

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**D' r Alt Offeburger. 1899-1930
1910**

581 (3.7.1910)

D'r alt Offeburger.

Belletristische und humoristische Chronik der Kreishauptstadt Offenburg.

Nr. 581.

Ausgabe vom 3. Juli 1910.

Preis 10 Pf.

Napoleon III. besucht Baden-Baden.

(Eine Erinnerung aus dem Juni vor 50 Jahren.)

Vor einem halben Jahrhundert sind auch aus Offenburg viele Leute in's Dostal gewallfahrtet, um das historische Schauspiel der Fürstenparade anzusehen.

Die junge Generation kennt den letzten Franzosenkaiser nur von der Karrikatur in Wort und Bild. Den „Kujon Napoleon“ und seiner Eugenie einzigen Sohn „Lulu“. Die Kaiserin atmet heute noch; die Tugendrose, die ihr der Papst Pius IX. verlieh, blüht fort, vielleicht im Karitätenschein des Arenenberger Schlosses. Wie grausam behandelten aber die deutschen Patriotenlieder während und nach dem Feldzuge 1870/71 die kaiserlichen Majestäten! Die deutschen Fürsten drückten freundschaftlich die Hand des dritten Napoleon. Er genoss insbefondere im Lande Baden eine Verehrung, dessen Gast er häufig gewesen ist. Daran soll heute erinnert werden, da ein halbes Jahrhundert vergangen ist.

Napoleon hatte 1850 nach dem Schlachttag von Solferino seinen Bruder von Gottesgnaden, den Oesterreicher Franz Joseph durch den Züricher Friedensabschluß, vorbereitet in Villafranca, über den Löffel barbiert. Der Oesterreicher verlor herrliche Lande und behielt dafür einen großen — Haß gegen die treue deutsche Brüderschaft, namentlich gegen Preußen. Es war damals der Keim zum blutigen Händel innerhalb der Herrschaften des deutschen Bundes gelegt.

Im Mai 1860 regte sich in Italien trotz des Züricher Friedens, der dem heiligen Vater in Rom den Ehrenvorsitz über den italienischen Staatenbund verliehen hatte, der Kampf gegen den Absolutismus. Der Freischärler Garibaldi mit seinem Tausend Freiwilligen war in Sizilien eingerückt als Vorkämpfer eines geeinigten Italiens. Viktor Emanuel und Napoleon waren Sterne erster Güte am europäischen Himmel. Jetzt griff der Franzose in die deutsche Entwicklung ein.

Das badische Regierungsorgan verkündigte die Einzelheiten der Badener Napoleonstage. Am 15. Juni abends 7 Uhr ist S. M. der Kaiser der Franzosen in Baden-Baden eingetroffen und im Stefaniabad abgestiegen. Der badische Großherzog empfing ihn am Bahnhof und lud den Napoleon zum Tee ein; am anderen Tag war eine lukullische Esserei im großherzoglichen Schlosse zu Ehren des Franzosenkaisers, wozu alle nach Baden gekommenen höchsten und allerhöchsten Herrschaften gezogen wurden: Der Prinz Wilhelm von Preußen, der Großerherzog von Baden anno 1849, die Könige von Bayern, Sachsen, Hannover und Württemberg, die heßischen, sachsenweimar'schen Großherzöge, sonstige Prinzen und fürstliche Hohheiten. Am 17. frühstückten sie feierlichst im Rittersaale des alten Schlosses, die Karlsruher Leibgrenadiere hielten Wache und spielten die Musik. Ob auch die Wacht am Rhein sich auf dem Concert-Programm befand oder die Marschallaise, ist augenblicklich nicht fest zu stellen.

„Wie der Sterne Chor um die Sonne sich stellt“, umstrahlten die kleineren deutschen Potentaten ihren Firzstern Napoleon III. Am 17. Juni abends 10 Uhr schied der Franzosenkaiser in einem Extrazug aus der Bäderstadt, vom Großherzog an den Bahnhof, vom badischen Prinzen Wilhelm bis nach Kehl geleitet, wo gerade die stehende Eisenbahnbrücke über den Rhein gebaut wurde. An der Ländergrenze fand damals stets die offizielle Begrüßung des französischen Herrschers statt.

In Baden-Baden ertönte unter den lauten Kundgebungen des internationalen Publikums auch der Ruf: vive l'Empereur! Zehn Jahre später wurde er Napoleons Spott. Nächstens mehr über das Badener Fest.

