Bezugspreis vierteljährlich: in Münster zweimal täglich frei ins Haus gebracht 1 Mk. 50 Pfg., — auswärts von der Post abgeholt 1 Mk. 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.

Fernspr.: Redaktion Nr. 264 u. 23, Geschäftsst. Nr. 76.

Münsterischer Anzeiger

Anzeigen: Der Raum für die Anzeigenspalte, 30 mm breit, 2,4 mm hoch, 25 Pfg.; bei Anzeigen aus dem Reg.-Bez. Münster 20 Pfg., aus der Stadt Münster 15 Pfg. (für Aktiengesellschaften usw., Vereine und Behörden 25 Pfg.).
Reklamen: Der Raum für die Reklamenspalte, 87 mm breit, 2,4 mm hoch, 1 Mk.

Gebühr für Beilagen wird nach Gewicht berechnet.

Zweite Ausgabe. Montag, 4. November 1912. 61. Jahrgang. Nr. 799.

Preußischer Landtag.

Abgeordnetenhaus.

⊙ Berlin, 4. Nov. (Drahtb.)

Präsident Graf von Schwerin-Löwitz eröffnet die Sitzung um 12 Uhr 15 Minuten.

Auf der Tagesordnung steht die Interpellation der Konservativen betreffend den

Wagenmangel und die Verkehrsstockungen auf den einzelnen größeren Bahnhöfen.

Eingegangen ist folgende Interpellation des Zentrums: „Die Eisenbahndirektion Cöln sperrte vom 26. bis 29. Oktober den Eisenbahngüterverkehr am linken Niederrhein, weil der Verkehr nicht mehr bewältigt werden konnte. Welche Maßnahmen gedenkt die Staatsregierung zu ergreifen, um der Wiederkehr solcher verkehrsschädlichen Störungen wirksam vorzubeugen?"

Der Vorschlag des Präsidenten, beide Interpellationen zugleich zu verhandeln, findet nach längerer Geschäftsordnungsdebatte nicht die Zustimmung des Hauses.

Abg. Frhr. v. Zedlitz (fk.) begründet die Interpellation seiner Partei. Die außerordentlichen Verkehrsstockungen infolge des Wagenmangels im Herbst wirkten besonders auf die Arbeiter und die Arbeitsgelegenheit zurück.

Aus einem Bezirk des rheinisch-westfälischen Industriereviers ist mir mitgeteilt worden, daß dort in den letzten Tagen allein 70 000 Wagen gefehlt haben. Die Eisenbahnverwaltung versagte gänzlich. Die beteiligten Industriekreise müssen immer wieder ihre Wünsche äußern, so daß sich eine Fühlungnahme mit der Eisenbahnverwaltung entwickelt. Andererseits müssen wir der Eisenbahnverwaltung die Mittel bewilligen, damit sie auch einer ungewöhnlichen Verkehrssteigerung entsprechen kann.

Minister von Breitenbach: In Übereinstimmung mit dem, was in seinen einleitenden Worten der Herr Präsident gesagt hat, muß ich erklären, daß es für mich unmöglich ist, die Beantwortung der Interpellation, die heute vorliegt, von der Interpellation zu trennen, die demnächst vorliegen wird. Die Materien sind untrennbar mit einander verbunden. Die Betriebsstörungen betreffen ein nur eng begrenztes Gebiet des Staatseisenbahnnetzes und gehen von einigen Ab- und Zufuhrlinien des Ruhrgebietes aus. Im übrigen ist der Betrieb des gesamten Staatsbahnnetzes in durchaus glatter, ordnungsmäßiger und wirtschaftlicher Weise vollzogen worden. Bereits zu Anfang des vorigen Jahres traten Störungen wegen Verkehrsüberlastung auf. Sie waren bedingt durch große Umbauten, die auf den Bahnhöfen Wanne und Osnabrück stattfanden. Es haben sich Betriebsschwierigkeiten auf dieser Route ergeben und die Staatsbahnverwaltung hat Anlaß genommen, soweit es innerhalb Jahresfrist möglich war, auf einer großen Zahl von Stationen Verbesserungen vorzunehmen. Die Verbesserungen sind erst in der letzten Hälfte des Oktober dem Verkehr übergeben worden. Es kommt aber darauf an, Maßnahmen zu treffen, die dauernd den Störungen vorbeugen. In der ersten Hälfte des Oktober traten besondere Störungen auf der Route Köln-Herbesthal auf. Sie sind mit veranlaßt durch die Betriebsschwierigkeiten des Verkehrs aus dem Ruhrrevier nach den luxemburgischen Nordwestbahnen. Die Betriebsstörungen führen nicht nur zu Verstopfungen des Verkehrs, sondern auch zu großen Betriebsschwierigkeiten, die auch heute noch nicht behoben sind. Um die Mitte des Monats Oktober stellten sich Störungen auf der Route Duisburg-Crefeld-Neuß ein, besonders auf dem großen Bahnhof Hohenbudberg, dessen Bedeutung sehr groß ist, weil er den sehr großen, aus dem Ruhrrevier herausströmenden Verkehr zu bewältigen hat und weil auf der linken Rheinseite eines unserer am dichtesten bevölkerten Industriegebietes liegt.

Die Folge war, daß — um mich eines Ausdrucks aus einem andern Teile meines Ressorts zu bedienen — dem Ruhrrevier die Vorflut genommen wurde und daß eine sehr starke Ansammlung von Wagen im Ruhrrevier stattfand. Es sind Umleitungen vorgenommen worden. In der vollen Erkenntnis, daß es sich um einen sehr schweren Eingriff in das Verkehrswesen handelt, haben wir uns entschließen müssen, eine viertägige Sperre über einen Teil des linksrheinischen Verkehrs zu verhängen, um die Ordnung des Verkehrs auf den Strecken von Crefeld, M.-Gladbach, Düren und Neuß wieder herzustellen. Die Verhängung einer Verkehrssperre ist unter allen Umständen nicht nur ein erheblicher Eingriff in den Verkehr, sondern auch aus betriebstechnischen Rücksichten zweifelhaft und bedenklich, weil ja die Folge ist, daß derjenige Teil des Verkehrs, der nicht durch Sperre getroffen wird, trotzdem diese Übergänge passieren und umgeleitet werden muß. Diese Umleitung wurde sofort in Szene gesetzt. Die Folge war vorauszusehen: daß Routen, die bisher tadellos und ordnungsmäßig arbeiteten, nun selbst unter der verstärkten Verkehrslast zu leiden hatten. Trotzdem dies vorauszusehen war, mußte die Verwaltung vorgehen, wie sie vorgegangen ist. Die Folgen der Sperre des Betriebs sind als nicht ungünstig zu bezeichnen; der Verkehr läuft über Hohenbudberg ab. Wer den Betrieb in einem Reviere mit solcher Verkehrslast wie im Ruhrreviere kennt, wird daher keinen Zweifel hegen, daß eine momentane Störung in einem begrenzten Teile des Reviers auf der betreffenden Eisenbahnlinie eine ganz außerordentliche Rückwirkung auf alle angrenzenden Stationen ausüben muß, und die Rückwirkung haben wir ja in der gekennzeichneten Richtung leider feststellen müssen. Trotzdem kann ich zu meiner Freude mitteilen, daß die Störungen in der Abnahme begriffen sind, und wir hoffen, in der Mitte oder zweiten Hälfte dieses Monats einen ordnungsmäßigen Betrieb führen können. Die Schwierigkeiten liegen ja zum größten Teil daran, daß die Tausende von Güterzügen nicht mehr nach dem Fahrplan fahren können, weil die Stationen zum Teil gesperrt sind und die Annahme der Züge verweigert werden muß. Wenn die Güterzüge nicht mehr fahrplanmäßig fahren können, dann kommen die Tausende von Betriebsbeamten aus ihrem Turnus und müssen in anderer Weise abgelöst werden. Die Erschütterungen des Verkehrs wirken schließlich lange nach. Ich habe selbst in mehreren Direktionsbezirken wiederholt solche Störungen durchgemacht und weiß, was sie für alle, die mit der Beseitigung derselben zu tun haben, zu bedeuten haben.

