Bezugspreis vierteljährlich: in Münster zweimal täglich frei ins Haus gebracht 1 Mark 50 Pfg., — auswärts von der Post abgeholt 1 Mark 50 Pfg., durch den Briefträger gebracht überall, wo nur einmal im Tage Briefbestellung stattfindet, 1 Mk. 92 Pfg., in Orten mit zwei- und mehrmaliger Bestellung 2 Mk. 22 Pfg.

Drahtadresse: Volkszeitung Münsterwestf.
Fernspr.: Redaktion (Klosterstr. 31/32) Nr. 264 u. 23.
Fernspr.: Geschäftsstelle (Michaelisplatz 9) Nr. 78.

Münsterischer Anzeiger

Zwei Ausgaben täglich. **und Münsterische Volkszeitung.** 32138 Abonnenten.

Anzeigen: Der Raum für die Anzeigenspalte, 39 mm breit, 2,4 mm hoch, 25 Pf.; bei Anzeigen aus dem R.-Bz. Münster 20 Pfg., aus der Stadt Münster 15 Pfg. (für Aktiengesellschaften rc., Vereine und Behörden 25 Pfg.). **Reklamen:** Der Raum für die Reklamenspalte, 37 mm breit, 2,4 mm hoch, 1 Mk. — Für Erfüllung von Platzvorschriften wird keine Gewähr, sowie für Druckfehler keine Haftung übernommen. Etwaiger Rabatt gilt als Kassenrabatt und kann verweigert werden, wenn Zahlung nicht binnen vier Wochen nach Erhalt der Rechnung erfolgt. — Gebühr für Beilagen nach Gewicht.

Erste Ausgabe. 1. Blatt. Donnerstag, 18. April 1912. **61. Jahrgang. Nr. 282.**

Deutscher Reichstag.

Berlin, 17. April. (Drahtb.)

Am Bundesratstische Präsident des Reichseisenbahnamtes von Wackerzapp.

Vizepräsident Dr. **Paasche** eröffnet die Sitzung 1 Uhr 20 Min.

Auf der Tagesordnung steht zunächst die

zweite Lesung des Reichseisenbahnetats.

Abg. **Vogtherr** (Soz.): Die Hoffnung auf eine gesetzliche Regelung der Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahner ist durch die Erklärung des Präsidenten Wackerzapp gänzlich vernichtet worden. Herr Behrens will das Koalitionsrecht der Elektrizitätsarbeiter ausschalten, wo es sich darum handelt, die Bahn zu elektrisieren. In einer mäßigen Arbeitszeit liegt die beste Gewähr für die Betriebssicherheit. Eine 16stündige Dienstzeit sollte vollständig ausgeschlossen sein. Gerade beim Betriebspersonal sollte auf möglichste Schonung der Nerven Rücksicht genommen werden. Die Vermutung, durch die gesetzliche Regelung der Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbeamten würden die Eisenbahnunfälle vermehrt werden, ist geradezu widersinnig. Aus der gestrigen Rede des Präsidenten des Reichseisenbahnamtes, Wackerzapp, ging hervor, wie notwendig die reichsgesetzliche Regelung der Arbeitsverhältnisse der Betriebs- und Verkehrsbeamten und der Arbeiter ist. Wir verlangen auch, daß die Urlaubsverhältnisse der Arbeiter im Interesse der Gesundheit und des Verkehrs gerechter geregelt werden. Dann aber muß auch das Koalitionsrecht der Arbeiter in den Eisenbahnbetrieben voll gewahrt werden. Bayern und Baden haben nichts an ihrer Autorität eingebüßt, indem sie die sozialdemokratischen Blätter an den Bahnhöfen zuließen. Die „Welt am Montag" und der „Simplizissimus" teilen das Geschick unserer Presse; daran erkennt man die Grundsätze unserer Regierung, soweit man da überhaupt von Grundsätzen sprechen kann. (Heiterkeit.)

Darin liegt eine direkte Korruption der Eisenbahnverwaltung.

Vizepräsident **Dove** ersucht den Redner, sich zu mäßigen.

Abg. **Vogtherr** (Soz.): Soweit es mir möglich ist, will ich es tun. (Heiterkeit). Der „Simplizissimus" wird deshalb ausgeschlossen von dem Bahnhofsbuchhandel, weil die Sitte und Ordnung im Sinne des Junkertums gefährdet wird. Weniger zimperlich ist man mit der Sherlock-Holmes- und Nic Carter-Lektüre. Eine derartige Bevormundung des reisenden Publikums, das nicht wie Schulbuben und zu beaufsichtigende Kinder behandelt werden will, muß endlich aufhören.

Abg. **List** (natl.) befürwortet im Namen einiger seiner Freunde eine Resolution auf Vorlegung einer Denkschrift über die bisherigen Wirkungen und die Ergebnisse des Staatswagen-Verbandes. In der Denkschrift sollen zugleich Richtlinien für eine etwaige weitere Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens und für ein Einvernehmen mit der von dem Deutschen Handelstag eingesetzten Sonderkommission und mit den Vertretern des Großen Generalstabes dargelegt werden. Leider hat der preußische Eisenbahnminister es abgelehnt, von sich aus Schritte zur Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens zu unternehmen. Die Vereinheitlichung des Eisenbahnbetriebes würde eine erhebliche Betriebsersparnis mit sich führen und davon würden dann auch die deutschen Kleinstaaten Nutzen ziehen. Die Umleitung von Gütern und die Konkurrenz zwischen den verschiedenen Staatsbahnen müßten doch verschwinden. Zu einer Reichseisenbahn werden wir wohl nie kommen, da aller Voraussicht nach Preußen nicht mittun wird. Anzustreben ist eine volle Gemeinschaft aller deutschen Eisenbahnen auf föderativer Grundlage. Vor allem muß Preußen aus seiner Zurückhaltung heraustreten und in nationalen Fragen die Initiative ergreifen. Ich bitte, unsere Resolution anzunehmen.

Abg. **Gothein** (Fortschr. Vpt.): Zahlreiche Unglücksfälle kommen an den Niveauübergängen der Eisenbahn vor; da hat das Reichseisenbahnamt die Übergänge zu prüfen, ob für die Sicherheit und das Leben von Personen alles Notwendige geschehen ist.

Abg. **von Böhlendorff-Kölpin** (kons.): Die Frage der Elektrisierung der Bahnen bedarf der eingehenden Prüfung. Nicht nur die Mobilmachung, sondern auch die volkswirtschaftlichen Momente sind dabei zu berücksichtigen. Die bisherigen Erfahrungen mit der Betriebsgemeinschaft ermutigen nicht zu weiterem Vorgehen auf diesem Gebiete. Hinsichtlich der Vereinheitlichung des Betriebs für unser Eisenbahnnetz und im internationalen Verkehr hat das Reichseisenbahnamt so vortrefflich im Stillen gelenkt, daß, wäre es nicht dagewesen, man es schaffen müßte. Die Angriffe des Abgeordneten Ulrich gegen den Vertrag zwischen Preußen und Hessen waren ungerecht. Auch die finanzielle Wirkung ist nicht so schlecht gewesen, wie es hingestellt worden ist.

Präsident des Reichseisenbahnamts **Wackerzapp**: Die Besorgnisse, daß die deutschen Reichseisenbahnen nach der Elektrisierung militärtechnisch nicht auf der Höhe bleiben werden, sind unzutreffend. Naturgemäß ist die Gefahr böswilliger Unterbrechung bei dem elektrischen Betriebe viel größer, als bei den Dampfbetrieben. (Hört! hört!). Derartige Einrichtungen werden aber nur im Einvernehmen mit der Reichsverwaltung getroffen. Die militärische Leistungsfähigkeit der Bahn darf in keiner Weise beeinträchtigt werden. Die Dienststundenziffern ist nicht ein allgemein langer 11 bis 12 Stundendienst. Das höchste Maß haben nur 6 Prozent der Beamten. Die Niveauübergänge werden möglichst beseitigt.

Für erreichbar halte ich das Zustandekommen von Sonderabkommen von deutschen Bahnen in Einzelfragen. Dagegen für unerreichbar für jetzt sowohl die Bildung einer vollen Betrieb- und Finanzgemeinschaft wie die Übertragungung der Bahnen an das Reich.

Abg. **Blos** (Soz.): Die preußische Eisenbahnpolitik hat für Braunschweig schwere Schäden gebracht.

Abg. **Haas** (Fortschr. Vp.): Das deutsche Volk steht dem Gedanken der Reichseiseibahnen freundlich gegenüber. Der wirklich überzeugte Partikularismus scheint lediglich bei der konservativen Fraktion des Preußischen Abgeordnetenhauses zu liegen.

Abg. **Werner-Hersfeld** (Ref.-Part.): Auf die Anfrage des Abgeordneten Behrens wegen der Streikfrage bei der Elektrisierung der Eisenbahn ist der Präsident der Reichseisenbahn nicht eingegangen. Eine einheitliche Festlegung der Ruhezeiten für das gesamte Eisenbahnpersonal Deutschlands ist unbedingt nötig.

Abg. **Reißhaus** (Soz.): Es ist kein Wunder, daß, wenn derartige Erklärungen vom Regierungstische ausgegeben werden, wie der Präsident Wackerzapf sie geäußert hat, Überanstrengungen der Beamten und Arbeiter immer weiter umsichgreifen. Um die Dienstzeit im Interesse der Gesundheit und der Betriebssicherheit auf ein richtiges Maß zu bringen, darf die Kostenfrage nicht betont werden.

Abg. **Müller-Meiningen** (Fortschr. Vp.): Für die deutsche Turnerschaft, und die Wandervereine sollte der Einpfennig-Tarif eingeführt werden. Der Präsident des Reichseisenbahnamtes mag seinen ganzen Einfluß, der gar nicht unerheblich ist, aufwenden, um dieses zu erreichen.

Abg. **Hasenzahl** (Soz.): Die Löhne für die Eisenbahnarbeiter speziell für die Werkstättenarbeiter und die Werkführer müssen erhöht werden. Die Bevormundung der Eisenbahnarbeiter inbezug auf die Haltung sozialdemokratischer Zeitungen, ja sogar auf das Lesen sozialdemokratischer Flugschriften stellt den schlimmsten Terrorismus dar, den man sich denken kann.

Präsident des Reichseisenbahnamtes **Wackerzapp**: Gegen eine gesetzliche Festlegung der Dienst- und Ruhezeit habe ich mich nicht ausgesprochen. Nur eine reichsgesetzliche Regelung halte ich nicht für angebracht. Die Beseitigung der ersten Wagenklasse kann ich nicht befürworten, zumal eine Verbilligung nicht eintreten würde.

Nach weiteren Bemerkungen des Abgeordneten **Vogtherr** (Soz.) werden die Resolutionen angenommen und der Etat des Reichseisenbahnamtes ohne weitere Debatte erledigt.

Es folgt die

2. Lesung des Justizetats.

Abg. **Stadthagen** (Soz.): Die Strafgesetznovelle, soweit sie sich auf die Herabsetzung der drakonischen Strafen bezieht, muß möglichst bald verabschiedet werden. Für ganz kleine Vergehen, die als solche früher gar nicht erkannt worden sind, werden unglaublich schwere Strafen verhängt. Dagegen sollte gegen das Duellunwesen in aller Schärfe eingeschritten werden. Den Totschläger des Arbeiters Hermann in Moabit hat man bis jetzt noch nicht. Diese Straftat ist immer noch ungesühnt. Hier, wo es sich drum handelt, den To eines Arbeiters zu rächen, versagt die Polizei. Hier muß etwas faul sein in der Organisation. Die Verantwortlichkeit der oberen Beamten muß korrespondieren mit dem Umfange ihrer Machtbefugnis. Der Polizeipräsident von Jagow hatte kein Recht zu sagen, der Ehrenschild der Schutzleute sei aus den Vorgängen in Moabit rein hervorgegangen. Völlig verwerflich ist die Maßregelung richterlicher Beamter gegeen ihre politische Betätigung. So ist der Amtsrichter Havenstein, der wegen seiner Betätigung während der Wahlbewegung zugunsten der nationalliberalen Partei gemaßregelt worden.

Bei den Strafprozessen im Ruhrrevier ist die Strafprozeßordnung außer Kraft gesetzt worden. Die Bildung besonderer Strafkammern darf in einem Rechtsstaat nicht vorkommen. Unser Vertrauen in die Justiz ist erschüttert, die nur den Arbeiter zu treffen weiß, aber nicht den Totschläger des Arbeiters gefunden und auch den Fürsten Eulenburg immer noch nicht belangt hat. Die Bestrafungen in den Streikprozessen sind übermäßig hart. Der Klassenjustiz kann nur ein Ende gemacht werden, wenn die Richter aus allen Teilen der Bevölkerung vom Volke und aus dem Volke gewählt werden. (Beifall bei den Sozialdemokraten.)

Darauf wird die Weiterberatung auf Donnerstag 1 Uhr vertagt.

Eingegangen ist eine Interpellation der Nationalliberalen über den Jesuitenerlaß der bayerischen Regierung.

Tagesordnung: Interpellationen, Wahlprüfungen und Fortsetzung der Beratung des Justizetats. Schluß 7½ Uhr.

Preußischer Landtag.

Abgeordnetenhaus.

Berlin, 17. April. (Drahtb.)

Am Ministertische Minister v. Breitenbach.

Präsident Frhr. v. **Erffa** eröffnet die Sitzung 11 Uhr 15 Min.

Die allgemeine Besprechung über die wirtschaftliche und finanztechnische Seite des

Eisenbahnetats

wird fortgesetzt.

Abg. **Hirsch**-Berlin (Soz.): Angesichts des wirtschaftlichen Aufschwunges des letzten Jahres können wir die vorsichtige Aufstellung des Etats, den niedrigen Ansatz der Einnahmen und die ablehnende Haltung des Ministers gegenüber den Forderungen nach Tarifermäßigungen nicht billigen. Die großen Überschüsse der Eisenbahnverwaltung erfolgen zunächst auf Kosten des Personals.

Präsident Frhr. v. **Erffa** erklärt die letzte Bemerkung des Redners als nicht zur Sache gehörig.

Abg. **Hirsch**-Essen schließt: Der Minister darf den Eisenbahnarbeitern nicht die Rechte nehmen, die ihnen durch Gesetz und Verfassung gewährleistet sind.

Minister v. **Breitenbach**: Den Wünschen nach Gewährung von Saisontarifen kann nicht entsprochen werden. Was den Wunsch nach Fassung eines einheitlichen Wagentyps betrifft, so ist bisher kein Typ gefunden worden, der sich für allgemeine Zwecke eignen könnte. Das Verhältnis der preußischen Eisenbahnverwaltung zu den übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen, insbesondere zu Oldenburg, ist durchaus gut. Der Verkehr des Personals mit dem Publikum gestaltet sich gegenüber früher bedeutend besser. Wenn wir die Eisenbahneinnahmen zu niedrig gesetzt haben, entsteht dadurch für niemand Schaden. Jedenfalls sind die Ausgaben ebenso vorsichtig wie die Einnahmen angesetzt.

Es trifft nicht allgemein zu, daß unsere Tarife höher sind, als in anderen Staaten. Was die Fahrkartensteuer betrifft, so verlangt das Reich, daß ihm die bisherigen Einnahmen aus dieser Steuer gewährleistet bleiben, da die scharfe Erfassung der ersten Klasse eine Abwanderung nach unten zur Folge gehabt hat. Es wird ein Ausgleich in der Weise erfolgen müssen, daß die zweite und dritte Klasse schärfer erfaßt werden. Bei Viehverladungen soll auf die pflegliche Behandlung der Tiere Bedacht genommen werden. Es ist unzutreffend, wenn behauptet wird, die vierte Klasse sei menschenunwürdig. Mein Erlaß an die Arbeiter, nach welchem sie den sozialdemokratischen Organisationen nicht angehören dürfen, bedeutet keine Einschränkung der staatsbürgerlichen Rechte. Die Eisenbahnarbeiter müssen sich aus Gründen des allgemeinen Staatswohls eine gewisse Einschränkung gefallen lassen. Mit dem Erlaß haben wir einen richtigen und notwendigen Schritt getan. (Beifall.)

Abg. **Friedberg** (natl.): Was die Eisenbahngemeinschaft betrifft, so wies der Minister in der Kommission darauf hin, er habe in vielen Punkten eine Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens erreicht. Es fragt sich, ob das Erreichte genügt. Das Richtigste wäre, die Frage der Eisenbahngemeinschaft nochmals der Sachverständigen-Kommission von Vertretern verschiedener Bundesstaaten zur Prüfung zu unterbreiten. Die Ermäßigung der Eisenbahntarifgebühren soll für Rohstoffe nicht erfolgen. Wenn nach Ansicht der Regierung aber die Eisenbahn ein die Volkswirtschaft förderndes Verkehrsinstrument ist, muß sie eine durchgreifende Herabsetzung der Tarife auch für Rohstoffe eintreten lassen.

