



Deutschland.

Δ Berlin, 12. März. In der gestrigen Sitzung der national-liberalen Fraktion erschienen drei elsässische Abgeordnete, die Herren Schneegans, Bergmann und Nessel, theils um im Allgemeinen den Standpunkt klarzulegen, von welchem aus die elsäss-lothringischen Autonomisten zu wirken gedenken, theils um die national-liberale Partei für den Gesetzentwurf betreffend die Landesgesetzgebung von Elsass-Lothringen um ihre Unterstützung anzugehen.

\* Die Reichstags-Commission zur Prüfung des Secunfall-Gesetzes soll mit allen gegen 1 Stimme den vielfach bekämpften § 23 angenommen haben, nach welchem wegen Febrilität, Unfähigkeit u. einem deutschen Schiffer oder Steuermann die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes auf Zeit oder für immer entzogen werden kann.

\* An Stelle des zurücktretenden Confiscations-Präsidenten Hegel dürfte, wie die „Wb. Ztg.“ hört, wahrscheinlich Professor Hinshius ernannt werden, dessen Beziehungen zu den Magischen und der neuen Kircheneinführung wohl bekannt sind.

Frankreich.

+++ Paris, 11. März. Nach der „Gorr. Havas“ hat der Kriegsminister am Dienstag mit Herrn Thiers eine Unterredung in dessen Hause gehabt, deren Gegenstand die Militärgesetzfrage gewesen ist. Herr Thiers wiederholte, daß das aus der Nationalversammlung hervorgegangene Militärgesetz abschlechtig sei und seiner Ansicht nach auch gar nicht einmal mit Aussicht auf wesentliche Verbesserung abgeändert werden könnte.

unter Herrn Käppler's eifriger und umsichtiger Führung, hat an dem letzten Sinfonie-Abend eine wahre Heldenthat vollbracht. Es hielt den anstrengenden Werken ohne Ermüdung Stand und führte sie für die kurze Zeit zur Vorbereitung mit überraschender Sicherheit durch.

Secundär- und Pferdebahnen.

Die königliche Staatsregierung legte dem Landtage in der letzten Session einen Gesetzentwurf vor, welcher auf den ersten Blick ziemlich bedeutungslos erschien und doch für das Wohl und Wehe der Provinzen von ganz eminenter Bedeutung war. Derselbe sollte den Provinzen die Erlaubniß erteilen, ihren Dotationsfonds nicht allein zu Chausseebauten, sondern auch zum Bau von Secundärbahnen zu benutzen.

befähigen sollte, keine Vorwürfe zu machen brauche. Der Kriegsminister vertrat den Werth des Gesetzes von 1832 keineswegs, meinte aber doch, daß unter gegenwärtigen Verhältnissen und bei der Anschauungsweise, die augenblicklich über dergleichen Fragen verbreitet wäre, es gefährlich sei, zu demselben zurückzukehren.

© London, 11. März. Der Londoner Berichterstatter des „Manchester Guardian“ meldet seinem Blatte, daß die Nachrichten von der bevorstehenden Bewältigung des Aufstandes in Japan, die auch die „Ball-Mall-Gazette“ ihren Lesern mitgeteilt hatte, ganz unrichtig seien, im Gegentheil seien die dem Ministerium des Auswärtigen zugegangenen Nachrichten der Art, daß man die Lage der japanesischen Regierung als eine sehr kritische

zweiter Lesung fast einstimmig angenommen. Leider fiel der ganze Gesetzentwurf in der dritten Lesung. Die Gründe, welche zu diesem bedauerlichen Entschlusse geführt haben, sollen hier nicht erörtert werden. Offenbar wird die Frage, welche Wichtigkeit die Secundär- und Pferdebahnen für unser ganzes Verkehrsleben haben, jetzt recht eifrig in der Provinz ventilirt werden.

Es sei mir nun gestattet, etwas näher auf die große Erfindung der Neuzeit, auf den Bau von Pferdebahnen einzugehen. — Wenn ein Kreis, mit Hilfe des Dotationsfonds, eine neue Chaussee bauen will, und diese Chaussee nach altem Muster dauerhaft und fest, mit Packlage, doppelter Stein- und Riesschüttung bauen will, so werden sich die Kosten pro Meile wohl auf 70—140 000 Mk. stellen. Würde man sich die Erfindung der Eisenwege zu Nutze machen wollen, so brauchte man solche Wege nur leicht (ohne Packlage und mit leichter Steinshüttung) zu bauen und würde bedeutend an Kosten ersparen, die man dann auf die Eisenschienen verwenden könnte.

ansehen müßte. — Wie die „Morning Post“ meldet, werden die von Graf Schumalow überbrachten russischen Vorschläge zum Gegenstand der Berathung in einem sofort zu berufenen Cabinetrath gemacht werden. — In der Gefängnißdruckerei zu Brighton ist ein „Schwarzes Buch“ erschienen, welches ein Verzeichniß der Gewohnheits-Verbrecher in England und Wales von 1869 bis 1876 enthält. Der gewichtige Band in schwarzem Einbände giebt die Namen von 12 164 Verbrechern, zugleich unter Anführung der sächlich von ihnen angenommenen Namen. Die Annahme falscher Namen steht in steigendem Verhältniß zu der Zahl von Verurtheilungen. Eine Verbrecherin aus der Grafschaft Eligo in Irland gebürtig, heißt eigentlich Bridget Kingstry, führt aber noch fünfzehn andere Namen.