Auf welche Gründe sind diese Störungen zurückzuführen? Sind es Mängel der Organisation, oder ist die Staatsbahnverwaltung schuldhafterweise mit der Entwickelung ihrer Verkehrsanlagen und mit der Ausgestaltung ihres Wagenparks nicht genügend fortgeschritten? oder drittens liegt nicht eine ungewöhnliche, nicht vorauszusehende Überlastung und Verkehrssteigerung vor? Was die Fragen der Organisation betrifft, so ist die heutige Organisation der Staatsbahnen nunmehr 17 Jahre in Geltung, und nach den Erfahrungen, die wir in diesem langen Zeitraum unter den verschiedenen wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnissen gesammelt haben, ist diese Organisation ausgezeichnet und kann auch von einer anderen Organisation kaum übertroffen werden. Diese Organisation gibt uns die Möglichkeit, einheitlich, schnell und durchgreifend den Betrieb einer so großen Verwaltung zu regeln. In Frage kommt dann also für diese, unter allen Umständen lebhaft zu bedauernden Vorkommnisse nur eine schuldhafte Verzögerung in der Ausgestaltung des Apparates oder eine ungewöhnliche, nicht vorauszusehende Verkehrssteigerung. Zur Beurteilung dieser Frage ist ein Überblick über die Entwicklung des Verkehrs der preußischen Staatseisenbahnen unerläßlich. Am auffallendsten haben sich die Betriebseinnahmen in den Jahren 1908 bis 1912 in stetiger Steigerung gehoben: von 1942 Mill. Mark um 542 Mill. Mark oder 25 Prozent. Dieser ungewöhnlichen Steigerung der Einnahmen entspricht die Steigerung der Verkehrsleistungen in Tonnenkilometern. Diese hat 1912 prozentual sogar erheblich mehr zugenommen als die Einnahmen. Diese ganz außergewöhnliche Verkehrssteigerung, die schon 1911 dominierte, hält in voller Stärke an. Sonst würde nicht zu erklären sein, daß wir in diesem Jahre 1912 in der Zeit vom 1. April bis 30. September noch eine Mehreinnahme von über 80 Millionen Mark haben. Die Ziffern der Wagengestellung in den großen Kohlenbezirken liefern den Beweis, daß wir es mit einer Verkehrssteigerung zu tun haben, wie sie auf den preußischen Bahnen bisher noch nicht erlebt worden ist. (Hört! hört!) Im September 1912 sind im Ruhrrevier durchschnittlich täglich bestellt worden 30 600 Wagen, das sind 16 Prozent mehr als im September 1911. In Oberschlesien sind in demselben Monat 11 000 Wagen bestellt worden, oder 13 Prozent mehr. Zusammen in allen Revieren durchschnittlich täglich 41 720 Wagen, während 1909 31 500 Wagen gestellt wurden. Dieselbe glänzende Konjunktur zeigt sich im ganzen Königreich Preußen, ganz besonders aber in den von der Verkehrssperre betroffenen Gebieten. Ich nenne nur ganz wenige Stationen. In Neuß beträgt die Verkehrssteigerung 29 Prozent, in Stolberg 12 Prozent, in Rote Erde 15, auf den Cölner und Deutzer Bahnhöfen einschließlich der Häfen 19 Prozent, in Mülheim-Rhein sogar 20 Proz. Mit diesen hohen Ziffern des Verkehrs im ersten Halbjahr 1912 treffen die des stetig wachsenden Herbstverkehrs zusammen. Da waren es in erster Linie die landwirtschaftlichen Erzeugnisse, hauptsächlich die großen Massen an Rüben, für die in den ersten Tagen des Oktobers ungefähr 4000, Mitte des Monats bereits 20 000 Wagen zu stellen waren. Die Rübenernte dieses Jahres ist eine sehr umfangreiche, die Inanspruchnahme der Staatsbahn entsprechend stark. Das gleiche gilt von der Kartoffelernte. Aufs äußerste belastet für Wagen und Bahnhöfe war ferner der Stückgüterverkehr, der überall eine gewaltige Erhöhung zeigt.

Selbstverständlich hat sich die Verwaltung auch auf die Aufnahme des starken Verkehrs einrichten müssen. Als ich 1906 Minister wurde, habe ich die Aufstellung eines Eisenbahnbauprogramms für unerläßlich gehalten. Es sollte durchaus nicht nach Schema F verfahren werden, weil der Verkehr das nicht verträgt, aber selbstverständlich mußte eine gewisse Ordnung hineingebracht werden. Das Programm war für einen Zeitraum von 10 Jahren gedacht und lief bis 8 Milliarden auf. Dabei handelte es sich nur um Bauten ausschließlich der Meliorationsbauten. In den Jahren 1905, 1907, 1909 und 1911 sind 185, 315, 330 und 340 Mill. Mark verwendet worden. Ganz naturgemäß ist ein großer Teil davon auf den Westen entfallen. Allein für die Bauten Essen, Elberfeld und Cöln sind seit 1907 im ganzen über 90 Millionen Mark aufgewendet worden. Der Bezirk Cöln, der durch die Verkehrssperre in erster Linie betroffen wurde, ist in hervorragender Weise daran beteiligt. Abgesehen von den von 1907 ab fertiggestellten Bauten waren bereits vor diesem Zeitpunkt große und umfassende Bahnhofsbauten, vor allem in Crefeld, M.-Gladbach und Neuß geschaffen worden. Der Bahnhof in Neuß ist völlig neu umgebaut worden. Die Entwicklung des Verkehrs hat sich dort in rapider Weise vollzogen. Als wir den Bahnhof dem Betrieb übergaben, waren wir der festen Überzeugung, etwas großes und dauerndes geschaffen zu haben. Heute reicht der Bahnhof nicht mehr aus. Im Einverständnis mit den Interessenten ist die Steigerung des Verkehrs in diesem Jahre auf 7 Prozent gesetzt worden. Wir verfahren in dieser Beziehung durchaus nicht bureaukratisch. Es finden mit den Interessenten fortgesetzt Besprechungen über die voraussichtliche Verkehrssteigerung statt.

Wir konnten aber nicht die Schwierigkeiten übersehen, die sich aus der Hochkonjunktur ergaben. 1905, 1906 und 1907 waren Jahre der Hochkonjunktur; das Jahr 1908 ein Jahr schwerer Depressionen, das auf die Einnahmen der Staatsbahn eine Rückwirkung ausübte. Das Jahr 1909 war der Anfang des Aufstieges und die Jahre 1910 und 1911 eine Zeit der glänzendsten Entwicklung. Ebenso wie unsere großen und größten leistungsfähigsten Unternehmungen in den Zeiten der Hochkonjunktur den berechtigten Wunsch haben, daß ihnen die Lieferungsfrist verlängert werde, ebenso kann die Eisenbahnverwaltung das gleiche Entgegenkommen erwarten. Die Staatsbahnverwaltung entspricht nach Kräften den großen Aufgaben, die ihr obliegen. Daß unser Personal angestrengt tätig ist und seine Pflicht tut, wird niemand bestreiten können; bei den Eisenbahndirektionen, bei dem großen Personal auf den Rangierbahnhöfen, bei dem Zug- und Lokomotivpersonal ist der beste Wille vorhanden und liefert den vollen Beweis dafür, daß in dieser großen Verwaltung ein vorzüglicher Geist herrscht. (Beifall.) Es ist mir ein Bedürfnis, dies hier auszusprechen. (Erneuter Beifall.) Große wirtschaftliche Korporationen haben sich mit dieser Frage eingehend beschäftigt und ich freue mich, daß dies mit großer Ruhe geschieht. Es wurde zwar hervorgehoben, daß die Interessen der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft geschädigt würden, es wurde aber auch darauf hingewiesen, daß die Verwaltung sich in einer ganz außerordentlichen Lage befunden habe. Ja, es wurde sogar ausgesprochen, daß das Vertrauen zur Staatseisenbahnverwaltung gefestigt worden ist. Ich hoffe, daß das hohe Haus sich dieser Auffassung anschließt und der Staatseisenbahnverwaltung das Vertrauen erhält, das ihr bisher entgegengebracht ist. (Beifall.)

Abg. **Goebel** (Ztr.): Der Ausfall an Wagen für die Monate September bis Oktober ist auch im oberschlesischen Bezirk ein sehr fühlbarer gewesen. Durch den Mangel an Wagen mußte im oberschlesischen Bergwerksrevier nicht nur ein Förderausfall entstehen, sondern es ist auch ein Lohnausfall von verschiedenen Millionen Mark eingetreten. Man hat sich genötigt gesehen, Feierschichten einzulegen. Dadurch werden aber auch die Erwerbsverhältnisse der Bergarbeiter geschädigt, wie an sich ja schon für Oberschlesien niedrigere Löhne als im Ruhr und Saarrevier beziehen, was besonders bei den herrschenden Teuerungsverhältnissen für sie doppelt empfindlich ist. Auch aus der oberschlesischen Zementindustrie hört man seit längerer Zeit Klagen, wenn auch nicht gerade über Wagenmangel, so doch über Wagenknappheit. Gerade in der Zementindustrie ist die Verzögerung besonders schädlich. Dasselbe gilt von der Brikettfabrikation. Diese Fabrikation ist darauf zugeschnitten, daß die Fabrikate täglich abgefahren werden können. Auf die Oderverhältnisse kann man, wie im Vorjahre, nicht die Schuld schieben. Die Schiffahrtsverhältnisse waren hier im Gegenteil besonders gut. Ich habe mich gefreut, daß für das nächste Jahr eine Vermehrung des Güterwagenparks zugestanden worden ist. Man muß sich doch fragen, ob man nicht schon im Vorjahre damit rechnen konnte, daß bei der vorliegenden Konjunktur in diesem Jahre ein noch größerer Bedarf an Wagen sich einstellen würde. (Beifall im Zentrum).

Abg. Graf **von der Groeben** (kons.): Der Mißstand des Wagenmangels kann eine Schädigung des Nationalvermögens zur Folge haben. Die Waren werden verteuert. Leichtverderbliche Güter bleiben liegen. Auch die Arbeiter werden dadurch erheblich geschädigt. Der Berichterstatter der Budgetkommission legte im vorigen Jahre eine genaue Liste vor, nach der die Zahl der Güter-Kilometer höher gestiegen ist als die Zahl der eingestellten Waggons. Im vorigen Jahre kamen zahlreiche Erzeugnisse, die sonst nur den Lokalverkehr in Anspruch nehmen, in den großen Verkehr und belasteten die Eisenbahn. Das trifft für dieses Jahr nicht zu. Trotzdem treten solche Verkehrsstockungen ein. Daß die große Rübenernte in diesem Jahre mit ein Grund des Wagenmangels wäre, ist ebenfalls nicht zutreffend. Die Staatsbahnverwaltung hat die Pflicht, dafür zu sorgen, daß sie auch in schwierigen Zeiten dem Verkehr gewachsen ist. Verkehrserschwerungen dürfen nicht eine chronische Institution werden.

