

Erscheint täglich mit Ausnahme des Sonntags.

Die „Gießener Familienblätter“ werden dem „Anzeiger“ viermal wöchentlich beigelegt, das „Kreishausblatt für den Kreis Gießen“ zweimal wöchentlich. Die „Landwirtschaftlichen Zeitungen“ erscheinen monatlich zweimal.

Gießener Anzeiger

General-Anzeiger für Oberhessen

Rotationsdruck und Verlag der Brüderlichen
Universitäts- und Steindruckerei,
H. Lange, Gießen.

Redaktion, Expedition und Druckerei: Schul-
straße 7. Expedition und Verlag: 51.
Redaktion: 112. Tel.-Nr.: Anzeiger-Gießen.

Die Kosten der Feldbereinigung in Hessen und in Preußen.

Ein Sachverständiger schreibt uns:

Die landwirtschaftlichen Kreise sind es gewiß interessiert, wie in anderen Nachbarländern in Preußen die Kosten für die Feldbereinigung aufgebracht werden. Es wird hier der Nachbarort Hünshausen mit 501 Hektar zu Grunde gelegt. Zum Vergleich waren 1,52 Prozent erforderlich, also etwa der gleiche Prozentsatz wie in Hessen, was auch natürlich ist. Prozente für Kassegelände zur Beibehaltung der Kosten werden in Preußen nicht in Abzug gebracht; in Hessen 2 Prozent im Durchschnitt. Rechnet man den Hektar mit 3000 Mk. Bonifizierungswert im Mittel, bei normalen Verhältnissen = 5000 Mk. Verkaufswert, so werden in Hessen 60 Mk. Bonifizierungswert = 100 Mk. Verkaufswert pro Hektar zur Beibehaltung der Feldbereinigungskosten in Abzug gebracht. Dieser Abzug von 2 Prozent reicht in den meisten Fällen nicht mehr aus, die gesamten Feldbereinigungskosten aufzubringen, meistens muß noch ein Zuschlag von ungedeckten Kosten gemacht werden.

Der Ort Hünshausen hat bis jetzt erhalten an Beitrag für die Feldbereinigung: a) vom Kreis 600 Mk. Bei uns in Hessen werden für befristete Feldwegabfahrten sogenannte Kreisstraßenabfahrten bis zu 15 Mk. pro Hektar verausgabt, bzw. müssen verausgabt werden, weil es die Kreisstraßenverwaltung in Hessen verlangt. In einer 650 Hektar großen Gemarkung, an Gießen angeschlossen, werden für Kreisstraßenabfahrten ca. 1000 Mk. verausgabt, das sind pro Hektar 15 Mk. Hier wäre ein Zuschlag von den Kreis- und Provinzialbehörden sehr angebracht, um die Kosten der Feldbereinigung in Hessen zu verringern. b) Vom Kreis- und Provinzialfonds 1100 Mk. c) Vom Kreis- und Provinzialfonds 7800 Mk. Zusammen 9500 Mk. Beantworte ich weiter von der Spezialkommission an Beihilfe für 1914 = 6700 Mk. Der Kreisfonds ist ein aus Mitteln des Staats und der Provinz mit Millionen dotierter Fonds für die westlichen preussischen Provinzen, welcher seine Gelder nur für die Zwecke der Landwirtschaft hergibt.

Der Staat Preußen hat in Hünshausen erhoben 6 Mk. pro Hektar für Regulierungskosten = 3004 Mk., in Hessen werden zurzeit mehr als 50 Mk. pro Hektar zurückerhalten, das sind die vorgelegten Summen des Staates, welche bezahlt werden für Tagelöhner des Kommissars, für Tagelöhner und Reiseflohen der auswärtigen Sachverständigen und des Feldbereinigungsgeometers, für Gehälter, Remuneration, Tagelöhner und Reiseflohen des gesamten Distrikts des Feldbereinigungsgeometers.

In Preußen bezahlt der Staat ganz den Sachkommissar, den Landmeister, sowie alle an den Arbeiten beteiligten Geometer, die ganze Tätigkeit auf den Bureau, die ganzen durch die Termine entstehenden Kosten, die ganze Arbeit der Bonitate und die Tätigkeit der Generalkommission.