Abg. Frhr. **von Zedlitz** (frk.): Die Eisenbahngemeinschaft hat keinerlei Aussicht auf Verwirklichung. Das Ziel wäre nur zu erreichen, wenn man zu dem System der Reichseisenbahn überginge, ein Weg, den wir nicht für ganahar halten. Eine kraftvolle und straffe Disziplin ist die Grundlage für ein gedeihliches Funktionieren des Betriebes. Wir sind deshalb mit dem Erlaß des Ministers durchaus einverstanden.

Finanzminister Dr. **Lentze**: Ein Bedürfnis zur Änderung des Gesetzes über den Ausgleichsfonds aus dem Grunde, weil er die Höhe von 200 Millionen Mark erreicht hat, liegt nicht vor. Wenn wir auf Grund des statistischen Anlagekapitals eine Abgrenzung der Eisenbahnfinanzen und der allgemeinen Staatsfinanzen vorgenommen haben, ist dieser Maßstab durchaus der richtige. Wir können nicht erwarten, daß wir dem Ausgleichsfonds so große Summen zuführen können, wie in den letzten Jahren. Wir müssen damit rechnen, daß durch die Inbetriebnahme der Kanäle die Einnahmen der Eisenbahnen eine Verminderung erfahren. Wenn behauptet wird, die Finanzverwaltung lege der Eisenbahnverwaltung Fesseln an, so ist das durchaus unrichtig. Den Bestrebungen auf Einführung der Reichseisenbahnen würde ich mich auf das Entschiedenste widersetzen. Wir würden unsere Staatsaufgaben nicht mehr erfüllen können, wenn die Eisenbahnen dem Reich überwiesen würden. Bei einer Betriebsgemeinschaft würde es vor allem schwer, einen Verteilungsmaßstab zu finden. Das bisher Geschaffene hat sich so voraualich bewährt, daß keine Veranlassung vorliegt, etwas anderes zu schaffen.

Abg. **Winckler** (k.): Mit der Aufhebung der Eisenbahnhoheit würde man den preußischen Finanzen das Rückgrat brechen. Ich muß mein Erstaunen ausdrücken, daß der Präsident des Reichseisenbahnamts gestern im Reichstage den Weg des Reichseisenbahnsystems theoretisch als aangbar bezeichnete.

Es ist um so erfreulicher, daß der Finanzminister diesen Ausführungen gegenüber Klarheit gebracht hat. (Beifall. Inzwischen ist es infolge der Sonnenfinsternis im Saale so dunkel geworden, daß das elektrische Licht eingeschaltet werden muß.)

Abg. **Macco** (natl.): Wenn der Finanzminister damit rechnet, daß infolge der Inbetriebnahme der Kanäle die Eisenbahnen Ausfälle erleiden, so hat er wenig Vertrauen zur wirtschaftlichen Kraft des Landes.

Finanzminister Dr. **Lentze**: Von einem Kaufmann, der sich auf derartige Verluste nicht gefaßt machte, würde man mit Recht sagen können, daß er leichtfertig wirtschafte.

Domit schloß die allgemeine Besprechung.

Es folgte die Besprechung der Einnahmen aus den Personen- und Gütertarifen.

Abg. **Wallenborn** (Zentr.): Wir hoffen, daß die Eisenbahnverwaltung alles tun wird, um den Wagenmangel zu beseitigen. Die Schutzwagen dürfen nicht zur Unterbringung von Eisenbahnpersonal benutzt werden, da das Leben der Beamten nicht der Gefahr ausgesetzt werden darf. Auch dürfen die Bahnpostwagen nicht am Schluß des Zuges verkehren. Wegen der Maul- und Klauenseuche muß stets eine gründliche Desinfizierung der Viehwagen vorgenommen werden. Meine Freunde stehen auf dem Standpunkt, daß bei einer Reform der Fahrkartensteuer die vierte Klasse frei bleiben, dagegen zwischen der ersten bis dritten Klasse ein gerechter Ausgleich herbeigeführt werden muß. In der Frage der Herabsetzung des Gütertarifs muß die allergrößte Vorsicht walten. Allerdings muß da, wo ein Bedürfnis vorliegt, eine Ermäßigung gewährt werden. Die Interessenten der Hartsteinindustrie, besonders in Schlesien, wünschen dringend billigere Frachttarife bei großen Entfernungen. Bei der Beratung des schlesischen Handelsvertrages sind auch damals Hafentarife zugesagt worden. Die heimischen Holzschwellen müssen bei uns wenigstens in demselben Maße wie im Auslande angewandt werden. Es ist zu konstatieren, daß seit 1908 die Verwendung von Buchenschwellen zugenommen hat. In kleinen Orten wird es unangenehm empfunden, daß das Abrufen der Züge unterbleibt. Vielfach wird auch der Wunsch laut, daß bei dem Enteignungsverfahren mit größerer Schonung vorgegangen werden solle. Jetzt wird mit unnötiger und rücksichtsloser Schärfe von den Beamten vorgegangen.

Abg. **Krawinkel** (natl.) trat für den Bau von Umgehungsbahnen ein, die im Interesse der Eisenbahnverwaltung lägen.

Minister **von Breitenbach**: Die Anlage von Umgehungsbahnen hat recht erhebliche Kosten verursacht. Cöln, Hannover und Breslau haben derartige Bahnen erhalten, die für die Staatsverwaltung nicht unbedeutende Lasten gebracht haben. Wir müssen dafür einen gewissen Ausgleich in der Gestaltung der Tarife haben. Eine allgemeine Ermäßigung der Rohstofftarife kann nicht in Betracht kommen.

Die oberschlesische Industrie haben wir in der Konkurrenz gegen die englische Kohle durch Tarifermäßigungen unterstützt. Die deutsche Kohlenausfuhr hat gegenüber der englischen erheblich zugenommen. Die Beschwerden über Wagenmangel sind unbegründet. Es ist besonders unzutreffend, daß Oberschlesien gegenüber dem Ruhrrevier bei der Wagengestellung bevorzugt wird.

Abg. Graf **Henkel von Donnersmarck** (Zentr.): Eine weitere Ermäßigung für die oberschlesische Kohle würde der Allgemeinheit zugute kommen. Durch Ausnahmetarife wird am besten der Wunsch nach einer allgemeinen Tarifermäßigung zum Schweigen gebracht.

Eisenbahnminister **von Breitenbach**: Die Regierung ist bestrebt, der wirtschaftlichen Lage Oberschlesiens gerecht zu werden. Die beider Beratung der Kanalvorlage angekündigten Ausnahmetarife sollen zur Einführung gelangen, wenn auf andere Weise nicht ein gerechter Ausgleich für Oberschlesien angesichts der Ausführung des Groß-Schiffahrts-Weges Berlin-Stettin erzielt werden kann.

Abg. **Goebel** (Zentr.) tritt für eine Preisermäßigung als Ausgleich für die Nachteile ein, die Oberschlesien aus dem Großschiffahrtswege erwartet.

Abg. **von der Groeben** (kons.) tritt für eine Vermehrung des Wagenparkes ein.

Abg. **Wenke** (Fortschr. Vp.) wünscht im Interesse der Jugendpflege Gewährung von Sonntagskarten auch vom Lande nach der Stadt.

Abg. **Krause**-Waldenburg (freik.): bittet um Tarifermäßigung für Niederschlesien.

Eisenbahnminister **von Breitenbach**: Es wird beabsichtigt, im Interesse der Jugendpflege Fahrpreisermäßigungen zu gewähren. Sonntagskarten vom Lande nach der Stadt können nicht gewährt werden.

Darauf wurde die Besprechung geschlossen.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr wurden bewilligt. Die Petitionen um Ermäßigung der Abfertigungsgebühren und Neuregelung der Fahrpreise im Stadtring- und Vorortsverkehr bei Schulausflügen wurden der Regierung als Material überwiesen.

Darauf wurde die Weiterberatung auf Donnerstag 11 Uhr vertagt.

Schluß 4 Uhr 30 Min.

Der Untergang der Titanic.

Beileidskundgebungen zu dem Unterganae.

Kaiser Wilhelm hat an den König von England ein in warme Worte gefaßtes Telegramm gerichtet, indem er sein herzliches Beileid zu dem Unteraange der „Titanic" zum Ausdruck bringt. Ebenso sprach die deutsche Botschaft in London im Namen der deutschen Regierung der großbritannischen Regierung ihre wärmste Anteilnahme an dem entsetzlichen Unglück aus. Kaiser Wilhelm hat ferner an die White-Star-Line folgendes Telegramm gerichtet: Ich bin tief betrübt über die Trauerkunde von dem schrecklichen Unglück, das die Linie betroffen hat. Ich sende den Ausdruck meiner tiefsten Teilnahme für alle diejenigen, die den Verlust ihrer Verwandten und reunde betrauern. Wilhelm I. R.

Auf das Telegramm des deutschen Kaisers antwortete die White-Star-Line: „Das Telegramm Ew. Majestät haben wir mit tiefster Dankbarkeit empfangen. Das Unglück war in der Tat überwältigend. Wir werden die Mitteilung Ew. Majestät zur Kenntnis aller gelangen lassen, die von dem Unglück betroffen wurden.

Washington, 17. April. Das Repräsentantenhaus hat in einer einstimmig angenommenen Resolution den Verwandten der Verunglückten der „Titanic" seine Teilnahme ausgesprochen.

London, 17. April. Aus vielen Ländern und allen Kreisen der Bevölkerung treffen andauernd aus Anlaß der Katastrophe herzliche Beileidskundgebungen ein. Auch König Georg, Königin Mary und die Königin-Witwe Alexandra haben der White-Star-Line Beileidskundaebungen zugehen lassen. Das Telegramm des Königs von Enaland lautet folgendermaßen: Die Königin und ich sind entsetzt über das fruchtbare Unglück der „Titanic" und die enormen Verluste an Menschenleben. Wir drücken Ihnen unser tiefstes Mitgefühl mit den Angehörigen der Opfer aus und verbleiben tiefbetrübten Herzens Ihr wohlgeneigter König Georg und Königin Mary.

Die Königin-Mutter telegraphierte folgendermaßen: Mit dem größten Bedauern habe ich von der Katastrophe der „Titanic" erfahren. Mein Herz ist voll von Mitaefühl für die Familienmitglieder der Untergegangenen.

Die White-Star-Line wird alle ihr zugegangenen Kondolenztelegramme den Angehörigen der Opfer übermitteln.

Die Stelle der Katastrophe.

Newyork, 17. April. Die Dampfer „Kura", „Cormer" und „Arminian", die in den letzten Tagen aus Newyork eintrafen, berichten ebenfalls über die äußerst gefährliche Durchfahrt durch die Eisfelder. Sie hätten im Eise ein Schiff festsitzen sehen, dessen Nationalität noch nicht bekannt ist. Der Dampfer „Germania" berichtet, daß er während dreier Stunden 25 Meilen große Eisfelder gesichtet habe. Von der Schiffsbrücke, die 75 Fuß über dem Wasser lieat, konnte man zeitweise nichts als Eisfelder sehen. Noch auf keiner seiner Reisen habe er Eisfelder von solcher Ausdehnung angetroffen. Der Kapitän fügt hinzu, daß er einige Male zurückfahren mußte, um nicht vom Eise eingeschlossen zu werden. Er habe dann einen südlicheren Kurs eingeschlagen. Der Dampfer „Excelsior" teilt ebenfalls mit, daß ein Schiff im Eise festsitze, jedoch nicht in Gefahr zu sein scheine.

Die Mißstimmung über das Unglück.

London, 17. April. Das Newyorker Bureau der White-Star-Line ist Tag und Nacht von trauernden und unwilligen Angehörigen derverunglückten Passagiere belaaert. Warum hatte die „Titanic" nicht Rettungsboote genua? fragt man. Warum raste sie durch ein Eisfeld, dessen gefahrvolle Nähe stundenlang vorher ihrem Kapitän von anderen Dampfern, die nur mit knapper Not dem Schiffbruch entgingen, durch Funkspruch gemeldet war? Die Beamten der White-Star-Line wissen darauf keine Antwort zu geben. Selbst diejenigen, welche für den Kapitän Smiths die größte Sympathie hegen, können den Verdacht nicht unterdrücken, daß er alles riskiert habe, um einem Rekord zu erzielen. Die Beamten der White-Star-Line behaupten, keine Antwort geben zu können, obwohl sie seit gestern mit der „Carpathia" in drahtloser Verbindung stehen. Auf der „Carpathia" befindet sich Mr. Ismay, der Direktor der White-Star-Line. Er hat anscheinend den drahtlosen Apparat dieses Schiffes mit Beschlag belegt. Alle Anfragen, die von anderer Seite an die „Carpathia" gerichtet wurden, sind unbeantwortet geblieben, so daß immer noch genau Angaben fehlen. Nach der „Daily Mail" erklären die Newyorker Vertreter des Norddeutschen Lloyd, der Hamburg-Amerika-Linie und der Cunard-Linie, daß das Schicksal der „Titanic" das Anwachsen der Dimensionen der Ozeandampfer nicht verhindern werde. Solche Katastrophen lehrten jedoch, daß noch manches zur Sicherheit der Passagiere zu geschehen habe. Herr Emil Boas, der Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie in Newyork, soll sogar geäußert haben, die Katastrophe lehre, daß noch größere Schiffe gebaut werden müßten, allerdings mit mehr Rettungsbooten.

Washington, 17. April. Die Regierung richtete gestern an die White-Star-Line die telegraphische Anfrage, wie viele Rettungsboote sich an Bord der „Titanic" befunden hätten. Sie will eine strenge Untersuchung einleiten, um festzustellen, ob ein Fehler des Kapitäns oder der Schiffahrts-Gesellschaft vorliegt. Wie es jetzt heißt, soll die White-Star-Line für die Überbietung des bisherigen Rekords für die Überfahrt eine Prämie ausgesetzt haben.

Newyork, 17. April. Einzelne Zeitungen richten heftige Angriffe gegen die bestehenden ungenügenden Bestimmungen über die Sicherheit der Passagiere auf den Überseedampfern. Der „Globe" bemerkt in einem Artikel „Unsicherheit und Nichtbefolgen der englischen Gesetze", daß die Verordnung über die Flöße und Rettungsboote 20 Jahre alt und durchaus nicht mehr ausreichend für die modernen Rettungsboote der jetzigen Riesendampfer sei. Von Interesse ist die Bemerkung des amerikanischen Reederei-Direktors Uhler, der sagt, die Riesendampfer machten gar keinen Versuch, genügend Boote mitzuführen, um so im Notfalle ihre Reisenden retten zu können. Er gibt zu, daß viele amerikanische Riesendampfer an dem gleichen Übelstande leiden. Als Entschuldigung gibt er an, daß es sich in der Praxis als unmöglich erwiesen hätte, auf dem großen Dampfer genug Rettungsboote mitzuführen.

„Evening Post" ist anderer Ansicht und sagt, diese 1500 Menschenleben seien der See zum Opfer gefallen, weil die White-Star-Line im Einverständnis mit den amerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften sich geweigert habe, genügend Rettungsboote und Flöße mitzuführen. Den Reisenden werde für ihr Fahrgeld keine genügende Sicherheit gegeben. Der White-Star-Line war es erlaubt, mit nur wenig Rettungsbooten mehr die Überseefahrt zu machen, als vor 30 Jahren den kleineren transatlantischen Dampfern vorgeschrieben war. Das war der einzige Grund, daß nur ein Drittel der Menschen gerettet werden konnte.

Über 2000 Personen ertrunken.

Die schlimmsten Befürchtungen, die man bisher bezüglich des Umfanges der Katastrophe hegte, werden durch folgendes, am späten Abend verbreitete Telegramm noch übertroffen:

Newyork, 17. April. (Drahtb.) Von der Marconi-Station Camperdon in Neuschottland ist hier folgende Depesche eingegangen: Wir stehen jetzt in Verbindung mit der „Carpathia" und der „Franconia" und können amtlich erklären, daß die „Titanic" mit einem ungeheuren Eisberg zusammengestoßen ist, und daß über 2000 Personen umgekommen sind. 700 Überlebende, meist Frauen und Kinder, befinden sich an Bord der „Carpathia".

Die Schilderung des Unterganges.

