

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., Rheinstraße 87,
bei den sämtlichen Annoncen-Bureaus, den Zeitungs-Expeditoren
und unseren Agenturen im Kreise angenommen.
Anzeigen, welche für den folgenden Tag bestimmt sind,
müssen bis Nachmittag 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 Restamte 40 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 Woerz aus Klein-Machnow vom Tode des Ertrinkens im Klein-Machnow-See gerettet.
Es freut mich, diese von Muth und Selbstverleugner 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 Eberswalde, um von dort nach Berlin zurückzufahren. Die Ankunft auf dem Stettiner Bahnhof erfolgt voraussichtlich um 6 Uhr 50 Minuten. Vom Bahnhofe 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 angekommen, während S. M. S. „Bussard“, Kommandant Korvetten-Kapitän Scheder, beabsichtigt, am 12. Februar von Ausland nach Maroa (Neu-Seeland) in See zu gehen.

Infolge einer vier Studierenden der hiesigen Universität zu Rom von dem Unterrichtsminister auferlegten Strafe veranstaltete eine Anzahl Studenten lärmende Kundgebungen. Ein Student, welcher verhaftet wurde, wird von der Universität ausgeschlossen worden. — Nach Privatmeldungen aus Acaza (Provinz Caserta) haben daselbst erste Ruhestörungen stattgefunden. Gegen 1000 Personen griffen die Detrouauffer wegen der auf Hans auferlegten Steuer an. Die Waffen, welche mit Keulenstücken bewaffnet waren, zertrümmerten 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, mißglückt war, räumte die aufgeregte Menge an dessen Thoren durch Steinwürfe schwere Beschädigungen 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 mehrtägige ärztliche Beobachtung angeordnet. — Blättermeldungen aus Galas zufolge sammelte sich eine Menschenmenge von etwa 500 Personen, durchweg Evangelisch-Reformirte, darunter auch sozialistische Arbeiter, vor dem Bürgermeisteramt 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 Deputiertenkammer eingesetzten Kommission, welche mit der Untersuchung gegen Rainal wegen der Eisenbahnkonventionen betraut ist, wurde gestern Millerand verhört; derselbe beschränkte sich darauf, dagegen zu protestieren, daß die Deputierten der Opposition nicht in der Kommission vertreten sind. Darauf machte Alain Laroque seine Aussage und gab einen historischen Überblick über die Konventionen vom parlamentarischen Gesichtspunkte aus. Klein Laroque warf Rainal nur vor, den Rücklauf der Eisenbahnen seitens des Staates unmöglich gemacht zu haben. — An den französischen Panzer-Schiffen „Magenta“, „Hoche“, „Dreux“, „Charles Martel“ und dem Kreuzer „Friant“ sollen beträchtliche Änderungen vorgenommen werden. Die Kanonenzahl des Panzers „Hoche“ soll verringert werden.

In 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 Beratung des Reichshaushalts-Gesetzes. Bei dem Etat für den Reichstag 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 willkürlich. Das Verfügungsrecht über das Haus liege aber allein dem Reichstage beziehungsweise dessen Vorstand zu. Der Redner wünschte ferner, daß bei der Vollendung der künstlerischen Ausschmückung des Hauses nicht die Reichstagsbaukommission, sondern der Reichstag selbst die Entscheidung habe, und daß die Beschaffenheit der Journalistentrübne verbessert werde. Staatsminister von Bütticher erklärte, der Bundesrath erkenne an, daß das Hausrecht der Präsident des Reichstages ausüben habe; aber der Bundesrath sei berechtigt, 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 Vorschlag der Kommission nicht entbehrt werden können. Den Wünschen des Reichstages könne dadurch nicht vorgegriffen werden, denn dieser sei bei der Etatsberatung in der Lage, seine Wünsche geltend zu machen. Den Wünschen des Bundesrathes, 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 „Vergeltung“ veröffentlicht worden sei; er bezog sich auf die Schlichte 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 veröffentlicht worden. Die Redaktion sei der Ansicht gewesen, daß es sich um ein politisches Utensil 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, Angelegenheiten 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 Bewältigung 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 Reichstag 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 Resolution zu Gunsten der Diäten angenommen. — Bei der Beratung 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 gehabt. 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 wahrgenommen, das Gegentheil von dem Inhalt der Erlasse zu äußern; er habe diese nur rechtigt, aber die Gegengezeichnung 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 dafür sei der amtliche Theil des Reichs-Anzeigers. Abgeordnete Freiherr von Schumacher wunderte sich, daß der Abgeordnete Richter fünf Jahre gewartet hat, um diesen angeblichen Verfassungsverstoß zur Sprache zu bringen. Nachdem der Abgeordnete Hasse (natlib.) die Lage der Deutschen in Südamerika nochmals zur Sprache gebracht hatte, entgegnete 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.

Fortschreibung der Verhandlung: Dienstag 1 Uhr.

Im Abgeordnetenhause

wurde am Montage mit der zweiten Lesung des Eisenbahngesetzes fortgesetzt. Der Titel der Beschlüsse gab dem Abgeordneten Lohmann (natlib.) Anlaß, auf die Lage der bei der Reorganisation überflüssig werdenden Regierungsbeamten zu erörtern; der Eisenbahnminister ertheilte die Auskunft,

Unter der Fahne.

Roman von Georg Horn.

(Nachdruck verboten.)

(Schluß.)

Der Zug aus dem Westen fuhr in den Bahnhof von Potsdam ein. Aus einem Abtheilung II. Klasse stieg ein junger Mann, er trug einen langen, dicken Ueberzieher und hielt in der Hand ein elegantes Ledertäschchen. 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 gekannt hatte. Er fragte auch bei einem ihm Entgegenkommenden, ob dies denn auch wirklich die lange Brücke sei, die sehr jetzt doch ganz anders aussehe.
„Ja, Mannchen,“ lautete die Antwort, „wenn Sie die alte noch hätten sehen wollen, na denn denn mußten Sie früher aufstehen. Wo wollen Sie eigentlich hin?“
„Nach dem Deutschen Hause!“
„Na, det steht noch, da können Sie gar nicht fehlen; aber machen Sie nur, det Sie nich in die Kommandantur 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 Potsdam.“ Mit einem kurzen Guten Abend verabschiedete 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 Zapfenreich geblasen. Der Fremde nahm seinen Hut ab.

Nach einer Weile konnte man den Reisenden ohne Handgepäck seinen Weg nach der Rammonstraße und weiter nach der Gegend der Garnisonkirche nehmen sehen. Oben spielte die Uhr den Choral: „Lobe den Herrn“, und wie gebannt 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 der Flur führende Hausthür war offen, er ging durch ein im Räume verschwenderisch angelegtes Treppenhause, die breite Holzterrasse empor und klingelte.