Abg. **Schmedding** (Zentr.): Nach allem, was wir von den Vorrednern gehört haben, kann kein Zweifel darüber bestehen, daß wir uns in einer großen Wagennot befinden, die zu einer wahren Kalamität geworden ist. Sie scheint allerdings weniger den Osten als vielmehr den Westen der Monarchie betroffen zu haben. Es klagen im Westen die Landwirtschaft, die Kali-, Braunkohlen, Stein- und Steinkohlen-Industrie. Solche Klagen sind nichts neues, denn solange das Staatsbahnsystem besteht, sind sie eine alljährliche Erscheinung. Allein was der jetzigen Not ein besonderes Gepräge gibt, sind zwei Umstände, einmal, daß gleichzeitig gänzliche Verkehrsstockungen eingetreten sind, besonders auf dem linken Rheinufer, und zweitens daß kaum zwei Monate hinter uns liegen, seitdem von dieser Stelle aus mehrere Redner über Wagenmangel geklagt und vorbeugende Maßnahmen gefordert haben. Im Hinblick auf diesen Etat stehen wir der Frage nahe, ob die Eisenbahnverwaltung ihre volle Schuldigkeit getan hat, um der Wagennot vorzubeugen. Am wenigsten Schuld trifft jedenfalls die Betriebsbeamten. Ich will absehen von weiteren Untersuchungen dieser Frage, da sie uns über die Kalamität nicht hinweghilft. Ich gehe sogar einen Schritt weiter, indem ich behaupte, daß es unmöglich ist, daß die Eisenbahnverwaltung unter allen Umständen gegen Wagenmangel Sicherheit gewähren kann. Man hat auch die Grundlage der Wirtschaftlichkeit nicht außer acht zu lassen und in Rücksicht zu ziehen, daß die Güterwagen während eines großen Teiles des Jahres unbenutzt bleiben. Immerhin bleibt aber die oberste Aufgabe der Eisenbahnverwaltung die Erfüllung der Betriebspflicht. Wie gesagt, hierauf einzugehen, hat nur akademischen Wert. Ich beschränke mich daher in Übereinstimmung mit der Interpellation auf die Frage, welche Maßnahmen notwendig sind, um der Wagennot abzuhelfen. In erster Linie kommt eine angemessene Vermehrung des Wagenparks in Betracht. Es bedarf einer einmaligen, dem jetzigen Verkehr entsprechenden Wagenvermehrung und es genügt nicht, wenn alljährlich der Wagenpark nur um 4 Prozent vermehrt wird. Beiläufig möchte ich persönlich den Herrn Minister bitten, die alljährlichen Klagen über Wagenmangel, die er gewiß nicht gerne hört, zur Prüfung der Frage zu benutzen, ob das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal noch am Platze ist. Ich sehe so die Zeit kommen, wo hier über ungenügende Schleppkraft geklagt wird. Und ferner, was nützen uns die neuen Wagen, wenn die Schienenwege und Bahnhöfe nicht ausreichen, um dem Verkehr gerecht zu werden. Es ist besonders nötig, daß gebaut wird die Strecke von Bochum über Lüdinghausen nach den Nordseehäfen, und zwar über Münster. Ferner muß gebaut werden die Strecke von Dortmund über Schwerte zur Siegbahn. Auch eine direkte Verbindung zwischen Frankfurt a. Main und dem Mittelrhein ist unbedingt notwendig. Bei der Überlastung, die sich alljährlich auf den beiden Rheinlinien zeigt, scheint auch die Herstellung dritter und vierter Gleise an der Moselbahn notwendig zu sein. Was von neuen Streckengleisen gilt, gilt nicht minder von der Vergrößerung der verschiedenen Bahnhöfe. Besonders bringlich ist der Ausbau von Neuß und Münster i. W. Bei letzterem ist die Beschränktheit so groß geworden, daß man, um etwas Luft und Raum zu gewinnen, allen Lagerplatzpächtern kündigen mußte. Es leiden besonders an Überlastung die Hauptstrecken Münster-Hamm u. Wanne und Münster-Hamburg, so daß, wie mir Lokalbeamte bestätigt haben, sie mehr und mehr als betriebsgefährlich bezeichnet werden müßten. Der Umbau ist ja in Aussicht genommen, und ich will im Interesse nicht allein meiner Vaterstadt, sondern noch mehr im allgemeinen Verkehrsinteresse hoffen, daß dafür 1913 Mittel in den Etat eingestellt werden. Sollte er übrigens schon nach wenigen Jahren wieder betriebsgefährlich werden, so ist der Rangier- und Güterbahnhof nicht wieder auf die südliche, sondern auf die nördliche Seite zu legen.

Außerdem ist es nötig, daß die bewilligten Bauten auch mit möglichster Beschleunigung ausgeführt werden, was nach meinen Beobachtungen nicht immer geschieht. Es wird beispielsweise nicht viel an vollen fünf Jahren fehlen, seitdem die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Münster-Emden beschlossen ist, eine Strecke, die von dem Verkehr nach Emden und den ostfriesischen Inseln stark in Anspruch genommen ist. Noch immer ist sie nicht vollendet. Schlimmer als das ist, daß sie auch teilweise, wo das zweite Gleise schon liegt, noch nicht in Benutzung genommen ist, wie ich mich selbst vor einigen Tagen überzeugt habe. Hier ist also seit drei Jahren ein Kapital investiert, ohne daß es Nutzen bringt. Im Gegenteil, die Schienen rosten. Ein weiteres Mittel für Änderung der Kalamitäten wäre die Aneignung von Vorzugstarifen für diejenigen Verfrachter, welche nicht in den Verkehrsmonaten November und Dezember, sondern schon im Juli und August Massengüter befördern lassen. Der Großkaufmann rechnet mit Pfennigen und mit Bruchteilen von Pfennigen, und es ist daher anzunehmen, daß er von den Vorzugstarifen gern Gebrauch machen wird. Je mehr das geschieht, um so größer wird die Entlastung der Bahnen in den Herbstmonaten sein. Ob auch die weitere Einrichtung des Pendelverkehrs helfen wird, wage ich nicht zu entscheiden. Es wäre verfehlt, gegen die hier erhobenen Anklage über das Staatsbahnsystem den Stab brechen zu wollen. Es darf nicht verkannt werden, daß die Eisenbahnverwaltungen nicht stehen geblieben sind, sondern nach allen Richtungen hin große Fortschritte gemacht haben. Ich hoffe, daß die heutige Verhandlung dazu beitragen wird, daß der Finanzminister sich der Bewilligung der erforderlichen Mitteln nicht widersetzt, denn die Eisenbahnen sind nicht Finanz-, sondern Verkehrsanstalten, gebaut zur Förderung des öffentlichen Wohles. (Lebhafter Beifall.)

Abg. Graf **Moltke** (fk.): Allerdings liegt eine lokale Kalamität vor; aber die Folgeerscheinungen erstrecken sich über das ganze Land. Der eigentliche Schaden besteht darin, daß die großen Betriebe teilweise zu einer Betriebseinschränkung und zu Maßnahmen gezwungen wurden, die direkt produktionsschädlich waren. Hierdurch erlitten wieder die Arbeiterverhältnisse einen bedauerlichen Rückschlag. Nach der Auffassung meiner Freunde wird in der ganzen Welt kein Betrieb mit solcher Pünktlichkeit und absoluten Sicherheit, mit solcher Voraussicht und Gewissenhaftigkeit geleitet, wie der preußische Eisenbahnbetrieb. Aber die Frage, ob auch für besondere Verhältnisse die nötigen Sicherheitskonfizienten vorgesehen sind, kann man nicht bejahen. Die Vermehrung des Fuhrparks in zehn Jahren um 55 Prozent ist eine ganz enorme Leistung; aber sie scheint nicht ganz im Verhältnis zu stehen zu dem großen Verkehrsandrange. Zwischen der Verwaltung und den Privatinteressenten in der Industrie sowohl wie auch in der Landwirtschaft bestehen nicht die notwendigen inneren Beziehungen. Die Aufforderung zum rechtzeitigen Anmelden der Wagen muß an alle Interessenten gleichmäßig ergehen. Hätten wir heute einen großen Kanal, so würde dieser alle die Kalamitäten ganz erheblich abgeschwächt haben. Ohne die vollständige Ausnutzung der Wasserstraßen, der natürlichen sowohl wie der künstlichen, wird die Bewältigung der stets anschwellenden Verkehrs unmöglich.