⊡ **Newyork**, 17. April. (Eig. Drahtb.) Der „Herald" bringt heute den ersten Bericht über den Hergang der Katastrophe in einer Depesche aus Saint Johns auf Neufundland. Die Erzählung stammt von dem Dampfer „Bruce", der auf dem Wege nach Sidney ist und den Bericht von verschiedenen Schiffen, die ihn drahtloser Verbindung mit der „Titanic" waren und nachher drahtlos mit der „Bruce" in Verbindung kamen, erhalten haben will. Der Bericht lautet: Als die „Titanic" auf die Eismasse stieß, dampfte sie mit 18 Knoten Geschwindigkeit und krachte mit dem Bug gegen die undurchdringliche Masse. Der Dampfer wurde vom ersten Anprall fast entzwei gespalten; die Verdecke wurden aufgerissen und zerfetzt, ebenso die Seite. Die wasserdichten Schuten wurden zertrümmert. Vom Bug bis fast zur Mitte des Schiffes wurden die oberen Verdecke und einige Boote zersplittert. Ein Schauer von Trümmern hagelte auf die Riesenhalle. Das Schiff traf die Eismasse senkrecht vorwärts. Der zur Unkenntlichkeit zertrümmerte Bug bäumte sich aus dem Wasser, und der Riesendampfer legte sich schwer auf die Steuerbordseite. Die „Titanic" drohte beim Rückstoß zu kentern ehe sie sich auf ebenen Kiel zurücklegte. Sie war auf einen unterseeischen Sporn eines Eisberges gelaufen. Beim Auflaufen und Rückgleiten waren viele Bodenplatten aufgerissen von der Mitte bis zum Vorderteil des Schiffes. Infolgedessen füllten sich die Abteilungen von der Mitte bis zum Bug schnell mit Wasser. Der Dampfer lag schwer nach der Steuerbordseite und rollte furchtbar. Das Wasser spritzte so gewaltig herein, daß es den Pumpen Trotz bot, und das Schiff begann schnell fortzusinken. Viele Tonnen Eis waren auf die oberen Decks gefallen und hatten dort Verwüstung angerichtet. Die Wucht des Anpralles war so furchtbar gewesen, daß das Riesenschiff von vorn bis hinten in allen Punkten heftig erschüttert wurde, so daß die gesamte Einrichtung zu Trümmern ging. Jeder Mann stürzte auf seinen Posten. Kapitän Smiths schrie seine Befehle durch das Sprachrohr. Genügend Ordnung wurde bewahrt um die meisten Boote flott zu bekommen. Die Mehrzahl davon war seetüchtig geblieben trotz des Zusammenpralles. Frauen und Kindern wurde der Vortritt gegeben; herzzerreißende Szenen spielten sich ab, als Gattinnen, Mütter, Schwestern und Bräute von ihren Lieben Abschied nahmen und auf die ihnen zugewiesenen Plätze in den Booten stiegen. Als die „Titanic" tiefer sank, wurden einige Boote eingedrückt, ehe sie losgemacht werden konnten. Einige wenige wurden bei den Bemühungen, sich flott zu machen, umgeschlagen. Binnen weniger als 1 Stunde hatte das Wasser die Maschinenräume überschwemmt. Der Funkentelegraphie wurde ein Ende gemacht, die Dynamos standen still, und die „Titanic" lag in tiefer Finsternis, bis man Laternen und Fackeln angezündet hatte und sich damit notdürftig behalf. Die „Bruce" berichtet ferner, daß fast alle Boote vom Schiffe fortgekommen waren, als es endgültig in die Tiefe sank.

⊡ **Newyork**, 17. April. (Eig. Drahtb.) Der auf Befehl des Präsidenten Taft ausgeschickte Aufklärungsdampfer „Chester" ist bis auf etwa 100 Meilen an die „Carpathia" herangekommen und seit abends 9 Uhr in drahtloser Verbindung mit Nantucket. Nähere Nachrichten über die „Carpathia" werden stündlich erwartet. Der Allan-Dampfer „Parisian" meldet nach Montreal, daß er keine Schiffbrüchigen an Bord habe.

Die „Olympic" meldet durch den Dampfer „Cedric" nach Cap Race, die Gerüchte, daß sich noch Gerettete auf „Virginian" oder „Tunisian" befänden, seien völlig grundlos. Die einzigen geretteten Schiffsoffiziere der „Titanic" sind an Bord der „Carpathia", nämlich der zweite, dritte, vierte, fünfte Offizier und der zweite Marconi-Telegraphist. Der Kapitän der „Ultonia" von der Phönix-Linie meldet heute früh, er habe am Tage des Unglücks mehrere Fischerboote unweit der Unglücksstelle gesichtet, woraus man die Möglichkeit ableitet, daß etwaige Schiffbrüchige vielleicht von solchen aufgenommen seien. Indessen scheint diese Hoffnung sehr gering.

Newyork, 17. April. **(Drahtb.)** Die White-Star-Line veröffentlicht eine nicht unterzeichnete Botschaft der „Carpathia" von Dienstagnacht 11 Uhr: „An Bord ist alles wohl. Die „Carpathia" befindet sich 596 Meilen östlich von der „Ambrose". — Die „Ambrose" ist das Leuchtschiff am Eingange des Newyorker Hafens.

+ Die größten Schiffbrüche der Weltgeschichte.

Riesenhaft ist die Zahl der Opfer, die das Weltenmeer im Laufe der Jahrhunderte verschlungen hat; doch noch nie hat eine Schiffskatastrophe auf einmal so viel Menschenleben vernichtet, als der Untergang der „Titanic", des größten und schönsten Schiffes, das den Ozean je durchfurcht hat. Gewiß hat schon in den Urzeiten der Schiffahrt das Meer von den kühnen Menschen, die sich seinem schwanken Rücken anvertrauten, seinen Tribut eingefordert; aber Schiffbrüche von der Furchtbarkeit dessen, das in diesen Tagen die ganze Welt in Atem hält, konnten in früheren Zeiten schon deshalb nicht vorkommen, weil die Fahrzeuge auch nicht annähernd Größe und Fassungsraum wie die großen Segler und Dampfer der beiden letzten Jahrhunderte hatten. Frühere Massenunglücke auf See betrafen ausnahmlos ganze Flotten in Kriegszeiten; die größte aller derartigen Katastrophen war der Untergang der spanischen Armada im Jahre 1588, von der 75 große Schiffe und 10185 Mann in den britischen Gewässern ein nasses Massengrab fanden. In den letzten zwei Jahrhunderten ist eine große Zahl von Schiffen untergegangen, die mehr als 500 Menschen mit sich in die Fluten rissen. So scheiterte im Jahre 1707 die „Association", das Flaggschiff des englischen Admirals Shovel, bei den Scilly-Inseln mit 800 Seesoldaten, die sämtlich den Tod fanden. Im Jahre 1782 ging bei Portsmouth die „Royal George" mit 900 Passagieren unter, und bei Livorno verbrannte im Jahre 1800 die „Queen Charlotte", wobei 700 Personen den Tod fanden. 1811 stießen bei Jütland die beiden Schiffe „St. George" und „Defence" zusammen; nicht weniger als 1400 Menschen, die gesamten Passagiere beider Schiffe, fanden den Tod. 560 Personen gingen 1878 mit der Atlantic bei Neuschottland.

Über die Schiffskatastrophen seit 1875 gibt folgende Übersicht Aufschluß. **Es gingen unter:**

Der Hamburger Dampfer „Schiller" am 7. Mai 1875 mit 331 Personen.

Das deutsche Kriegsschiff „Großer Kurfürst" am 31. Mai 1878 mit 275 Personen.

Der englische Dampfer „Alice" am 3. September 1878 mit 600 Personen.

Der Hamburger Dampfer „Cimbria" im Januar 1883 mit 454 Personen.

Der italienische Dampfer „Utopia" im Jahre 1891 mit 500 Personen.

Der englische Dampfer „Victoria" am 23. Juni 1893 mit 422 Personen.

Der Nordd. Lloyd-Dampfer „Elbe" am 30. Januar 1895 mit 375 Personen.

Der spanische Dampfer „Reina Regente" am 16. März 1895 mit 435 Personen.

Der französische Dampfer „Don Pedro" am 28. Mai 1895 mit 103 Personen.

Der Auswandererdampfer „Salier" am 8. Dezember 1895 mit 279 Personen.

Das englische Schiff „Drummond Castle" am 17. Juni 1896 mit 235 Personen.

Der japanische Transportdampfer „Kuang Ping" im Jahre 1896 mit 500 Personen.

Der französische Dampfer „Bourgogne" am 4. Juli 1898 mit 570 Personen.

Das deutsche Kriegsschiff „Gneisenau" am 16. Dezember 1900 mit 41 Personen.

Der Dampfer „City of Rio de Janeiro" am 21. Febr. 1901 mit 160 Personen.

Der Alaska-Dampfer „Islander" am 16. August 1901 mit 65 Personen.

Das englisch-indische Schiff „Camorta" am 6. Mai 1902 mit 739 Personen.

Der französische Dampfer „Liban" am 7. Juni 1903 mit 122 Personen.

Der Newyorker Vergnügungsdampfer „Slocum" am 15. Juni 1904 mit etwa 1000 Personen.

Das norwegische Auswandererschiff „Norge" am 1. Juli 1904 mit 600 Personen.

Admiral Togos Flaggschiff „Mikasa" am 10. Sept. 1905 mit 599 Personen.

Der englische Dampfer „Hilda" am 18. November 1905 mit 98 Personen.

Das brasilianische Kriegsschiff „Asquidaban" am 23. Januar 1906 mit 196 Personen.

Das belgische Schulschiff „Comte de Smet de Naeyer" am 18. April 1906 mit 34 Personen.

Das italienisch-spanische Auswandererschiff „Sirio" am 4. August 1906 mit 385 Personen.

Der englische Dampfer „Berlin" am 21. Februar 1907 mit 170 Personen.

Der österreichische Dampfer „Imperatrix" am 22. Febr. 1907 mit 39 Personen.

Das französische Kriegsschiff „Jena" am 12. März 1907 mit 118 Personen.

Der kalifornische Dampfer „Columbia" am 20. Juli 1907 mit 150 Personen.

Der japanische Dampfer „Matsu Maru" am 23. März 1908 mit 300 Personen.

Der japanische Schulkreuzer „Matsuschima" am 29. April 1908 mit 200 Personen.

Der spanische Dampfer „Larache" am 24. Juni 1908 mit 84 Personen.

Der japanische Dampfer „Taish" am 7. November 1908 mit 150 Personen.

Der englische Dampfer „Sardinia" am 25. November 1908 mit 156 Personen.

Der Hamburger Dampfer „Presidente Roca" am 19. Februar 1909 mit 100 Personen.

Der hinterindische Dampfer „La Seyne" am 14. November 1909 mit 105 Personen.

Der französische Dampfer „General Chanzy" am 10. Febr. 1910 mit 156 Personen.

Der englische Dampfer „Aurora" am 20. April 1910 mit 487 Personen.

Der italienische Dampfer „Romagna" am 24. Nov. 1911 mit 60 Personen.

Die Eisgefahr auf der New-York-Fahrt.

Der Untergang des englischen Riesendampfers „Titanic", der auf den „Banken" von Neufundland mit einem Eisberg zusammengestoßen ist, bringt die bei der New-York-Fahrt trotz allen stolzen Schiffsbaukunstbewußtseins schlummernde Eisgefahr in schreckliche Erinnerung. Es sind ja vorzugsweise die Frühlingsmonate bis zum Mai, wo man auf den Banken Eis findet, aber wir erinnern uns, so schreibt jemand in der „B. Z. am Mittag", aus eigenem Erleben, einmal im späten August des Jahres 1888 bei prachtvoll sichtigem Wetter dort einem Eisgebirge begegnet zu sein, das in seiner amphitheatralischen, pittoresken Gliederung von der glutroten Abendsonne beschienen, fast den Eindruck der mächtigen Hafeneinfahrt von Rio de Janeiro machte, aber um das Hundertfache vergrößert. Alles in allem wird man sagen können, daß während des ganzen Sommers eine Möglichkeit, Eisberge zu treffen, besteht. Die Gefahr dieser schwimmenden Klippen ist am Tage und bei sichtigem Wetter gering, da ein Schiff sich der Regel nach wird freisegeln können, wenn es in die Nähe von einem oder mehreren Eisbergen gerät. Die Gefahr dagegen ist groß bei Nacht oder bei Nebel, am größten, wenn Nacht und Nebel zugleich herrschen. Immerhin sind dem menschlichen Verstande die Möglichkeiten gegeben, der Gefahr zu fliehen oder sie zu mindern. Die Annäherung größerer Eisberge, selbst wenn man sie noch lange nicht in Sicht bekommt, macht sich bemerklich durch ein starkes Sinken der Temperatur der Luft und des Wassers. Leider wird auf sehr vielen Schiffen die regelmäßige und häufige Messung der Wassertemperatur verabsäumt. In Gegenden, wo erfahrungsgemäß Eis getroffen werden kann, also besonders auf den Banken, ist es nötig, daß mindestens stündlich unter Leitung eines Offiziers das Wasser gemessen wird, auch bei klarem Wetter, denn auf den Banken von Neufundland kann man nie wissen, ob man nicht schon nach einer Stunde im tiefsten Nebel steckt. Hat man nach den Temperaturen in Luft und Wasser Grund, Eis in der Nähe zu vermuten, so bleibt bei unsichtigem Wetter, bei Nebel oder bei Nacht, für den vorsichtigen Schiffer nichts anderes übrig, als die Fahrt einzustellen und zu treiben, denn der Eisberg trägt keine Positionslaternen und gibt keine Nebelsignale wie das Schiff, noch auch richtet er seinen Kurs nach den Nebelsignalen der Schiffe, die in seine Nähe kommen. Diese Regel wird aber nur allzu oft nicht befolgt. Die Schiffsführer, in ihrer ständigen Angst, den „Turn" zu versäumen, mindern höchstens die Fahrtgeschwindigkeit, was aber sehr wenig bedeutet, wenn wirklich ein Zusammenstoß stattfindet, da bei den Riesenschiffen die Kraft des Zusammenstoßes im Augenblick des Anpralles noch mächtig genug ist, um das Schiff in allen Spanten und Fugen zu lockern und somit unter Umständen auch die Schottendichtung zu zerstören. Die Führer der Riesenschiffe werden durch den Rekord und die Rücksicht auf den „Turn" leider manchmal zu Maßnahmen verleitet, die vor den strengsten Geboten der Sicherheit nicht bestehen. Vor einigen Jahren ist bekanntlich die englische „Arizona" in voller Fahrt auf einen Eisberg gelaufen, was natürlich nur im Nebel geschehen konnte. Nun können die Verhältnisse ja einmal so liegen, daß alle Vorsicht nichts nutzt, und vielleit war das bei der „Titanic" der Fall. Hoffentlich aber gibt der Vorgang den Seebehörden Anlaß zu strengsten Ermahnungen an die Schiffer, in Eisnähe bei unsichtigem Wetter zu treiben, wieviel Zeit auch dadurch verloren gehe.

Stadtverordneten-Versammlung.

△ **Münster**, 17. April.

Anwesend vom Kollegium: Gaßmann, Stellvertreter des Vorstehers, Dr. Bäumer, Beckmann gnt. Hovestadt, Beilenkötter, Wilhelm Böckmann, Breuer, Camps, Clement, Cruse, Deckwitz, Dieckmann, Dröge, Ebert, Eggert Falger, Feibes, Frieling, Holle, Hüffer, Dr. Kahle, Dr. Kaßner, Kaufmann, Kirchhoff, Kluxen, Kruip, Dr. Linneborn, Lödige, Meyring, Peus, Dr. Reiche, Schiller, Schmedding, Simons, Warnecke, Wischmann, Wieskötter gnt. Mertens, Dr. Wurst.

Mit Entschuldigung fehlten: Kayser, Löffen, Dortants, Humperdinck, Schulze Steinen, Zarnitz.

Anwesend vom Magistrat: Oberbürgermeister Dr. Jungeblodt, Erster Beigeordneter Dieckmann, Zweiter Beigeordneter Dr. Krüsmann, Stadtbaurat Tormin, Stadtbaurat Schirmeyer, Stadtkämmerer Dr. Sperlich.

Vor Eintritt in die Tagesordnung interpelliert

Stadtv. Schmedding den Magistrat wegen der heute morgen im Münsterischen Anzeiger abgedruckten Antwort des Ministers der öffentlichen Arbeiten auf die Interpellation des Abgeordneten Schmedding in der Budgetkommission wegen der

Eisenbahnsorgen in Münster.

Er greift folgenden Satz aus der Erklärung des Ministers heraus:

„Es sei ein umfassender Entwurf für die Umgestaltung des Bahnhofs Münster ausgearbeitet worden, dessen Weiterbehandlung aber dadurch verzögert sei, daß die Stadt Münster seit länger als Jahresfrist sich über die Ausgestaltung ihrer neuen Hafengleise im Anschluß an den ihr bekannt gegebenen Entwurf für die Bahnhofserweiterung nicht habe schlüssig werden können."

Redner führt hierzu aus: In diesem Satz liegt der Vorwurf, daß die Stadt dies wieder verklüngelt habe. Ich möchte den Herrn Oberbürgermeister bitten, hierzu Stellung zu nehmen.

