Morgen-Ausgabe
No. 23 — 61. Jahrgang

Berliner Volks-Zeitung

Erstes Beiblatt
Mittwoch, 15. Januar 191.

Lokales

Die Bluttaten Sternickels.

Die Nachforschungen in Ortwig.

Zu dem dreifachen Raubmord in Ortwig wird uns weiter vom Tatort berichtet: Sternickel hatte erwähnt, daß einer der Berliner, und zwar der größte, also Schliewenz, dem Calies ein rotes Taschentuch in den Mund gestopft hat. Außerdem habe Schliewenz auch ein Stück von einer Pferdeleine abgeschnitten, daraus eine Schlinge gemacht und sie Calies um den Hals geworfen. Diese Sachen waren zunächst nicht zu finden. Die Kriminalpolizei ließ aber gestern nachmittag noch einen Dunghaufen umarbeiten, der dicht neben dem Pferdestall liegt, weil Sternickel diesen vor seiner Flucht noch ausgemistet hatte. In der Tat fand sich in der Jauche sowohl das Taschentuch als auch die Schlinge und die Leine, von der sie abgeschnitten ist. Dazu kam noch ein weißes Taschentuch, von dem Sternickel noch nicht gesprochen hatte. Es scheint nach dem Befund ebenfalls als Knebel benutzt worden zu sein. Mehrere Stricke wurden in der Kammer Sternickels noch gefunden. Unter dem Bett der Eheleute lag ein Revolver, der Calies nicht gehört hat, den also einer der Täter zurückgelassen haben muß. Sternickel besaß auf der Flucht noch einen Revolver, der ihm bei der Festnahme abgenommen wurde. Bei der Durchsuchung machte man mehrere Wahrnehmungen, die der Darstellung Sternickels widersprechen. Dieser Befund wird ihm im weiteren Verhör noch vorgehalten werden.

Im Gegensatz zu den Behauptungen Sternickels hat man in der Stube der Frau Calies am Pfosten der Tür, die nach dem Hausgang führt, Blutspuren gefunden. Anscheinend Schleifspuren. Hiernach wäre Frau Calies schon in der Stube überfallen und dann über den Hausflur und durch die Küche nach der Mädchenkammer geschleift worden. Hier fand man auf dem Fußboden, der aus roten Steinen besteht, wieder Spuren geronnenen Blutes. Das Bett, auf das Sternickel die Frau gelegt haben will, ist ganz frei von Blut, es ist aber möglich, daß irgendeine Kopfbedeckung das Austreten des Blutes zunächst verhindert hat. Andere Blutspuren sind im Hause nicht gefunden worden. Sie sind aber auch auf den roten Steinen nur sehr schwer zu sehen. Aus dem Türpfosten wurde das Stück mit den blutigen Schleifspuren zur Beschlagnahme herausgeschnitten. Die Säcke, die Sternickel von seinem künftigen Schwiegervater bekommen hat, haben sich auf dem Kornboden bei Calies gefunden. Es sind acht Stück mit dem Zeichen Hampes. Sie waren mit Korn gefüllt. Wahrscheinlich hat Sternickel die Absicht gehabt, das Korn zu stehlen.

Die Aussagen der Töchter.

Im Laufe des gestrigen Nachmittages betraten auch die beiden Töchter des ermordeten Ehepaares zum ersten Male wieder das elterliche Gehöft. Die Mädchen zeigten sich ziemlich gefaßt, machten an Ort und Stelle ihre Angaben und erweiterten ihre erste Darstellung. So erinnerten sie sich, daß der kleinste der Räuber, als Georg Kersten, in ihrem Zimmer und vor ihren Augen die Trommel seines Revolvers mit Patronen füllte und dann drohend die Waffe gegen sie erhob. Dann kam Sternickel mit Schlingen und forderte sie auf, mit ihm zu kommen. Als sie sich weigerten, erklärte er ihnen, sie könnten ruhig mitkommen, es werde ihnen nichts geschehen. Seine Absicht, die Mädchen zu fesseln, wahrscheinlich meinte er damit, sie zu erdrosseln, gab er auf Einspruch der Berliner auf.