Aus der Kammerdebatte über den Offenburger Bahnhofbau.

Wir haben in der Nr. 578 des „Alten“ das wesentliche dessen mitgeteilt, was in dem Berichte der Budgetkommission der 2. Kammer (Berichterstatter Abg. Pfefferle) über die Frage des Offenburger Bahnhofumbaus enthalten ist. Hier folgt nun ein Auszug aus den Reden, welche seitens der in Offenburg wohnenden Volksvertreter, soweit sie an der Diskussion teilnahmen, in der Spezialberatung gehalten und in der hiesigen Tagespresse kaum erwähnt worden sind.

Abg. Muser (fortsch. Sp.): Wir haben bei der Anlage, wie sie jetzt ausgeführt wird, von Bohlbach an bis zu der Zeller Straßenbrücke in der Wilhelmstraße keine Unterführung, die mit Fuhrwerken passiert werden kann, ein Mangel, der kaum in irgend einer anderen Gegend unseres Landes vorhanden sein wird. Man sieht regierungsseitig im Hinblick auf eine angelegte Zustimmung der Stadtverwaltung davon ab, den Beschluß des letzten Landtages zu realisieren: daß an der Zeller Straße eine Unterführung für Fußgänger vorgenommen werden solle unter der Voraussetzung eines bestimmten Beitrages von Seiten der Stadt.

Die Sache liegt aber so: Nachdem keine Aussicht bestand oder zu bestehen schien, daß wir an Stelle des ebenen Übergangs an der Zeller Straße die erbetene Unterführung bekommen, war die Stadtverwaltung allerdings damit einverstanden, daß man wenigstens einen teilweisen Ersatz suchte, und sie glaubte, ihn darin gefunden zu haben, daß die Unterführung der Rheinstraße auch für Wagen gemacht werde. Das ist nun aber nicht geschehen. Der Bürgerausschuß der Stadt Offenburg hatte einen entsprechenden Zuschuß bewilligt und ich möchte die Regierung um gefällige Auskunft bitten, wie die Sache jetzt steht und was an der entsprechenden Stelle geplant ist. Die Anlage der beiden Perronunterführungen für Personen bringt außerordentlich große Entfernungen. Wenn künftig jemand vom Billetschalter durch die Kontrolle an den Zug gelangen will, hat er einen weiten Weg zu machen. Ein Reisender, der sich im Zuge befindet und am Schalter ein Billet nachlösen möchte, kommt nicht dazu. Warum hat man nicht noch eine weitere Perronunterführung vorgeesehen? Denn die jetzt projektierte dazwischenliegende Unterführung ist nur eine solche für Gepäctransport.

Die Eisenbahnwerkstätte hat auf mich den besten Eindruck gemacht. Ein Mangel ist unbefreitbar, daß das Seitentor an unserer Eisenbahnwerkstätte viel zu schmal ist. Wenn in der Eisenbahnwerkstätte ein Triebwagen von einer gewissen Größe abgehängt wird, um in die Dreherei transloziert zu werden, dann kommt man wegen der zu großen Schmalheit des betreffenden Tores nicht durch und dann muß ein sehr großer Umweg gemacht werden, um das Rad in die Dreherei verbringen zu können.

In dem schön ausgestatteten Wasch- und Ankleideraum sollten noch weitere Räume für Waschgelegenheit hinzukommen. Die Senkgrube zur Auswechslung der Räder ist zu nahe an das Ausgangstor gelegt. Es ist aber besonders im Winter mißlich, wenn behufs Loslösung eines Rades längere oder oft auch längere Zeit das Tor offen sein muß.

Die Spur, welche sich zwischen der Kupferschmiede und anderen Schmieden hinzieht, ist zu schmal, so daß sie nicht von allen Wagen passiert werden kann.

Das Schicksal der Petition aus der Offenburger Bürgerschaft ist ja besiegelt. Da ich eine andere Stellung zu der Petition einnehme als die Budgetkommission, werde ich dem ablehnenden Antrag der Budgetkommission nicht zustimmen, wenn ich auch die Stellung eines anderen Antrages im Hinblick auf seine Aussichtlosigkeit unterlasse.