Oberbürgermeister Dr. Jungeblodt: M. H.! Sie werden alle den Artikel gelesen haben, Sie werden aber auch die Denkschrift gelesen haben, die vor etwa zwei Monaten in Ihre Hände gelangt ist, die der Magistrat und die Handelskammer an den Herrn Minister gerichtet haben (sie ist auch s. Zt. im „Münst. Anzg." abgedruckt worden. D. R.), und in der die unzulänglichen Verhältnisse des hiesigen Bahnhofes dargelegt sind. M. H.! Einen solchen Satz in einer Rede, die auf die Interpellation unseres Abgeordneten gemacht worden ist, muß man nicht an und für sich, sondern in der Entwicklung dieser ganzen Angelegenheit betrachten und alle Teile der ganzen Entwicklung ansehen. Und da möchte ich Ihnen nur kurz mitteilen, wie die Verhältnisse eigentlich liegen. Sie wissen, daß die Stadt Münster seit langer Zeit an den unzulänglichen Verhältnissen unseres Bahnhofes krankt. In der Denkschrift ist darüber das Nähere dargelegt. (Redner verliest die betreffende Stelle.) Seit mehr als zwanzig Jahren kranken die Verhältnisse je länger je mehr darunter. Nun haben der Magistrat und ich seit Jahren auf das lebhafteste versucht, für diese gänzlich unzulänglich gewordenen Verhältnisse Abhilfe zu schaffen, und ich darf wohl sagen, daß wir in den letzten Jahren keine Sache für Münster und seine Entwicklung lebhafter verfolgt haben, als gerade die. M. H.! Gerade unser Hafen litt ja sehr unter der Unzulänglichkeit des Anschlusses. Auch dieser Anschluß ist bis heute ein Provisorium gewesen. Auch hierfür ist die Schaffung der Abhilfe zwingend notwendig. Durch Eingaben haben wir immer wieder darauf hingewiesen, daß die Verhältnisse dringend besserungsbedürftig sind. Wir haben alle möglichen Wege versucht, dies zu erreichen und uns auch dieserhalb mit dem Wasserstraßenbeirat in Verbindung gesetzt. Endlich haben wir unseren Abgeordneten Schmedding gebeten, unsere dringenden Wünsche in der Budgetkommission geltend zu machen, und das hat er getan. Daraufhin hat der Minister die Erklärung abgegeben, daß die Verhältnisse unseres Bahnhofes nicht genügen, und daß er auf Abhilfe bedacht sein wird. Daß diese endliche Abhilfe noch etwas dauern wird, ist ganz natürlich. In diesem Sinne müssen wir den Satz auffassen. Daß in einer so langen Zeit der gegenseitigen Verhandlungen vielleicht mal irgendwo ein Mißverständnis über den einen oder anderen Weg verkommt und der eine oder der andre Teil bestrebt ist, das ihm günstig Erscheinende durchzusetzen und die Vorwürfe, die der Stadt gemacht wurden, daß wir wegen der Unzulänglichkeit des Güterbahnhofes zu lange gewartet haben, versucht, zurückzuweisen, ist ganz natürlich. Aber wir sind uns sehr wohl bewußt, daß wir diejenigen sind, die schon seit Jahren immerfort darauf drängen, daß hier Abhilfe geschafft wird.

Allerdings ist in einer Konferenz so nebenbei das Projekt eines andern Anschlusses an Stelle unserer alten Hafengleise von dem neuen Dezernenten vorgelegt worden, ein Projekt, das endlich die Möglichkeit gab, einen zweckdienlichen Anschluß zu erreichen und endlich mal wenigstens für unsere alten Anschlüsse eine gute Verbindung herzustellen. Ich bin noch heute dem damaligen Dezernenten dankbar, daß er ein besonderes Projekt vorgelegt hat, das für unsere Zwecke fruchtbar gemacht werden kann. Was nun die Verhandlungen mit der Landeseisenbahn angeht, so meine ich, wenn die Staatseisenbahnverwaltung mit der Landeseisenbahn in Verhandlung treten will, so haben wir es nicht nötig, dies zu tun. Das Ergebnis ist doch, daß auch heute von diesem Anschluß noch gar nichts gemacht worden ist, daß wir auch heute noch, wie früher, an unseren unzulänglichen und unmöglichen Verhältnissen kranken, und daß wir diejenigen sind, die den Umbau des Bahnhofs machen. Die Städte werden leider nicht gefragt, wie die Bahnhöfe umgestaltet werden. Wenn die Staatsbahn diesen Anschluß machen will, ist es gut. Aber unser Streben, eine Regelung für unsere Bahnhofsverhältnisse und die Entwicklung des Handels unserer Stadt herbeizuführen, bleibt ganz dasselbe, und ich hoffe daher, daß die Erklärung des Herrn Eisenbahnministers den Boden dazu geben wird, daß wir endlich, endlich aus diesen mißlichen Verhältnissen herauskommen, und die Stadt ist ihm für die Erklärung dankbar, daß diese Abhilfe erfolgen soll.

Stadtv. Deckwitz bringt verschiedene Fälle vor, aus denen hervorgeht, daß die Güterbahnhofsverhältnisse in Münster vollständig unzulänglich sind und dringend der Abhilfe bedürfen, um das Ent- und Verladen von Waren und Vieh schneller bewerkstelligen zu können.

Damit wird der Gegenstand verlassen.

Verfügung des Regierungspräsidenten betr. Genehmigung des Steuer-Umlage-Beschlusses.

Der Magistrat überreicht der Stadtverordneten-Versammlung eine Abschrift der Verfügung des Regierungspräsidenten vom 10. ds. Mts. betr. Genehmigung des Steuer-Umlage-Beschlusses der städtischen Körperschaften für das Rechnungsjahr 1912/13 zur Kenntnisnahme. Die Aufbringung des Gemeindesteuerbedarfs ist am 22. März vom Bezirks-Ausschuß und am 3. April vom Oberpräsidenten genehmigt worden. Der Regierungspräsident ersucht in Verfolg eines Hinweises des Oberpräsidenten, in Zukunft für eine Gleichstellung der Realsteuern in der Höhe der Belastung zu sorgen, ohne daß etwa damit eine Herabsetzung der Gesamtbelastung der Realsteuern verbunden wird.

Die Vorlage wird durch Kenntnisnahme erledigt.

Revision der Abrechnung über die Kosten des Gesamtausbaues der Rieselfelder.

Der Magistrat überreicht die Abrechnung in vier Heften und erklärt: Eine endgültige Abrechnung konnte nicht eher gelegt werden, weil die zahlreichen Enteignungsprozesse erst im Herbst 1911 in zweiter Instanz und zwar die meisten endgültig entschieden sind. Die Gesamtkosten der Rieselfelder betragen 2 673 169,80 Mk. Für die Anlage sind bereits 2 810 000 Mk. bewilligt, so daß noch 136 830,20 Mk. verwendbar bleiben. Es sind insgesamt 1920 Morgen Landes erworben; davon sind fertiggestellt und in Benutzung genommen, einschließlich der Wege, Hofräume usw., rund 1400 Morgen, so daß noch rund 400 Morgen zu aptieren sind. Die Kosten hierfür betragen für den Morgen schätzungsweise 400 Mk., insgesamt also 160 000 Mark. Da zurzeit für die augenblicklichen Bedürfnisse der Stadt eine hinreichende Fläche Rieselland vorhanden ist, so wird mit der weiteren Aptierung langsam fortgefahren werden können. Bis dahin soll der Betrag auf die Sparkasse gelegt und die Zinsen sollen angesammelt werden. Die gesamten Grunderwerbskosten stellen sich auf 643 482,21 Mk. Bei 1920 Morgen ergibt sich somit ein Erwerbspreis für den Morgen von durchschnittlich 335 Mk. Der Magistrat ersucht, die Abrechnung zu prüfen, die Gesamtabrechnung auf 2 673 169,80 Mk. festzustellen und die Anlage des Restbetrages für den erwähnten Zweck zu beschließen.

Aus der Zusammenstellung der Kosten für die Rieselfelder seien hier folgende Summen mitgeteilt: Schmutzwasserkanäle in der Aa 320 805,79 Mk., Bau des Kanalwasserpumpwerks 77 516,39 Mk., die Maschinen hierfür 66 527,66 Mk., Druckrohrleitung 290 776,36 Mk., Planierungsarbeiten 218 944,57 Mark, Drainierungsarbeiten 207 864,14 Mk., Hauptentwässerungsgräben 143 499,28 Mk., Hauptbewässerungsgräben 80 170,87 Mk., Entschädigung für Hochwasser der Aa 40 396,43 Mk., Anleihezinsen 599 560,61 Mk., Betrieb des Kanalwasserpumpwerks 119 621,31 Mk., landwirtschaftlicher Betrieb 204 077,08 Mk., Betrieb der Kanalisation der Stadt 46 405,29 Mk.

Referent Stadtv. Falger bittet um Abnahme der Rechnung und dankt dem Stadtbaumeister Verfürth für die glückliche Durchführung der gesamten Anlage, die sich gut rentiere, so daß zu hoffen sei, daß auf die Dauer auch eine Ermäßigung der Gebühren möglich sei.

Stadtv. Deckwitz bemängelt die Art der Abrechnung. Die Rieselfelder haben am 1. April 1908 mit 3 190 000 Mark zu Buche gestanden. Die Einnahmen aus den Barackenbauten und landwirtschaftlichem Betriebe in Höhe von 781 000 Mark sind später in Abzug gebracht. Das sollte nicht geschehen, man bekommt sonst ein falsches Bild von der wirklichen Höhe der Kosten. Seit 1908 sind wieder die Einnahmen abgezogen, so daß jetzt eine Summe von 2 673 000 Mark zu Buche steht, statt der 3 462 000 Mark, die es sein müßten. Ich gebe zu, daß der finanzielle Endabschluß dadurch nicht geändert wird.

Stadtv. Falger hält die Ausführungen des Vorredners nicht für richtig. Herr Deckwitz müsse doch auch beachten, daß die Bauzinsen in den Ausgaben enthalten seien. Streng genommen müßten die dann auch aus der Abrechnung verschwinden. Im übrigen sei stets bei allen städtischen Abrechnungen so verfahren.

Stadtv. Dröge schließt sich den Ausführungen des Stadtv. Deckwitz an und hält die Ausführungen des Stadtv. Falger nicht für richtig. Das von der Stadt beliebte Verfahren sei z. B. im Staatsbetriebe im Gegensatz zu einer freien Selbstverwaltung ganz unmöglich.

Oberbürgermeister Dr. Jungeblodt: Es ist schon betont, daß es im Schluß ganz einerlei ist, welche Art der Abrechnung wir wählen. Bei der Art der Bauausführung der, die sich durch mehrere Jahre hinzog, konnten wir nich anders verfahren. Der Staat setzt keine Bauzinsen ein. Es ist übrigens schwer über theoretische Differenzen eine Einigung zu erzielen.

Nachdem noch die Stadtv. Deckwitz und Dröge für ihre Auffassung eingetreten sind und betont haben, daß bei einem eventl. Übergang des Werkes doch die wirklichen Gesamtanlagekosten irgendwo in die Erscheinung treten müßten was jetzt nicht geschehe, wird die Abrechnung abgenommen.

Betriebsbericht der städtischen Betriebsverwaltung vom 1. April 1910 bis 31. März 1911.

Dem in der Sitzung vom 14. Februar ds. Js. vorgelegten Betriebsbericht für das Jahr 1909/1910 ist der für das Jahr 1910/11 schnell gefolgt. Wir teilen, da wir damals ausführlich auf die einzelnen Zahlen eingegangen sind, und diese im großen ganzen gewaltige Veränderungen nicht aufweisen, nur die hauptsächlichsten Zahlen aus dem neuen Betriebsbericht mit.

Gaswerk. Die Gesamtgasabgabe betrug 5 789 450 cbm. (i. V. 5 545 080 cbm.), davon Gasverbrauch der Privatkonsumenten 4 437 122 cbm., öffentliche Beleuchtung 782 894 cbm., Selbstverbrauch 61 026 cbm., Verlust 508 498 cbm. (= 8,78 Proz.) Das Rohrnetz hatte am Jahresschluß eine Länge von 99 782,90 (i. V. 98 877,40) Meter.

Das Bilanzkonto schließt ab mit 1 546 882,05 Mk., das Gewinn- und Verlustkonto mit 1 060 566,25 Mk. Der Bruttoüberschuß beträgt 397 162,03 Mk., der Reinüberschuß 257 349,34 Mk. Davon gehen 204 175,17 Mk. an die Kämmereikasse, 40 000 Mk. an den Ausgleichsfonds (dessen Bildung für die städtischen Betriebswerke in der Sitzung vom 14. Februar beschlossen wurde. D. Red.) und 13 174,17 Mk. bleiben als Rest zur anderweitigen Verfügung. Von dem Bruttoüberschuß gehen ferner 75 340,65 Mk. an den Erneuerungsfonds, 64 472,04 Mk. werden für Zinsen und Abschreibungen verwandt.

Elektrizitätswerk. Es wurden im Berichtsjahre erzeugt 3 333 085 Kilowattstunden (1909: 3 004 672, 1908: 2 915 463 Klwstd.) Davon wurden nutzbar abgegeben 3 154 164 (2 794 644 bezw. 2 680 481) Klwstd. Das Werk arbeitete also mit einem Gesamt-Energieverlust von: 1910: 178 923 Klwstd. = 5,37 Proz. (1909: 210 028 Klwstd. = 7 Proz., 1908: 234 982 Klwstd. = 8,1 Proz.) Die Einnahmen für abgegebenen Strom betrugen 1910: 609 865,43 Mk. (1909: 541 893,81 Mk., 1908: 500 784,42 Mk.) Für die erzeugte Klwstd. betrug die Einnahme: 18,26 Pfg. (18,03 Pfg., 17,21 Pfg.), für die nutzbar abgegebene Klwstd. 19,32 Pfg. (19,39 Pfg., 18,70 Pfg.) Unter Berücksichtigung der gesamten Einnahmen und Ausgaben (letztere einschl. Verzinsung, Tilgung und Abschreibung) stellen sich die Einnahmen für die erzeugte Klwstd. auf 19,35 Pfg. (19,26 Pfg., 18,45 Pfg., die Ausgaben auf 15,21 Pfg. (14,16 Pfg., 16,89 Pfg.); die Einnahmen für die nutzbar abgegebene Klwstd. auf 20,45 Pfg. (20,70 Pfg., 20,02 Pfg.), die Ausgaben auf 16,10 Pfg. (15,23 Pfg., 17,82 Pfg.)

Das Bilanzkonto schließt ab in Einnahme und Ausgabe mit 2 171 187,61 Mk., das Gewinn- und Verlustkonto mit 649 256,69 Mk. Der Bruttoüberschuß betrug 370 703,30 Mk., der Reinüberschuß 141 773,09 Mk., wovon 83 500 Mk. an die Kämmereikasse, 40 000 Mk. zum Ausgleichsfonds gingen und 18 273,09 Mk. zur anderweitigen Verfügung gestellt wurden.

Wasserwerk. Im Berichtsjahre wurden gefordert und abgegeben 3 329 930 Kubikmeter gegen 3 175 436 Kubikmeter im Vorjahre. Unter Zugrundelegung einer Einwohnerzahl von 91 000 ergibt sich eine durchschnittliche Tagesabgabe von 9123 Kubikmeter oder 100 Liter pro Tag und Kopf. Der größte Tagesverbrauch pro Kopf der Bevölkerung stellte sich auf 156, der kleinste auf 57 Liter. Die Gesamtlänge der Hauptleitungen betrug am 1. April 1910: 100 539,80 Meter, durch Legung von Rohren in der Querstraße und Lippstädterstraße stieg die Länge auf 101 591 Meter. Von den abgegebenen 3 329 930 Kubikmetern entfielen 466 781 Kubikmeter auf Konsum für öffentliche Zwecke, 2 530 156 Kubikmeter nach Wassermessern, 332 998 Kubikmeter auf Verlust bei Rohrbrüchen, Hydrantenproben und für Feuerlöschzwecke.

Das Bilanzkonto schließt ab in Aktiva und Passiva mit 1 863 201,15 Mark, das Gewinn- und Verlustkonto mit 472786,46 Mark. Der Bruttoüberschuß beträgt 301 335,50 Mark; davon steht der etatsmäßige, an die Kämmereikasse abgeführte Reingewinn mit 114 000 Mark zu Buche zum Ausgleichsfonds gehen 25 000 Mark, Rest zur anderweitigen Verfügung bleiben 6984,24 Mk. zum Erneuerungsfonds wurden 55 126,12 Mark gelegt und 100 253,14 Mark für Zinsen und Abschreibungen verwandt.