Der Fund des Taschentuches und die Tatsache, daß Willy Kersten den Revolver lud, bestätigen die Annahme, daß auch die drei Berliner bei dem Verbrechen tätig mitgewirkt haben. In dieser Beziehung scheint Sternickel die Wahrheit zu sagen. Zu anderen Dingen kann ihm die Unwahrheit seiner Angaben nachgewiesen werden. Wäher konnte man sich nicht recht erklären, weshalb Sternickel nicht auch die Leiche der Dienstmagd mit den Leichen des Ehepaares zum Verbrennen weggeschafft hatte. Jetzt, da man sich den Wagen genauer angesehen hat, weiß man es. Es ist ein kleiner sogenannter Reisewagen, ein so kleines Gefährt, daß man sich schon wundern muß, wie es dem Verbrecher möglich war, auf ihm die beiden Leichen wegzuschaffen, ohne daß man sie sah. Eine dritte Leiche auf diesem Wagen mitzunehmen, war ihm unmöglich. Deshalb war er gezwungen, sie zurückzulassen. Dieser Wagen ist photographiert und dann im einzeln genauer untersucht worden. Man hat aber weder Blutspuren, noch Fußgrabdrücke, noch sonst etwas an ihm gefunden.

Was den bisherigen Aufenthalt und

das Treiben Sternickels

betrifft, so sind bisher schon mehrere Orte festgestellt worden, an denen er als Knecht gedient hatte. Seine Dienstherren, soweit sie ermittelt sind, sagen übereinstimmend, daß er sehr arbeitsam war und sich bald Vertrauen zu erwerben verstand. Fast überall erzählte er, daß er eine Frau und zwei Kinder habe. Von Zeit zu Zeit ließ er sich dann ein paar Tage Urlaub geben, unter dem Vorwande, seine Familie besuchen zu wollen. Jedesmal kehrte er mit Geldmitteln versehen zurück. Einmal auch mit einem Fahrrad. Dabei fiel es auf, daß er immer ganz plötzlich wieder da war, in der Regel morgens früh. An einer Stelle kam er sogar morgens aus einer Strohmiete herausgekrochen. Als man ihn fragte, wie das komme, erwiderte er, er sei nachts zurückgefahrt und habe zur Nachtzeit das Haus nicht aufsuchen wollen, um die Wirtschaft nicht zu stören. Mit dieser Erklärung begnügte man sich. Es ist höchstwahrscheinlich, daß Sternickel irgendwo eine Wohnung hatte, die er an diesen Urlaubstagen aufsuchte, vielleicht, um Geld zu holen, vielleicht aber auch, um dort Geld zu verbergen, das er während des Urlaubs bei Diebstählen und Einbrüchen erbeutete. Vermutlich hat er die Wohnung in der Maske eines Vieh- oder Hauhändlers gemietet.

Eine neue Mordtat Sternickels?

Kriminalkommissar Nasse hat schon allerhand Mitteilungen erhalten, die als Fingerzeige zur Aufklärung des bisher noch dunklen Treibens Sternickels benutzt werden. Eine darunter erinnert daran, daß zur Erntezeit im vorigen Jahre in Zellner Lose ein altes Ehepaar Spremberg auf seinem Grundstück erschossen aufgefunden wurde. Man nahm damals Mord- und Selbstmord oder Doppelselbstmord an, obgleich man dafür keinen rechten Grund hatte. Die Leute lebten in geordneten Verhältnissen und hatten keine erschütternde Veranlassung, freiwillig aus dem Leben zu scheiden. Für ein Verbrechen ergab sich aber kein Anhalt. Jetzt scheint auch dieser doppelte Leichenfund seine Aufklärung zu finden. Das Grundstück des alten Ehepaares liegt neben der Lehmannschen Ziegelei, auf der zu jener Zeit ein Heinrich Groß arbeitete. Dieser Heinrich Groß ist niemand anders als Sternickel. Bald nach dem Auffinden der Leichen gab Sternickel seine Arbeit auf und verließ die Ziegelei und die Gegend. Die Staatsanwaltschaft hat bereits die Akten über den Leichenfund zur weiteren Aufklärung eingefordert.