Die Meliorationskosten, d. i. Begeban, Grabenbau, Durchlässe, Brücken und Drainage; die Kosten für die Pflähe, Stangen, Grenzsteine, Arbeitslöhne werden in Preußen wie in Hessen von der Feldbereinigungsgesellschaft getragen, nur daß in Preußen die oben angeführten Zuschüsse geleistet werden. In Preußen werden nur die unbedingt notwendigen Meliorationen ausgeführt, Verschleissungen und Rodungen innerhalb der Grundstücke sind von den Besitzern auszuführen, dafür bekommen diese das Land, welches melioriert werden muß, sehr billig überwiesen. In Hessen werden auch letztere Meliorationsarbeiten während des Verfahrens von der Kulturinspektion auf Kosten der Gesellschaft ausgeführt, und gerade diese Arbeiten erhöhen die Meliorationskosten bei uns in Hessen ganz bedeutend.

Damit das Feldbereinigungsverfahren durch die hohen Kosten in Hessen nicht erschwert wird, ist es unbedingt erforderlich, daß Staat, Provinz und Kreis in Zukunft für die ärmeren Gemeinden des Vogelsbergs und des Odenwaldes größere Mittel zur Verfügung stellen, damit ihnen auch die Vorteile der Feldbereinigung zugute kommen können. Ein Vermittlungsvorschlag wäre es, wenn die von der Landwirtschaftskammer mehr geforderten 53 000 Mk. als erste Rate für einen Fonds zur Verbilligung von Feldbereinigungen angelegt würden.

Hessische Zweite Kammer.

ab. Darmstadt, 10. März.

Am Regierungstisch: Staatsminister Dr. v. Ewald, Finanzminister Dr. Braun, Staatsrat Dr. Beder, Vorhager, Oberpräsident Dr. v. Harnack.

Vizepräsident v. Harnack eröffnet die Sitzung um 9.30 Uhr. Die Abänderung der ersten Kammer über den Gesetzentwurf, betr. die landwirtschaftliche Gesetzgebung, wird von der Tagesordnung abgelehnt und in die Weiterberatung des Staatsvoranschlags eingetragene Kapitel 10, Staatseisenbahnen.

Abg. Jung (Wid.) tritt für eine Bahnlinie Hochweil-Hanau-Bad-Näfen, sowie nach Modbach ein, und schildert dann die Vorteile der elektrischen Bahnen gegenüber den Dampf- und Automobilbahnen. Der Automobilverkehr habe sich nicht bewährt.

Abg. Wiegand (Zentr.) führt aus: Die Mitteilung des Finanzministers über die Aussicht einer elektrischen Bahnverbindung Bensheim-Lindelsheim habe allseitig große Freude hervorgerufen; es solle aber auch die Bahnlinie Dornheim-Erbach-Riedelbach durchgeleitet werden. Für jene Gegend komme hauptsächlich der Steintrambahn in Betracht und da sei das Automobil kein geeignetes Verkehrsmittel. Die Bahnverbindung von Dornheim sei nach Norden gut, nach Süden aber sehr ungünstig. Ramentisch solle auch die Verbindung mit Lorch und Worms viel zu wünschen übrig.

Abg. Bülow (Soz.) erörtert die ungünstigen Bahnverhältnisse mit den Zügen von Frankfurt und Offenbach. Mit den Zügen Hünshausen-Bindensheim sei häufig kein Anschluss an den Zug nach Hanau zu erreichen. Gerade in den Städten Offenbach und Hanau seien viele Arbeiter beschäftigt, die große Schwierigkeiten durch die mangelnden Anschlüsse hätten. Bis zum 15. November könnten die Leute z. B. abends nach 7 Uhr rechtzeitig nach Hause zurückkehren, von da ab geht der Zug aber schon 5.30 Uhr abends, und die Arbeiter sind deshalb gezwungen, sich lange Zeit in den Wirtschaften herumzuhalten. Wenn man viele Arbeiter durch die schlechten Zugverbindungen zwingt, z. B. in Frankfurt zu übernachten, so trägt das keineswegs zur Förderung des Familienlebens bei. Weiter bespricht der Redner die Bahnverhältnisse Hanau-Stodheim und das Bahnprojekt Hanau-Büdingen; es

sei nicht zutreffend, daß die Gemeindeverwaltung Büdingen sich gegen das Projekt ausgesprochen habe. Auch der Bahnhof Friedberg-Kranich sollte geändert werden. Zum Schluss wendet sich der Redner gegen einen Bescheid der Eisenbahnverwaltung, wonach der Wunsch des Arbeitsausschusses zu Friedberg zur Erhöhung des Lohns von 3 Mark auf 3,50 Mark für verheiratete Arbeiter mit Familie abgelehnt wurde mit der Erklärung, daß 18-jährige unverheiratete Arbeiter ebenfalls leisteten. Durch derartige Bescheide werde der Sinn für Familienleben und Kindervermehrung nicht gefördert.