Straßenbahn. Der Betrieb und Verkehr der städtischen Straßenbahn hat sich auch in dem Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre nicht unerheblich gehoben. Zum Teile ist diese Steigerung wohl wiedrum auf die am 1. Januar 1910 erfolgte Neueröffnung der Wolbeckerlinie „Servatiiplatz—Ende Wolbeckerstraße" zurückzuführen. Im Berichtsjahre wurden geleistet 1 097 967,2 Wagenkilometer (gegen 983 410,4 i. V.). Es ergibt sich somit im Geschäftsjahre 1910/11 eine Mehrleistung von 114 556,8 Wagenkilometer, welche durch die grüne Linie hauptsächlich geleistet wurden. 27 364,4 Wagenkilometer wurden von Anhängewagen geleistet. Es sind dieses = 2,49 Prozent der Gesamtleistungen. Die Betriebseinnahmen stellen sich auf 361 681,02 Mark, davon entfallen auf Einnahmen aus 10 Pfg.-Fahrscheinheften 340 146 Mark, für Zeit-, Schüler- und Post-Karten 20 482,30 Mark, für Reklamegebühren und sonstige Nebeneinnahmen 1050,82 Mark. Die höchste Einahme war am 17. Juli 1910 mit 2152 Mark, die niedrigste am 10. Februar 1911 mit 618,30 Mark, die durchschnittliche Tageseinnahme betrug 990,90 Mark = pro Wagenkilometer von 33,0 Pfg. Im Vorjahre betrugen die Gesamtbetriebseinnahmen 328 688,15 Mark = 33,4 Pfg. pro Wagenkilometer. Mithin sind die Einnahmen im Betriebsjahre um 32 992,87 Mark höher als im Vorjahre. Dagegen sind die kilometrischen Einnahmen um 0,4 Pfg. niedriger, wie im Jahre 1909/1910. Die Gesamtzahl der beförderten Personen beträgt 4 015 485 (i. V. 3 706 383). Die Betriebsausgaben haben betragen 220 562,34 Mark, d. s. pro Wagenkilometer 20 Pfg. Die Gesamtbetriebseinnahmen belaufen sich auf 361 681,02 Mark, die Gesamtbetriebsausgaben auf 220 562,34 Mark, der Rohüberschuß beträgt somit 141 118,68 Mark. Hiervon gehen ab für Verzinsung, Tilgung, Abgaben usw. 97 552,78 Mark, so daß ein Reingewinn von 43 565,90 Mark verbleibt. Derselbe ist gegen das Vorjahr um rund 5400 Mark gesunken. Dieses erklärt sich aus den Mehrausgaben für Lohnerhöhungen usw. An Betriebsmitteln waren am Schlusse des Betriebsjahres vorhanden: 29 Motorwagen, 15 Anhängewagen. Die Betriebslänge der Strecke stellt sich auf 9,2 Kilometer. Die Gesamtstreckenlänge auf 11,98 Kilometer. An Unfällen kamen im Betriebe folgende vor: a) Zusammenstöße mit fremden Fuhrwerken 44 (47), b) Verletzungen von Passanten, Fahrgästen usw. 25 (12), c) Zusammenstöße zwischen 2 Motorwagen 2 (—). Die Zusammenstöße waren meistens leichterer Natur. Von den Personenverletzungen war eine tödlich. Die vergleichende Übersicht der Betriebsergebnisse in den ersten 10 Jahren ergibt bezüglich des Reinüberschusses folgendes Bild: 1901: 12 634,76 Mark; 1902: 9756,33 Mark; 1903: 22 562,74 Mark; 1904: 26 581,49 Mark; 1905: 34 911,28 Mk.; 1906: 34 766,65 Mark; 1907: 18 850,51 Mark; 1908: 9693,25 Mark; 1909: 47 848,41 Mark; 1910: 43 565,90 Mark.

Das Bilanzkonto schließt ab mit 1 178 850,78 Mark; das Gewinn- und Verlustkonto mit 363 820,99 Mk. Der Bruttoüberschuß beträgt 137 356,41 Mark.

Referent Stadtv. Dr. Wurst berichtet über die Abrechnung, die die Rechnungskommission zur Abnahme empfiehlt. Diese erfolgt debattelos.

Ankauf der Besitzung Katthagen 22/23.

Das neue Angebot des Metzgermeisters Hülsmann vom 3. April für den Ankauf seiner Besitzung beträgt 43 000 Mk. Der Magistrat hält diesen Preis für angemessen und hat daher die Annahme des Angebots beschlossen. Die Nachbarn des Herrn Hülsmann haben im Interesse der Hebung des Überwasserviertels einen Betrag von 2000 Mark dem Herrn Hülsmann über den von der Stadt ihm zu zahlendem Kaufpreis zur Verfügung gestellt. Das Angebot enthält die Bedingung, daß die Stadt die Kosten für die Beseitigung des Restes des „kleinen Drubbels" übernimmt. Die zum Ankauf des Hauses erforderlichen Mittel sollen durch eine Anleihe aufgebracht werden. Der Magistrat bittet, dem zuzustimmen.

Referent Stadtv. Kluxen bittet im Namen der Rechnungskommission um Annahme der Vorlage.

Stadtv. Kruip bittet um einstimmige Annahme der Vorlage.

Die Annahme erfolgt mit großer Majorität.

Schreiben des Magistrats betreffend die Nepomukstatue am Ägidiitor.

In diesem Schreiben heißt es: Gelegentlich der Beschlußfassung über die Instandsetzung des Coesfelder Kreuzes war seinerzeit aus der Mitte der Stadtverordnetenversammlung die Erneuerung der Nepomukstatue vor dem Ägidiitor angeregt. In einer Vorlage hatte daraufhin der Magistrat die Auffassung vertreten, daß nach den eingeholten Gutachten eine dauernde Restaurierung der Statue nicht möglich sei, eine Neuanfertigung sich nicht empfehle, da der Wert und die Bedeutung der Statue gerade darin liege, daß sie ein Werk eines Gröninger sei, eine völlig neue Statue aber diesen kunsthistorischen Wert nicht habe und einen Kostenaufwand von etwa 2000 Mk. nicht rechtfertigen könne. Entgegen dem Vorschlage des Magistrats, die Statue so, wie sie dasteht, auf ihrem bisherigen Platze zu belassen und von weiteren Maßnahmen Abstand zu nehmen, beschloß die Rechnungskommission, die Statue zu entfernen. Die Stadtverordnetenversammlung hat jedoch beschlossen, den Magistrat zu ersuchen, eine neue Vorlage über die Erneuerung der Statue vorzulegen. Im Verfolg dieses Beschlusses hat der Magistrat die Frage der Restaurierung der alten Statue im Verein mit Sachverständigen nochmals geprüft und ist zu der Ansicht gekommen, daß sich durch Behandlung mit Keßlerschen Fluaten, durch welche eine Dichtung und Härtung des Steines in den oberen Schichten erzielt werden kann, die weitere Verwitterung der Statue erheblich aufgehalten werden kann. Vorher aber müssen die schlimmsten Schäden durch Einsetzen von neuen Stücken oder Ergänzungen mit Zement und Steinmehl beseitigt werden. Der Kostenaufwand hierfür beträgt 200 Mk. Der Magistrat ersucht, gemäß diesem Vorschlage des Stadtbauamtes zu verfahren und dadurch zu versuchen, dem Zersetzungsprozeß dieses kunsthistorisch-interessanten Werkes nach Möglichkeit aufzuhalten, und die Mittel dafür aus dem Titel „Insgemein" zur Verfügung zu stellen.

Referent Stadtv. Ebert bittet um Annahme der Vorlage und bei Wiederaufstellung der Figur für bessere Ausgestaltung der Anlagen am Ägidiitor Sorge zu tragen. Bei dieser Gelegenheit beklagt sich Redner, daß die Anlagen der Stadt von den Hunden so verwüstet würden. Es sei empörend, wie die Hundebesitzer, Herren und Damen, diesem Treiben ihrer Köter noch wohlgefällig zusähen. Wenn das so weiter gehe, dann müsse man wahrhaftig wünschen, daß der Hundefänger wieder angestellt werde (Heiterkeit und Zustimmung). Redner bittet, den Polizeibeamten Anweisung zu geben, gegen derartige Übertretungen rigoros und rücksichtslos vorzugehen. (Zuruf des Stadtv. Peus: Doppelte Steuer!)

Vorsteher Justizrat Gaßmann stimmt den Klagen zu und äußert den Wunsch, daß schon durch diese Aussprache eine Besserung des Übelstandes herbeigeführt werde. (Beifall.)

Der Vorlage wird sodann zugestimmt.

Bewilligung der Kosten für die Herstellung von Kleinpflaster auf der Steinfurter Chaussee.

Die Steinfurter Chaussee auf der Strecke bis zur Kürassierkaserne befindet sich in einem sehr schlechten Zustande. Wie bereits auf den zunächst der Stadt gelegenen Strecken anderer aus Münster herausführenden Chausseen geschehen ist, dürfte die Anlage von Kleinpflaster das beste Mittel sein, um für lange Zeit einen guten Zustand der Chaussee zu sichern, den die Interessen des eingemeindeten Bezirks und insbesondere auch die des Kürassierregiments erfordern. Nach dem Kostenanschlage wird die erste Anlage 16 800 Mk. Kosten verursachen. Der Magistrat schlägt vor, diesen Betrag aus dem Titel „Insgemein" zu bewilligen.

Der Vorlage wird, nachdem Stadtv. Frieling sie befürwortet hat, zugestimmt.

Herausgabe einer Festschrift.

Die Vorlage, die den Stadtverordneten gedruckt vorliegt, gipfelt in folgenden Anträgen des Magistrats:

1. für eine aus Anlaß des Naturforscher- und Ärztekongresses seitens der Stadt Münster herauszugebende Festschrift einen Betrag bis zu 12 000 Mark aus Titel „Insgemein" zu bewilligen und drei Herren in die für die Festschrift zu bildende Kommission zu entsenden;

2. für eine Münster-Nummer der Zeitschrift „Deutschland" einen Betrag von 2000 Mark gegen Überlassung von 2500 Frei-Exemplaren aus Titel „Insgemein" zur Verfügung zu stellen;

3. für einen Bierabend zur Begrüßung der Kongreßteilnehmer einen Betrag bis zu 4000 Mark ebenfalls aus Titel „Insgemein" zu bewilligen.

Referent Stadtv. Prof. Dr. Kahle berichtet über den Inhalt der Vorlage, die gestern abend eine eingehende Besprechung in der Rechnungskommission erfahren habe. Redner unterstreicht die Bitte des Magistrats an die Bürgerschaft, durch Stellung von Zimmern, entgeltlich oder unentgeltlich, dem Wohnungskomitee die Unterbringung der zu erwartenden 2000 Gäste zu erleichtern. In den Hotels seien nur für 450 Gäste Betten zu haben.

Dem ersten Antrage ist die Rechnungskommission nicht beigetreten, da sie sich sagte, daß für den gleichen Preis, vielleicht noch billiger, als hiesige Firmen die Denkschrift anfertigen könnten. (Redner läßt mehrere, von hiesigen Firmen angefertigte Denkschriften und Drucksachen zirkulieren.) Die Rechnungskommission bittet, wegen Anfertigung der Denkschrift Offerten von hiesigen Buchdruckereien einzufordern, sich ferner wegen des Umfanges von 250 Seiten eine Beschränkung aufzuerlegen, da zu lange Artikel nicht gern gelesen würden.

Dem zweiten Antrage bittet Redner zuzustimmen, dafür die 2000 Mark 2500 Exemplare der Reklamenummer der Stadt zustehen.

Über diese beiden in losem Zusammenhang stehenden Anträge wird zunächst verhandelt.

Bürgermeister Dieckmann: Es lag dem Magistrat fern, bei Einbringung seiner Vorschläge die Leistungsfähigkeit der hiesigen Firmen anzuzweifeln, er ist im Gegenteil überzeugt, daß die hiesigen Firmen ebenso gut liefern können, wie die Düsseldorfer Verlagsanstalt. Der Magistrat ist lediglich zu seinem Vorschlage gekommen, weil ihm die Verbindung der Denkschrift mit der Münsternummer der einfachste und billigste Weg erschien. Wenn die Rechnungskommission und die Stadtverordnetenversammlung anderer Ansicht sind, so wird auch, glaube ich, der Magistrat nichts dagegen haben, wenn die beiden Arbeiten getrennt vergeben werden.

Nach kurzer Debatte, an der sich die Stadtv. Breuer, Dröge und Kaufmann beteiligen, die sich sämtlich auf den Boden der Vorschläge des Referenten stellen, wird den Vorschlägen der Rechnungskommission zugestimmt, und in die, zur Vorbereitung der Denkschrift zu bildende Kommission gewählt die Stadtverordneten Kayser, Kaßner und Schmedding.

Die Besprechung wendet sich dann dem dritten Antrage des Magistrats betr.

Veranstaltung eines Bierabends

zu.

Referent Stadtv. Prof. Dr. Kahle führt hierzu aus, daß diesmal von einer Bewirtung der Gäste mit Wein und

speisen abgesehen werden und nur Bier gereicht werden solle. Wenn trotzdem eine Summe von 3—4000 Mk. herauskomme, so liege das an der großen Zahl von zu erwartenden Gästen. Die Rechnungskommission habe geglaubt, daß es ein nobile officium für die Stadt sei, den Herren den Abend zu widmen, trotzdem der Vorstand des Ärztevereins gebeten habe, von der Bewirtung Abstand zu nehmen. Die Rechnungskommission habe aber Bedenken dagegen gehabt, daß Münster mit der Nichtbewirtung anfange, zumal die vorhergehenden Städte so glänzende Feste veranstaltet hätten und die Herren sagen könnten, die Stadt Münster, die uns so dringend eingeladen hat, tut nichts.

Ohne Debatte wird die erbetene Summe bewilligt.

Schluß der öffentlichen Sitzung 7½ Uhr; es folgt eine geheime Sitzung.

Aus der Stadt.

Münster, 18. April.

Die Sonnenfinsternis ist für Münster und das nähere Münsterland, durch das bekanntlich bei Warendorf die Linie der Zentralität ging, ein unvergeßliches Schauspiel gewesen. Ein wolkenloser, tiefblauer Mittagshimmel begünstigte die Beobachtungen, die allenthalben mit dem lebhaftesten Interesse vorgenommen wurden. Auf Dächern und Balkonen, auf Türmen und freien Plätzen und auf Schulhöfen, überall waren Fernrohre aufgestellt oder standen Menschen in einzelnen Gruppen beisammen, um durch geschwärzte Gläser oder verbrauchte photographische Platten den Wandel des Mondes über das strahlende Tagesgestirn zu verfolgen. Kurz vor zwölf Uhr näherte sich der Mondschatten der Sonnenscheibe und fraß sich langsam in sie hinein. Nach und nach vollzog sich eine merkwürdige Veränderung der Atmosphäre. Ein feiner goldiger Dunst, der ganz allmählich in ein ganz gelbbraunes Licht überging, lag in der Luft. Alle Gegenstände nahmen in dieser Bestrahlung ein eigenes, totenkaltes Aussehen an, vor allem die Menschen. Merkwürdig nahm sich gegen 1 Uhr vor allem der Prinzipalmarkt mit seinen steinernen Giebeln und dem durchbrochenen Helm der Lambertikirche aus. Hart und drohend, wie vor einem schweren Gewitter, streckten sich all die Fialen in die dunkle Luft. Und in dieser Stimmung dann all die beobachtenden Menschen — ein Bild von ganz sonderlicher Wirkung. Auch die Temperatur sank gegen 1 Uhr, je mehr sich die Erscheinung ihrem Höhepunkte näherte, merklich und wurde fast kühl. Pünktlich um 1 Uhr 20 Minuten, wie unsere Astronomen voraus gesagt hatten, trat der Augenblick der größten Phase ein. Die Finsternis war beinahe vollständig. Der Übergang des Mondes zur anderen Seite der Sonnenscheibe vollzog sich dann rasch. Langsam wurde es wieder heller: langsam schwand das Gefühl des Fröstelns, das den Beschauer unwillkürlich befallen hatte, und um 2 Uhr lag die Welt wieder im hellsten Frühlingssonnenglanze.

Der Beobachtungen aller Art konnte man in den Zeiten der Sonnenfinsternis recht viele und interessante machen. Am eigenartigsten waren die kräftigen schrägen Schlagschatten kurz vor dem Augenblick der größten Phase. Jedes Zweiglein der Bäume zeichnete sich auf dem Boden breit ab, und die dickeren Äste hatten geradezu Bärte. An Schatten von Köpfen konnte man jedes einzelne Haar deutlich sehen, so stark war die Wirkung der Schrägstellung. Der Rauch der Kamine schlug um die Zeit der Totalität ganz wagerecht vom Schornsteinrand weg und wurde auch dann noch energisch zu Boden gedrückt. Mancher, der des Tages und der bevorstehenden interessanten Himmelserscheinung nicht mehr gedacht hatte, wurde von der Sonnenfinsternis überrascht. So lief in der Neustadt eine alte Frau spornstreichs in den Garten und nahm die Wäsche ab, weil sie glaubte, es käme ein Unwetter. Ähnliche heitere Zufälle werden sich wohl noch manche ereignet haben. Die Vogelwelt zeigte mit der fortschreitenden Sonnenfinsternis, je schwächer und fahler die Helligkeit wurde, ein sonderbares Verhalten. In der Luft war kein Vogel zu sehen. Außer einigen Locktönen, wie man sie des Abends bei der Dämmerung gewohnt ist, war fast nichts zu vernehmen, als die Stimme des Zaunkönigs, der durch das untere Gestrüpp des Strauchwerks den Heimweg zu seiner Wohnung suchte. Die Schwarzdrosseln wandten sich ihren Nestern zu, nachdem sie zuvor ihre Warnungszeichen von sich gegeben hatten, als sei Gefahr im Anzuge. Selbst die Spatzen, die sich sonst um nichts in der Welt kümmern, saßen dicht nebeneinandergerückt auf der Dachrinne und schlüpften einer nach dem andern in ihre Schlupfwinkel. Nur ein Taubenpärchen auf eines Daches First sah jemand lustig schnäbeln. Die unheimliche Stille in der Natur wirkte ganz eigen. Während man sonst um die Mittagszeit fröhliches Singen und Treiben hörte, war jetzt alles wie ausgestorben.