Die Regierung sagt, daß „von den 15 Unterzeichnern der Petition nur 62 in dem an dem Steg interessierten Stadtteil wohnen“. Die verhältnismäßig geringe Zahl von 156 Unterzeichnern läßt nicht den Schluß zu, daß nicht mehr Leute an der Sache interessiert wären. Es eilte eben mit der Petition sehr; man wollte möglichst bald die erbetene Vorkehrung ins Leben gerufen wissen, und es wurden daher nur so summarisch Unterschriften gesammelt. Es hat ein großer Teil der Einwohner lebhaftes Interesse an der Sache.

Alle die Geschäfte, die von der Union abwärts liegen, werden nicht mehr passiert, und zwar auch nicht von solchen, die an die Bahn wollen, und alle diese Geschäfte sind interessiert, eben weil infolge der derzeitigen Situation und der Ermöglichung des Durchgangs durch die Union die Leute nicht mehr an den Geschäften vorbeigehen.

Es ist auch nicht richtig, daß eigentlich nur diejenigen in Betracht kommen dürfen, die in dem nordwestlichen Stadtteil wohnen. Es gibt eine reihe Fabrikarbeiter, die zwar nicht da wohnen, die aber in dem betreffenden Stadtteil beschäftigt sind, und deswegen ebenso sehr ein Interesse an der erbetenen Vorkehrung hatten wie die andern und die „zwei Reisenden“, die da ausgeführt werden. Es macht sich etwas sonderbar und wollte wohl auch als etwas Sonderbares hingestellt werden, daß sich auch zwei Reisende unter den Petenten befinden. Die Sache wird aber vollständig klar, wenn man bedenkt, daß die Reisenden, die von dem Bahnhof aus möglichst rasch nach dem Bahnhofshotel zu gelangen wünschen, weil sie dort zu verkehren pflegen, ein naheliegendes Interesse daran haben, einen kürzeren Weg zu besitzen.

Wenn schließlich noch gesagt worden ist, man habe eine Reihe von Unterzeichnern im Adressbuch gar nicht auffinden können, so kann ich diese scheinbare Merkwürdigkeit einfach durch den Hinweis darauf erklären, daß die 43 in Frage kommenden Unterzeichner zum größten Teil Angestellte und Arbeiter aus den beiden Zigarrenfabriken in der Bohlbacherstraße sind, die jeden Tag morgens und abends über die Rampe nach der Bahn gehen und die daher mit Zug und Recht ihr Interesse an der Herstellung des Steges durch ihre Unterschrift auf der Petition geltend machen wollten.

Abg. M o n s c h (Soz.): Bei einer Audienz der Offenburger Deputation handelte es sich um die Zusage, die projektierte Unterführung im Offenburger Bahngebiet zwei Meter breiter anzulegen für die Durchfahrt leichterer Fuhrwerke. Nunmehr ist es in einer Stadt auf einer Strecke von vier bis fünf Kilometer in dem städtischen Baugelände unmöglich, mit Fuhrwerken über den Bahnkörper zu fahren. Im Gegenzug hierzu erhielt das Dorf Bohlbach zwei monumentale Brücken, während vielleicht eine genügt hätte. Außerdem wurden diese zwei monumentalen Brücken im Vergleich zum Bahnhofsumbau Offenburg, der schon jahrelang dauert, mit einer geradezu bewundernswerten Schnelligkeit und Promptigkeit ausgeführt, die ein gutes Beispiel für die Fertigstellung des Offenburger Bahnhofs gäbe.

Bei der jetzigen Anlegung der Unterführung hätte eine Verbreiterung um etwa zwei bis drei Meter nicht gar erheblich mehr Kosten verursacht. Nach einer Reihe Jahre wird die nachträgliche Verbreiterung vielleicht das Zehnfache kosten. Man wird dann diese brüste Ablehnung nicht verstehen können.

Die Deputation erbat sich auch die Verbreiterung einer am südlichen Ende des Bahnhofs projektierten Perronunterführung um 1,5 Meter als Durchgang für die Passanten, während die breitere Hälfte für die Reisenden gedacht war. Damit wäre ebenfalls billig eine weitere Verbindung zwischen Ost- und Weststadt geschaffen worden, als beste Lösung. Gegenüber anderen Städten hat uns also die Regierung tatsächlich schlecht und stiefmütterlich behandelt. Wir hatten früher, vor vielen Jahren, viel mehr Übergänge, als wir jetzt bekommen. Aber der Herr Minister blieb bei all diesen eindringlichen Vorstellungen der Deputation durchaus kalt und unerbittlich. Er erteilt oft einen Postrost, er weiß auch ganz entschieden „Nein“ zu sagen, wenn es auch hier am unrechten Plage geschah (Weiterkeit).