Ein Burksche erschien.
„Ist der Herr Hauptmann zu Hause?“
„Ne, Hauptmann is nich.“
„Aber er wohnt 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 erschien, 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 Gehörten 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 Dämmern finden können, als mich; dabei lachte Jean Baptiste über die zwei Reichen seines Geistes,

das ihm die gütige 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 industrielles Unternehmen zu errichten. Er wollte das Kapital hergeben, und Jean Baptiste sein Besitzthum. Sie seien bald handelsmäßig geworden, und jetzt habe sich der Gneißenhof in ein großes Fabrikgebäude für Baumwollenspinnerei verwandelt, und so habe sich der Glaube des Großvaters erfüllt, daß der Stein, mit dem man von seinem Besitzthum 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 Hauptmann 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 Rikela, 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 Herzschmerz es abgesehen hatten und Rikela war noch heute nicht mei liebes Fraulein, wenn ich nicht schnell zum Entschluß gekommen wäre.“ Da ist mir eingefallen, was der Herr Hauptmann 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 überrollen. Und so hab' ich denn schnell gemacht, daß mein Rikela meine Frau wurde.“ So hab' ich den Feind überrollt und absichtlich mein Hochzeitsdiner bei dem Lorinser gehalten, um ihnen gleich mit der vollendeten Thatsache ins Gesicht zu springen. Aber darum hat er doch nicht abgelaufen, mich und mein Rikela zu

verfolgen. Ich sollte der Treu gegen mein Weib verlustig 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 Augenblinzeln mich anquiden und ansprechen. Und eines Abends, da war es wirklich so weit, daß sie mich hineingezogen hätte, 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? Demem Rikela! Und das war mein Glück. Aber als ein echter Grenadier muß ich mit Geschloß und Seitengewehr immer noch auf Patrouillengang gehen, um jede feindliche Annäherung abzuschlagen. Von dem Lorinser habe ich für mich und mein Rikela nichts mehr zu fürchten. Man ist dem Lumpen lang auf der Fabrik gewesen als einem weichen Spion. Er hat sich nicht mehr sicher im Ort gefühlt. Und dann sind im Geschäft auch die Galt' 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 ul'n Hals. Das ist die größte Strafe für Beide. Bei uns könne se sich nimmer 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 Andere.“

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 Walbrügge (natlib.) tabelte, daß die technisch vorgebildeten Beamten hinter den Juristen zurückstehen müßten. Abgeordneter Schulz-Buchum (natlib.) empfahl, ein besondenes Eisenbahn-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 wechsle. 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 Besoldungen 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 - Bomst (freikons.) und von Schalsch (Str.) tabelten, 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 Verringerung 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.

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 widerläufigen, wie Sie! ein gemachter, voller Mann!
 „Das thu ich Alles Ihrer Zucht verdanke, 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 wöcht' 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 tüchtig zu machen zum Manne, zum Staatsbürger! Und nu nix für ungu, Herr Oberwachmeister, daß ich mir permettirt habe, Sie zu besuchen. 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 andersch 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 tüchtiger Keel zu werden, wie sein Vater.“
 Unter die Fahne!

ereignet hat. Dort wurde nämlich ein Herr P. von einem polnischen Arbeiter angerebet, 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 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 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, Vorstand 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 vorgefetzten 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 vorthilhaft für die Förderung des Gemeindeguts. 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 vorgefetzte Behörde zur Amtsentlassung des Herrn Müller vorzeitig ihre Genehmigung erteilt.

Adlershof, 11. Februar.
 * In der letzten Sitzung der hiesigen Gemeindevorstellung machte Herr Gemeindevorsteher Mosel der Versammlung die offizielle Mitteilung, daß der Amtsvorsteher, Herr Rittmeister von Oppen, sowie dessen Gemahlin, Frau von Oppen, als Besizerin, einen Theil ihres Parkgrundstückes in der Größe von ungefähr 186 Quadratrußen als Platz für die hiesigste 182 Quadratrußen große 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-Versammlung 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, sodas 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. Februar.
 —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 Gefängnis verurtheilt worden.
 mte. 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 vermigte 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 Faßs 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.)

Havelländischer Ganturntag.

—Kz. Die Turnvereine des Havelländischen Ganes traten am letzten Sonntage zu ihrem diesjährigen Ganturntage zusammen, der im oberen Saal der Grätwieschen Bierhalle in Berlin, Kommandantenstraße 77-79, abgehalten wurde. Der Gauvertreter F. Kirbis - Potsdam beargügte die Versammelten. Die Feststellung der Präsenzliste ergab die Anwesenheit von 111 Abgeordneten, welche 42 Vereine vertreten, sodas 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 - Segefeld, Turnverein „Deutsche Eiche“ in Zehlendorf bei Dranieburg, Turnvereine „Friesen“ - Birkenwerder und „Deutsche Einigkeit“ bei Berlin (Schöneberg). Der Gau umfaßt nunmehr 52 Vereine. Nach dem Referat des Gauvertreters Kirbis hat sich allerwärts eine Veranachung 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 Havelländischen Ganes ist der Friedenauer Turnverein mit 234 Mitgliedern. Ferner verügen u. a. über eine stattliche Mitgliederzahl die Turnvereine von Schöneberg (185 Mitglieder), Steglitz (143), Turnerschaft Dranieburg (185), Turnverein Kremmen (133 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 Redorff - 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, sodas 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 Estingen bestimmte man den Gauvertreter Kirbis. Bei etwaiger Behinderung soll Redorff - Friedenau ihn vertreten. In den Ganturnrath wurden schließlich wiedergewählt: Kirbis - Potsdam (Gauvertreter), Redorff - Friedenau (Ganturnwart), Halle-

Steglitz (Geschäftsführer); zum Bezirksturnwart (und zugleich zum stellvertretenden Ganturnwart) für den Teltower Bezirk wurde Gau Robn-Zehlendorf gewählt, (Stellvertreter Friedrich - Mariendorf). Nach gemüthlicher Mittagspause wurde der Ganturntag mit dem Gesang „Frei und unerfütterlich“ 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 Fehlers der Erpel'schen Diebesbande, sind in Blözensee verhaftet worden. Ebenso ist der jüngste Bruder Schumann's, der im Geschäft als Lehrling fungierte, in das Untersuchungsgefängnis 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 Gefängnis.

* 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, 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 hat, wie man aus Elbing meldet, der neuen Einnemung den zur Wiederherstellung der Sohwasserschäden im Jahre 1889 gezahlten Gesamtvorschuß von 356 000 Mark erlassen.
 Der aus Nagold geflüchtete W. Nuding, welcher die Nichtsbländigkeit besaß, seiner Mutter die nach dem Ableben des Vaters ausbezahlte 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 Mel- dungen vor: Das, wie mitgeteilt, von der Kaiserin Friedrich eingeladene Fräulein Woeder 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 Woeder 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 werfen 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 zu- gestellt werden, nachdem sie in den für solche Zwecke vorhandenen Trockenapparaten wieder verwendungs- fähig gemacht worden sind. - Vor den Leichen- schau-Geschworenen in Lwowitz sagte Wosch- lowitz aus, die Leiche, welche man für die seinige gehalten habe, sei diejenige seines Schwagers Guttman gewesen, welcher aus Budapest mit seinem (Woschlowitz) 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, herab- gerubt. Die Schwester der beiden Guttman's sei mit ihnen verschwunden. Sie hatte 16 000 Gulden in ihr Kleid genäht. Die Geschworenen erklärten die Aussagen Woschlowitz's als genügen- d.