Abg. Dr. Damm (Nst.) weist auf die zahlreichen Bahnunfälle hin und betont, es müsse dafür gesorgt werden, daß zur Verhütung weiterer schwerer Unglücksfälle alle Straßenübergänge überdämmt werden. Nur dadurch werde auch die häufige Verletzung von Bahnbeamten verhindert werden und die Bahnverwaltung würde große Summen sparen können, die sie alljährlich als Entschädigung für Unfälle zahlen muß. Die Bahnverwaltung hat für die Eisenbahnarbeiter ohne Frage große Fortschritte gebracht, nachdem vor zwei Jahren die Lohnverhältnisse der Bahnarbeiter durch Einführung des Sold- und Zeitlohns eine wesentlich gerechtere Grundlage erhalten haben. Es muß im Anschluß an die erhöhten Beamtengehälter auch für die Bahnarbeiter ein hinlänglicher Lohn geschaffen werden, der zu einem bestimmten Zeitpunkt eine bestimmte Höhe erreicht und behält. Der verheiratete Arbeiter muß mehr Berücksichtigung finden; die Familie des Arbeiters darf nicht außer Acht gelassen werden. Die Arbeitszeit abzukürzen, wird nicht möglich sein, da man für besonders wichtige und eilige Arbeiten auch die besonderen Verhältnisse berücksichtigen müsse. In den Bahnarbeitervereinigungen, denen er beizugehören habe, sei der Boden der sachlichen Behandlung und Beilegung durch die Redner nicht verlassen worden. Insbesondere ist allerdings gerade im Eisenbahnbereich eine strenge Disziplin, wie der Abg. Wiegand ganz richtig meinte. Eine solche wird sogar in Frankreich verlangt, wo doch sozialistische Minister mit am Ruder sind. Aber die Achtung und das allgemeine Interesse zwingt uns auch, dafür zu sorgen, daß den Eisenbahnangehörigen ihr Recht werde. Das sind wir diesem für unser ganzes Volk und Völkchen so ungeheuer wichtigen Stande schuldig. Es ist dabei andererseits auch zu erwarten, daß die Eisenbahnangehörigen auch das, was wir aus reinem sozialen Empfinden zur Verbesserung ihrer Lage tun, anerkennen und würdigen werden.

Abg. Verthold (Soz.) bespricht einleitend die Verkehrsverhältnisse zwischen Groß-Gerau und Frankfurt und erörtert dabei auch den von ihm gestellten Antrag, betr. das Eisenbahnprojekt. Bei dem Bahnbauvertrag von Friedberg und Bad-Näfen handelt es sich um Jahressummen von 105 000 und 77 000 Mk., da konnte man die Wünsche der Arbeiter schon berücksichtigen. Weiter plädiert der Redner dafür, daß nicht GutsMuths, sondern Bismarck als Ausgangspunkt des Bahnprojekts genommen werde.

Abg. Ringer (natl.) spricht sich für die Einbeziehung der Bahnlinie Worms-Niedheim in die preussische Eisenbahngemeinschaft aus. Sehr erwünscht würde auch die Einlegung eines Abzuges zwischen Worms und Wiesbaden in der Zeit von 9-12 Uhr vormittags sein.

Abg. Ehnert (Zentr.) ist erfreut, daß verschiedene seiner vorjährigen Anregungen zur Verbesserung berücksichtigt worden sind und dankt der Regierung dafür. Aber ein Wunsch hatte noch immer der Erfüllung, nämlich die Errichtung einer Schranke bei Station Oberhausen an der Bahnlinie Offenbach-Kleinheim, wo der Straßenübergang nur ganz in der Nähe bemerkt werden könne. Der frühzeitige Offenbach-Kleinheim genüge nicht für den Verkehr nach dem Odenwald; es müßte früh 6 Uhr ein beidseitiger Zug von Offenbach abgehen, der zu dem Zug nach Kleinheim 7.30 Uhr Anschluß hat. Auch für den Sonntagsverkehr von Offenbach und Frankfurt nach dem Odenwald müßten beider Verbindungen geschaffen werden. Man brauche jetzt von Offenbach nach Kleinheim 3 1/2 Stunden und das sei für den Sonntagsausflügler zu lange Zeit.