Im allgemeinen wird die Regierung der Offenburger Stadtverwaltung zugestehen müssen, daß sie stets opferwilliges Entgegenkommen gezeigt hat. Aus diesem Grunde dürfen wir wohl auch hoffen und erwarten, daß man den Bahnhof, insbesondere auch das Aufnahmsgebäude architektonisch schön gestaltet, sodaß es der Stadt Offenburg würdig ist und einen schönen, gediegenen Eindruck macht. Möge die Kammer versichert sein, daß der Steg oder eine Unterführung bei der Zellerstraße eine Notwendigkeit ist und daß wir kein „Nein“, keinen Postrost, sondern die Zusage nötig haben für die erbetene Unterführung oder einen Steg bei der Zellerstraße.

Abg. G e c k (Soz.): Die Führung der Bahn mitten durch die Stadt Offenburg, ist ausrecht erhalten worden. Die Einwohnerlichkeit Offenburgs, die an der Bahn wohnt, kann ihre Nachtruhe kaum finden. Der Spektakel währt die ganze Nacht hindurch, und insbesondere in der Zeit von 2—3 Uhr werden die Anwohner jede Nacht durch infernalisches Pfeifen, Toben und Tosen geweckt, weil das Einfahrtsignal und die neue Blockstation in die Stadt hineingebaut ist. Hätte man dieses Haltesignal ungefähr 500 oder 600 Meter hinausgestellt, könnten die Züge dort draußen anhalten und die Belästigung bei Tag und Nacht unterbliebe. Man könnte mit Hilfe der elektrischen Signale und der sonstigen Einrichtungen die Züge doch ganz gut vor der Stadt halten lassen. Wegen des Spektakels ist schon längst eine Anzeige gegen die Generaldirektion wegen ständiger Ruhestörung geplant (Weiterkeit). Neulich hat man einen ledigen Schuster, der etwas benebelt war und nachts randalierte, in den Ortsarrest verbracht wegen Ruhestörung. Die Störungen aber, welche die Bahnzüge machen, auch für die Schulen, sind viel gefährlicher und doch ist es möglich, den Lärm zu verhindern, wenn man nur will.

Auch die Belästigung durch den Rauch ist gesundheitschädlich. Die Lokomotiven, die auf ihren Vorspann warten, rauchen einen ganz abscheulichen Tabak (Weiterkeit), es qualmt so gelb heraus, daß man schon an der Farbe die Gefährlichkeit dieses Vulkans erkennt. In Karlsruhe gibt es dies nicht.

Zu den vielen unangenehmen Dingen also, die uns die Einrichtung des neuen Bahnhofs gebracht hat, kommen für einen großen Teil der Einwohnerlichkeit noch diese Gefahren für die Gesundheit und die Ruhestörung. Wenn die Generaldirektion die Erfahrungen, die sie jetzt mit der Erweiterung des Bahnhofs am alten Platz gemacht hat, recht überlegt, wäre es ihr wahrscheinlich lieber, wenn sie das andere Projekt mit der Führung der Bahn westlich um Offenburg ausgeführt hätte, das vom Abg. M u s e r und mir angeregt wurde.

Geh. Oberbaurat W a s m e r: Es ist zutreffend, wie Abg. K o l b gesagt hat, daß in Offenburg auf ein Ausschreiben ein Angebot aus Kehl (Straßburger Firma) eingegangen ist, das sehr viel niedriger war als ein Angebot der Vereinigung der Bauhandwerker in Offenburg. Nach den Erhebungen, die unsere Bauinspektion gemacht hat, war das Angebot jedoch so nieder, daß eine gute Arbeit dafür nicht zu erwarten war, und der Zuschlag konnte diesem Angebot deshalb nicht erteilt werden. Man ist dann neuerdings, nicht ganz im Einklang mit den Vergebungsbedingungen, mit der Bauhandwerkervereinigung in Verbindung getreten, und diese hat ihr Angebot von neuem ermäßigt, worauf sie den Zuschlag zu dem wesentlich niedrigeren Preis erhielt. Aber man hat es getan, um der Arbeitsnot, die in Offenburg unter den Bauhandwerkern bestand, abzuhelfen.