In London traf gestern Nachmittag die er- lösende Nachricht ein, daß der vermischte fran- zösische Dampfer "Gascoigne" in Fize- 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 "Com- pagnie Transatlantique" die Nachricht in ihrem Bureau anhängen. Ueber die Gründe der Ver- spätung 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 Nach- richt 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 bei- wohnte, war einer der Ersten, welcher die Nachricht erhielt.

* Vom Wetter. Im Spreewald liegt der Schnee meterhoch an den Stellen, die als be- sonders "jung" bekannt sind. Die wichtige Arbeit des Heuwinbringens mußte bei den gemäßigten Schneefällen 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 ge- meldete Verlehrsstörung auf den Strecken Stargard-Lippne und Glogow-Berlin der Stargard-Küstriner Eisenbahn wieder gehoben. - An der spanischen Nordküste jenseits fort- während heftige Stürme. Im Golf von Biscaya sind zahlreiche Fischerboote und kleine Segler zerschellt. Eine große Anzahl Schiffe sind ertrun- ken. - 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 Ge- ringste gegessen. - Ganz Neuschott- land ist von heftigen Stürmen heimgegesucht 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 Dresdenstraße auf den Geldbriefträger Breitsfeld von zwei Individuen ein Attentat ausgeführt. Der Briefträger hatte in dem Hause einen Geld- brief 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, Luce, bemerkt auf eine Anregung aus der Mitte des Hauses, er habe weder die Ver- fugnis, das Bruch der "Elbe" zu erklären, noch auch die Vererdigung, durch ein Leuchttower oder durch Bojen die Stelle zu bezeichnen, an welcher das Wrack liegt. Uebrigens liege dasselbe näher oder hölländischer 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 ge- brochen sei. Während die gesammte Maschinen-Mann- schaft 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 Kolben- stange zum zweiten Male und das Schiff mußte in Folge dessen beufür die 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 Spezial- gesandten auf telegraphischem Wege zurück- berufen.

Yokohama, 12. Februar. Von dem Kom- mandanten 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 be- schossen 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 geschleuberte Geschosse brachten den Kreuzer Tsching-hün zum Sinken. Von dem am Westeingang des Hafens gelegenen Fort aus beschießen wir mit Mörsern die Insel Sufan. In der letzten Nacht ver- nichteten 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 Wunduberg fortwährend aus Schnellfeuerkanonen, sie mögen von japanischen Torpedobooten angegriffen sein oder nicht.

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

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

125 351 407 539 856 923 94 98 1014 93 39 106 17
97 (150) 340 59 64 516 834 910 71 96 2193 273 320 442
932 49 3042 104 370 404 30 87 513 92 724 907 4170
775 91 610 33 703 939 5287 478 599 647 84 85 85 95
(150) 980 6018 340 51 449 59 61 517 63 82 92 83 40
67 707 879 078 7190 379 (300) 509 57 960 66 1200
8115 78 374 630 870 96 98 9133 68 91 421 575 693 855
10015 102 56 213 453 626 74 731 911 25 1141 21
820 38 79 917 12008 88 95 372 440 49 527 614 6 712
130 2 342 76 563 686 89 91 782 852 947 (300) 14007 88
581 982 15120 252 83 541 817 10046 141 245 47 725
32 917 17042 79 90 591 927 18174 258 530 626 725 71
14031 56 280 494 516 63 67 612 21 91 9332
20028 201 (150) 86 505 64 611 71 81 782 94 97 99
21136 241 395 457 74 557 74 709 95 22036 76 223 624
60 93 760 696 25189 328 485 527 615 68 719 853 24058
20 63 279 407 62 925 25034 186 206 89 340 769 863
958 26193 578 631 788 881 929 27003 345 (150) 474 93
632 47 63 61 98 837 92 24083 102 36 42 228 765 82
900 948 20232 99 365 6

30042 58 192 364 80 472 521 819 31006 200 427
47 617 762 821 32053 11986 258 39 506 (150) 13 38 611
27 92 711 33089 370 403 733 954 14007 123 225 81
395 409 552 606 755 810 41 6012001 73 35154 63 285
612 918 57 (200) 34001 22 97 266 310 461 633 868 81
37310 40 85 526 866 958 34112 210 543 862 10010
42 149 92 382 656 877 904 66 75

40017 27 31 59 69 77 184 233 381 417 84 689 97 713
30 332 371 90 93 14078 82 145 73 91 480 512 (300) 807
741 812 927 56 971 131 22002 99 150 466 637 42 99 805
42019 187 217 67 391 514 24 22 228 43 81 (150) 813 914 87
41041 125 68 73 210 393 436 614 715 72 995 45364 526
700 (150) 40216 51 416 619 56 799 47064 86 271
396 446 85 501 24 34 810 38 957 89 48087 63 92 233
342 58 410 30 509 845 49113 286 47 85 602 25 702
(500) 60 918 94

50215 914 96 68 418 872 98 634 53 73 (150) 80 982
78 51 09 11 95 115 896 492 607 (150) 914 62008 48
273 77 313 30 17 485 893 53006 190 235 49 97 305
70 762 811 928 54031 61 271 70 355 78 414 56 (200) 84
83 551 10 912 55105 615 735 689 97 50162 123 300
328 82 86 440 627 783 (500) 57056 205 307 751 846
45089 129 342 552 648 817 57033 97 133 227 403 790
(150) 84 928 40

60373 80 184 261 913 94 61070 157 211 399 429
30 571 647 67 773 88 64 62074 100 446 674 624 790
03011 82 114 352 459 8 6 64018 70 186 479 65105
283 318 65 555 618 708 (150) 66158 99 215 473 66
606 813 07175 295 400 7591 86182 909 68 229 128 95
251 (150) 433 56 69 525 649 77 715 37 98 827 79 942
60383 169 233 (150) 550 655 870

70936 120 31 96 210 34 58 98 (150) 504 841 933 35
11014 43 140 67 202 64 (150) 322 529 86 782 850 948
72216 18 43 48 73 367 95 510 657 82 794 987 73103
29 48 150 68 416 910 50 74111 231 92 305 567
75148 231 54 716 31 70900 168 242 361 485 559 77 714
857 947 77034 91 111 86 93 323 514 706 79011 257
302 44 52 63 232 603 66 97 935 72019 226 440 65 849 28
84057 127 451 578 621 762 916 24 70 84 81055
211 99 311 402 550 94 656 84 804 19 82051 138 206
79 567 69 621 25 751 818 936 64 82313 61 638 86 (200)
707 13 62 59 79 821 933 84038 97 107 213 439 609
715 70 887 85097 19 280 382 536 634 (150) 83 788 900
95 80043 (150) 192 982 87274 317 533 704 27 85 817
933 (300) 84295 645 58 (150) 70 898 949 80093 156
87 312 (200) 56 404 98 518 695 703 72 812 94 921

