 15 Tonnen bezahlt werden müßte; es würden nur in diesem Falle nicht die Usnahmestrafen dieser Verfügung mäßig erlassen werden.

Zu derselben Sache nahm nun auch der konservative Abgeordnete von Rippenhausen-Grangen das Wort zu folgender Darlegung: Die Mittheilungen des Herrn Ministers haben mich nicht überzeugen können von der Nichtberechtigung der Forderung meines verehrten Fraktionsgenossen Ring. Ich bin der Ansicht, daß der Herr Minister recht gut in wohlwollende Erwägung ziehen könnte, ob die betreffende Verfügung nicht aufzuheben wäre. Heute geht es uns in der Landwirtschaft wie fast allen, die die werththätige Bevölkerung repräsentiren, schlecht in deutschen Vaterlande, und wenn wir dann hören von derartigen Verfügungen, die thatsächlich in ganz erheblicher Weise die einzelnen Produzenten schädigen, (Zuruf) — „die Landwirtschaft!“, wird mir eben zugerufen: ich danke für den freundlichen Zuruf — dann bin ich doch wohl der Ansicht, daß der Herr Minister diese Frage in wohlwollende Erwägung ziehen müßte.

Der Herr Minister sah sich daraufhin veranlaßt, sich nochmals an der Debatte zu betheiligen, indem er nachstehendes anführte: Die Frage der Stellung von Wagen mit erhöhter Ladefähigkeit ist eine eminent wichtige für die Eisenbahnverwaltung und den Verkehr. Die wesentlichen Vortheile der erhöhten Tragfähigkeit der Güterwagen sind erstens ein besseres Verhältnis der Tara zur Last. Das Durchschnittsgewicht des Wagens von 10 Tonnen beträgt 6510, das eines Wagens von 15 Tonnen 7350. Sie sehen also, daß das Verhältnis der hohen Last zur Nutzlast bei letzteren ein erheblich besseres ist als bei den 10-Tonnen-Wagen. Zweitens ermöglichen sie eine Verfürgung der Züge, da die 10-Tonnen-Wagen 6375 Millimeter lang sind, die 15-Tonnen-Wagen 8775. Drittens sind die 15-Tonnen-Wagen verhältnismäßig viel billiger, da sie 2335 Mark kosten gegenüber dem Anschaffungspreise von 2100 Mark für 10-Tonnen-Wagen. Nur diese Verminderung der Selbstkosten ermöglicht es der Eisenbahn-Verwaltung, Kohlstofftarife einzuführen, und wer den Vortheil der billigen Kohlstofftarife benutzen will, muß sich auch der Ausnutzung der Ladefähigkeit unterwerfen. Ich habe angeordnet, daß die Besteller von der Sendung von Wagen mit höherer Tragfähigkeit zu benachrichtigen sind, damit sie sich einrichten können, und daß den kleinen Interessenten, wenn irgend möglich, nur 10-Tonnen-Wagen geschickt werden. Ueber die Monate November und Dezember habe ich innerhalb der Bezirks-Direktion Magdeburg, wo der größte Rübenverkehr ist, eingehende Ermittlungen angestellt. Es wurden in diesen beiden Monaten dort gestellt 32 295 Wagen zu 10 Tonnen, 3762 zu 15 Tonnen. Von letzteren wurden 3481 Wagen, also 92,5 Prozent, voll ausgenutzt, 281, also nur 7,5 Prozent, nicht voll ausgenutzt, von diesen waren aber 70 ausdrücklich als 15-Tonnen-Wagen bestellt worden.

Darauf entgegnete Herr Abgeordneter Ring: Ich möchte dem Herrn Minister nur ganz kurz erwidern: wenn er sagt, die Eisenbahnstationen sollen, so weit es thunlich ist, den Absendern von Rubensendungen Mittheilung machen, ob sie Zweihundert- oder Dreihundertzentr-Waggons bekommen, daß die Eisenbahnstationen doch bisher stets abgelehnt haben, was vorher zu benachrichtigen, ob wir überhaupt Waggons erhalten. Wie der Herr Minister vorher ausgeführt hat, wäre die vorherige Benachrichtigung überhaupt garnicht möglich einzurichten. Gerade um die Vormeldung hätte ich gebeten. Es wird eben nicht thunlich sein, uns Verladern rechtzeitig Nachricht zu geben, so lange hier nicht von Grund aus am System geändert wird, und die sämmtlichen Verfrachter von Rüben werden weiter an ihrem Geldbeutel gekraut.

Damit schloß die Debatte über diesen Punkt. Die allseitigen Nachwirkungen derselben werden — davon sind wir überzeugt — nicht ausbleiben.

Gerichtsverhandlungen.

Aus dem Grundstein der Kurfürstener Straße hatte, wie derzeit mitgetheilt, der Maurer Franz Kerstenhan gelegentlich der Abbrucharbeiten im verlassenen Sommer einen Anzahl Münzen und Medaillen heimlich an sich genommen und dieselben für ca. 86 Mark an den Antiquitätenhändler Wehl bezog. Den Münzhändler Brodow verkaufte. Das Schöffengericht verurtheilte den Dieb der historisch werthvollen Münzen, welche 250 Jahre lang in dem Grundstein gelegen haben, getrennt zu sechs Wochen Gefängnis; sein Mitschuldiger, der Schlosser Müller erhielt vier Monate und der vorgenannte Kunsthändler Brodow wegen Hehlerei vierzehn Tage Gefängnis. Die übrigen Anwohner...