Abg. W i t t e m a n n (Zentr.): Die Beschwerden der Bewohner Offenburgs wegen der schlechten Verbindung für Fuhrwerksverkehr und Passanten sind auch mir bekannt. Dem, was zu Gunsten der auch von mir unterschriebenen Petition und der Wünsche aus Offenburg gesagt worden ist, will ich auch im Namen meines Fraktionskollegen Dr. Rehter beifügen, daß die Kommission den Wünschen der Offenburger Bevölkerung in dieser Beziehung etwas mehr Entgegenkommen hätte zeigen können; die Petition wegen des Steges hätte eine andere Behandlung erfahren sollen. Auch ich kann mich bei der Art und Weise, wie die Petition seitens der Budgetkommission behandelt worden ist, nicht entschließen, dem Antrage der Budgetkommission zuzustimmen.

Geh. Oberbaurat Engler: Abg. G e c k wünscht, daß die Haltesignale mehr von der Station weg außerhalb des Stadtgebietes aufgestellt werden sollten, damit die Lokomotiven, wenn sie vor dem Signal halten müssen und dabei Pfeifensignal geben, nicht sozusagen mitten in der Stadt Spektakel machen. Die Haltesignale sollen möglichst nahe an der Station stehen, damit die gestellten Züge, wenn das Signal die Fahrt wieder erlaubt, in möglichst

kurzer Zeit in die Station gelangen können. Diese Erscheinung hängt mit den Verhältnissen des provisorischen Offenburger Bahnhofs zusammen, weil die Züge nicht alle auf einmal aufnehmbar sind. Wenn aber der Bahnhof fertig gestellt sein wird, so wird auch diese Erscheinung viel weniger häufig eintreten, und dann werden natürlich auch diese Ruhestörungen vermieden werden.

Es ist eine Fahrdienstvorschrift für Deutschland, daß ein Zug, der vor dem Signale hält, sich der Station gegenüber bemerkbar machen muß. Das geschieht im allgemeinen durch ein Pfeifensignal. Nun ist es nicht ausgeschlossen, daß das auch durch ein anderes Signal geschehen kann, darin muß ich dem Herrn Abg. G e c k recht geben. Wenn das in Offenburg noch nicht der Fall ist, werden wir prüfen, ob es gemacht werden kann, und ich hoffe, daß wir dem Herrn Abg. G e c k diesen Wunsch erfüllen können, wie wir ihm auch vor zwei Jahren den Wunsch erfüllt haben, wo es sich um die Ausfahrtszüge gehandelt hat.

Was die Rauchbelästigung betrifft, so hängt sie teilweise auch mit diesem Zustand zusammen; Lokomotiven, die am Kopf oder neben dem Kopf der einfahrenden Züge aufgestellt werden, um den Zug zur Weiterfahrt zu übernehmen, müssen eben bei den derzeitigen beschränkten Anlagen schon zu früher Zeit dort einfahren, wo sie noch Gelegenheit haben, durchzukommen. Bei dem beschränkten provisorischen Bahnhof müssen sie deshalb länger dort stehen und insfolgedessen dauert die starke Rauchbelästigung viel länger. Ich sage aber nochmals, auch diese Mißstände werden beseitigt werden, wenn der Bahnhof einmal ausgebaut ist.

Die geheimnisvolle Sphinxantwort des Eisenbahnministers v. Marschall ging in der vorigen Nummer voraus, in der wir die Abgeordneten nicht mehr zum Wort kommen lassen konnten. Indessen scheint das Schicksal des Eisenbahnministers v. Marschall, der unsere berechtigten Wünsche mit billiger Ironie abgewiesen hat, besiegelt zu sein. Er geht; das Offenburger Bahnhofwerk bleibt als Denkmal auf späte Zeiten.

Offenburger Allerlei.

Der Bürgerausschuß versammelt sich am Montag; er erhält nur einen einzigen Gegenstand zur Beratung: die Erweiterung der Realschule. Im laufenden Schuljahre ist ihr die 7. Klasse angefügt worden. Schon bei den damaligen Verhandlungen im Bürgerausschuße ist darauf hingewiesen worden, daß der weitere Ausbau der Schule zu einer Vollaufstellung in der Weise in's Auge gefaßt werden soll, daß auch die 8. und 9. Klasse in den folgenden Jahren (Herbst 1910 und 1911) angegliedert werden.

Der Stadtrat hofft, daß das neue Oberrealschulgebäude schon 1914 benutzbar ist; als Platz ist ein 80 ar großes Gelände an der Zellerstraße (Pfäfersche Wiese) in Aussicht genommen. Unterdessen sollen für die neuanzugliedernden beiden Klassen im jetzigen Realschulgebäude (die 9. Klasse etwa in dem Hause der Knabenschule an der Wilhelmstraße) Räume beschaffen werden.