Abg. **Hirsch**-Essen (natl.): Der Übelstand trifft sämtliche Erwerbszweige und Landesteile und schädigt Eisenbahn und Arbeiter. Die Erregung und Unzufriedenheit großer Arbeitermassen im Westen ist tatsächlich sehr groß. Es ist ihnen nicht zu verdenken, daß sie, wo sie bei der Teuerung verdienen können, erregt sind über Feierschichten, weil der Bahnapparat nicht ausreicht. Auch die Kohlenverbraucher leiden sehr, wenn die Kohlen nicht rechtzeitig geliefert werden. Wir verlangen eine stärkere und regelmäßigere Vermehrung des rollenden Materials und der Beamten. Erwägenswert ist, ob nicht eine ausreichende jährliche Mindestvermehrung festgelegt werden kann. Die staatliche Eisenbahnverwaltung muß sich den voraussichtlichen wirtschaftlichen Bedürfnissen anpassen und darf im Unterschiede von Privatbahnen nicht erwägen, ob sie Erweiterungen vornehmen will. Sie muß, entsprechend dem Verkehrsumfange, die Einrichtungen ausgestalten. Über eine Vermehrung des rollenden Materials für 1913 läßt sich reden. Wir verlangen eine möglichst große Beschleunigung des Ausbaues der Bahnhöfe, eine Vermehrung der Gleise und eine Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr, ferner auf den Bahnhöfen und Strecken die Vorrätighaltung ausreichenden Materials, eine Vermehrung der Hauptbahnlinien, eine vermehrte Verwendung der 40-Tonnenwagen und der Wagen mit größerer Tragfähigkeit. Auch die Eisenbahnstatistik sollte beschleunigt werden, damit man sich rascher über die Bedürfnisse des Verkehrs unterrichten kann. Alles bedingt größere Aufwendungen; aber man muß bedenken, welchen Ausfall für das nationale Vermögen und das gesamte Erwerbsvermögen durch die Stockungen entstehen. Ganz besonders in denjenigen Bezirken, die hauptsächlich die großen Einnahmen bringen, muß das geschehen, was die Verkehrsinteressen erfordern. Der erwerbstätigen Bevölkerung muß es erleichtert werden, die ihr auferlegten Lasten zu tragen. Ich hoffe, daß die Parteien bei dem Wassergesetze alles halten, was sie jetzt versprochen haben.

Abg. Dr. **Pachnicke** (Fortschr. Vp.): Wenn die internationale Krisis verschärft wird, so daß Erschütterungen außerhalb des Balkans entstehen, so könnte die Verkehrsstörung infolge des Wagenmangels katastrophal werden. Die Bahnhöfe werden nicht rechtzeitig umgebaut und die erforderlichen Gleise nicht immer rechtzeitig gelegt. Der Bau von Wasserstraßen sollte beschleunigt werden. Man sollte auf den glänzend dotierten Ausgleichsfonds zurückgreifen, um den Notstand zu beseitigen.

Abg. **Stöbel** (Soz.): Der Wagenpark wurde nicht so vermehrt, wie es die Konjunktur erforderte. Daß die Bahnverwaltung ihre volle Schuldigkeit nicht tat, ist auf die von den Mehrheitsparteien begünstigten Überschußwirtschaft zurückzuführen.

Minister **Breitenbach:** Die Staatseisenbahnverwaltung kann sich mit den Zielen und Wünschen der Vorredner im großen und ganzen vollständig einverstanden erklären. Ich bin mit den Rednern der Meinung, daß der ganze Apparat der Eisenbahn eine erhebliche Verstärkung notwendig hat. Unter diesem Eindruck bin ich hier 1906 eingezogen. Ich gebe zu, daß die Vorkommnisse, die sich jetzt auf den westlichen Bahnen abgespielt haben, diese Auffassung nur verstärken können und müssen. (Sehr gut! rechts.) Ich bin der Meinung, daß wir nicht bloß die Großbetriebe und Güterbahnhöfe verbessern, sondern auch die Strecken energisch ausbauen müssen, und zwar durch Schaffung zweiter, dritter und vierter Gleise, daß wir ferner Abfuhrlinien schaffen müssen. Wiederholt habe ich die Meinung ausgesprochen, daß wir nicht nur die Nebenbahnen ausbauen dürfen, sondern auch das Hauptbahnnetz. Ich bestätigte das auch in weitestgehendem Maße. Ich erinnere an die großen Abfuhrlinien vom Ruhrrevier nach Hamburg und vom Ruhrrevier nach Bayern. Ich habe ferner in Aussicht genommen, eine zweite große Abfuhrlinie vom Ruhrrevier nach der Mosel und dem Saarrevier zu schaffen. Allerdings ist es, wie ich bereits im vorigen Jahre gesagt habe, vom Staate schon viel verlangt, daß er ungeheure Kapitalien aufbringt, um sie für den größten Teil des Jahres unverzinst zu lassen. Dagegen bin ich der Meinung, daß wir uns für einen sehr starken Verkehr einrichten, der annähernd dem gleichkommt, den wir heute leisten. Die Frage über Verschulden oder Nichtverschulden brauche ich nicht näher untersuchen. Die Verwaltung hat ein gutes Gewissen und hat Ungewöhnliches im letzten Jahre geleistet. Ich gebe zu, daß solchen Vorkommnissen gegenüber Abhülfe geschaffen werden muß. Die Frage, ob die Verwaltung sich mit den Interessenten genügend ins Einvernehmen setzte, ob sie genügend Fühlung mit ihnen nahm, kann ich durchaus bestätigen. Hierauf ist schon unter Maybach Gewicht gelegt worden. Mir ist es nicht unerwünscht, daß diese Anregung an mich herantritt. Sie wird jedenfalls zu einer Nachprüfung führen müssen, ob und in welcher Richtung hier ein Ausgleich zu schaffen ist. Was die Frage der Wagenbeschaffung anbetrifft, so kann ich es nicht anerkennen, daß die Verwaltung in dieser Richtung es an der notwendigen Verbindung mit den Interessenten fehlen läßt. Ebensowenig kann ich anerkennen, daß der Lokomotivpark ungenügend sei. Wir haben den Lokomotivpark nicht nur der Zahl nach ganz außerordentlich gestärkt, sondern auch in bezug auf die Verfügbarkeit der Lokomotiven. So sind wir auch dazu gekommen, unsere Güter- und Schnellzüge mit zwei Maschinen auszustatten. Was die Frage der Personalvermehrung anbelangt, so muß ich es zurückweisen, daß wir in der Personalvermehrung aus Sparsamkeitsrücksichten rückständig seien. Wir stehen durchaus auf dem Standpunkte, daß das Personal, das für den Betrieb notwendig ist, auch vorhanden sein muß. (Beifall.) Wir haben das Personal in den letzten Jahren erheblich vermehrt. Daß das Personal unter Betriebsstörungen leidet, gebe ich zu; aber diese Störungen haben uns Veranlassung zu organisatorischen Maßregeln gegeben, die bewirken, daß das Personal nicht über das zulässige Maß hinaus angestrengt wird, wenn auch Überstunden vorkommen. Wenn von der Anpassung an die jeweiligen Verhältnisse die Rede gewesen ist, so kann uns auch in dieser Hinsicht die Privatbahn nicht als Vorbild dienen. Von Schwankungen in der Wagenbeschaffung kann bei uns nicht die Rede sein. Daß ich etwa mit Rücksicht auf die hier zur Sprache gebrachten Vorkommnisse von dem Schleppmonopol zurücktreten müsse, vermag ich nicht einzusehen. Der Betrieb auf den Kanälen läßt sich mit dem Betrieb auf den Eisenbahnen absolut nicht vergleichen. Wenn schließlich die Frage aufgeworfen worden ist, ob man nicht befürchten müsse, daß im Kriegsfalle die Staatsbahn nicht alles das leiste, was von ihr gefordert würde, so kann ich dazu versichern, daß in dieser Beziehung nicht der geringste Zweifel obwaltet.

Abg. **Goebel** (Zentr.) weist auf die wirtschaftlichen Nachteile für die Montanindustrie und die Bergarbeiter Oberschlesiens hin, die durch den Wagenmangel sehr geschädigt werden.

Abg. **Macco** (natl.): Die früher vom Ministertische gefallenen Äußerungen, daß das Eisenbahnnetz genügend ausgebaut sei, beruhte auf einer Verkennung der wirtschaftlichen Kräfte. Wir danken dem Herrn Minister für seine Ausführungen und hoffen auf eine größere Unterstützung der Eisenbahnverwaltung durch die Finanzverwaltung.

Minister **Breitenbach**: Mit den soeben gehörten Anregungen ist man schon wiederholt an uns herangetreten. Die Einführung der automatischen Bremse würde uns an 80 Millionen Mark kosten. Trotzdem wird die preußische Staatseisenbahnverwaltung dieser Frage dauernd ihr Interesse zuwenden. Aber sie hat auch internationale Bedeutung. 20-Tonnen-Wagen müssen mit automatischen Bremsen ausgerüstet sein, können aber nicht in den internationalen Verkehr eingestellt werden. Auf dem internationalen Kongreß der Eisenbahnverwaltung im Jahre 1913/14 wird diese Frage behandelt werden. Bei der österreichisch-ungarischen Regierung wird man auf grundsätzlichen Widerstand nicht stoßen. Wenn wir in unseren Einnahmen mit einer Steigerung von 3½ Prozent rechnen, können wir die ganze Einnahme nicht in den Ausgabeetat einstellen. Wir wären da nicht in der Lage, bei dem außerordentlichen Etat die großen Aufwendungen zu machen. Der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes und der Eisenbahnmitteln kann nicht vom ordentlichen Etat abhängig gemacht werden.

Damit ist die Besprechung erledigt.

In erster und zweiter Beratung wird dann ein Antrag der Abgg. Brust (Zentr.) und Knupe (natl.) betr. den Gesetzentwurf der vom 3. Juni 1912 datierten Novelle zum Berggesetz debattelos angenommen.

Hierauf vertagt sich das Haus.

Nächste Sitzung Dienstag 11 Uhr. Tagesordnung: Interpellation des Abg. Beumer (natl.) betr. Ausführung des Privatbeamtengesetzes.

Schluß 5¼ Uhr.

Aus der Stadt.

Münster, 5. November.