Die wissenschaftliche Beobachtung der Sonnenfinsternis ist von dem astronomischen Institut der Westf. Wilhelms-Universität unter Führung von Prof. Dr. Plaßmann und unter Teilnahme zweier auswärtiger Astronomen, der Herren Stephani aus Cassel und Colbow aus Düsseldorf vorgenommen worden und zwar auf der Linie der Zentralität in Warendorf. Die Forscher haben auch dort festgestellt, daß die Finsternis keine totale, aber doch fast vollständig war. Leider ist das schönste Schauspiel einer Sonnenfinsternis, die Korona, der im Augenblick der größten Phase erwartete prächtige Strahlenkranz um die schwarze Mondscheibe, nicht zu sehen gewesen. Die verschwindende und wiederkehrende Sonnensichel war durch den Einfluß der Mondberge in einzelne Streifchen aufgelöst. Die photographische Ausbeute der Expedition ist überaus reich. Es sind ihr etwa 50 photographische Aufnahmen gelungen und zwar bei genauester Zeitbestimmung mit Hilfe telephonischer Signale der Hamburger Sternwarte.

[Stadttheater.] Wir sind es seit unsern literarischen Lehrjahren gewohnt, Lessings dramatisches Gedicht „Nathan der Weise" als unfruchtbares, starres Problema dichterischer und religiöser Theorien kalt und nüchtern auf seine technische Durchbildung anzusehen und immer wieder die meisterliche Gliederung der Handlung, die feine Verästelung der Szenen zu loben, oder höchstens den „Anti-Goeze", die geistvolle theologische Streitschrift gegen den Hamburger Prediger Goeze, als Einschlag des wirklichen Lebens gelten zu lassen. Und doch klopft in diesem Drama das Herz des Menschen Lessing laut und vernehmlich: in der väterlichen, dem mit den Lessing'schen Lebensschicksalen nicht vertrauten Zuschauer fast ein wenig überschwänglich erscheinenden Neigung des alten Mannes zu dem angenommenen Christenkind. Diese rührende Neigung aber ist tiefstes menschliches Erleben: 1798 starb Eva König, Lessings Frau, bei der Geburt ihres Sohnes; auch das Kind starb. Dieser Schmerz hat den Dichter in Lessing ganz geweckt, und in der Erzählung Nathans (IV 7) von der Ermordung seines Weibes und seiner sieben Söhne — der Dichter erinnert hier symbolisch an den Märtyrertod der sieben makkabäischen Brüder — bricht der wilde Schmerz sich erschütternd durch. Und die ganze Zärtlichkeit des prächtigen alten Juden für die Pflegetochter ist im tiefsten Wesen die dichterische Verherrlichung der Sehnsucht Lessings nach Weib und Kind, denn „Nathan der Weise" entstand im Jahre des Zusammenbruchs seines Familienglücks.

Die Besetzung der Hauptrolle in der Nathan-Aufführung am Dienstag rückte diese Seite des Dramas recht in's Licht. Herr Wiegner ist nicht der große, scharfe Dialektiker, der die Erzählung von den drei Ringen zu einem rhetorischen Meisterstück zu machen sucht; trotzdem hinterließ sie dank der lebendigen Art, in der Herr Wiegner sie sprach, tiefen Eindruck. Dagegen erhielt Nathan, der gütige, milde Mensch und Menschenfreund, in der Gestaltung des Herrn Wiegner überaus gewinnende, warmherzige Züge und wuchs insbesondere in den Szenen mit dem Tempelherrn und mit Saladin, den Herr Zistig recht zurückhaltend und vornehm-überlegen spielte, zu schlichter, edler Größe empor. Diesem Nathan hätte ein heißblütiger, übersprudelnder Tempelherr von ganz anderer Art als der des Herrn Gräper gegenüberstehen müssen. Jetzt verlief der Kampf zwischen den beiden Menschen und Menschheitsvertretern mitunter wie ein liebenswürdiges Wortgeplänkel. Herr Gräper, der tüchtige Bonvivant des modernen Lustspiels, kam eben den in unserm Ensemble fehlenden jugendlichen Helden nicht ersetzen und mühte sich mit doppelt anerkennenswertem Eifer, der ihn so ganz und gar fremden Idealgestalt des deutschen Ordensritters Herz und Blut zu geben. Recht mädchenhaft-schlicht und anmutig war Frl. Harff als Recha, namentlich in der ersten Begegnung mit dem Tempelherrn und in der Unterredung mit Sittah, aus der Frl. Dühren dank ihrer sicheren Gestaltungskraft eine reife, erfreuende Frauengestalt schuf. Auch die Daja der Frau Diehl-Förster war recht lebendig und plastisch. Dr. Krüger als überaus charaktervoller Derwisch, Herr Brandt als herzensguter, in seiner Einfalt und Schlichtheit großer Klosterbruder, ergänzten das Gesamtspiel vortrefflich, wohingegen Herrn Gerlach der eifernde Patriarch ein wenig in's Groteske entgleiste. In der Ausstattung der Szene war Herr Jubelsky nicht sehr glücklich gewesen: besonders der Klostergang war eine architektonische Unmöglichkeit. Im übrigen hatte er das Spiel gut abgestimmt, und die große Schlußszene, in der vor allem Herr Zistig aus sich herausging, weckte in den leider sehr spärlichen Zuschauern starke menschliche Anteilnahme für den vereinsamten alten Patriarchen wie für den vereinsamten Menschen Lessing, der durch den Verlust von Weib und Kind in seiner sehnsüchtigen Lebenshoffnung ganz gestört wurde: „es auch einmal so gut zu haben wie andere Menschen."

Aus dem Bureau des Stadttheaters. Heute geht neu einstudiert Puccinis Oper „Die Bohême" in Szene. In den Hauptpartien sind die Damen Steinweg (Mimi), Schw... (Musette) und die Herren Kull (Rudolf), Simons, Bassermann und Ludwigsen beschäftigt. Die Regie führt Direktor Sachse, die musikalische Leitung Kapellmeister Schink. Freitag steht Schillers Trauerspiel „Maria Stuart" auf dem Spielplan.

Vortrag im Windthorstbunde. Am Donnerstagabend 9 Uhr wird der hochw. Kapuzinerpater Dr. Chrysostomus Schulte in der Versammlung des Windthorstbundes einen Vortrag halten über die Nachwirkungen des Aufklärungszeitalters auf die Gegenwart. Der Redner wird die hauptsächlichsten Vertreter jener rationalistisch-ungläubigen Zeit, die alle Dogmen und Einrichtungen „vernunftgemäß" umgestalten und verflachen, die die Vernunft „mündig" und „von den Fesseln der übernatürlichen Offenbarung frei machen" wollten, vorführen, und die Nachwirkungen dieser Zeit und ihrer Lehren durch das ganze 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart zeigen. Dadurch werden manche Fragen und Erscheinungen, denen wir heute oft verständnislos gegenüberstehen, ihre Lösung finden und eventl. in der nachfolgenden Besprechung gestreift werden können. Der Besuch der Versammlung, die im Saale der „Union" stattfindet, ist deshalb sicher ein lohnender. Damen und Herren sind willkommen.

Wassertiefe im Dortmund-Emskanal am 15. April 1912: normal. Zulässiger Tiefgang der Schiffe 2 Meter.

Kleine Nachrichten. Am Montag nachmittag wurde einem jungen Manne auf dem Spiekerhof ein Fahrrad gestohlen, das er für kurze Zeit vor ein Eisenwarengeschäft gestellt hatte.

Standesamtsnachrichten. Geburten: April 11. T. des Schlossers Bernh. Hardenfett. — 13. T. des Polizeisergeanten Jos. Hölscher. — T. des Schneidermeisters Ant. Berghaus. — 15. T. des Dekorationsmalers Bernh. Lippmann. — S. des Bäckers Gottfr. Merten. — Aufgebote: April 17. Buchhalter Ludwig Bauer von Bochum und Theresia Wielers von hier. — Bauarbeiter Theodor Pentrup und Wwe. Elis. Bückmann, beide hier. — Friseur Franz Miltrup von Billerbeck und Elis. Rölling von hier. — Heiraten: April 17. Schlosser Heinr. Brinkmann von Osnabrück und Auguste Möller von hier. — Maschinist Franz Haas und Elis. Wiemann, beide hier. — Anstreicher Ernst Gieseler und Maria Kreßmann, beide hier. — Eisenbahn-Hilfsschaffner Heinr. Brockschnieder von hier und Elis. Loermann von Warendorf. — Sterbefälle: April 16. Reichsbankkassierer a. D. Ludwig Grüfer, 66 Jahre alt. — 17. Pfründner Joseph Elbers, 46 Jahre. — S. des Eisenbahn-Assistenten Wilhelm Weste, 8 Mon.

Aus den Provinzen.

Remscheid, 16. April. (Über das schwere Brandunglück), dem drei Menschenleben zum Opfer gefallen sind, ist noch folgendes zu berichten: Die Wohnung, in der das Feuer ausbrach, liegt im Dachgeschoß eines zum städtischen Schlachthof gehörigen Gebäudes. Wie der Brand ausgekommen ist, wird sich wohl kaum noch feststellen lassen. Die Familie, die die Wohnung innehatte, bestand aus Mann, Frau und sechs Kindern. Das Feuer muß gegen 1 bis 2 Uhr ausgebrochen sein. Kurz vor 2 Uhr hörte eine Polizei-Patrouille, die in die Nähe des Schlachthofes kam, lautes Geschrei von Kindern auf der Straße. Die Kinder teilten den Beamten mit, daß es in ihrer Wohnung brenne, und daß die Eltern schon verbrannt seien. Die Beamten drangen sofort in die Wohnung ein, die Feuerwehr wurde alarmiert und war auch schon zur Stelle, aber es war zu spät, das Unglück war schon geschehen. Verbrannt sind der Mann, die Frau sowie ein 14jähriger Sohn, der anscheinend zur Rettung der Eltern herbeigeeilt war und dabei selbst den Tod fand. Die übrigen 5 Kinder wurden durch einen glücklichen Zufall gerettet. Sie schliefen in einem andern Raume; eins von den Kindern verlangte zu trinken, ein Bruder ging Wasser holen und wurde dabei den Brand gewahr. Der beherzte 11jährige Junge eilte zu seinen Geschwistern zurück, weckte und kleidete sie notdürftig an, holte eine Leiter herbei, die er durch ein Fenster hinausschob und brachte die Geschwister glücklich hinunter. Nur diesem Zufalle, daß ein Kind wach wurde, ist es zuzuschreiben, daß nicht auch die fünf Kinder mit verbrannt sind. Das Gebäude ist lediglich innen ausgebrannt, von außen kann man an ihm kaum etwas bemerken.

Emden, 15. April. (Emden als Auswandererhafen.) Wir teilten vor einigen Tagen mit, daß die Deutsche Reederei-Gesellschaft in Hamburg, eine Schöpfung des von den Fürsten Hohenlohe und Fürstenberg geführten „Fürstenkonzerns", beabsichtige, den preußischen Nordseehafen Emden zu einem Auswandererhafen zu machen. Die neue Gesellschaft, die freilich erst in den Anfängen steckt und vorläufig nur geringen Kapital- und keinen Schiffsbestand hat, erfreut sich für ihr Unternehmen der Sympathien der preußischen Behörden, und es soll ihr angeblich auch an hoher Protektion nicht fehlen. Man rechnet daher damit, daß die neue Gesellschaft vom Reiche die Konzession zum Betrieb des Auswanderungsgeschäfts über Emden wohl erhalten wird. Gleichwohl galt es bisher nicht für wahrscheinlich, daß der Konkurrenzkampf, den die neue Linie gegen die Hansastädte und die bisherigen hauptsächlichen Auswanderungslinien, den „Norddeutschen Lloyd" und die „Hamburg-Amerika-Linie" zu führen hätte, den letzteren beiden wesentlich Abbruch tun könnte. Dieses wird jedoch in einer Zuschrift an das Berliner Tageblatt bestritten, und es gehen, wie das Blatt weiter mitteilt, „Hapag" und Norddeutscher Lloyd in dieser Angelegenheit, in der man vergeblich versucht hat, die eine Linie gegen die andere auszuspielen, gemeinsam vor. Vorderhand sind beide Reedereien bei den Behörden vorstellig geworden, daß man ihnen gestatte, mindestens einmal monatlich mit ihren eigenen Auswandererschiffen Emden anzulaufen.

Gerichtszeitung.

Kirchenplätze — Wertpapiere!

Papenburg, 16. April. In Osnabrück wurde gestern in zweiter Instanz ein Prozeß zu Ende geführt, der weitere Beachtung verdient. Vor zwei Jahren wurde in Papenburg eine neue Kirche gebaut, die mindestens dreimal so groß war, als die alte, dabei gesunder, schöner, heizbar. In der alten Kirche waren die meisten Sitzberechtigungen durch Kauf in Privathände übergegangen, die jedoch nicht mit in die neue übernommen werden sollten. Ungefähr 80 Prozent verzichtete auf Vergütung, der Rest mußte entschädigt werden. Der Kirchenvorstand bot, um Unzufriedenheit zu vermeiden, 50 Prozent des Wertes der Sitzberechtigungen, indem er sich auf eine Entscheidung des Oberlandsgerichts in Hamm berief, das in einem ähnlichen Falle für einen Sitz 62,50 Mark festgesetzt hatte, obwohl der Kläger 245 Mark gefordert hatte, sowie auf eine Entscheidung in Münster i. W., der folgender Tatbestand zu Grunde lag: In B. wurde eine neue Kirche gebaut, da die Gemeinde von 3000 auf 8000 gewachsen war. Der Bischof hatte in der alten Kirche von seinem Rechte Gebrauch gemacht und die Sitzberechtigungen um die Hälfte vermindert, so daß der, welcher früher 6 Plätze hatte, nur 3 behielt. Es kam zur Klage. Das Gericht entschied, der Bischof habe das Recht, die Kirchensitze generell zu reduzieren. Für die übrig gebliebenen Sitze wurden, weil es in der neuen Kirche nur Mietsplätze gab, pro Sitz 75 Mark Entschädigung festgesetzt, da die Plätze in der neuen geräumiger, bequemer und luftiger seien. Der Papenburger Kirchenvorstand nahm diese Urteile zur Grundlage und schätzt die besten Sitze auf 200, die schlechtesten auf 6 Mk. Als Entschädigung bot er die Hälfte, die von allen mit Ausnahme von einem angenommen wurde. Dieser klagte. Der Papenburger Richter behandelte die früheren Berechtigungen „als Wertpapiere", die jährlich 13 Mark Zinsen gebracht, folglich mit 325 Mark zu vergüten seien, während der Kirchenvorstand nur 130 Mark geboten hatte. Die Berufsinstanz in Osnabrück vertagte verschiedentlich, bis sie zwei Sachverständige vernahm, die des Klägers 1. Sitz auf 200, den 2. auf 125 Mark schätzten. Während der Kirchenvorstand den ersten ebenso taxierte, hatte er den zweiten auf 60 Mark geschätzt, aber auf Grund der beiden Gerichtsurteile nur die Hälfte geboten. Ungünstiger als dieses Taxat war die Aussage der beiden Sachverständigen, daß die Mietspreise in der neuen Kirche billig seien, obwohl sie mit dieser Ansicht wohl allein stehen werden. Der zweite Richter stellte sich infolgedessen auf den Standpunkt des ersten, verwarf die Berufung und legte die Kosten derselben der Kirchengemeinde auf. — Diese Entscheidung konnte der Kirchenvorstand allerdings voraussehen, wenn der zweite Richter auch die Sitzberechtigungen „als Wertpapiere" behandelte, hatte aber gehofft, daß er die Sache auf einer ganz anderen Grundlage aufbauen, ferner Abnutzung usw. in Betracht ziehen würde, zumal die Kirchenkasse für einen Sitz jetzt Geld zahlen muß, für den sie selbst nichts erhielt. Der Kirchenvorstand ist des Prozesses leid, sonst müßte die Sache, ihrer Bedeutung wegen, ganz durchgefochten werden.

Berlin, 17. April. (Drahtb.) In der heutigen Verhandlung des Methylalkohol-Prozesses wurde Rechtsanwalt Dr. Werthauer in eine Ordnungsstrafe von 100 Mark genommen.

Vermischtes.

* **Aachen,** 16. April. Auf der Grube Anna bei Alsdorf wurden zwei Arbeiter durch einen Sprengschuß, der zu früh explodierte, getötet und zwei weitere schwer verletzt.

* **Neustadt** a. d. Haardt, 16. April. Auf der Station Weidental ist heute um 1 Uhr 20 Min. der Güterzug 2276 (Neustadt—Kaiserslautern) durch Überfahren des Ausfahrtssignals und durch Aufschneiden einer Weiche auf das Gleis Kaiserslautern—Neustadt gelenkt worden und in diesem Gleis mit dem in Einfahrt begriffenen Zug 2291 Lokomotive auf Lokomotive zusammengestoßen. Zugführer Dagne aus Kaiserslautern erlitt Quetschungen, dem Bahnwärter Weber aus Kaiserslautern wurden beide Beine abgequetscht. Lokomotivführer Werner aus Kaiserslautern am Kopfe verletzt. Der Materialschaden ist bedeutend; beide Gleise sind gesperrt. Die direkten Züge werden umgeleitet, der lokale Verkehr durch Umsteigen aufrecht erhalten.