90183 236 305 98 437 54 983 91001 74 182 389
770 76 02121 59 202 88 393 535 64 (200) 619 73 800
82 93001 234 945 60 648 894 874 04204 651 03297
62 67 78 82 968 90094 870 659 67 (30) 1 079 07115
42 252 777 978 90081 108 672 741 49 883 998 90088
99 154 48 672 695 909

100232 74 558 796 898 101009 28 145 508 88 604
67 92 710 882 954 102030 40 145 214 30 50 325 59 571
687 910 21 33 (150) 103101 61 316 484 530 78 896
104084 97 278 98 509 14 924 36 41 105182 (200) 400
647 626 97 108191 311 66 584 604 15 818 65 921 (150)
53 107119 75 267 68 460 618 728 57 (160) 873 90
108369 478 628 37 811 100004 112 565 700 878 922
112020 433 628 700 74 111034 41 300 39 (160) 43
591 601 750 889 112227 84 379 758 851 112225 46
357 (160) 419 72 795 950 114031 351 269 398 412 30
830 934 115183 94 290 303 61 93 480 507 78 618
68 798 939 52 110011 871 416 646 89 711 851 927 74

87 117068 205 86 308 74 508 67 971 118013 148 52
347 411 62 523 78 823 119295 385 524 89 706 (300)
61 838 944 79

120183 93 317 620 (300) 44 630 751 63 70 800 58 952
121221 493 612 61 703 5 39 853 959 11501 94 112000
24 382 68 33 82 632 712 (150) 801 123011 211 55 316
69 531 631 751 67 695 12431 594 601 880 905 25019
41 99 137 245 503 895 124813 214 31 48 70 86 645 89
127035 244 380 637 806 923 43 60 71 132220 393 481
500 829 897 120139 445 692 873 92

130407 412 611 999 131107 366 709 29 828 905 54
132011 476 549 650 76 840 925 132007 171 311 498
776 946 134114 292 421 520 43 622 34 890 135145
58 229 387 99 436 634 74 740 852 57 911 68 134527
448 538 600 58 60 775 873 137055 59 92 112 18 22 245
303 413 532 678 728 (500) 33 51 915 138032 109 51 248
71 391 708 939 139002 186 211 354 501 810 42

140104 34 226 6 8 (200) 798 891 141161 96 212 17
29 88 328 43 596 142189 258 8 6 426 36 57 52 796
143141 219 924 1440 2 50 103 228 (150) 372 444 650
77 847 84 145141 46 50 77 2 2 575 682 895 968
1400 6 61 187 371 458 577 617 58 (150) 25 95 913
87 147144 51 278 370 460 10 622 800 22 224 148004
324 4 589 6 4 708 47 902 30 41 140230 590 732 55
803 41 45 956 59 72

150177 203 59 75 89 425 629 722 823 53 151078
98 248 71 546 609 850 84 (200) 921 152114 15 204 296
99 551 634 (200) 745 92 918 31 75 89 133008 450 75
628 86 151174 202 51 54 86 307 489 59 632 12 65
155004 123 (150) 87 538 65 91 773 895 913 150179
483 695 804 29 945 69 92 157024 127 269 482 705 960
158914 264 76 484 53 512 (150) 66 669 70 150443
179 90 390 430 637 85 (150) 807 21 991

160009 91 97 179 257 365 528 615 505 814 161092
140 347 95 514 91 979 162050 157 285 447 529 629 732
67 865 78 80 907 (200) 103 87 105 54 98 337 60 432
500 728 827 97 71 164174 217 (150) 207 384 794 8 7
60 994 160508 111 391 437 76 201 96 917 914 90
169110 428 30 64 526 73 47 65 810 267 107117 858
715 49 816 168217 49 859 160010 95 81 88 92 135
406 502 844 90

170108 117 718 939 93 171059 144 854 445 57
601 31 316 75 808 46 172232 410 97 (150) 830 15001
731 812 51 173004 (150) 216 318 738 427 91 58 801 911
17 38 174107 281 401 503 9 14 669 71 786 855 607 46
60 175 86 296 456 695 65 69 795 172025 424 637
85 718 808 (500) 44 427 1770 6 24 72 242 31 87 674
456 848 178 51 221 (200) 304 639 11 95 978 179001
7 99 147 236 323 760 90 908 956 84

180108 42 76 (150) 391 556 610 (150) 41 42 81
181031 115 71 419 86 518 58 47 817 903 1602 27 306
16 62 413 (150) 517 78 808 26 (150) 959 184015 41 306
488 59 511 738 99 92 18 91 184 192 162 209 11 344
531 873 781 875 184319 99 297 300 427 51 713 33
180056 185 300 71 616 29 33 614 825 908 11 99 187507
631 718 34 67 884 901 15 88 184231 351 617 38 48 81
728 42 810 900 80 81 82 189059 165 94 (150) 691 79
82 847 970

190116 126 326 408 87 555 70 613 733 821 90 927
75 191051 84 166 87 217 59 95 333 515 43 927
102157 269 90 (150) 687 805 34 78 912 24 27 51 80
103101 260 89 543 97 691 713 39 35 823 981 86
104027 43 55 76 257 510 37 612 704 22 34 829 905 14
105125 242 373 (150) 244 1000 6 170 145 60 710 716 94
191714 505 9 67 614 736 891 30 42 917 138092 256 50
480 760 74 109234 (150) 260 87 496 508 31 45 97 607
700 7 883

200113 51 369 (300) 437 505 77 (150) 73 74 705 60 944
201231 (150) 352 570 657 765 (150) 92 91 43 911
202058 98 116 (150) 56 357 401 510 802 892 99 (150) 95
932 (300) 203005 50 113 27 197 55 608 35 (150) 78
727 304 204032 500 13 92 47 684 739 819 67 205038
359 498 645 887 989 204014 280 74 890 591 749 821
22 028 96 207139 214 49 387 720 38 912 49 208957
300 58 57 461 568 752 (300) 20018 45 76 2 1 4 256 56
94 555 676 772 75 83 825 60 925

210046 81 227 39 410 401 578 90 046 587 211092
96 129 86 214 92 36 315 32 480 92 612 36 724 55 76 837
43 905 81 212001 107 9 21 66 91 373 83 600 62 917
213019 118 66 82 269 628 64 711 817 95 21307 84
84 414 45 751 891 914 28 215004 14 69 138 25 81 306
514 603 708 943 75 214008 205 355 92 641 96 897
217091 287 366 90 424 5 9 47 619 94 218025 103 224
348 (150) 52 491 94 580 85 646 50 89 700 54 973 210088
71 238 544 648 873 917 74

220231 43 499 778 865 995 221080 195 98 238 69
82 440 93 578 614 914 224 224 267 706 804 925 221041
230 40 63 30 623 6 4 98 904 19 57 4075 (150) 125
83 66 352 53 56 209 2509 (150) 41 642 760 841 916 41 69
225027 181 206 26 99 320 25 524 57 69

Würfel-Briket.
Patent.