♂ **Von der Universität.** Wie schon kurz gemeldet, ist der bisherige Würzburger Privatdozent Dr. Franz Dölger als außerordentlicher Professor für allgemeine Religionswissenschaft und vergleichende Religionsgeschichte in die hiesige theologische Fakultät berufen worden und hat den Ruf angenommen. Es ist erfreulich, daß es gelungen ist, für diese neu gegründete Professur eine so hervorragende Kraft zu gewinnen. Prof. Dölger hat gerade auf dem Gebiete der vergleichenden Religionsgeschichte schon eine Reihe von bedeutsamen, von der Kritik glänzend beurteilten Werke veröffentlicht. Es seien namentlich angeführt: „Der Exorzismus im altchristlichen Taufritual" (1909); „ΙΧΘΥΣ. Das Fischsymbol in frühchristlicher Zeit". Bd. I. (1910); „Sphragis. Eine altchristliche Taufbezeichnung in ihren Beziehungen zur profanen und religiösen Kultur des Altertums" (1910). Zu der soeben erschienenen Festschrift zum 50jährigen Priesterjubiläum des verdienten römischen Archäologen de Waal, die unter Dölgers Redaktion entstanden ist, lieferte er selbst zwei Beiträge: „Dem unbekannten Gott. Religionsgeschichtliche Grundlagen zum sogenannten Edikt von Mailand" und „Konstantin als Drachentöter". Der neue Lehrstuhl für Religionswissenschaft und vergleichende Religionsgeschichte ist der erste, der an einer katholisch-theologischen Fakultät Deutschlands für dieses wichtige Fach errichtet worden ist. Seine Besetzung durch Prof. Dölger, dem auch der Ruf eines anregenden Dozentes vorauszieht, darf nach allem als eine besonders glückliche bezeichnet werden.

‡ **Der Verein der Rheinländer** (gegr. 1900) veranstaltete am Sonntag in den Räumen des Berliner Hofes sein 13. Stiftungsfest, das recht gut besucht war. Nach der Begrüßungsansprache durch den ersten Vorsitzenden Cremer wechselten Konzertvorträge mit allgemeinen Liedern und Kuplets angenehm ab. Den Glanzpunkt des Abends bildete das Theaterstück „Ein Geheimnis", bei dem die einzelnen Rollen gute Spieler gefunden hatten.

‡ **Die Jünglingskongregation St. Antonius** feierte am Sonntag abend in der Wirtschaft Lühn ihr erstes Stiftungsfest, nachdem am Nachmittage die feierliche Aufnahme von 15 neuen Mitgliedern stattgefunden hatte. Den Hauptteil des Abends bildete ein Vortrag über unsern großen Landsmann Wilh. Achtermann, in dem besonders die Pieta und die Kreuzabnahme im Dom sowie die übrigen Kunstwerke in unserer Stadt gewürdigt wurden. Vorträge und Aufführungen der verschiedensten Art bildeten den Beschluß des Abends.

‡ **Ein Jubiläumsfest.** Aus Anlaß des 50jährigen Buchdrucker-Jubiläums des Faktors W. Emsmann an der „Münsterischen Zeitung" veranstaltete das technische Personal der Zeitung am Sonntag abend im oberen Saale des Restaurants „Zum Adler" ein überaus gemütliches und schönes Fest. Die umfassenden Vorbereitungen und liebevollen Überraschungen, die das Fest mit sich brachte, waren ein schöner Beweis für die Beliebtheit, deren sich der Jubilar unter seinen Fachkollegen zu erfreuen hat. Die gleichzeitige Anwesenheit der Geschäftsinhaber, der Geschäftsleitung, der Redaktion und sämtlicher Angestellten zeigten des weiteren die hohe Anerkennung und das herzliche Interesse, welche die ganze Firma der Person und dem Jubiläum eines Mannes schenkte, der seit 34 Jahren, von den ersten Anfängen der Münsterischen Zeitung ab, in treuester Pflichterfüllung und Hingabe dem Unternehmen dient. Es konnte nicht ausbleiben, daß unter diesen Umständen die ganze Feier einen wirklich familiären Charakter trug und daß Dankesworte und Wünsche in mannigfacher Art und mit tiefer Herzlichkeit ausgebracht wurden. Die Berufskollegen überraschten den Jubilar mit sinnigen Geschenken und hatten zu seinen Ehren alle Kräfte angespannt, um ein gediegenes und reiches Festprogramm aufzustellen, dessen vorzügliche Ausführung auch dem verwöhnten Geschmacke gerecht wurde. Auch die Geschäftsinhaber ehrten den Jubilar durch reiche Geschenke. Der Jubilar dankte für alles in tief bewegten Worten.

⊙ **Zur Angestelltenversicherung.** Wenn mehrere Arbeitgeber einen Versicherten während des Monats beschäftigen, so soll nach den Bestimmungen des Gesetzes jeder Arbeitgeber [illegible] des für die Beschäftigung gezahlten Entgelts als Beitrag leisten. Hierzu hat mit Genehmigung des Reichskanzlers auf Grund der ihr im Gesetz erteilten Befugnis die Reichsversicherungs-

anstalt für Angestellte für solche Angestellte die Einrichtung zugelassen, daß an Stelle der Übersichten und Veränderungsanzeigen Postkarten mit einem entsprechenden Vordruck verwendet werden. Dabei sollen Veränderungsanzeigen nur dann gemacht werden, wenn es sich um den Wechsel in der Person des Angestellten handelt. Für Lehrer oder Erzieher können die im Laufe eines Kalendervierteljahres fälligen monatlichen Beiträge nach vorheriger Anzeige an die Reichsversicherungsanstalt zusammen, und zwar spätestens bis zum 15. des auf das Kalendervierteljahr folgenden Monats entrichtet werden. Bei vierteljährlichen Beitragszahlungen sind die Veränderungsanzeigen spätestens bei Einsendung der Beiträge, und zwar nur dann zu machen, wenn im Laufe des Vierteljahres ein Wechsel in der Person des Angestellten oder eine Änderung in der Höhe der für die einzelnen Monate fälligen Beiträge eingetreten ist.

† **Der Professortitel** wurde dem Bildhauer Bernh. Bleeker in München (gebürtig aus Münster) verliehen. Einen Ruf als Professor nach Düsseldorf hatte er im vorigen Jahre abgelehnt.

= **Aus dem Bureau des Stadttheaters.** Am Dienstag, den 5. November bleibt das Theater wegen einer Festlichkeit geschlossen. Am Mittwoch, den 6. November, wird Lortzings romantische Zauberoper „Undine" gegeben. Am Freitag, den 8. ist im Stadttheater eine Uraufführung von J. M. Synges „Der Held des Westerlandes". Oberregisseur Masson führt die Regie.

Aus den Provinzen.

♣ **Gimbte,** 4. Nov. (Besuch des Paters Elpidius.) Bei seiner Anwesenheit in Münster wird der bekannte Abstinenz-Apostel und volkstümlichste Kanzelredner Deutschlands, P. Elpidius, auch unsern Ort besuchen, und zwar am Donnerstag, den 7. November. Vorträge finden statt um 4 Uhr für Frauen und Jungfrauen, 7½ Uhr für Jünglinge und Männer in der Kirche. Jedermann ist herzlichst willkommen.

❑ **Billerbeck,** 3. Nov. (Jugendpflege.) Der Diözesanpräses der katholischen Jünglingsvereine Offenberg-Rheine hielt heute nachmittag im Hoppenbergschen Saale einen Vortrag über: „Die Bedeutung und der Wert der katholischen Jugendvereinigungen". In allgemeinverständlicher Sprache verbreitete sich der Redner über Zweck, Weise und Inhalt der Jugendpflege. Mehrere Mitglieder der Jünglings-Sodalität Billerbeck führten lustige Bühnenstücke auf; die Turnabteilung der Jünglings-Sodalität Coesfeld zeigte mustergültige Leistungen am Barren.

Paderborn, 4. Nov. (Ein sehr bedauerlicher Unglücksfall) trug sich gestern nachmittag im Gesellenhause am Busdorf zum Schluß der Versammlung des Schutzengelbundes zu. Als die etwa 500 bis 600 Kinder das Haus verließen, entstand ganz plötzlich ein Gedränge. Drei Knaben von 8 bis 9 Jahren kamen dabei zu Fall und wurden von den Nachstürmenden überrannt. Dem einen, namens Mohr, wurde das Gesicht arg zertreten und der Brustkorb eingedrückt. Ein zweiter, Disselmeyer mit Namen, erlitt einen Schenkelbruch. Beide liegen im Vinzenzkrankenhause. Ein dritter erlitt leichtere Verletzungen und konnte aus dem Krankenhause sogleich wieder entlassen werden. (Westf. Volksbl.)

♂ **Lengerich** in Hann., 2. Nov. (Auszeichnung.) Dem Arbeiter B. Speller, der bereits 47 Jahre in der Tabakfabrik der Firma S. H. Wintermann beschäftigt ist, wurde vom Landrat das Allgemeine Ehrenzeichen in Bronze überreicht.

○ **Aus dem Oldenburgischen,** 3. Nov. (Brandschäden.) In Rastede brannte das Wohnhaus des Schmiedes Hüllstede nieder. — In Burwinkel wurde die Besitzung des Landwirtes Rogge vollständig in Asche gelegt. — In Astederfeld bei Neuenburg wurde das dem Landmann Lammers gehörende Wohnhaus durch Feuer zerstört.

Luftschiffahrt.