* **Flensburg,** 17. April. (Drahtb.) Der Flensburger Dampfer „Occident" mit einer Ladung Kreide von Aalborg nach Riga unterwegs, ist in der Regaer Bucht mit einem Eisberg zusammengestoßen und mußte auf Strand gesetzt werden.

* **Neu-Cölln,** 17. April. Bei den gestrigen Stadtverordnetenwahlen in Neu-Cölln haben die Sozialdemokraten 6 Mandate gewonnen, während die alte bürgerliche Fraktion und die kommunalen Fortschrittler je 3 Sitze verloren.

* **Christiania,** 17. April. Der Storthing hat gestern einstimmig beschlossen, 136 365 Kronen als Zuschuß zu der Amundsen-Expedition nach der Arktik zu bewilligen.

* **Bergamo,** 17. April. (Drahtb.) Bei Bau der Neustadt-Wasserleitung stürzte ein Teil der alten Kaserne ein und begrub 10 Arbeiter unter sich. Drei konnten lebend, wenn auch schwer verletzt, aus den Trümmern gezogen werden. Die übrigen Arbeiter und ein bei den Rettungsarbeiten verschütteter Soldat sind tot.

Saragossa, 17. April. (Drahtb.) Wie aus Cimballa gemeldet wird, wurde gestern ein von einem heftigen Sturm begleitetes Erdbeben verspürt, mehrere Häuser wurden beschädigt. Die Einwohner verließen voller Schrecken die Wohnungen.

Luftschiffahrt.

Das Luftschiff „Viktoria Luise".

Frankfurt a. M., 17. April. Das Luftschiff „Viktoria Luise" hat heute früh um 8,40 Uhr mit 21 Personen an Bord die Fahrt nach Düsseldorf angetreten. Die Führung hat Dr. Eckener. Man erwartet, daß das Luftschiff zu seiner Fahrt 3½ Stunden gebraucht, also ca. um 12½ Uhr in Düsseldorf anlangen wird. Dort wird zunächst keine Landung vorgenommen, sondern die Fahrt zur Beobachtung der Sonnenfinsternis fortgesetzt, vermutlich in der Richtung auf Elberfeld und Barmen. An Bord befinden sich auch der Astronom Professor Schwarzschild und Geheimrat Müller vom Potsdamer Observatorium. Nach Beendigung der Beobachtung fährt das Luftschiff nach Düsseldorf zurück, um dort zu übernachten und am anderen Morgen nach Frankfurt zurückzukehren.

Düsseldorf, 17. April. (Drahtb.) Das Luftschiff „Viktoria Luise" überflog um 11,45 Uhr die Luftschiffhalle und flog in nördlicher Richtung davon. Um 12,45 Uhr flog der Kreuzer über die Stadt dahin, umkreiste mehrere Male den Flugplatz und landete um 1,07 Uhr bei herrlichem Wetter glatt vor der Halle.

Johannisthal, 17. April. (Eig. Drahtb.) Auf dem hiesigen Flugplatze sind heute morgen der Morane-Eindecker des Fliegers Stieploscheck mit einem Verkehr-Doppeldecker, der von Leutnant Zwickau gesteuert wurde und auf dem sich eine Dame als Passagier befand, in einer Höhe von 5 bis 6 Metern in dem Augenblicke zusammengestoßen, als beide Apparate landen wollten. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der Flieger Stieploscheck durch die Sonnenstrahlen geblendet wurde. Stieploscheck blieb unverletzt, während die Dame mehrere Rippenbrüche erlitt und dem Leutnant die Oberlippe gespalten wurde. Die Apparate wurden zertrümmert.

Versailles, 17. April. (Drahtb.) Der Flieger Berreyts stürzte heute vormittag im Aerodrom in Chateaufort aus einer Höhe von 300 Metern ab. Er erlitt schwere Verletzungen am Kopfe und starb nach der Überführung ins Hospital. Wie aus Äußerungen, die er vor dem Aufstiege getan hat, hervorgeht, hat er sich nach einer Zwist mit seiner Braut in selbstmörderischer Absicht mit seinem Flugzeug abstürzen lassen.

Das traurige Ende der französischen Ballonwettfahrt steht nunmehr wohl außer allem Zweifel, denn es ist keine Spur von dem vermißten Führer des im Meere treibend aufgefundenen Ballons „Zodiac", dem Luftschiffer Deloup, gefunden, so daß es sicher ist, daß Deloup auf das Meer hinausgetrieben worden und ertrunken ist. Sein Ballon ist derselbe, mit dem Graf de la Vaulx vor kurzem einen Weltdistanzrekord aufstellte. Alle Konkurrenten sind sich darin einig, daß diese Prüfung außerordentlich schwer war, einmal wegen der sehr hohen Kälte, und zweitens wegen der Dunkelheit. In der Nacht war es nicht möglich, irgend etwas zu erkennen. Mehrere Führer, die sich in größerer Höhe glaubten, sind mit Gebäuden zusammengestoßen. Leblanc ist hart am Meere niedergegangen, Dubois wurde 900 Meter vor dem Meere durch einen Apfelbaum festgehalten. Kapferer ist in der Dunkelheit gegen den Turm der Kathedrale von Chaulais gestoßen, Herr und Frau Omer Decugis sind gegen einen Erdwall gestoßen und aus der Gondel geschleudert worden. Alle Konkurrenten hatten Schwierigkeiten, und man fragt sich, warum für eine derartige Prüfung nicht die Zeit des Vollmondes gewählt worden ist. Während alle Konkurrenten dem 400 Kilometer entfernten Meere zugetrieben wurden, ist es dem Ballonführer Blanchais gelungen, durch außerordentlich geschickte Manöver eine Luftströmung zu finden, die ihn 700 Kilometer weit bis in die Pyrenäen hineintrug. Blanchais mußte in der Nacht teilweise auf 3500 Meter, am Morgen sogar auf 5000 Meter Höhe steigen. Bei den Pyrenäen mußte er landen, da sein Begleiter wegen der großen Kälte ohnmächtig geworden war. Die Kälte stieg zeitweilig bis auf 25 Grad.

Letzte Nachrichten.

Berlin, 17. April. (Drahtb.) Gegenüber einer Behauptung der nationalliberalen Korrespondenz, daß die Armeeverwaltung beide neuen Wehrvorlagen ursprünglich weit höhere Forderungen gestellt habe, weist die „Nordd. Allg. Ztg." darauf hin, daß alle Forderungen der Armeeverwaltung unverkürzt in der Vorlage enthalten sind. — An einer anderen Stelle des Artikels der genannten Korrespondenz wird es so dargestellt, als sei, um noch 10 Millionen für die Deckung zu gewinnen, der Bau des Nordostseekanals einfach um diese 10 Millionen verlangsamt. Wie die „Nordd. Allg. Ztg." erfährt, ist diese Summe für das nächste Etatsjahr nicht erforderlich, weil infolge der ungünstigen Witterung die Erdarbeiten nicht soweit fortgeschritten sind, als bei der Aufstellung des Etats in Aussicht genommen wurde und die Festlegung der Trace für die Bahnüberführung bei Hochdonn sich verzögert hat.

Berlin, 17. April. (Eig. Drahtb.) Dem Reichstage ist heute eine nationalliberale Interpellation über den Jesuitenerlaß der bayerischen Regierung zugegangen. Die Interpellation fragt den Reichskanzler, ob er in diesem Erlaß eine Verletzung des Jesuitengesetzes vom 4. Juli 1872 und seiner Ausführungsverordnung vom 5. Juli 1872 erkenne und welche Schritte er zu tun gedenkt, um die kaiserlichen Rechte zur Überwachung der Ausführung der Reichsgesetze zu wahren.

Berlin, 17. April. (Eig. Drahtb.) Wie die „Sportliche Rundschau" erfährt, werden zurzeit im Reichsschatzamte Erhebungen angestellt, die eine Neuregelung des Totalisator-Gesetzes bezwecken. Die Beratungen, zu denen die pferdesportlichen Autoritäten, sowie Vertreter verschiedener Rennvereine von der Reichsregierung zugezogen worden sind, streben danach, eine Regelung der Wettverhältnisse zu finden, die eine Besteuerung der französischen Wetten ermöglicht. Unter den heutigen Verhältnissen bleiben bekanntlich die vier Millionen, die ungeachtet aller Verbote bei Buchmachern nach Frankreich gewettet werden, unversteuert. Auch die Frage, ob diese Besteuerung auf dem Wege der Konzessionierung von Buchmachern möglich ist, bilden den Gegenstand der Beratungen. Die Besprechungen werden von Geheimrat Hoffmann geleitet. Man kann nur hoffen, daß die bereits seit einiger Zeit schwebenden Erwägungen, die sowohl im Interesse des Rennsports, als auch unserer Finanzen nur zu begrüßen sind, durch den jüngsten Wechsel in der Leitung des Reichsschatzamtes nicht ins Stocken geraten.

Berlin, 16. April. Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt in eigener Sache: „Der Abg. Haußmann hat in zwei verschiedenen Artikeln, einmal in der Zeitschrift März vom 6. ds. Mts., das andere Mal in der Frankfurter Zeitung vom 15. ds. Mts., die Behauptung aufgestellt, daß das Reichsmarineamt in dem „hochoffiziösen historischen Aufsatz" der Nordd. Allg. Zeitung vom 1. Oktober 1911 die eigenen Verdienste und insbesondere die des Großadmirals von Tirpitz um die Propagierung des Flottengedankens in das wahre Licht gestellt und gerühmt habe. Demgegenüber halten wir uns für verpflichtet, festzustellen, daß der in Frage stehende Artikel weder vom Reichsmarineamt verfaßt, noch von dort angeregt, noch vor der Drucklegung irgendeiner Stelle der Marinebehörde vorgelegen hat."

München, 17. April. (Drahtb.) Die offiziöse Korresp. Hoffmann meldet: Verschiedene Presse-Äußerungen erwecken den Anschein, die Bundesregierungen seien über die Absicht der bayerischen Regierung, in der Jesuitenfrage wie bekannt vorzugehen, genau informiert gewesen, ohne ihrerseits sich zu der Absicht zu äußern. Diese Äußerungen entsprechen in dieser Form nicht den Tatsachen. Die bayerische Regierung hat die Absicht, den Begriff „Ordenstätigkeit" künftighin in einschränkender Weise auszulegen, den Regierungen der größeren Bundesstaaten unter dem 23. Januar 1912 mitteilen lassen. In dieser Mitteilung lag nicht das Ansinnen an die beteiligten Regierungen, amtlich dieser Auslegung beizutreten, sondern lediglich die Absicht, diese Regierungen von dem in Aussicht genommenen Vollzug des Jesuitengesetzes zu verständigen. Im Laufe des Monats Februar gingen der bayerischen Regierung von einigen der beteiligten Bundesregierungen, darunter von der königlich preußischen Regierung, Äußerungen zu, die den Standpunkt dieser Regierungen darlegten, jedoch in keinem Falle Verwahrung gegen das mitgeteilte Vorhaben der bayerischen Regierung einlegten.

Gumbinnen, 17. April. (Drahtb.) Gestern wurde der Grenzkommissar Dreßler, in Eydtkuhnen stationiert, auf dem Grenzbahnhof Wirballen, als er, um die Gräfin Dohna über die Grenze zu begleiten, russischen Boden betrat, verhaftet und sofort nach Wilna transportiert. Die zuständigen Stellen unternahmen sofort die nötigen Schritte. Der Grenzkommissar geleitete die Gräfin Dohna nicht in amtlicher Eigenschaft über die Grenze, sondern die Reise trug privaten Charakter.

Moskau, 17. April. In der Sitzung der Delegierten des Börsenkomitees erwiderte Minister-Präsident Kokowzow auf die Ausführungen des Präsidenten des Komitees, Krestovnikoff, er erkenne an, daß dank der Arbeit der dritten Duma der Gedanke der Volksvertretung feste Wurzel im nationalen Bewußtsein gefaßt habe. Niemand denke heute daran, auf den alten Weg der Gesetzgebung zurückzukehren. Keiner der in Rußland Regierenden träume von der Wiederherstellung der alten Ordnung der Dinge oder sehe einen Fortschritt Rußlands in der Hemmung des auf die Initiative des Kaisers unternommenen Werkes. Er wünsche, daß die vierte Duma der dritten in jeder Beziehung folge. Die russische Duma, die ein mächtiges Rußland mit besserem Regime schaffen und alte Wunden heilen wolle, werde eine bessere Zukunft vorbereiten. Gewiß konnten nicht alle schwebenden Fragen von der dritten Duma gelöst werden, aber sie leistete unleugbar vorbereitende Arbeit, die von der folgenden Duma aufgenommen werden müsse. Der neuen Duma harre noch eine wichtige Aufgabe, nämlich die Ausarbeitung neuer Grundlagen für die Handelsverträge. Nur im Bewußtsein gegenseitiger Vorteil bei beiden Vertragsschließenden biete ein abgeschlossener Vertrag Ruhe auf fester Grundlage. Sehr kennzeichnend für die Schwäche Rußlands sei die ungeheuere Einfuhr gerade solcher Waren, deren Produktion Rußland selbst durchaus möglich wäre. Der Staat müsse nach Mitteln suchen, um der Schwäche zu begegnen. Er sei vollkommen überzeugt, daß dem Schutzzollsystem die Zukunft gehöre, denn alle Länder seien zu ihm übergegangen. Die Industriellen des Landes sollten daher ihre Stimme in der vierten Duma stärker ertönen lassen als in der dritten, denn ihre wahren Interessen fallen mit der normalen Entwickelung des Staates zusammen. Ich würde, so schloß der Ministerpräsident, mein politisches Leben in dem Augenblick ruhig verlassen können, wo ich sähe, daß die vierte Duma aus Männern zusammengesetzt sei, die willens sind, die Zukunft Rußlands, sein Gedeihen, Ansehen und seine friedliche Entwicklung in der Befestigung seiner Jahrhunderte alten Traditionen zu suchen. Die Regierung fordert Sie zu gemeinsamer Arbeit auf. Sie weigerte sich niemals an dieser Arbeit teilzunehmen. Sie wünschte immer, und fordert auch heute zu ruhiger Zusammenarbeit für das Gedeihen des Vaterlandes auf.

Petersburg, 17. April. (Drahtb.) In politischen Kreisen verlautet immer bestimmter, daß auch in diesem Jahre eine Begegnung zwischen Kaiser Wilhelm II. und Kaiser Nikolaus II. stattfinden werde, und zwar im Sommer in den Finischen Schären, wohin das russische Kaiserpaar nach der Rückkehr aus der Krim sich begeben will. — Heute reist die griechische Königsfamilie nach Korfu zum Besuche des Kaisers ab.

Konstantinopel, 17. April. (Drahtb.) Die italienische wissenschaftliche Mission, die noch vor Ausbruch des türkisch-italienischen Krieges sich zu Studienzwecken nach Fezzan begab, ist, wie brieflich gemeldet wird, gefangen genommen und nach Dschebel Igharbi übergeführt und dort interniert worden.

Handel und Industrie.

Viehmärkte.

Aschendorf, 16. April. Die Zutrift zum Viehmarkt war außerordentlich groß, etwa 330 Stück Rindvieh waren angetrieben. Der Handel war nur mittelmäßig, so daß noch Überstand blieb. Bezahlt wurden hochtragende Kühe 1. Sorte bis 530 Mark, 2. Sorte bis 400 Mark, 3. Sorte bis 250 Mark; hochtragende Rinder 1. Sorte 450 Mark, 2. Sorte 350 Mark, 3. Sorte 240 Mark. Sogenannte Fettweider wurden mit 225—300 Mark bezahlt. Der Handel in Schweinen war flau, da die Preise in den Hauptabsatzgebieten erheblich gefallen sind; ein großer Teil der starken Zufuhr blieb unverkauft. Ferkel im Alter von 5—7 Wochen wurden mit 14—16 Mark bezahlt, Läufer mittlerer Größe 25—35 Mark, bessere 35—46 Mark. Nach alten Schweinen machte sich keine Nachfrage geltend. Der Handel in Schafen und Lämmern war flott; erstere erzielten 26—44 Mark, letztere 7—9 Mark.

Hauptredakteur Rudolf Strietholt. Verantwortlich für Politik: Dr. P. Dückers; für das Feuilleton: Dr. Fr. Castelle; für den übrigen Teil: Paul Koene; für die Reklamen und Inserate: Anton Busch, sämtlich in Münster. — Druck und Verlag der Aschendorffschen Buchhandlung in Münster.

Bis an die Grenze

des Erlaubten wird die Packung von Scotts Lebertran-Emulsion vielfach nachgemacht, um ja den Eindruck des Originalpräparates zu erwecken. Man hüte sich vor solchen Nachahmungen und bestehe darauf, die echte Scotts Emulsion zu erhalten, wenn man sein Geld nutzbringend anwenden will.



Es ist die echte Scotts Emulsion, die sich seit 35 Jahren bewährt hat.

OPEL

Motor-Wagen · Fahrräder

Man verlange Preisliste.

Fritz Kiffe, Münster in Westfalen.

Erteile gründl. u. schnellfördernden

Violinunterricht.

Näheres Geschäftsstelle.