Belgrad, 9. März. Die italienischen Freiwilligen verlassen Serbien und kehren heim, ohne überhaupt in eigentlicher Thätigkeit gewesen zu sein, und zwar zahlte die serbische Regierung die Reisekosten bis Italien. Mehr als 100 Officiere, größtentheils Russen, sind ebenfalls aus dem serbischen Heere entlassen worden. — Die Türken haben die Räumung von Alexinaß ganz vollendet.

Amerika. Washington, 9. März. Der Senat umfaßt nach seiner neuen Vervollständigung 73 Mitglieder, darunter 39 Republicaner, 33 Demokraten und einen Unabhängigen, nämlich Davis von Illinois. Noch nicht ausgefüllt sind zwei Sitze von Louisiana und einer von Süd-Carolina. Der Senat hat nahezu einstimmig der Ernennung der vom Präsidenten vorgeschlagenen Cabinet-Mitglieder seine Zustimmung erteilt.

Danzig, 14. März. \* [Stadtverordneten-Sitzung vom 13. März.] Den Vorsitz führt Hr. Commerzienrath Bischoff; der Magistrat ist vertreten durch die Herren: Bürgermeister Medach, Stadträthe Strauß, Dr. Samter und Fuß.

von 3—5 Thlr. erfordert, sich diese großen Vortheile verschaffen kann, so wird man begreifen, welche Wichtigkeit der betreffende Gesetzentwurf für alle Fuhrwerksbesitzer hatte. — Wir glauben, sobald nur erst der Anfang gemacht worden ist, wird kein Kreis mehr zu der jetzt veralteten Art des Chausseebaues schreiten, sondern alle Kreise werden zu diesen Eisenwegen übergehen. Diese Eisenwege sind nun folgendermaßen construirt. Auf Holzschwellen sind Eisenschienen von etwa 4 Zoll Breite aufgeschraubt, in der Mitte der Eisenschiene befindet sich eine etwa 1 Zoll breite und 1 Zoll tiefe Vertiefung (Falz). Die Schienen vergleichen sich mit der Chaussee. Will nun beispielsweise ein Aderwagen diesen Eisenweg benutzen, so muß er vor dem linken Vorderrade ein an einem eisernen Hebel befestigtes kleines eisernes Rad, das sogenannte 5. Rad, anbringen. Der bewegliche Hebel ist an der Achse des Wagens befestigt. Das kleine 5. Rad hat einen Ansatz am Kranz, und dieser Ansatz paßt genau in den Falz der Eisenschiene. Sobald der Wagen auf den Schienen ist, läßt der Kutscher vermittelt eine kleinen Kette das 5. Rad herunterfallen, der Ansatz des 5. Rades fällt in den Falz der Eisenschiene und bewirkt hierdurch, daß das dahinter folgende linke Vorderrad genau auf der Eisenschiene bleibt. Da nun das linke Vorderrad gezungen wird, auf den Schienen zu bleiben, so ist es selbstverständlich, daß die übrigen 3 Räder auch auf den Schienen bleiben müssen. Begegnen sich 2 Wagen, so muß der eine Wagen ausweichen, was sehr einfach dadurch bewerkstelligt wird, daß der Kutscher das fünfte Rad mit einem Rad an der Kette aus dem Falz der Eisenschienen aushebt, und nun von den Schienen herunterfährt, um den entgegenkommenden Wagen vorbei zu lassen. Als Beispiel will ich mir noch anzuführen erlauben, daß auf der Pferdebahn von Berlin nach Charlottenburg ein sehr schwerer, mit 54 Passagieren besetzter Wagen von 2 Pferden ohne sichtliche Anstrengung, in sehr flottem Trab, fortbewegt wird. Pferdebahnen wie oben beschrieben sind vielfach in Eng-

Verpackung an Frn. Stahl u. Gen. pläbiren, die Herret Bürgermeister Medach und Vertram den Magistrats-Antrag beifürworten; wird letzterer mit großer Majorität angenommen.

Land, Frankreich, Belgien, Copenhagen und neuerdings auch in Berlin im Betriebe. Allerdings werden dieselben nur von den Gesellschaften benutzt, welche diese Linien gebaut haben. — Wir beabsichtigen aber diese große Erfindung allen Fuhrwerksbesitzern der ganzen Provinz nutzbar zu machen, und hoffen, daß bald statt der veralteten Chausseen diese weit vortheilhafteren und auf die Dauer billigeren Eisenwege die Provinz durchziehen werden. — In Berlin geht alle halbe Stunde ein solcher Pferdebahnenwagen vom Alexanderplatz nach dem etwa 1 Meile entfernten Weisensee. Etwa 1/2 Meile lang in den Straßen von Berlin liegen keine Schienen, der Wagen fährt also wie wie jeder andere Wagen auf vier gewöhnlichen Rädern. Erst vom neuen Königsthor ab liegen Schienen, und hier wird das 5. Rad eingesetzt, und erst von hier aus bewegt sich der Wagen mit sehr großer Leichtigkeit auf den Schienen bis Weisensee. — Es liegt bis Weisensee nur ein Geleise und sind Ausweichestränge, weil überflüssig, nicht vorhanden.