Ballon „Düsseldorf II" gelandet. Die Befürchtungen um das Schicksal des letzten der in Stuttgart zur Gordon-Bennetfahrt aufgestiegenen 20 Ballone, des Ballons „Düsseldorf II", haben sich zum Glück als unbegründet herausgestellt. Daß die Nachricht von der Landung erst jetzt eintrifft, hat seinen Grund darin, daß sie den Umweg über Amerika gemacht hat. Die beiden Amerikaner haben es anscheinend für genügend angesehen, wenn sie ihren Angehörigen und ihrem Klub in Amerika Bescheid gaben und nicht daran gedacht, daß auch die Sportliche Leitung und der Besitzer des Ballons, der Düsseldorfer Luftfahrklub sich Sorge um den Verbleib des Ballons machten.

Nach dem Telegramm, das der Präsident des Kansas-City-Aero-Clubs erhalten hat, ist der Ballon in Pskow (Rußland) gelandet. Der Führer Watts befindet sich mit seinem Gefährten wohl. Aus dem Telegramm geht hervor, daß beide von den russischen Behörden gefangen gesetzt, später aber wieder freigelassen sind.

Eine Fernfahrt des Marineluftschiffes „L. 1". Johannisthal, 4. Nov. (Drahtb.) Das Marineluftschiff „L. 1", das heute morgen 9,19 Uhr aufgestiegen war und über Stettin und der Ostsee gekreuzt hatte, landete um 4,25 Uhr glatt vor der Halle.

Vermischtes.

* **Flüchtiger Schuldner.** Berlin, 4. Nov. (Drahtb.) Unter Hinterlassung einer Schuldenlast von über 100 000 Mk. ist der Inhaber einer Pelz- und Fellwarenhandlung im Zentrum verschwunden.

* **Vom Einbrecher erschossen.** Charlottenburg, 4. Nov. (Drahtb.) Ein Einbrecher verletzte heute nacht den Gastwirt Bogen in dessen Lokal durch Revolverschüsse schwer; der Täter ist entkommen.

* **Schneestürme.** Freiburg (Schwarzwald), 2. Nov. Hier richteten Schneestürme großen Schaden an den Telephon- und Telegraphenleitungen an. Die Temperatur sank auf 5 Grad unter Null. — Auch aus Thüringen und dem Sauerland liegen Meldungen über schwere Schneestürme vor.

* △ **Hochwassergefahr im Moselgebiet.** Coblenz, 2. Nov. Infolge des andauernden Regenwetters führt die Mosel Hochwasser. Seit gestern abend ist der Wasserstand am hiesigen Pegel um 3 Meter gestiegen. Das gewaltige Wachsen ist aber teilweise auf Stauung an der Mündung durch den hohen Wasserstand des Rheines und den herrschenden starken Wind zurückzuführen. Heute morgen wurde aus Frankreich noch ein weiteres Steigen der oberen Mosel gemeldet. An der mittleren Mosel befürchtet man eine Hochwasserkatastrophe.

* **Selbstmord eines Bankiers.** Liegnitz, 4. Nov. (Drahtb.) Der Bankier Ernst Raymond hat heute vormittag in seinem Geschäftslokal Selbstmord verübt. Die Firma besteht seit 1894.

Letzte Nachrichten.

Berlin, 4. Nov. (Drahtb.) Der Kaiser frühstückte heute beim Staatssekretär v. Kiderlen-Wächter.

Potsdam, 4. Nov. (Drahtb.) Bei der heutigen Hubertusjagd, an der auch der Kaiser teilnahm, stürzte plötzlich der General-Inspekteur der Kavallerie, Generalleutnant von Windheim, infolge eines Herzschlages tot vom Pferde.

Rendsburg, 4. Nov. (Drahtb.) Der frühere Reichstagsabgeordnete Hofbesitzer Lorenzen ist heute nacht in Büdelsdorf im Alter von 85 Jahren gestorben. Er vertrat von 1884 bis 1897 den 3. Wahlkreis Schleswig-Eckernförde.

Fulda, 4. Nov. An der morgen früh 9 Uhr beginnenden, in der Aula des Priesterseminars stattfindenden Bischofskonferenz werden unter dem Vorsitze des Kardinals Kopp teilnehmen: Erzbischof Nörber (Freiburg), die Bischöfe Keppler (Rottenburg), Benzler (Metz), Fritzen (Straßburg), Korum (Trier), Kirstein (Mainz), Schulte (Paderborn), v. Hartmann (Münster, Bertram (Hildesheim), Voß (Osnabrück), Bludau (Ermland), Weihbischof von Likowski (Posen), der apostolische Vikar Sachsens, Schäfer, Bischof Koppes (Luxemburg) und Kapitularvikar Kreutzwald (Cöln). Wegen Unwohlseins bezw. Krankheit sind verhindert: Bischof Rosentreter (Kulm), Feldpropst Vollmar (Berlin) und Bischof Willi (Limburg).

Wien, 4. Nov. (Drahtb.) Zu der morgen stattfindenden Eröffnung der Delegationen ist Kaiser Franz Josef heute vormittag nach Budapest abgereist.

Wien, 4. Nov. (Drahtb.) Wie das „Fremdenblatt" von unterrichteter Seite erfährt, stellte die Prinzessin Georg von Bayern das Begehren nach Nichtigkeitserklärung ihrer Ehe.

Madrid, 2. Nov. Ministerpräsident Canalejas erklärte, daß die sogenannte Lex Cadenas betreffend die religiösen Gesellschaften auf ein Jahr zurückgestellt werden wird.

di San Giuliano in Berlin.

Berlin, 4. Nov. Marquis di San Giuliano ist nachts hier eingetroffen. Er wurde am Bahnhof vom Botschafter Pansa und dem Botschaftspersonal empfangen.

Er stattete heute vormittag dem Reichskanzler von Bethmann-Hollweg und darauf dem Staatssekretär des Auswärtigen Amtes v. Kiderlen-Wächter einen Besuch ab.

Nach dem Besuch beim Reichskanzler v. Bethmann Hollweg und beim Staatssekretär v. Kiderlen-Wachter kehrte Marquis di San Giuliano in die italienische Botschaft zurück, wo ein Diner in kleinem Kreise stattfand.

Zu dem Besuch des italienischen Ministers des Äußern schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.": Der italienische Minister des Äußern, Marquis di San Giuliano ist in Berlin eingetroffen zur Erwiderung des Besuches, den Staatssekretär v. Kiderlen-Wächter im Januar 1912 in Rom abgestattet hat. Wir heißen den ausgezeichneten Staatsmann, von dem die auswärtige Politik des verbündeten Italien mit Ansehen und Erfolg geleitet wird, herzlich willkommen. Der Besuch fällt in eine Zeit, wo die europäische Diplomatie mit der verantwortungsvollen Aufgabe der friedlichen Liquidierung der Balkankrise beschäftigt ist. An Stoff zu einer politischen Aussprache wird also kein Mangel sein. Wir sind überzeugt, daß die Unterredungen, zu denen die San Giuliano in Berlin Gelegenheit haben wird, ebenso wie die jüngsten Besprechungen mit dem Grafen Berchtold auf italienischem Boden die Übereinstimmung der Dreibundmächte verstärken und für den europäischen Frieden förderlich sein werden.

Der Besuch des italienischen Ministers des Äußern, Marquis die San Giuliano, hat in Berlin, so wird der „Köln. Volksztg." aus Berlin, 4. Nov. 1912, gedrahtet, mehr Aufsehen und Interesse geweckt, als sonst ein Ministerbesuch aus dem Auslande. Zunächst wird wohl der bekannte Vorschlag Poincarés zur Sprache gekommen sein, denn heute soll noch die Antwort der Dreibundmächte nach Paris abgehen. Diese Antwort wird bei aller Verbindlichkeit in der Form die von Poincaré gewünschte Festlegung der Mächte auf völliges Uninteressiertsein der Mächte ablehnen. Wenn möglicherweise auch Deutschland schließlich ein solches Nichtinteressieren im gegebenen Falle aussprechen könnte, so könnten doch Österreich-Ungarn und Italien nach ihrer bisherigen Politik ein solches Uninteressiertsein an der Aufteilung der europäischen Türkei auf keinen Fall aussprechen. Poincarés Vorschlag war darum eine große Naivität oder eine leicht zu durchsehende Intrige gegen den Dreibund. Schon die jetzige, nicht abzuleugnende Flottenmobilisation und Flottenentsendung Englands nach dem Balkan in großem Stile könnte Poincaré zeigen, was von dem völligen Uninteressiertsein zu halten ist und wer das größte aktuelle Interesse an der Aufteilung der Türkei bekundet.

Die Krankheit des russischen Thronfolgers.

Petersburg, 4. Nov. Amtlich wird gemeldet: In den ersten Tagen seines Aufenthaltes in Bjelawesch machte der Thronfolger bei einem Sprung ins Boot einen zu weiten Schritt. Anfangs machten sich keine Folgen des Sprunges bemerkbar, jedoch ist es diesem Unfall zuzuschreiben, daß am 20. September in der linken Weichengegend eine schmerzliche Geschwulst auftrat, die durch Bluterguß in die Bauchhöhle erzeugt wurde. Durch entsprechende Behandlung wurde der Bluterguß nach drei Wochen so unbedeutend, daß der Patient Versuche, zu stehen, machen konnte. Am 11. 10. fiel der Thronfolger beim selbständigen Gehen, infolge einer unwillkürlichen Bewegung hin. Dadurch wahrscheinlich erfolgte ein erneuter Bluterguß in der Nacht auf den 15. Oktober, der sich auf die ganze linke Weichengegend ausdehnte und dessen innere Grenze über die Mittellinie des Bauches hinausragte. Die unnatürliche Folge so großer Blutergüsse ist eine bedeutende Blutarmut, die bisweilen eine langwierige Heilung erfordert und auch lange die freie Benutzung des Beines erschweren kann.