Der Konsum russischen Fleisches hat in den letzten Wochen eine nicht unerhebliche Steigerung erfahren. In der vergangenen Woche sind annähernd 3400 Zentner Rind- und Schweinefleisch auf dem städtischen Viehhof an die Verkaufsstellen zur Ausgabe gelangt; trotzdem war der Bedarf der Verkäufer damit noch nicht gedeckt. Besonders die Nachfrage nach Schweinefleisch gestaltet sich immer reger. Der Umsatz in den Markthallen bezifferte sich in der letzten Woche auf mehr als 1750 Zentner, bei den Lebensschlächtern auf rund 450 und bei den Konsumvereinen auf rund 1170 Zentner. — Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß auf den von der Stadt Berlin an den Landwirtschaftsminister gerichteten Antrag, ihr den Fortbezug des russischen Fleisches über den 31. März dieses Jahres hinaus zu genehmigen, bisher noch nichts eingegangen ist. Inzwischen sind aber von der Stadtverwaltung die Vorbereitungen für die weitere Einfuhr des russischen Fleisches auch während des Sommers fortgesetzt worden; es ist ein Bounter nach Warschau entsandt worden, der die Verhältnisse für die Einfuhr im Sommer begutachten und die erforderlichen Maßnahmen in die Wege leiten soll.

Die Elektrisierung der Stadtbahn.

Eine Besichtigungsfahrt der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses.

Die verstärkte Budgetkommission des Abgeordnetenhauses begab sich gestern vormittag nach Bitterfeld, um dort die elektrische Zugförderung auf der Dessauer Strecke kennen zu lernen. An der Fahrt beteiligten sich, unter Führung ihres Vorsitzenden, des Abgeordneten Schmieding, 26 Mitglieder der Budgetkommission, die unterwegs nähere Aufklärungen über den elektrischen Betrieb vom Ministerialdirektor Wichert und dem Geheimen Finanzrat Dr. Nyll entgegennahmen. Die Eisenbahndirektion Halle a. S., die einige ihrer technischen Beamten zur Führung der Abgeordneten entsandt hatte, ließ diesen eine Denkschrift über die elektrischen Anlagen der Strecke Bitterfeld—Dessau und der Erweiterungslinien nach Magdeburg, Leipzig und Halle a. S. überreichen.

Dem Programm der gestrigen Versuchsfahrten war ein besetzter Stadtbahnzug von 13 enggekuppelten Wagen zweiter und dritter Klasse zugrundegelegt, der auf der Strecke Bitterfeld—Raguhn unter Benutzung der beiden I-B-Hälften einer elektrischen Doppellokomotive (die an die Stelle der Triebgestelle treten soll) nach dem üblichen Stadt- und Vorortsfahrplan verkehrt. Die gestern verwendete, in zwei Hälften zerlegbare Doppellokomotive (Gewicht 100 Tonnen), stammt aus dem Jahre 1909, sie ist für den Personenzugbetrieb auf Fernbahnen bestimmt und leistet eine Fahrgeschwindigkeit von 80 Kilometer pro Stunde. Das Gesamtgewicht des aus 13 Wagen bestehenden Zuges beträgt bei vollster Ausnützung der Plätze 368 Tonnen. Der Versuchszug war durch Ballast (Bremsklötze usw.) auf dieses Gewicht gebracht, und nur die erforderliche Anzahl von Abteilen als zur „Mitfahrt" bezeichnet. Bevor der Zug bestiegen wurde, besichtigten die Abgeordneten die beiden Lokomotivhälften, deren eine vorn als Zugkraft wirkt, während die andere den Zug von hinten schieben hilft. Behufs Teilung des Zuges in zwei Teile (zu acht und fünf Wagen) befindet sich an der Stirnseite eines der im Zuge laufenden Wagen ein Führerabteil, von dem aus bei der Rückfahrt die schiebende Lokomotive gesteuert wird. Ferner wurde eine neue Art der Fahrleitungsbefestigung besichtigt, die es ermöglicht, daß die Abstände der Aufhängungspunkte von 75 auf 100 Meter verlängert werden können.