Aerztliche Praxis

im nordwestl. Deutschland mit nachweisb. Mk. 18000 Jahresertrag an kath. Kollegen abzugeben. Übernahme des Hauses mit großem Garten zu Mk 35000 ist Bedingung. Landratsamt, Amtsgericht, höhere Schulen sind vorhanden. Diskretion zugesichert, aber auch verlangt. Offerten unter L M 640 an die Geschäftsstelle d. Bl. a2a



Zwei kräftige

Arbeitspferde

(auch als Karrenpferde zu gebrauchen). Im Preise von à 350–400 Mk. Näh. Klosterstraße 91, im Hutgeschäft.

Geschäfts-Empfehlung.

Anfertigung von Polstersachen, Aufhängen von Gardinen, Linoleumlegen und Bohnern.

J. Höner,

Hammerstraße D Nr. 10.

Achtung!

Ländl. Wirtschaft oder sonstiger klein. Betrieb zu kaufen gesucht.

Anzahlung kann in jeder Höhe gemacht werden. Offerten unt. Nr. 3290 an die Ann.-Exped. E. Bendel, Münster i. W.

Bildschön

macht ein zartes, reines **Gesicht**, rosiges, jugendfrisches **Aussehen**, weiße, sammetweiche **Haut** und ein schöner **Teint**. Alles dies erzeugt die allein **echte Steckenpferd-Lilienm.-Seife** St. 50 Pf., ferner macht der **Dada-Cream** rote und rissige Haut **unbedingt** weiß u. sammetweich. Tube 50 Pf. b. **A. & F. Handmann; L. Wittkampf**, Drog.; **Apoth. Ferd. Meyhöfener; Herm. Monhof; Drogerie Bischof; A. Peter Müller**; in **Epe**: A. Niewerth; in **Schöppingen**: Fr. Bunnefeld; in **Wulfen**: Bern. Stolbrink; in **Greven**: Fritz Gilbert.

Ei.-Aff., 29 J., kath., dem sich bisher k. Gelegenheit bot, Bekanntschaft anzuknüpfen, wünscht auf diesem Wege mit junger, kath. Dame zwecks

Heirat

in Verbindung zu treten. Etw. Vermögen erwünscht. Anonym wecklos. Verschw. Ehrensache. Briefe mit Bild, welches zurückfolgt, unter **L L 3482** an die Geschäftsstelle.

Streng reell!

Gebild. Herr, kath., 28 J., solide u. strebs., i. d. Gastwirtsbr. tätig, 10 Mille bar, u. Grundeigent., wünscht sich zu verheiraten. Einheirat auch angenehm. Ja. Bess. katholische Geschäftsdamen werden geb. ausf. Off. nicht anonym unter **J J 3480** an die Gesch. z. r. Diskr. Ehrens.

Selbst. Handw., kath., 30 J., sucht tüchtiges, kath. Mädchen m. etwas Vermögen zwecks

Heirat.

Briefe unter **K K 3481** bef. die Geschäftsstelle.

Jung. Wirt, kath. (Bäcker u. Konditor bevorz.), m. 6 bis 10000 Mk. Barvermögen, wird Gelegenheit geboten, sich selbst. zu machen durch

Einheirat

in eine Gastwirtschaft u. Bäckerei, in einem freundl. Städtchen des Münsterl. m. regem Verkehr. Nähere Auskunft wird gern erteilt Vermittlung d. Eltern u. Verwandte angen. Verschwiegenheit Ehrensache. Off. u. **M G 248** an d. Central-Zeitungs-Bureau.

Läuferstoffe

in jeder Preislage, wegen **Aufgabe des Artikels** mit jetzt **20–30 % Rabatt.**

Zopf & Co.,

Königstr. 32 (Marienplatz).

Anfertigung sämtlicher Damengarderobe (Jackenkleider), gut sitzend und preiswert. Offerten u. **B B 571** an die Geschäftsstelle.

Möbeln! Möbeln!

Wer billig **Vertikows, Büffets, Speisetische, Sofas, Stühle u. Spiegel** kaufen will, der gehe zur Ludgeristraße 81, dort wird enorm billig verkauft

bei j4a

Ernst Bruns,

Möbelgeschäft.

Bad Lippspringe.

Pension Fr. Temme. Dir. am Walde u. 5—7 Min. v. Kurgarten. Pr. 3,50—4 M. pro Tag bei guter Verpflegung.

Kleiner Bücherschrank für 11jährigen Knaben zu kauf. gesucht. Näh. in der Geschäftsst.

Miss Hobbs

Centralhof. a3a

Steinbergs Serien-Tage

von Donnerstag, 18. April **Einheits-Preise** bis Mittwoch, d. 24. April.

0.95 — 1.95 — 2.95

Damen-Unterröcke, waschecht . . .	jetzt Stück	95
Damen-Hemden, Achsel- u. Vorderschluss	jetzt Stück	95
Damen-Beinkleider mit Spitze u. Feston	jetzt Stück	95
Elegante Untertaillen mit breiter Klöppelspitze	jetzt Stück	95
Damen-Korsetts, grau Drell	jetzt Stück	95
Damen-Zierschürzen	jetzt Stück	95
Damen-Hausschürzen	jetzt Stück	95
Kleiderstoffe, reine Wolle Wert bis 1.75 Mk.	jetzt Meter	95
Blusenstoffe, Streifen und Karos . . .	jetzt Meter	95
Kleider-Kattune, neueste Muster . .	jetzt 3 Meter	95
Kleider-Leinen, gestreift u. einfarbig	jetzt 2 Meter	95
Schürzenstoffe, 140 cm breit, waschecht	jetzt Meter	95
Bettdamaste, 130 und 140 cm breit . .	jetzt Meter	95
Betttuchleinen, 150 cm breit	jetzt Meter	95
Kissenbezüge, ausgebogt oder Durchsatz	jetzt Stück	95
Tischtücher, gute Qualität	jetzt Stück	95
Handtuchdrell, 50 cm breit	jetzt 4 Meter	95
Wischtücher mit Rand	jetzt 4 Stück	95
Küchen-Handtücher, gesäumt und gebändert	jetzt 4 Stück	95
Aufnehmer	jetzt 3 Stück	95
Macco- oder Normaljacken	jetzt Stück	95
Macco- oder Normalhosen	jetzt Stück	95
Macco-Hemden	jetzt Stück	95
Taschentücher, Linon . . .	jetzt 6 oder 12 Stück	95
Madeira-Taschentücher	jetzt Stück	95
Jabots, elegante moderne Fassons	jetzt 1 und 3 Stück	95
Elegante seidene Binder	jetzt 2 Stück	95
Türkische Borden	jetzt 6 und 8 Meter	95
Besätze, Reste 3—6 Meter	jeder Rest	95
Bunte Herren-Garnituren	jetzt Stück	95
Korsettschoner	jetzt 6, 4 oder 2 Stück	95
Mädchen-Hemden	jetzt Stück	95
Haarpfelle und Seitenkämme	jetzt 2 u. 4 Stück	95
Prima Leinenkragen	jetzt 2 u. 3 Stück	95
Prima Manschetten	jetzt 2 Paar	95
Falten-Serviteurs	jetzt 2 Stück	95
Herren-Gummi-Hosenträger .	1 und 2 Paar	95
Krawatten, Selbstbinder und Regattes	jetzt 2 Stück	95
Damen-Strümpfe, schwarz	3 Paar	95
Kinder-Strümpfe	jetzt 3 und 6 Paar	95
Herren-Socken	jetzt 4 Paar	95
Filz-Tischdecken, oliv und bordo	Stück	95
Parade-Handtücher	jetzt Stück	95
Küchen-Überhandtücher, gestickt . . .	Stück	95
Damen-Handtaschen	Stück	95
Damen-Gürtel, Sammet oder Gold . . .	Stück	95
Schweizer Stickereien	jetzt Stück	95
Frottier-Handtücher . . .	jetzt 1 und 2 Stück	95
Klöppel-Spitzen und Durchsätze	6, 8 und 10 Meter	95
Damen- und Herrenschirme . . .	jetzt Stück	95

Kostüm-Stoffe, 130 cm breit	jetzt Mtr.	195
Kleider-Stoffe, Satintuch, schwere Ware .	jetzt Mtr.	195
Kleider-Stoffe, Diagonal-Cheviot . . .	jetzt Mtr.	195
Kleider-Seide, alle uni Farben früher bis 2.50 Mk. . . .	jetzt Mtr.	195
Blusen-Seide, uni und gestreift früher bis 2.85 Mk. . .	jetzt Mtr.	195
Damen-Hemden mit eleg. Stickerei . .	jetzt Stück	195
Damen-Hemden, Reform-Fasson . . .	jetzt Stück	195
Damen-Beinkleider, eleg. breit Facon .	jetzt Stück	195
Damen-Sommer-Unterröcke	jetzt Stück	195
Damen-Feston-Röcke	jetzt Stück	195
Damen-Anstands-Röcke	jetzt Stück	195
Damen-Korsetts, lange Facons	jetzt Stück	195
Damen-Blusen, Satin	jetzt Stück	195
Kostüm-Röcke, engl. und uni Cheviot .	jetzt Stück	195
Damen- und Herren-Schirme . . .	jetzt Stück	195
Damen-Samttaschen	jetzt Stück	195
Gardinen, weiss und creme, 2 Flügel . .	jetzt Paar	195
Rouleaux, weiss und creme, 2 Flügel . .	jetzt Paar	195
Läuferstoffe, frische Muster	jetzt 4 Mtr.	195
Bett-Vorlagen, gross	jetzt Stück	195
Cocos-Matten, schwere Qualität	jetzt Stück	195
Bett-Damast, prima Qualität	jetzt 2 Mtr.	195
Hemdentuch, gute Ware	jetzt 8 Mtr.	195
Damast-Tischtücher	jetzt Stück	195
Kaffeedecken weit unter Preis	jetzt Stück	195
Drell-Servietten	jetzt 6 Stück	195
Küchen-Handtücher, schwere Ware	jetzt 6 Stück	195
Handtuch-Gebild, 60 cm breit . . .	jetzt 6 Meter	195
Bettbezüge, weiss Hemdentuch . . .	jetzt Stück	195
Bettbezüge, Satin oder Siamosen	jetzt Stück	195
Herren-Hemden, weiss Hemdentuch . .	jetzt Stück	195
Macco-Herren-Hemden mit buntem Einsatz	jetzt Stück	195
Normal-Herren-Hemden solide Qualität	jetzt Stück	195
Macco-Herren-Hosen und Jacken .	jetzt Stück	195
Normal-Herren-Hosen und Jacken	jetzt Stück	195
Jacquard-Schlafdecken	jetzt Stück	195
Damen-Strümpfe, durchbrochen, schwarz und farbig	jetzt 2 Paar	195
Damen-Strümpfe, flor, schwarz und farbig . .	jetze 1 Paar	195
Damen-Handschuhe, lang, schwarz, weiss und farbig . . .	2 u. 3 Paar	195
Auto-Shawls, moderne Farben	jetzt Stück	195
Madaira-Taschentücher mit Ecken und Languette	jetzt Stück	195
Taschentücher, Linon und Batist . .	jetzt 6 Stück	195

Damen-Blusen, modern verarbeitet .	jetzt Stück	295
Damen-Kostüm-Röcke	jetzt Stück	295
Blusen-Stoffe, moderne Dessins . . .	jetzt 2 Mtr.	295
Siamosen-Kleider, frische Muster .	jetzt 6 Mtr.	295
Kleider-Kattune, waschechte Qual. .	jetzt 6 Mtr.	295
Bettbezüge, 1½- und 2schläfig . . .	jetzt Stück	295
Betttücher, weiss Halbleinen mit Hohlsaum	jetzt Stück	295
Damen-Hemden, eleg. Reform-Facon .	jetzt Stück	295
Damen-Beinkleider, Kniefacon . .	jetzt Stück	295
Damen-Nachthemden, aus Ia. Chiffon	jetzt Stück	295
Bunte Oberhemden, neue Dessins .	jetzt Stück	295
Serviteurs, glatt und mit Fältchen .	jetzt 6 Stück	295
Macco-Herren-Hemden mit Einsätzen, Ia. Qualität .	jetzt Stück	295
Macco-Herren-Hosen, Ia. Qualität .	jetzt Stück	295
Normal-Hemden, solide Qualität . .	jetzt Stück	295
Damen-Korsetts, elegante Formen .	jetzt Stück	295
Damen-Tuch-Unterröcke	jetzt Stück	295
Damen-Sommer-Unterröcke . .	jetzt Stück	295
Damen-Feston-Unterröcke . . .	jetzt Stück	295
Rock-Volants in grosser Auswahl . .	jetzt Stück	295
Damen-Glacé-Handschuhe . . .	jetzt Paar	295
Damen-Zierschürzen, elegant verarbeitet	jetzt Stück	295
Auto-Shawls, weiss und farbig . . .	jetzt Stück	295
Damen-Strümpfe, durchbr. u. glatt	jetzt 3 Paar	295
Herren-Socken, schwarz und natur	jetzt 6 Paar	295
Jacquard-Schlafdecken	jetzt Stück	295
Badelaken, 130-130	jetzt Stück	295
Hemdentuche, gute Qualität	à 10 Meter	295
Handtuchdrell, Ia. Qualität	à 6 Meter	295
Gardinen, weiche Qualität	Paar	295
Tuch-Tischdecken	jetzt Stück	295
Steppdecken, gute Füllung	jetzt Stück	295
Strickwolle, solide Qualität	1 Pfd.	295
Damen-Schirme, solide Qualität . .	jetzt Stück	295
Schulschürzen, schwarz Alpacca . . .	2 Stück	295
Mädchen-Reform-Hosen, Ia. Qual.	1 Stück	295
Kaffeedecken, extra schwer	jetzt Stück	295
Künstler-Decken, früher 3.75 Mk. .	jetzt Stück	295
Taufkleidchen mit eleg. Stickereien	jetzt 1 Stück	295

Ein Posten **Mädchen-Hüte** 0.95 1.95 2.95 = Ein Posten **Knaben-Hüte** 2 Stück . 0.95

2 Serien **garnierte Damen-Hüte** Serie I 1.95 Serie II 2.95

Besonders günstige Kaufgelegenheit für den **Schul-Anfang!**

Besichtigen Sie unsere Schaufenster und Auslagen!

Gustav Steinberg & Co.

Roggenmarkt 10 — Münster i. W. — Roggenmarkt 10.

Kreissparkasse Coesfeld i. W.

Zinssatz 4 Prozent

bei täglicher Verzinsung und allen Einlagen mit jährlicher Kündigung; bei kürzerer Kündigung 3½%.

Postscheckkonto 12850 Köln. j6

Rote + Original-Lose Glücksk. 3 L. sort. **3 Mk.** 11 Glücksk. 30 Mk. Porto und Liste 30 Pfg. extra empfiehlt und versendet

Lose-General-Debit **Aug. Rolef, Münster i. W.** u. alle Lotterlegeschäfte.

Kinderaussteuer kaufen Sie gut u. billig bei **Werner Hüsing.**

Pflanzkartoffeln!

50 bis 60 Zentner rote und gelbfleischige Magnumbonum hat abzugeben

Gutsbes. Schwegmann,

Glandorf.

Sicherer Erfolg.

Haarbalsam für graues Haar!

Nach kurzem Gebrauch bekommt das graue Haar seine ursprüngliche Farbe wieder. Dieses vorzügliche Haarmittel gibt und bewahrt dem Haare Weichheit und Glanz.

Fl. 1.50 Mk.

Versand per Nachn.

Rhenania-Parfümerie H. Monhof jr., Salzstr. 57 (vis-à-vis Feibes).

Fluß- und Seefische

— aller Arten, —

Matjes Heringe

Neue Kartoffeln

— empfiehlt in prima — Qualität

Hamburger Fischhandlg.

Neubrückenstraße 2.

Filiale: Ludgeristraße 4.

— Fernsprecher 197. —

Freitag, den 19. April, abends 8 Uhr:

Sitzung

der **math. phys. chem. Sektion** bei Stienen.

Tages-Ordnung:

1. Besprechung über den Ausflug im Mai.
2. Kleine Mitteilungen.

Freunde der Sektion sind willkommen.

Börsen-Café.

Ab 16. d. Mts. a3b

vollständig neues Programm.

Münster auf Stelzen.

Eintritt frei.

Dortmunder Kind'l. a3a

Ital. Salon-Kapelle

Colombo.

Vom Besten das Beste.

Eintritt frei.

Konservatorium der Musik.

Sonntag, den 21. April, — abends 8 Uhr —

Im Centralhof.

Zum letzten Mal

Miss Hobbs

Original-Lustspiel in 4 Akten

Numerierter Platz 80 Pfg., unnum. Platz 50 Pfg., bei Bisping, im Konservat. und an der Kasse. a2a

Schlossgarten-Saal.

Donnerstag, d. 18. April, nachm. 3½ Uhr

Großes Konzert

Direkt.: O. Krüger.

Stadt-Theater.

Donnerstag, d. 18. Ap il, 8 Uhr: — **Die Boheme.** —

Oper von Puccini. Große Preise.

Freitag, den 19. April, 8 Uhr: **Maria Stuart.**

Trauerspiel von Schiller. Gewöhnliche Preise.

Miss Hobbs

Centralhof.