Nach einer kurzen Pause tritt Abg. Ehnert (natl.) dafür ein, daß auch in denjenigen Landesteilen, wo noch kein so harter Verkehr sei, Bahnen gebaut werden und nicht nur da, wo sich von vornherein eine gute Rentabilität ergibt. Diese werde sich schon einstellen, wenn die Bahn da sei. Es sei bedauerlich, daß das Reichsbahngesetz noch nicht durchgeführt sei. Zu den Kosten der Nebenbahn Krenheim-Monsheim-Wendelsheim würden die angrenzenden Orte stark herangezogen. Es sollte auch eine Verbindungsbahn Krenheim-Wendheim-Effenheim-Wendelsheim ausgebaut werden.

In Betreff des Falles Heinrich habe die Bahnverwaltung ganz korrekt gehandelt (Oberrhein bei den Sozialdemokraten). Es dürfe aus keinem Fall ausgegeben werden, daß ähnliche Zustände bei uns Platz greifen wie in Frankreich.

Abg. Kolb (Zentr.) erklärt, daß er den Ausführungen des Abg. Dr. Damm über die Arbeiterverhältnisse zustimmen könne und weist weiter auf die sehr bedeutsame Rede des Abg. Dr. Wiegand vom vorigen Freitag über die Verkehrsverhältnisse im Odenwald hin. Es sei hier von berufener, sachkundiger Seite ein höchst beachtenswertes Urteil gefällt worden und er hoffe, daß diese Wünsche auf Verkehrsverbesserung im Odenwald auch beim Finanzminister gewürdigt werden. Das könne aber nur geschehen, wenn man von dem bisherigen Grundgedanken der Rentabilitätsrechnung abgehe und zum elektrischen Betrieb übergehe. Die Verleumdung des Eisenbahnprojekts habe eine große Enttäuschung hervorgerufen, er hoffe aber, daß das Projekt doch noch mit Hilfe einer elektrischen Bahn zur Ausführung kommen werde, bei der in der preussische Eisenbahnminister nichts mitzureden habe. Es sei bedauerlich, daß jetzt noch der Abg. Verthold das Verlangen nach Einmündung der Bahn in Büdingen, ankam in GutsMuths, antwortet erhält; dann würden auch Alheim und Büdingen eine Bahnverbindung erhalten. Redner bittet, unter allen Umständen an der Einmündung in GutsMuths festzuhalten, wie das auch der Eisenbahnminister als richtig anerkannt habe. Weiter bittet Redner, nicht die Preisabstufungen für die Unterbeamten zu beschneiden und sie mit denen der mittleren Beamten in ein rationales Verhältnis zu bringen. Zum Schluss begründet Redner wiederum sein Verlangen in Bezug auf die Revision des Gemeindeverkehrsvertrags. Die Regierung sollte dem einmütigen Wunsch der Vorlage des Materials zur Verteilung dieser wichtigen Frage Rechnung tragen; es solle daraus der Nachweis erbracht werden, ob nicht die heftige Bahnverhältnisse viel zu niedrig bewertet würde und ihr Nachteile durch die Konkurrenz Preußens erspürbar wären, sowie auch darüber, wie sich der Mehrwert der hessischen Strecken seit dem Vertragsabschluss verhalten habe. Der Bauernbund werde wohl erst dann dem Revisionsgedanken näher treten, wenn ein Rückgang in den Eisenbahnentgeltern eintritt (Auf: Zur Vertragsänderung gehören doch zwei!). Es sei zu bedauern, daß der Revisionsgedanke in diesem Landtag nicht vorwärts gekommen sei. Grundsätzlich sei, daß durch die elektrischen Bahnen auch bisher unerschließliche Gebiete bessere Verkehrsverhältnisse erhalten könnten.

Abg. Bähr (Wid.) äußert Wünsche über den Bahnban Hanau-Büdingen, der immer mehr verzögert werde. Es frage sich, ob nicht die Bahn elektrisch angelegt werden könne, ähnlich wie die Strecke Frankfurt-Dornburg. Weiter bespricht der Redner, daß zu wenig Reiseverkehr in den Zügen vorhanden sind, die nach meist

von Frauen besetzt würden. Auch das Rauchverbot in den Speisewagen sollte aufgehoben werden.