Wahlhohle Erbsen, jedoch ohne Gewähr für genaue Gleichmässigkeit der einzelnen Stücke.

Billigst. Brennmaterial für jede Feuerungs-Anlage!
Billige; als jedes andere Material!

Frankopreis für Kreis Teltow: 45 bis 55 Pfennige (incl. Fracht) pro Ctr., je nach Lage der Empfangs-Station.

Aus reiner Braunkohle fabricirt. Genau wie Kohlen mit der Schaufel zu behandeln. Lieferung in Original-Waggons von 200 Cantnern unter Gratisgewährung entsprechendem Uebergewichts. Special-Offerten und Proben stehen gern zu Diensten.

G. L. Just & Herrmann,
BEBLIN, Königgrätzerstr. 117 a,
am Anhalter Bahnhof.

Aelt. Engrosfirma für Briquettes. Lieferanten viel. Behörden.

Zwangsvorsteigerung.

Im Wege der Zwangsvollstreckung soll das im Grundbuche von **Gros-Bekken**, Band IV, Blatt Nr. 78, auf den Namen des **Händlers Fritz Drombowski** zu **Gros-Bekken** wohnhaft, eingetragene, zu **Gros-Bekken** belegene Grundstück

am 6. April 1895,
Vormittags 10 Uhr,
vor dem unterzeichneten Gericht, an Gerichtsstelle verteidigt werden.

Das Grundstück ist mit 0,94 Thaler und einer Fläche von 1,2148 Hektar zur Grundsteuer, mit 210 Mark Nutzungswert zur Gebäudesteuer veranlagt. Auszug aus der Steuerrolle, beglaubigte Abschrift des Grundbuchblatts, etwaige Abschnitte und andere das Grundstück betreffende Nachweisungen können in der Gerichtsschreiberei eingesehen werden.

Das Urtheil über die Ertheilung des Zuschlags wird

am 8. April 1895,
Vormittags 10 Uhr,
an Gerichtsstelle verkündet werden.

Alle Nähere ergeht die Bekanntmachung im Regierungsamtssblatt.

Königs-Wusterhausen,
den 7. Februar 1895.
Königliches Amtsgericht.

Dankagung.

Für die zahlreiche Theilnahme, sowie für die reichen Blumen- und Kranzspenden bei der Beerdigung unseres guten Vaters, Groß- und Urgroßvaters, des ehemaligen Landwirth

Friedrich Alburg

sagen wir allen Freunden und Bekannten unsern tiefgefühltesten Dank; insbesondere dem Herrn Superintendenten Vorberg für die kostbaren Worte am Grabe des viel zu früh für uns Entschlafenen.

Steglitz, d. 11. Februar 1895.
Die trauernden Hinterbliebenen.

Mattentod

(Felix Immisch, Delitzsch)

ut das beste Mittel, um Matten und Kissen schnell und sicher zu vertilgen. Unschädlich für Menschen und Thiere. Zu haben in Packeten à 50 Pfg. und à 1 Mark bei

A. Fiedler, Drogerie, Ge. Vistulastraße, Eduard Hochbaum in Zehlendorf, Oscar Köcher in Friezenau.

Zwangsvorsteigerung.

Im Wege der Zwangsvollstreckung soll das im Grundbuche von **Schöneberg**, Band 46 Blatt Nr. 1681 auf den Namen des **Restaurateurs Fritz Bormann** zu **Berlin**, Charlottenstraße 73 eingetragene, zu **Schöneberg** an der Goebenstraße belegene Grundstück

am 23. April 1895,
Vormittags 10 1/2 Uhr,
vor dem unterzeichneten Gericht, an Gerichtsstelle, Halle'sches Ufer 29 bis 31, Zimmer 10, verteidigt werden.

Das Grundstück ist mit 3,87 Mark Reinertrag und einer Fläche von 8 ar 23 qm zur Grund