Der Krieg auf dem Balkan.

Aus Sofia wird vom 4. Nov. über folgende bulgarische Erfolge berichtet: Die bulgarische Armee nahm am 1. November Nowrokop ein. Am gleichen Tage besetzte sie auch nach hartem Kampfe Buck, wodurch endgültig die Verbindung der mazedonischen Armee und der Armee von Adrianopel abgeschnitten ist. Am 2. November versuchten die Türken die linke Flanke der Bulgaren bei Bunar Hissar anzugreifen. Die Bulgaren wiesen den Angriff zurück und zwangen die Türken zu panikartiger Flucht. Eine Schnellfeuerbatterie wurde erobert. 5 Offiziere und 1300 Soldaten wurden gefangen genommen. In Lüle Burgas eroberten die Bulgaren zahlreiche Munition, Waffen, Proviandepots, Kamele und Feldtelephone.

Aus dem Hauptquartier der bulgarischen Ostarmee meldet der Kriegsberichterstatter der Wiener „Reichspost": Das glänzende Zusammenarbeiten der bulgarischen Führer im Verein mit dem Heroismus der Truppen bringt den Bulgaren täglich neue Erfolge. Der Versuch der Türken, nördlich von Saraj und Tschorlu zur Deckung des Rückzuges erneut Stellung zu nehmen, ist vollständig gescheitert; ebenso das Eingreifen türkischer Truppen westlich von Wizar, die von Midia über Sultan-Bagla heranrückten. Die Verfolgungsoperationen werden von bulgarischer Seite mit größter Energie fortgesetzt, um als Endergebnis der Operationen von Lüle Burgas und Saraj die Abdrängung eines möglichst großen Teiles der geschlossenen türkischen Armee von der Rückzugslinie von Tschataldscha zu erreichen. Die gegenwärtigen Anstrengungen und die großen Opfer, welche die Schlachten von Kirk-Kilisse und Lüle Burgas forderten, rufen natürlich ein vorübergehendes Ruhebedürfnis wach, das aber zu keinem längeren Stillstande der Operationen führen wird. Der Vormarsch auf Tschataldscha wird vielmehr noch im Laufe dieser Woche aufgenommen werden. Gegenwärtig werden alle Anstrengungen gemacht, um den Fall Adrianopels zu beschleunigen, damit namentlich die bulgarische Belagerungsartillerie für eine etwaige Verwendung vor den Tschataldscha-Posttionen frei werde. Die Widerstandsfähigkeit Adrianopels nimmt täglich sichtlich ab. Das heftige Feuer der bulgarischen Artillerie wird nur schwach und unregelmäßig erwidert. Die türkischen Festungswerke an der Nordwestfront litten stark. Seit dem letzten großen Ausfall gegen Marrasch scheint auch die Aktivität der Besatzung bedeutend nachgelassen zu haben. Der bevorstehende Fall von Adrianopel wird hier als ein Ereignis von großer militärischer und politischer Bedeutung angesehen, weil er beweise, daß auch die Befestigungen Tschataldsch Konstantinopel nicht retten können und eine Konzentrierung der ganzen bulgarischen Armee für den Zug nach Konstantinopel ermögliche.

Ein Berliner Telegramm der „Köln. Ztg." meldet: Die Entsendung deutscher Kriegsschiffe in die türkischen Gewässer wird als ein Zeichen dafür aufgefaßt, daß man der Türkei nicht mehr die Kraft zutraut, etwaige Ausbrüche der Volksleidenschaft in Konstantinopel im Zaume zu halten. Die heutige Reutermeldung über die Bitte der Pforte an die Großmächte um Vermittelung ist nach unseren Erkundigungen verfrüht. Es scheint vielmehr, daß die türkische Heeresleitung die Absicht hat, auf der Tschataldschalinie einen neuen Versuch zum Widerstande zu machen. Die Antwort der Dreibundmächte auf den Vorschlag des französischen Ministerpräsidenten Poincaré dürfte im Augenblicke des Erscheines dieser Zeilen schon abgegeben sein. Man wird wohl in der Annahme nicht fehlgehen, daß diese Antwort keine glatte Zustimmung zu Poincarés Desinteressement enthalten wird, worin ja auch die vorliegenden Presseäußerungen bestünden. Andererseits muß man sich aber auch hüten, den französischen Stimmen Glauben zu schenken, die etwa von einer schroffen Ablehnung der Anregungen Poincarés sprechen sollten. Es ist nicht richtig, wenn in einzelnen Blättern der Eindruck geltend gemacht wird, daß die Vermittelung der Großmächte gescheitert sei. In Wahrheit begann bisher die Vermittelungsaktion noch nicht, weil bisher noch keiner der kriegsführenden Teile um Vermittelung der Großmächte ersuchte.

„Daily Telegraph" veröffentlicht folgende Depesche aus Bukarest: Die Haltung Rumäniens beginnt in Bulgarien eine gewisse Unruhe zu erregen, trotz der formellen Erklärung der rumänischen Regierung, daß Rumänien keine feindlichen Absichten hege. In Bukarest wird die Erklärung Sasonows sehr viel kommentiert, die Bulgarien den Rat erteilt, die Interessen Rumäniens zu berücksichtigen. In der Bukarester öffentlichen Meinung macht sich eine Bewegung zugunsten einer Rektifikation der Dobrudscha-Grenze bemerkbar. — Nach einer Meldung des Bukarester Blattes „L'Adeverul" soll die Disconto-Gesellschaft in Berlin Bulgarien eine Anleihe zugesichert haben.

Egnlands Probemobilisierung.

„Rows of the World" berichten aus angeblich guter Quelle, daß die maritimen Vorbereitungen Englands größeren Umfang haben, als daß sie sich lediglich durch die Gefährdung britischer Staatsangehöriger und Interessen in türkischen Hafenstädten rechtfertigen lassen. In Chatham, Devenport und Portsmouth wurden vorgestern abend die beurlaubten Mannschaften durch Verlesung des Einberufungsbefehls in den Theatern und durch einen improvisierten Radfahrerdienst auf die Schiffe zurückgeholt. Außer dem dritten Schlachtschiffgeschwader, das, wie bereits gemeldet, Gibraltar auf dem Wege nach dem Osten passiert hat, werden zwei Zerstörerflottillen und der Unterseebootsverband schleunigst seebereit gemacht.

Im Londoner Unterhaus gab am Dienstag Premier-Minister Asquith auf eine Anfrage aus dem Hause eine kurze Erklärung über die Bewegung britischer Schiffe im östlichen Mittelmeere ab. Er bestätigte die Konstantinopeler Meldungen, wonach dort die Forderung gestellt wurde, den fremden Kriegsschiffen die Durchfahrt durch die Dardanellen zu gestatten, um gegebenenfalls die fremden Kolonien zu schützen. Asquith fügte hinzu, der britische Kreuzer „Weymouth", der in der Beschik Bay angekommen sei und der Kreuzer „Hampshire" von Saloniki haben Befehl erhalten, dorthin zu gehen. Über die Lage in Konstantinopel könne er nichts sagen, da keine neuen Nachrichten vorlägen.

Sport.

♀ **Rennen zu Strausberg,** 4. Nov. (Eig. Drahtb.)

Strausberger Handicap. 3400 Mk. 1200 Mk. 1. Pulver (Jentsch), 2. Quodlibet, 3. Miß Quick. Tot. 248 : 10. Pl. 54, 20, 40 : 10. 16 liefen.

Froschkasten-Jagdrennen. 2000 Mk. 3500 Mk. 1. Künstler (Dr. Rusch), 2. Herkus Monte, 3. Waldtraut. Tot. 75 : 10. Pl. 14, 14, 22 : 10. 9 liefen.

Sadille-Hürder-Rennen. 2700 Mk. 2400 Mk. 1. Sitard (Herr v. Locella), 2. Seehund, 3. Constantin. Tot. 45 : 10. Pl. 14, 39, 16 : 10. 10 liefen.

Wiesenjagdrennen. 2000 Mk. 2500 Mk. 1. Chicago (Weishaupt), 2. Bilejanz 2. 3. Jessonda. Tot. 240 : 10. Pl. 15, 12, 15 : 10. 10 liefen.

Hubertus-Steeple-Chase. 2600 Mk. 4500 Mk. 1. Kebty (Bes. Lt. Loogl), 2. Florimond Robertet, 3. Belfast. Tot. 201 : 10. Pl. 50, 16 : 10. 6 liefen.

Tannen-Jagdrennen. 2000 Mk. 4000 Mk. 1. Nena Sahib II. (Lomnatzsch), 2. Mosel, 3. Ops. Tot. 25 : 10. Pl. 15, 16 : 10. 5 liefen.

Handel und Industrie

Telegraphischer Kursbericht der Berliner Börse.