Abg. Dr. v. Seltmann (Wid.) tritt für die baldige Ausführung des Bahnbaus Friedberg-Kranich ein. Bei der Bahn Büdingen-Hanau sei das Projekt seit sechs Jahren bearbeitet, die Feldbereinigung gemacht und die solidarische Verpflichtung der Gemeinden festgelegt worden, und nun komme der Gemeinderat von Büdingen und erklärt, daß er an der Bahn kein Interesse habe. Das sei aber verkehrt, denn Büdingen müsse doch an der Ausführung des Eisenbahnprojekts ein großes Interesse haben, und es sollte freilich sein, wenn es eine direkte Verbindung erhält.

Abg. Fenschel (Wid.) führt aus, er sei dem Wunsch des Finanzministers gefolgt und habe ihm in verschiedenen Eingaben seine Eisenbahnwünsche vorher mitgeteilt, aber die Regierung sei noch immer nicht darauf eingegangen. Der Redner wiederholt seinen Wunsch auf Errichtung einer Haltestelle bei dem Orte Lindensfeld an der Bahnstrecke Gießen-Julda. Bei Errichtung der Bahnlinie wurde der Gemeinde Lindensfeld die Errichtung einer Haltestelle in Aussicht gestellt und seit dem Bestehen der Bahn hat sich auch eine solche Haltestelle als ein dringendes Bedürfnis herausgestellt, namentlich im Interesse aller Arbeiter und Schüler des Ortes. Die Arbeiter haben größtenteils ihre Beschäftigung in Gießen und müssen, um rechtzeitig dort zu sein, den früh um 4.30 Uhr von Lindensfeld abgehenden Zug zu erreichen suchen. Wenn nun die Leute den Zug über ihre Arbeit geleistet haben, so müssen sie den um 6.38 Uhr von Gießen abgehenden Zug benutzen, um wiederum auf dem gleichen Weg nach ihrem Heim zurückzukommen. Wenn man nun fragen wollte, daß die Strecke keine allzu große sei, so muß man doch berücksichtigen, daß die Leute den ganzen Tag über schwer gearbeitet haben. In den Herbst- und Wintermonaten kommen die Leute häufig schon durchnäßt zur Arbeitsstelle, und da kann es nicht Wunder nehmen, wenn sie die Lust zur Arbeit verlieren und ihre Familie damit in Notstand bringen, oder wenn die Arbeiter ohne festes Anwesen von Lindensfeld weggehen und damit die Gemeinde schädigen. Aber abgesehen davon steht fest, daß sich seit dem Bestehen der Bahn der Verkehrsverkehr sehr gehoben hat und daß die Haltestelle außer den sämtlichen Ortsbewohnern auch denen von Friedberg, Wünnelrod und Hattenrod zu statten kommt, da auch von dort die meisten Arbeiter in Gießen ihr Brot verdienen müssen. Die Bahn fährt am Ortsausgang vorbei und es ist dort auch schon vor einigen Jahren ein neues Bahnhofsgebäude gebaut worden, und da sich auch die Gemeinde bereit erklärt hat, das erforderliche Gelände kostenlos zur Verfügung zu stellen, auch noch weitere entstehende Kosten zu übernehmen, so wäre die Errichtung der Haltestelle ein Leichtes. Der Redner bittet die Regierung dringend, den Wunsch der Gemeinde zu erfüllen. Weiter tritt der Redner für den Wunsch der Gemeinden Gießen-Büdingen, Kalden, Kriesschen, Saalen u. a. ein, den Wiffstand zu beibehalten, daß die Sonntagszüge nur so spät nach Gießen kommen können, weil der erste Zug um 7.38 Uhr dort eintrifft. Es sind Sonntagszüge 60-80 Leute im Gas- und Wasser- resp. Elektrizitätswerk, Glengütererei, Post, Bahn und Ladengeschäften tätig, und es würde sich leicht einrichten lassen, daß ein früherer Zug von Wünnelrod oder Grünberg abfährt. Der Redner erludt dann um Errichtung eines Bahnhofsgebäudes mit Güterverkehr auf Station Wetterfeld ein. Um Vermeidung der darüber stattfindenden Verhandlungen. Auf die Wünsche der Gemeinde Kriesschen und der dortigen chemischen Fabrik um Anschluss an die Linie Hungen-Wünnelrod will der Redner in Rücksicht auf die schwebenden Verhandlungen nicht näher eingehen, er betont aber, daß Station Kriesschen im letzten Jahre allein eine Einnahme von 62 848 Mk. hatte. Die Gemeinden des Wetterwalds wünschen auch, daß früh morgens wieder ein Zug von Mungenberg nach Büdingen eingelegt wird, und zwar vom 15. März bis 15. Oktober, da die Arbeit schon meist um 6 Uhr morgens beginnt. Zum Schluss tritt der Redner noch für eine Verbilligung des Zuges von Büdingen nach sich um 20 bis 25 Minuten ein, da dann der Anschluss von sich nach Gießen erreicht wird, und auch früher Anschluss an die Nebenbahnen in Hungen nach Wünnelrod und Friedberg, ebenso in Kalden nach Schotten und Friedberg und in Schotten nach Schotten nach Gießen hätte. Der Zug trifft jetzt 10 Minuten später in sich ein, als der Zug Gießen-Gelnhausen, was endlich bringt der Redner noch verschiedene Wünsche aus sich, die über- oder Unterführung der Bahn daselbst, den Anschluss der Strecken Büdingen-Lindensfeld-Grünberg-Bad-Näfen an die preussische Eisenbahngemeinschaft u. a. vor.