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. Petition, 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 herangetreten sind, meinen verbindlichsten Dank zu sagen. Ich hoffe, daß er dieses Wohlwollen auch auf diejenigen Anregungen erstrecken wird, die ich ihm heute vortragen 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 tarire 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 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 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 Zwölfeinhaltonnenwagen 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 schlagend, 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 Absicht 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 Platze 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 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, 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 zugelangt 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 verstanden und die Erklärung abgegeben 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 müßte 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 15, von 15-Tonnenwaggons 20, von 20-Tonnenwaggons 25, von 30-Tonnenwaggons 35, von 40-Tonnenwaggons 45, von 50-Tonnenwaggons 55, von 60-Tonnenwaggons 65, von 70-Tonnenwaggons 75, von 80-Tonnenwaggons 85, von 90-Tonnenwaggons 95, von 100-Tonnenwaggons 105, von 110-Tonnenwaggons 115, von 120-Tonnenwaggons 125, von 130-Tonnenwaggons 135, von 140-Tonnenwaggons 145, von 150-Tonnenwaggons 155, von 160-Tonnenwaggons 165, von 170-Tonnenwaggons 175, von 180-Tonnenwaggons 185, von 190-Tonnenwaggons 195, von 200-Tonnenwaggons 205, von 210-Tonnenwaggons 215, von 220-Tonnenwaggons 225, von 230-Tonnenwaggons 235, von 240-Tonnenwaggons 245, von 250-Tonnenwaggons 255, von 260-Tonnenwaggons 265, von 270-Tonnenwaggons 275, von 280-Tonnenwaggons 285, von 290-Tonnenwaggons 295, von 300-Tonnenwaggons 305, von 310-Tonnenwaggons 315, von 320-Tonnenwaggons 325, von 330-Tonnenwaggons 335, von 340-Tonnenwaggons 345, von 350-Tonnenwaggons 355, von 360-Tonnenwaggons 365, von 370-Tonnenwaggons 375, von 380-Tonnenwaggons 385, von 390-Tonnenwaggons 395, von 400-Tonnenwaggons 405, von 410-Tonnenwaggons 415, von 420-Tonnenwaggons 425, von 430-Tonnenwaggons 435, von 440-Tonnenwaggons 445, von 450-Tonnenwaggons 455, von 460-Tonnenwaggons 465, von 470-Tonnenwaggons 475, von 480-Tonnenwaggons 485, von 490-Tonnenwaggons 495, von 500-Tonnenwaggons 505, von 510-Tonnenwaggons 515, von 520-Tonnenwaggons 525, von 530-Tonnenwaggons 535, von 540-Tonnenwaggons 545, von 550-Tonnenwaggons 555, von 560-Tonnenwaggons 565, von 570-Tonnenwaggons 575, von 580-Tonnenwaggons 585, von 590-Tonnenwaggons 595, von 600-Tonnenwaggons 605, von 610-Tonnenwaggons 615, von 620-Tonnenwaggons 625, von 630-Tonnenwaggons 635, von 640-Tonnenwaggons 645, von 650-Tonnenwaggons 655, von 660-Tonnenwaggons 665, von 670-Tonnenwaggons 675, von 680-Tonnenwaggons 685, von 690-Tonnenwaggons 695, von 700-Tonnenwaggons 705, von 710-Tonnenwaggons 715, von 720-Tonnenwaggons 725, von 730-Tonnenwaggons 735, von 740-Tonnenwaggons 745, von 750-Tonnenwaggons 755, von 760-Tonnenwaggons 765, von 770-Tonnenwaggons 775, von 780-Tonnenwaggons 785, von 790-Tonnenwaggons 795, von 800-Tonnenwaggons 805, von 810-Tonnenwaggons 815, von 820-Tonnenwaggons 825, von 830-Tonnenwaggons 835, von 840-Tonnenwaggons 845, von 850-Tonnenwaggons 855, von 860-Tonnenwaggons 865, von 870-Tonnenwaggons 875, von 880-Tonnenwaggons 885, von 890-Tonnenwaggons 895, von 900-Tonnenwaggons 905, von 910-Tonnenwaggons 915, von 920-Tonnenwaggons 925, von 930-Tonnenwaggons 935, von 940-Tonnenwaggons 945, von 950-Tonnenwaggons 955, von 960-Tonnenwaggons 965, von 970-Tonnenwaggons 975, von 980-Tonnenwaggons 985, von 990-Tonnenwaggons 995, von 1000-Tonnenwaggons 1005, von 1010-Tonnenwaggons 1015, von 1020-Tonnenwaggons 1025, von 1030-Tonnenwaggons 1035, von 1040-Tonnenwaggons 1045, von 1050-Tonnenwaggons 1055, von 1060-Tonnenwaggons 1065, von 1070-Tonnenwaggons 1075, von 1080-Tonnenwaggons 1085, von 1090-Tonnenwaggons 1095, von 1100-Tonnenwaggons 1105, von 1110-Tonnenwaggons 1115, von 1120-Tonnenwaggons 1125, von 1130-Tonnenwaggons 1135, von 1140-Tonnenwaggons 1145, von 1150-Tonnenwaggons 1155, von 1160-Tonnenwaggons 1165, von 1170-Tonnenwaggons 1175, von 1180-Tonnenwaggons 1185, von 1190-Tonnenwaggons 1195, von 1200-Tonnenwaggons 1205, von 1210-Tonnenwaggons 1215, von 1220-Tonnenwaggons 1225, von 1230-Tonnenwaggons 1235, von 1240-Tonnenwaggons 1245, von 1250-Tonnenwaggons 1255, von 1260-Tonnenwaggons 1265, von 1270-Tonnenwaggons 1275, von 1280-Tonnenwaggons 1285, von 1290-Tonnenwaggons 1295, von 1300-Tonnenwaggons 1305, von 1310-Tonnenwaggons 1315, von 1320-Tonnenwaggons 1325, von 1330-Tonnenwaggons 1335, von 1340-Tonnenwaggons 1345, von 1350-Tonnenwaggons 1355, von 1360-Tonnenwaggons 1365, von 1370-Tonnenwaggons 1375, von 1380-Tonnenwaggons 1385, von 1390-Tonnenwaggons 1395, von 1400-Tonnenwaggons 1405, von 1410-Tonnenwaggons 1415, von 1420-Tonnenwaggons 1425, von 1430-Tonnenwaggons 1435, von 1440-Tonnenwaggons 1445, von 1450-Tonnenwaggons 1455, von 1460-Tonnenwaggons 1465, von 1470-Tonnenwaggons 1475, von 1480-Tonnenwaggons 1485, von 1490-Tonnenwaggons 1495, von 1500-Tonnenwaggons 1505, von 1510-Tonnenwaggons 1515, von 1520-Tonnenwaggons 1525, von 1530-Tonnenwaggons 1535, von 1540-Tonnenwaggons 1545, von 1550-Tonnenwaggons 1555, von 1560-Tonnenwaggons 1565, von 1570-Tonnenwaggons 1575, von 1580-Tonnenwaggons 1585, von 1590-Tonnenwaggons 1595, von 1600-Tonnenwaggons 1605, von 1610-Tonnenwaggons 1615, von 1620-Tonnenwaggons 1625, von 1630-Tonnenwaggons 1635, von 1640-Tonnenwaggons 1645, von 1650-Tonnenwaggons 1655, von 1660-Tonnenwaggons 1665, von 1670-Tonnenwaggons 1675, von 1680-Tonnenwaggons 1685, von 