Die Versuchsstrecke Bitterfeld—Raguhn, die bei acht Zwischenhalten etwas über zehn Kilometer Länge hat, entspricht ungefähr der Stadtbahnstrecke Charlottenburg—Jannowitzbrücke; die Fahrzeit beträgt bei Dampfbetrieb 27½ Minuten, bei elektrischem Betrieb 21½ Minuten. Auf den Haltestellen wurde je 30 Sekunden lang gehalten, vom Anfahren bis zur vollen Geschwindigkeit (50 Kilometer pro Stunde) gebrauchte der Zug durchschnittlich unter 60 Sekunden. Die Streckenabschnitte, je etwa 1100 Meter, waren durch Signale gekennzeichnet. Die zugelassene Zeitverkürzung wurde bequem erreicht, ebenso auf der nach der Strecke des Nordringes eingeteilten Versuchsbahn. Hier dauert die Fahrt (zum Beispiel von Weißensee nach Jungfernheide (10,39 Kilometer mit sechs Zwischenhalten) jetzt 24, künftig nur 19,2 Minuten. Endlich wurde auch der elektrische Betrieb der Wannseebahn vorgeführt: von Berlin bis Groß-Lichterfelde (9,14 Kilometer) fährt man mit Dampfzug 18½ Minuten, mit elektrischem Betriebe nur 14¾ Minuten. Die Zeitersparnis von 20 Prozent wurde auch hier klar bewiesen.

Bald nach 1½ Uhr brachte der Sonderzug die Kommissionsmitglieder nach Muldenstein, wo das Kraftwerk und dessen Erweiterungsbau eingehend besichtigt wurden. Das Werk soll für die Strecken Bitterfeld—Dessau, Bitterfeld—Magdeburg—Leipzig—Halle auf eine Tagesleistung von etwa 60 000 Kilowattstunden gebracht werden. Um 2 Uhr 50 Minuten nachmittags wurde die Rückfahrt nach Berlin angetreten, wo der Sonderzug gegen ½5 Uhr wieder eintraf.

---

700 Mark Belohnung sind auf die Ergreifung eines ungetreuen Postbeamten ausgesetzt, der sich wahrscheinlich in Berlin aufhält. Es handelt sich um den Postschaffner Christian Gruel, der, wie berichtet, am Freitag voriger Woche in Bergen auf Rügen 16 000 Mark unterschlug und damit das Weite suchte. Die Ermittlungen haben ergeben, daß Gruel in Begleitung eines Mädchens die Fähre benutzte und in Stralsund eine Fahrkarte zweiter Klasse nach Berlin löste. Gestern meldete sich in Berlin bei der Kriminalpolizei ein Mann, der eine Beschreibung des Flüchtigen gelesen hatte und bekundete, daß er diesen morgens in der Jägerstraße gesehen habe. Die Vermutung, daß sich Gruel nach Berlin gewandt habe, gewinnt durch diese Wahrnehmung an Wahrscheinlichkeit. Gruel, der am 23. Mai 1873 in Semlow im Kreise Franzburg geboren wurde, ist etwa 1,75 bis 1,77 Meter groß, kräftig gebaut und hat blondes Haar und blonden Schnurrbart. Die Belohnung, die für die Ergreifung des Täters und die Wiederbeschaffung des unterschlagenen Geldes zugesichert wird, ist vorläufig auf 700 Mark festgesetzt worden. Bemerkt sei noch, daß Gruel gern plattdeutsch spricht.

Von dem Flüchtigen ist gestern eine neue Spur ermittelt worden. Gestern nachmittag zwischen 1 und 2 Uhr fand man in der Wilhelmsvorstadt von Spandau (Pichelsdorf) in einem Briefkasten eine Brieftasche von Gruel, die 925 Mark enthielt, und eine Ansichtspostkarte der Neubabn Grunewald. Es ist anzunehmen, daß er einen Ausflug nach jener Gegend gemacht hat und dabei auch nach der Grunewaldbahn gekommen ist. Möglich ist, daß der Flüchtling seine Beute schon durchgebracht und den letzten Rest in den Postkasten geworfen hat, um dann seinem Leben ein Ende zu machen, vielleicht hat er seine Verfolger auch nur irreführen wollen.

Englisch sprechende Schutzleute für den Straßenverkehr. Nach dem Vorbild von Leipzig und Dresden soll jetzt auch in Berlin ein Versuch mit der Verwendung von Schutzleuten gemacht werden, die eine fremde Sprache verstehen. Zu diesem Zweck sind einige besonders dazu geeignete Beamte in der hiesigen Berufsschule zunächst in der englischen Sprache ausgebildet worden. Sie werden an folgenden Hauptverkehrspunkten Berlins: Ecke Friedrichstraße Unter den Linden, Ecke Friedrich- und Leipzigerstraße, auf dem Potsdamer Platz an der Normaluhr, Ecke Wilhelmstraße Unter den Linden und Ecke Wilhelm- und Leipziger Straße Aufstellung finden und sind dadurch kenntlich, daß sie auf dem linken Oberarm ein dunkelblaues Tuchschild mit zwei gekreuzten Flaggen in den englischen und nordamerikanischen Landesfarben tragen. — Sollte sich dieser Versuch bewähren, so besteht die Absicht, die Einrichtung auch noch auf andere Fremdsprachen auszudehnen.