Tendenz. Die kriegrischen Ereignisse auf der Balkanhalbinsel und Zeitungsmeldungen über die Zustände in Konstantinopel sowie die von den Mächten getroffenen Maßnahmen haben eine hochgradige Beunruhigung geschaffen, deren Wirkung auf die Kursgestaltung noch durch den Eindruck, welchen der recht flaue Verlauf der Wiener Vorbörse machte, wesentlich verstärkt wurde. Auf allen Gebieten herrschte Angebot, das bei stark verminderter Aufnahmefähigkeit teilweise zu bedeutenden Kursherabsetzungen führte. Naturgemäß wurden die von der Spekulation bevorzugten Aktien am meisten in Mitleidenschaft gezogen; so verloren Phönix 3,50, Edison, Siemens u. Halske und Aumetz-Friede zirka 2,50, Bochumer Guß über 4, Gelsenkirchener 3, Hansa 5,25, Prinz Heinrichbahn 3,125, Orientbahn 3,375 und Petersburger Internationale Handelsbank 3,75 sowie Berliner Handelsgesellschaft 3 Prozent. Das Angebot war aber nicht besonders dringend. Die Meldung von dem Vermittelungsgesuch an die Mächte seitens der Türkei gewährte einen gewissen Halt, da man daran die Hoffnung knüpfte, daß die Feindseligkeiten bald eingestellt werden würden und die Großmächte alle bestrebt sein dürften, Verwickelungen nach Möglichkeit hintanzuhalten. Die Herabsetzung kam infolgedessen zum Stillstand, und vereinzelt konnte ein Teil der anfänglichen Verluste infolge von Deckungen zurückgewonnen werden. So zog der Kurs der Bochumer um 1 Prozent gegen den Anfangskurs an; türkische Lose gewannen 1,50 Mark von der anfänglichen Einbuße von 3 Mk. zurück. Das Geschäft erfuhr mehr und mehr eine Einschränkung, da sich alle Kreise angesichts der Unsicherheit über die weitere Entwicklung der politischen Ereignisse die größte Zurückhaltung auferlegten. Österreichische Werte waren entsprechend den Wiener Rückgängen niedriger. Tägliches Geld zirka 4 Prozent; bei der Seehandlung war Geld auf 5 Tage und bis Ultimo November erhältlich.

In der Nachbörse war der Verkehr bei allseitiger Zurückhaltung äußerst still. Die Widerstandskraft wurde gestärkt durch die relativ befriedigende Haltung der westlichen Plätze. — Industriewerte des Kassamarktes waren vorwiegend matt. Vogtländische Maschinen 8,25, Deutsche Waffen 7,10 Akkumulatoren Berlin-Hagen 7,75 Daimler 6,75, Rositzer Braunkohlen 5 und Concordia-Bergbau 5,50 Prozent niedriger.

Viehmärkte.

Schlachtviehmarkt Dortmund:

Gattung	Qualität I.	II.	III.	IV.
	Mk.	M	M	Mk.
Ochsen	93-94	83-90	79-80	65 70
Bullen	00 00	87 85	72 77	86 92
Färsen u. Kühe	86 92	84-90	80 86	75 80
Kälber	00 00	108 118	100 108	95 100
Schafe	80 85	70 75	55 70	00-00
Fette Schweine	00-00	00-00	00-00	00-00
Vollfl. Schweine	82-85	83-86	81-84	81-84

Dortmund. Auftrieb: 695 Großvieh, 260 Kälber, 87 Schafe, 2025 Schweine. Tendenz: flott. Es wurden an Schweinen verkauft: 11 zu 86 Pfg., 468 zu 85 Pfg., 331 zu 84 Pfg., 161 zu 83 Pfg., 148 zu 82 Pfg., 11 zu 81 Pfg., 15 zu 80 Pfg.

Hauptredakteur: Rudolf Striethold. Verantwortlich für Politik: Dr. P. Dückers; für den übrigen Teil Paul Koene; für die Reklamen und Inserate A. Busch, sämtlich in Münster. — Druck und Verlag der Aschendorffschen Buchhandlung in Münster.



Ein jahrelanger
Flechtenleidender
schreibt: „Alle bisher angewandten Seifen und sonstigen Mittel blieben ohne Erfolg. Durch den Gebrauch von 4 Stück **Herba-Seife** bin ich endlich von diesem Übel befreit".
Obermeyers Medicinal Herba-Seife, von Ärzten beauchtet und empfohlen à Stck. 50 Pfg., 30% stärkeres Präp. Mk. 1.—, zu haben in allen Apotheken, Drog., Parf.

J. Esch
Fernruf 71, Rothenburg 47
empfiehlt seine **guten** Kolonialwaren und sonstige Artikel für Haushalt, feine Küche usw.
Beste Bezugsquelle. Prompter Versand nach auswärts. 116

Die höchsten Preise
für Herren- und Damenkleider, Schuhe zahlt wie bekannt
Scheier, Jüdefelderstr. 35.

Offene Stellen
In einer Kreisstadt Westfal. wird für ein Manufaktur- und Modewarengeschäft zu Januar oder später ein
Lehrmädchen
aus guter Familie bei vollem Familienanschluß gef. Selbstgeschriebene Off. u. M M 3443 an die Gesch. ds. Bl.

Wundervolle Seidenstoffe
in neuesten Geweben jeder Art, Stickerei-Roben etc. porto- u. zollfrei direkt an Private. Muster u. Kataloge umgehend franko.
Seidenstoff-Versand
Adolf Grieder & Cie., Kgl. Hofl.
Zürich (Schweiz D 33).
Gegründet 1899.

Elegante Rock- Frackanzüge, Cylinder leihweise
Car I Rütter sen., Kr. Timp. 17/19. Beacht. Sie Str. u N.

Ziehung 7. u. 8. November;
Lotterie Berlin-Wien
3128 Gewinne im Gesamtw. von M.
60000
Hauptgewinn Wert M.
20000
Lose 1 Mark 11 Lose aus verschied Tausenden 10 M. Porto u. amtliche Gewinnliste 30 Pf. extra
In allen durch Plakate kenntlich Verkaufsstellen sowie
H. C. Kröger, BERLIN W. 8, Friedrichstr 193a
Telegr.-Adr.: „Goldqueue"

Treuhandgeschäfte jeder Art,
Bücherprüfungen, kaufmännische Gutachten, Außergerichtliche Vergleiche, Sanierungen, Umwandlungen in eine G. m. b. H. rc. behandelt speziell in den schwierigsten Fällen auf Grund reicher Erfahrungen jde
Otto Kintzel, öffentl. angestellter, beeidigter Bücherrevis. d. Handelsk. u. Landger. Osnabrück

Herrschaftl. Landhaus
auf Mauritz, mit Obst-, Zier-, Gemüsegärten und Park, auf Wunsch zum 1. April 1913 zu vermieten. Offerten unt. F G 699 besorgt die Geschäftsstelle d. Bl. b(25

Besitzung.
Wirtschaft mit voller Konzession, Bäckerei, Saal, zu verkaufen bei entsprechender Anzahlung. Offerten unter K L 742 a. d. Geschäftsstelle. b25

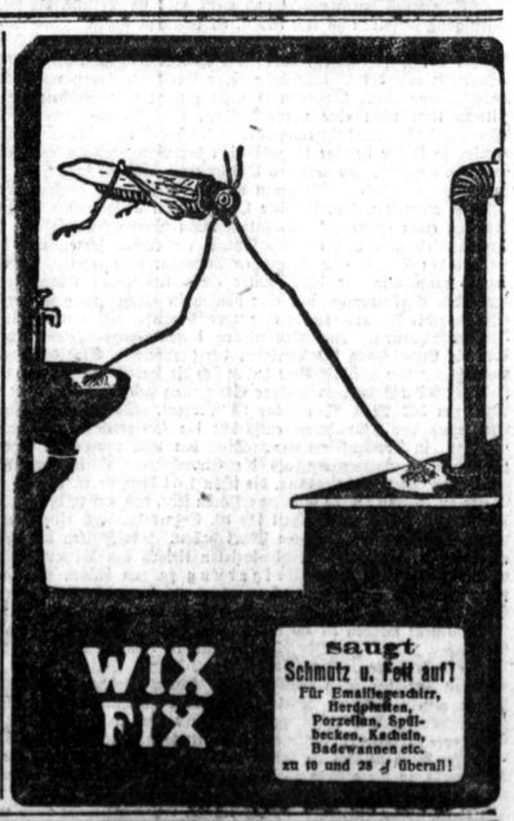
Hypothek.
Zur Abstossung an die Bank werden pr. 1. Januar **20—30 Tausend Mark** auf feines Objekt vom Selbstverleiher gesucht. Offerten u. **O O 804** besorgt die Geschäftsstelle d. Ztg. r3a

Butter kostet nur **60%**
des Tagespreises, wenn man die **Mehn-Buttermaschine,** D. R. P. anwendet. Näheres durch
Generalvertrieb der Mehn-Buttermaschine, Münster i. W., Mörserstraße 11.
Nächste Vorführung am 7. Nov., abends 8½ Uhr, im Restaurant **„Zum Stadthafen"**, Ecke Dortmunderstr. u. Hansaring.



Gott dem Allmächtigen hat es nach seinem unerforschlichen Ratschlusse gefallen, heute abend 11 Uhr unsern lieben Vater, Bruder, Schwiegervater, Großvater und Onkel, den
Landwirt
Heinrich Tönies
zu sich in die Ewigkeit zu nehmen.
Er starb wohlvorbereitet durch einen christlichen Lebenswandel und gestärkt durch die heiligen Sterbesakramente infolge Altersschwäche im 86. Lebensjahre.
Münster, Christiania, Appelhülsen, Borghorst, den 2. November 1912.
Die trauernden Hinterbliebenen.
Die Beerdigung findet statt am Mittwoch, den 6. November, morgens 7¾ Uhr vom Sterbehause Hammerstraße 140 und um 8 Uhr von der St. Josephskirche aus, gleich darauf das feierliche Seelenamt.
Sollte jemand aus Versehen keine Anzeige erhalten haben, so bitten wir diese als solche anzusehen.

Antiquitäten: S. Cohn, Bahnhofstr. 36.



Gute Betten liefert in anerkannt vorzüglicher Qualität **Betten-Mertens,** Ludgeristrasse 34.