1690-Tonnenwaggons 1695, von 1700-Tonnenwaggons 1705, von 1710-Tonnenwaggons 1715, von 1720-Tonnenwaggons 1725, von 1730-Tonnenwaggons 1735, von 1740-Tonnenwaggons 1745, von 1750-Tonnenwaggons 1755, von 1760-Tonnenwaggons 1765, von 1770-Tonnenwaggons 1775, von 1780-Tonnenwaggons 1785, von 1790-Tonnenwaggons 1795, von 1800-Tonnenwaggons 1805, von 1810-Tonnenwaggons 1815, von 1820-Tonnenwaggons 1825, von 1830-Tonnenwaggons 1835, von 1840-Tonnenwaggons 1845, von 1850-Tonnenwaggons 1855, von 1860-Tonnenwaggons 1865, von 1870-Tonnenwaggons 1875, von 1880-Tonnenwaggons 1885, von 1890-Tonnenwaggons 1895, von 1900-Tonnenwaggons 1905, von 1910-Tonnenwaggons 1915, von 1920-Tonnenwaggons 1925, von 1930-Tonnenwaggons 1935, von 1940-Tonnenwaggons 1945, von 1950-Tonnenwaggons 1955, von 1960-Tonnenwaggons 1965, von 1970-Tonnenwaggons 1975, von 1980-Tonnenwaggons 1985, von 1990-Tonnenwaggons 1995, von 2000-Tonnenwaggons 2005, von 2010-Tonnenwaggons 2015, von 2020-Tonnenwaggons 2025, von 2030-Tonnenwaggons 2035, von 2040-Tonnenwaggons 2045, von 2050-Tonnenwaggons 2055, von 2060-Tonnenwaggons 2065, von 2070-Tonnenwaggons 2075, von 2080-Tonnenwaggons 2085, von 2090-Tonnenwaggons 2095, von 2100-Tonnenwaggons 2105, von 2110-Tonnenwaggons 2115, von 2120-Tonnenwaggons 2125, von 2130-Tonnenwaggons 2135, von 2140-Tonnenwaggons 2145, von 2150-Tonnenwaggons 2155, von 2160-Tonnenwaggons 2165, von 2170-Tonnenwaggons 2175, von 2180-Tonnenwaggons 2185, von 2190-Tonnenwaggons 2195, von 2200-Tonnenwaggons 2205, von 2210-Tonnenwaggons 2215, von 2220-Tonnenwaggons 2225, von 2230-Tonnenwaggons 2235, von 2240-Tonnenwaggons 2245, von 2250-Tonnenwaggons 2255, von 2260-Tonnenwaggons 2265, von 2270-Tonnenwaggons 2275, von 2280-Tonnenwaggons 2285, von 2290-Tonnenwaggons 2295, von 2300-Tonnenwaggons 2305, von 2310-Tonnenwaggons 2315, von 2320-Tonnenwaggons 2325, von 2330-Tonnenwaggons 2335, von 2340-Tonnenwaggons 2345, von 2350-Tonnenwaggons 2355, von 2360-Tonnenwaggons 2365, von 2370-Tonnenwaggons 2375, von 2380-Tonnenwaggons 2385, von 2390-Tonnenwaggons 2395, von 2400-Tonnenwaggons 2405, von 2410-Tonnenwaggons 2415, von 2420-Tonnenwaggons 2425, von 2430-Tonnenwaggons 2435, von 2440-Tonnenwaggons 2445, von 2450-Tonnenwaggons 2455, von 2460-Tonnenwaggons 2465, von 2470-Tonnenwaggons 2475, von 2480-Tonnenwaggons 2485, von 2490-Tonnenwaggons 2495, von 2500-Tonnenwaggons 2505, von 2510-Tonnenwaggons 2515, von 2520-Tonnenwaggons 2525, von 2530-Tonnenwaggons 2535, von 2540-Tonnenwaggons 2545, von 2550-Tonnenwaggons 2555, von 2560-Tonnenwaggons 2565, von 2570-Tonnenwaggons 2575, von 2580-Tonnenwaggons 2585, von 2590-Tonnenwaggons 2595, von 2600-Tonnenwaggons 2605, von 2610-Tonnenwaggons 2615, von 2620-Tonnenwaggons 2625, von 2630-Tonnenwaggons 2635, von 2640-Tonnenwaggons 2645, von 2650-Tonnenwaggons 2655, von 2660-Tonnenwaggons 2665, von 2670-Tonnenwaggons 2675, von 2680-Tonnenwaggons 2685, von 2690-Tonnenwaggons 2695, von 2700-Tonnenwaggons 2705, von 2710-Tonnenwaggons 2715, von 2720-Tonnenwaggons 2725, von 2730-Tonnenwaggons 2735, von 2740-Tonnenwaggons 2745, von 2750-Tonnenwaggons 2755, von 2760-Tonnenwaggons 2765, von 2770-Tonnenwaggons 2775, von 2780-Tonnenwaggons 2785, von 2790-Tonnenwaggons 2795, von 2800-Tonnenwaggons 2805, von 2810-Tonnenwaggons 2815, von 2820-Tonnenwaggons 2825, von 2830-Tonnenwaggons 2835, von 2840-Tonnenwaggons 2845, von 2850-Tonnenwaggons 2855, von 2860-Tonnenwaggons 2865, von 2870-Tonnenwaggons 2875, von 2880-Tonnenwaggons 2885, von 2890-Tonnenwaggons 2895, von 2900-Tonnenwaggons 2905, von 2910-Tonnenwaggons 2915, von 2920-Tonnenwaggons 2925, von 2930-Tonnenwaggons 2935, von 2940-Tonnenwaggons 2945, von 2950-Tonnenwaggons 2955, von 2960-Tonnenwaggons 2965, von 2970-Tonnenwaggons 2975, von 2980-Tonnenwaggons 2985, von 2990-Tonnenwaggons 2995, von 3000-Tonnenwaggons 3005, von 3010-Tonnenwaggons 3015, von 3020-Tonnenwaggons 3025, von 3030-Tonnenwaggons 3035, von 3040-Tonnenwaggons 3045, von 3050-Tonnenwaggons 3055, von 3060-Tonnenwaggons 3065, von 3070-Tonnenwaggons 3075, von 3080-Tonnenwaggons 3085, von 3090-Tonnenwaggons 3095, von 3100-Tonnenwaggons 3105, von 3110-Tonnenwaggons 3115, von 3120-Tonnenwaggons 3125, von 3130-Tonnenwaggons 3135, von 3140-Tonnenwaggons 3145, von 3150-Tonnenwaggons 3155, von 3160-Tonnenwaggons 3165, von 3170-Tonnenwaggons 3175, von 3180-Tonnenwaggons 3185, von 3190-Tonnenwaggons 3195, von 3200-Tonnenwaggons 3205, von 3210-Tonnenwaggons 3215, von 3220-Tonnenwaggons 3225, von 3230-Tonnenwaggons 3235, von 3240-Tonnenwaggons 3245, von 3250-Tonnenwaggons 3255, von 3260-Tonnenwaggons 3265, von 3270-Tonnenwaggons 3275, von 3280-Tonnenwaggons 3285, von 3290-Tonnenwaggons 3295, von 3300-Tonnenwaggons 3305, von 3310-Tonnenwaggons 3315, von 3320-Tonnenwaggons 3325, von 3330-Tonnenwaggons 3335, von 3340-Tonnenwaggons 3345, von 3350-Tonnenwaggons 3355, von 3360-Tonnenwaggons 3365, von 3370-Tonnenwaggons 3375, von 3380-Tonnenwaggons 3385, von 3390-Tonnenwaggons 3395, von 3400-Tonnenwaggons 3405, von 3410-Tonnenwaggons 3415, von 3420-Tonnenwaggons 3425, von 3430-Tonnenwaggons 3435, von 3440-Tonnenwaggons 3445, von 3450-Tonnenwaggons 3455, von 3460-Tonnenwaggons 3465, von 3470-Tonnenwaggons 3475, von 3480-Tonnenwaggons 3485, von 3490-Tonnenwaggons 3495, von 3500-Tonnenwaggons 3505, von 3510-Tonnenwaggons 3515, von 3520-Tonnenwaggons 3525, von 3530-Tonnenwaggons 3535, von 3540-Tonnenwaggons 3545, von 3550-Tonnenwaggons 3555, von 3560-Tonnenwaggons 3565, von 3570-Tonnenwaggons 3575, von 3580-Tonnenwaggons 3585, von 3590-Tonnenwaggons 3595, von 3600-Tonnenwaggons 3605, von 3610-Tonnenwaggons 3615, von 3620-Tonnenwaggons 3625, von 3630-Tonnenwaggons 3635, von 3640-Tonnenwaggons 3645, von 3650-Tonnenwaggons 3655, von 3660-Tonnenwaggons 3665, von 3670-Tonnenwaggons 3675, von 3680-Tonnenwaggons 