Der Präsident stellt fest, daß noch eine Anzahl Redner zum Wort gemeldet sind; die Beratung wird abgebrochen um 1/2 Uhr abgebrochen.

Die Fortsetzung der Beratung erfolgt morgen früh 9 Uhr.

Aus der elsass-lothringischen Zweiten Kammer.

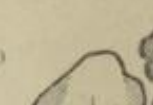
Strasbourg i. E. 10. März. Die zweite Kammer trat heute in die dritte Lesung des Voranschlags ein. Der Abgeordnete Hauch (Ztr.) sagte, die Regierung möge vor allem dafür sorgen, daß die Befugnisse der Zivil- und Militärverwaltung streng abgegrenzt werden, um die Wiederkehr eines Falles wie Jägers zu vermeiden. Wenn die Abgrenzung auf dem Wege der Reichsgesetzgebung nicht möglich sei, so müsse sie eben durch die Landesgesetzgebung erfolgen. Ungewöhnlich seien die Verdrängungen und Verleumdungen, denen das elsass-lothringische Volk in Alt-Deutschland ausgesetzt sei. Ungewöhnlich sei daher auch die Gründung einer Liga zur Verteidigung Elsass-Lothringens. Wir alle, führte Redner aus, traten an diese heran mit dem Gefühl bitteren Wehs und tiefer Schmach, daß sich ein deutscher Volkskamm zu einer solchen Abwehr des Angriffs gezwungen sieht. Der Abgeordnete Jung (Lothr.) schloß sich den Ausführungen des Vorredners an, ebenso der Abgeordnete Peirotes (Soz.), der außerdem die Ablehnung des Voranschlags durch seine Partei begründete. Der Abgeordnete Wolf (Wid.) wünschte u. a., daß die Kompetenz zwischen Zivil- und Militärverwaltung genau und einheitlich für das ganze Reich geregelt werde. Der Abgeordnete Zimmer (Lothr.) vertrat die Forderung, daß Elsass-Lothringen ein gleichberechtigter Staat werden müsse.

Die Antwort des Staatssekretärs.

Staatssekretär Graf Kocher (Ztr.) führte aus: Den Wunsch, ein Programm zu entwickeln, kann ich auch heute noch nicht erfüllen, weil ein Programm nur aufgestellt werden kann auf Grund genauer Kenntnis der Verhältnisse. Ich unterschreibe die Meinung des Abg. Hauch, daß die Verfassung nicht angezweifelt werden darf. Der Abgeordnete hat ferner betont, daß im Lande nur die verfassungsmäßigen Posten zu regieren haben. Auch diesen Ausführungen kann ich durchaus zustimmen. Auf bereits erledigte Angelegenheiten einzugehen, liegt für uns kein Anlaß vor. Ich möchte nur auf die Mitteilung des Reichskanzlers hinweisen, daß die Frage der Veranlassung des Militärs der Prüfung unterliegt. Der Abg. Hauch hat an uns die Aufforderung gerichtet, Schächer der Ehre des elsass-lothringischen Volkes zu sein. Sie werden doch aber von uns nicht verlangen können, daß wir uns an dem Zeitungskampf beteiligen. Wir haben mit uns, als in nord-deutschen Blättern von Angriffen auf Militärpersonen die Rede war, sofort mit den zuständigen Instanzen

glücklicher
nicht
er,

290613



Forman
gegen Schnupfen
Dose 30 Pfg.