Die Passagierschwindsucht.

Ohne unbescheiden zu sein, dürfen wir annehmen, daß unsere Ausführungen über die Flucht der Hochbahnpassagiere in die übrigen Massenverkehrsmittel Groß-Berlins die Direktion der Gesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen veranlaßt haben, sich in einer längeren Darlegung mit den Verkehrsverhältnissen auf ihren Strecken zu befassen. Bevor wir der Hochbahngesellschaft das Wort geben, möchten wir feststellen, daß sie nur von einem Stillstand der Verkehrsentwickelung spricht, während die von uns veröffentlichten Zahlen einen ganz bedeutenden Rückschritt beweisen. Die Erklärung der Hochbahngesellschaft hat folgenden Wortlaut:

„Die nahezu gleiche Höhe der Verkehrsziffern der Jahre 1911 und 1912 hat in der Presse zu Betrachtungen darüber geführt, ob bei der Hochbahn ein Stillstand in der Verkehrsentwickelung eingetreten sei. Es muß hierbei beachtet werden, daß der Zuwachs in den früheren Jahren größtenteils durch Hinzutreten neuer Linien entstanden ist, nämlich durch den Verkehrszufluß der Westendlinie, der Spittelmarktlinie und der Schöneberger Anschlußbahn. Nun aber hat sich das Hochbahnunternehmen noch nie in einer Periode so starker Entwickelung befunden, wie gerade jetzt, denn die Bahnlinien, deren Eröffnung in diesem Jahre bevorsteht, werden dem heutigen Netz von mehreren Richtungen her neue große Verkehrsgebiete zuführen. Durch eigene neue Bahnen werden vom Spittelmarkt aus die Geschäftsstadt Alt-Berlin, dessen Zentrum der Alexanderplatz ist, und die nordwärts anschließenden Stadtteile an der Schönhauser Allee mit dem Stammnetz in Verkehrsverbindung gebracht; vom Wittenbergplatz aus wird aus wichtigen Stadtgebieten von Charlottenburg und Wilmersdorf Verkehr zufließen. Durch Anschlußlinien, die die Gemeinden selbst erbauen, deren Betrieb aber die Hochbahngesellschaft führt, wird der Schnellverkehr eines weiten Teiles des ganzen südwestlichen Groß-Berlins, nämlich der Stadt Wilmersdorf und der Kolonie Dahlem in unsere Linien einmünden.

Das jetzt bestehende Netz der Hoch- und Untergrundbahn mit 21 Kilometer Betriebslänge (18 Kilometer eigene Linien, 3 Kilometer Anschlußlinien) wird im Herbst dieses Jahres auf 36 Kilometer (um 8 Kilometer eigene Linien, 7 Kilometer Anschlußlinien) anwachsen, also eine Vergrößerung um nahezu Dreiviertel ihrer bisherigen Ausdehnung erhalten. Daß bei solchen Erweiterungen, die das Unternehmen auf eine erheblich breitere Basis stellen, eingreifende Umbauten der alten Bahn erfolgen mußten, die die Verkehrsziffern vorübergehend ungünstig beeinflussen, war leider unvermeidlich. Dann aber stehen für die nächste Zukunft noch weitere Verkehrsvermehrungen in Aussicht, weil mit der Ausdehnung Berlins auch naturgemäß eine Verlängerung der verschiedenen Ausläufer der Bahn erfolgen wird, deren Ausführung sich die beteiligten Gemeinden angelegen sein lassen. So wird schon heute vor Eröffnung der erwähnten Erweiterungen über die Verlängerung der Kurfürstendammlinie in der Richtung nach Halensee, über die Verlängerung der Linie Bismarckplatz—Wilhelmplatz nordwärts über die Spree verhandelt; ferner schweben Verhandlungen über die Verlängerung der Schönhauser-Allee-Linie nach Pankow und über die Verlängerung der projektierten und von der Stadt Berlin genehmigten Frankfurter-Allee-Linie nach Lichtenberg. Die Verkehrsentwicklung der Schnellbahnen wird mit dem Anwachsen Groß-Berlins ebenso immer in untrennbarem Zusammenhang stehen."