3685, von 3690-Tonnenwaggons 3695, von 3700-Tonnenwaggons 3705, von 3710-Tonnenwaggons 3715, von 3720-Tonnenwaggons 3725, von 3730-Tonnenwaggons 3735, von 3740-Tonnenwaggons 3745, von 3750-Tonnenwaggons 3755, von 3760-Tonnenwaggons 3765, von 3770-Tonnenwaggons 3775, von 3780-Tonnenwaggons 3785, von 3790-Tonnenwaggons 3795, von 3800-Tonnenwaggons 3805, von 3810-Tonnenwaggons 3815, von 3820-Tonnenwaggons 3825, von 3830-Tonnenwaggons 3835, von 3840-Tonnenwaggons 3845, von 3850-Tonnenwaggons 3855, von 3860-Tonnenwaggons 3865, von 3870-Tonnenwaggons 3875, von 3880-Tonnenwaggons 3885, von 3890-Tonnenwaggons 3895, von 3900-Tonnenwaggons 3905, von 3910-Tonnenwaggons 3915, von 3920-Tonnenwaggons 3925, von 3930-Tonnenwaggons 3935, von 3940-Tonnenwaggons 3945, von 3950-Tonnenwaggons 3955, von 3960-Tonnenwaggons 3965, von 3970-Tonnenwaggons 3975, von 3980-Tonnenwaggons 3985, von 3990-Tonnenwaggons 3995, von 4000-Tonnenwaggons 4005, von 4010-Tonnenwaggons 4015, von 4020-Tonnenwaggons 4025, von 4030-Tonnenwaggons 4035, von 4040-Tonnenwaggons 4045, von 4050-Tonnenwaggons 4055, von 4060-Tonnenwaggons 4065, von 4070-Tonnenwaggons 4075, von 4080-Tonnenwaggons 4085, von 4090-Tonnenwaggons 4095, von 4100-Tonnenwaggons 4105, von 4110-Tonnenwaggons 4115, von 4120-Tonnenwaggons 4125, von 4130-Tonnenwaggons 4135, von 4140-Tonnenwaggons 4145, von 4150-Tonnenwaggons 4155, von 4160-Tonnenwaggons 4165, von 4170-Tonnenwaggons 4175, von 4180-Tonnenwaggons 4185, von 4190-Tonnenwaggons 4195, von 4200-Tonnenwaggons 4205, von 4210-Tonnenwaggons 4215, von 4220-Tonnenwaggons 4225, von 4230-Tonnenwaggons 4235, von 4240-Tonnenwaggons 4245, von 4250-Tonnenwaggons 4255, von 4260-Tonnenwaggons 4265, von 4270-Tonnenwaggons 4275, von 4280-Tonnenwaggons 4285, von 4290-Tonnenwaggons 4295, von 4300-Tonnenwaggons 4305, von 4310-Tonnenwaggons 4315, von 4320-Tonnenwaggons 4325, von 4330-Tonnenwaggons 4335, von 4340-Tonnenwaggons 4345, von 4350-Tonnenwaggons 4355, von 4360-Tonnenwaggons 4365, von 4370-Tonnenwaggons 4375, von 4380-Tonnenwaggons 4385, von 4390-Tonnenwaggons 4395, von 4400-Tonnenwaggons 4405, von 4410-Tonnenwaggons 4415, von 4420-Tonnenwaggons 4425, von 4430-Tonnenwaggons 4435, von 4440-Tonnenwaggons 4445, von 4450-Tonnenwaggons 4455, von 4460-Tonnenwaggons 4465, von 4470-Tonnenwaggons 4475, von 4480-Tonnenwaggons 4485, von 4490-Tonnenwaggons 4495, von 4500-Tonnenwaggons 4505, von 4510-Tonnenwaggons 4515, von 4520-Tonnenwaggons 4525, von 4530-Tonnenwaggons 4535, von 4540-Tonnenwaggons 4545, von 4550-Tonnenwaggons 4555, von 4560-Tonnenwaggons 4565, von 4570-Tonnenwaggons 4575, von 4580-Tonnenwaggons 4585, von 4590-Tonnenwaggons 4595, von 4600-Tonnenwaggons 4605, von 4610-Tonnenwaggons 4615, von 4620-Tonnenwaggons 4625, von 4630-Tonnenwaggons 4635, von 4640-Tonnenwaggons 4645, von 4650-Tonnenwaggons 4655, von 4660-Tonnenwaggons 4665, von 4670-Tonnenwaggons 4675, von 4680-Tonnenwaggons 4685, von 4690-Tonnenwaggons 4695, von 4700-Tonnenwaggons 4705, von 4710-Tonnenwaggons 4715, von 4720-Tonnenwaggons 4725, von 4730-Tonnenwaggons 4735, von 4740-Tonnenwaggons 4745, von 4750-Tonnenwaggons 4755, von 4760-Tonnenwaggons 4765, von 4770-Tonnenwaggons 4775, von 4780-Tonnenwaggons 4785, von 4790-Tonnenwaggons 4795, von 4800-Tonnenwaggons 4805, von 4810-Tonnenwaggons 4815, von 4820-Tonnenwaggons 4825, von 4830-Tonnenwaggons 4835, von 4840-Tonnenwaggons 4845, von 4850-Tonnenwaggons 4855, von 4860-Tonnenwaggons 4865, von 4870-Tonnenwaggons 4875, von 4880-Tonnenwaggons 4885, von 4890-Tonnenwaggons 4895, von 4900-Tonnenwaggons 4905, von 4910-Tonnenwaggons 4915, von 4920-Tonnenwaggons 4925, von 4930-Tonnenwaggons 4935, von 4940-Tonnenwaggons 4945, von 4950-Tonnenwaggons 4955, von 4960-Tonnenwaggons 4965, von 4970-Tonnenwaggons 4975, von 4980-Tonnenwaggons 4985, von 4990-Tonnenwaggons 4995, von 5000-Tonnenwaggons 5005, von 5010-Tonnenwaggons 5015, von 5020-Tonnenwaggons 5025, von 5030-Tonnenwaggons 5035, von 5040-Tonnenwaggons 5045, von 5050-Tonnenwaggons 5055, von 5060-Tonnenwaggons 5065, von 5070-Tonnenwaggons 5075, von 5080-Tonnenwaggons 5085, von 5090-Tonnenwaggons 5095, von 5100-Tonnenwaggons 5105, von 5110-Tonnenwaggons 5115, von 5120-Tonnenwaggons 5125, von 5130-Tonnenwaggons 5135, von 5140-Tonnenwaggons 5145, von 5150-Tonnenwaggons 5155, von 5160-Tonnenwaggons 5165, von 5170-Tonnenwaggons 5175, von 5180-Tonnenwaggons 5185, von 5190-Tonnenwaggons 5195

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 ungenügende 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 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, auf 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 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 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 baarem 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. Ich 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 da sein. 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 Rübenzucker-erzeugung“ 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

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 Zwölfzehntonnenwagen 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 Eisenbahnen 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 Auserernte, was jemals ein eisenbahn-fiskalisches Gemüth geleistet hat! M. 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 Abertausenden 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-Tonnen-Wagen 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-Wagen bekommen, daß die Eisenbahnstationen doch bisher stets abgelehnt haben, uns 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 gestraft. Damit schloß die Debatte über diesen Punkt. Die amtlichen 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 verfallenen 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