An der unmittelbar bei der Knabenschule liegenden Mädchenschule wird noch im Laufe dieses Jahres ein Anbau errichtet, der 6 große und 2 kleinere Schulzimmer enthält. Die Bauarbeiten werden gleich mit Beginn der großen Ferien in Angriff genommen werden und die Fertigstellung des Anbaues ist bis Ostern 1911 bestimmt zu erwarten. Einige Klassen der Realschule sind schon einmal mehrere Jahre hindurch in der Knabenschule untergebracht gewesen.

Ein Lehramtspraktikant soll als weitere Lehrkraft angestellt werden mit 1800 Mk Vergütung. Als Schulgeld für die zu errichtenden beiden Klassen ist der Betrag von 80 Mk. in Aussicht genommen. Das Schulgeld beträgt heute 42 Mk. für die drei untersten Klassen, 51 Mk. für die beiden folgenden und 60 Mk. für die 6. und 7. Klasse. Mit der Fertigstellung des Neubaus wird wohl eine Erhöhung des Schulgeldes vorzunehmen sein. Da für die im Herbst l. J. zu errichtende 8. Klasse mit einer Schülerzahl von ca. 25 gerechnet werden kann und da von diesen 25 Schülern 20 als zahlende angenommen werden können, so ist mit einer Einnahme an Schulgeld aus dieser Klasse von etwa 1800 Mk. zu rechnen. Für die an der Realschule wirkenden Lehrkräfte zahlt Offenburg den sog. Normallohn von 22000 Mk. und dieser Beitrag wird mit dem vollständigen Ausbau der Schule zu einer Vollaufstellung auf etwa 28000 Mk. anwachsen.

Für das neu zu erbauende Schulgebäude ist, da dieses mindestens 15 Klassenzimmer mit den erforderlichen Nebenräumen und auch eine Turnhalle enthalten muß, ein Aufwand von 350000 Mk. ohne Inneneinrichtung anzunehmen. Zur Konkurrenz sollen nur solche Architekten zugelassen werden, die im Großherzogtum wohnen, und in dem öffentlichen Ausschreiben soll ausdrücklich bemerkt werden, daß diejenigen Entwürfe von vorneherein ausgeschlossen werden, zu deren Ausführung nach dem Gutachten des Preisgerichts ein höherer Aufwand als der oben bezeichnete erforderlich sein wird.

Der Stadtrat beantragt, der Bürgerausschuß wolle seine Zustimmung dazu geben: 1) daß mit Beginn des Schuljahres 1910/11 der Realschule eine weitere, achte, Klasse und mit Beginn des Schuljahres 1911/12 die neunte Klasse angefügt; 2) daß zur Gewinnung von Entwürfen für ein zu errichtendes neues Schulgebäude ein Wettbewerb unter im Großherzogtum wohnhaften Architekten ausgeschrieben und daß als Preise für die drei besten Entwürfe die Summe von 3000 Mk. zur Verfügung gestellt; 3) daß der letztere Aufwand aus Anlehensmitteln bestritten werde.

Der Bürgerausschuß wird zweifellos zustimmen.

Lieferungsübertragung. Um bezüglich der Leistungen der maschinellen Einrichtungen des Elektrizitätswerks und deren Bedienung dieselbe unparteiische Kontrolle zu haben, wie sie für das Wasserwerk bereits vorhanden ist, wurden Offerten für Lieferung eines Registrierapparats eingeholt. Der Zuschlag wird der Firma Siemens u. Halske in Berlin erteilt. Der Aufwand von 1800 Mk. ist aus Betriebsmitteln zu bestreiten.

Schlachthof. Im ersten Halbjahr 1910 wurden folgende Tiere geschlachtet: 29 Pferde, 50 Ochsen, 35 Farren, 442 Kühe, 708 Rinder, 1896 Rälber, 3669 Schweine, 47 Schafe, 347 Ziegen und Zicklein. Gesamtsumme 7223 Stück. Im Durchschnitt kamen somit 1204 Tiere pro Monat zur Schlachtung. Außerdem wurden 10372 kg frisches Fleisch von auswärts in die Stadt eingeführt und der Beschau unterstellt.

B. Das städtische Vivarium wird in letzter Zeit von böser Bubenhand schwer heimgesucht. Statt wie andere Leute ihre Freude an den