Es mag für eine gewisse Großzügigkeit sprechen, wenn die Differenz von 500 000 Passagieren die Direktion der Hochbahn nicht hindert, von einer „nahezu" gleichen Höhe der Verkehrsziffern der Jahre 1911 und 1912 zu sprechen. Wir aber glauben schon deshalb nicht an diese großzügige Gleichgültigkeit gegenüber dem Passagierschwund, weil wir in der vorstehenden Erklärung das Geständnis finden, daß die Umbauten die Verkehrsziffern ungünstig beeinflußt haben. Die Direktion dementiert mit diesem Zugeständnis ihren eigenen Direktor, der den Umbauten keinen erheblichen Einfluß auf die Frequenzziffer beigemessen hat. Außerdem sei nochmals betont, daß der Verkehrsrückgang bereits eingetreten ist, als das „Gleisdreieck" noch in unberührter Schönheit Osten und Westen verband. Die Hochbahn argumentiert weiter, daß der Personenzuwachs in früheren Jahren durch Hinzutreten neuer Linien entstanden ist. Richtig. Aber diese neuen Linien sind doch nicht wieder geschlossen worden! Und wenn auch kein neuer Zuwachs durch Eröffnung neuer Linien erfolgen konnte, so begründet die nicht die Tatsache, daß ein Rückgang um 500 000 Passagiere eingetreten ist. Die Direktion der Hochbahngesellschaft zählt dann auf die Strecken auf, die sich zum Teil im Bau befinden, zum Teil für später geplant sind. Was diese Aufzählung beweisen soll, ist nicht klar, denn daß neue Linien neue Passagiere bringen, ist selbstverständlich. Es handelt sich dabei nur darum, ob die neuen Passagiere so zahlreich sein werden, daß der Beweis für die Zweckmäßigkeit der Linien die Passagierflucht nicht aufhalten werden. Denn die Hochbahn ist zu teuer und kann deshalb nie populär werden, nie für die große Masse, die mit dem Pfennig rechnen muß, in Betracht kommen. Am deutlichsten tritt die Abneigung der Bevölkerung gegen die Hochbahn bei den sogenannten Frühverkehrszügen mit dem „billigen Tarif für die dritte Klasse in die Erscheinung. Die Verbilligung des Tarifs besteht darin, daß die Gültigkeit der Zehnpfennigfahrkarte von fünf Stationen auf acht Stationen ausgedehnt wurde. Das ist im Grunde nur eine Scheinverbilligung, denn der Arbeiter, der zum Beispiel von der Warschauer Brücke nach dem Wittenbergplatz fährt, muß eben mehr als 10 Pfennig bezahlen, und das übersteigt sein Mittel. Der Hochbahngesellschaft kann nur geholfen werden, das heißt sie selbst kann sich nur helfen mit dem Einheitstarif und mit dem Abonnement. Solange diese nicht eingeführt werden, bleibt sie ein Luxusverkehrsmittel für den materiell gut situierten Teil der Bevölkerung, der aber trotz seiner besseren materiellen Lage nicht einmal gewillt ist, billigere Verkehrsmittel zu benutzen.

Exleutnant Schramm geisteskrank. Der aus den Ballspezessen und aus der Meineidsaffäre des ehemaligen Theaterdirektors Garrison bekannte Leutnant a. D. Schramm war vor einigen Tagen aus Berlin verschwunden. Durch die eingehenden Recherchen seines Prozeßgegner wurde jetzt festgestellt, daß Schramm sich in das Sanatorium „Fichtenhof" in Schlachtensee begeben hat. Der diagnosierende Arzt dieser Anstalt, Professor Dr. Boedeker, hat Schramm in einem Gutachten für geisteskrank erklärt.

Das städtische Wohnungsamt. Der Berliner Magistrat hat kürzlich, wie berichtet, die Organisation einer städtischen Wohnungspflege und Wohnungsaufsicht beschlossen. Die neue Organisation soll einer Deputation für Wohnungswesen unterstellt, und die laufenden Arbeiten durch ein Wohnungsamt bearbeitet werden.