



posser Übereinstimmung mit der Theorie des Königs  
 Wilhelm II. — in eine Erleichterung der Steuerlasten. Daß  
 in dieser Hinsicht bisher nur Ungenügendes geschehen sei, wies  
 Abg. Richter durch eine Gegenüberstellung der neuen Steuer-  
 bewilligungen mit den in Preußen erfolgten Steuererlässen  
 nach. Nach seiner Berechnung betragen die ersten über  
 300 Mill. M., die letzteren nur 57 1/2 Mill. M. Man hätte  
 nun erwarten sollen, daß die Kartellpresse Veranlassung ge-  
 nommen hätte, sich über die Frage der neuen Steuern und  
 weiterer Steuererleichterungen zu äußern. Aber was ist ge-  
 schehen? Die offiziöse und die konservative Presse — meist ist  
 das bekanntlich ein und dasselbe — hat sich damit begnügt, die  
 Wichtigkeit einzelner, von dem Abg. Richter angeführten Punkte  
 in Abrede zu stellen. Der ganze Streit dreht sich schließlich  
 darum, ob die für die Steuerreform durchgeführte Maßnahme  
 der Steuererlässe um 125 Mill. von Abg. Richter behauptet  
 oder, wie die Vertikaler der Regierungspolitik behaupten,  
 von 80 Mill. M. gekürzt sei. Auf etwas mehr oder weniger  
 kommt es schließlich nicht an. Die Hauptsache ist, daß selbst  
 die Regierungspresse heute anerkennen muß, daß die Ver-  
 sprechungen von 1878 unerfüllt geblieben sind. Es ist  
 namens der Regierung bestimmt ausgesprochen worden, wie  
 damals, natürlich auch vor den Wahlen, die halbamtliche  
 „Provinzial-Korrespondenz“, daß der Grund und Zweck einer  
 künftigen Steuerreform überhaupt nicht auf eine Ver-  
 mehrung der Steuerlast des Volkes hinausgehe,  
 sondern nur auf eine Veränderung des Steuer-  
 systems, deren Ziel gerade eine größere Erhöhung  
 der Steuerlast des Volkes ist. Die Steuerreform  
 wie sie durch Bismarck im Sinne hat, soll nicht ein Mittel  
 sein, die auf den Schultern des Volkes liegende Steuerlast zu  
 vergrößern, sondern ein Mittel, die Last so umzulagen,  
 daß sie von den Schultern des Volkes leichter getragen werden  
 kann. Die Steuerreform, wie sie bisher durchgeführt worden  
 ist, hat genau das Gegenteil erzielt; sie hat erstens die  
 Steuerlast absolut vermehrt um einige hundert Millionen M.,  
 und sie hat zweitens die vermehrte Steuerlast gerade auf die  
 Schultern der finanziell und wirtschaftlich am wenigsten  
 leistungsfähigen Bevölkerungsklassen abgewälzt. Und das sucht  
 man noch nach Gründen dafür, daß z. B. bei der Wahl zum  
 Reichstag im 6. Berliner Wahlkreise von 93,000 Wahl-  
 berechtigten nur 3800 Stimmen für den Regierungskandidaten  
 abgegeben worden sind!

Am Sonnabend fand in Berlin eine Plenarversammlung  
 des Direktionsrats der Ostafrikanischen Gesell-  
 schaft statt, in welcher beschlossen wurde, die ordentliche  
 und außerordentliche Generalversammlung auf den 28. Sept.  
 anzusetzen. In der ersten Teil über die von der Revisions-  
 kommission als richtig befundene Bilanz Beschluß gefaßt  
 werden und in der letzteren sollen Statutenänderungen beraten  
 werden, von welchen die wichtigste die ist, daß sich die Gesell-  
 schaft ausnahmsweise von dem letzten Kolonialgeschäft in eine Reichs-  
 korporation umwandeln will. Außerdem hat der Direk-  
 tionsrat beschlossen, sich den am 1. Okt. d. J. unter-  
 nehmungen mit dem Betrage von 30,000 M. zu be-  
 teiligen.

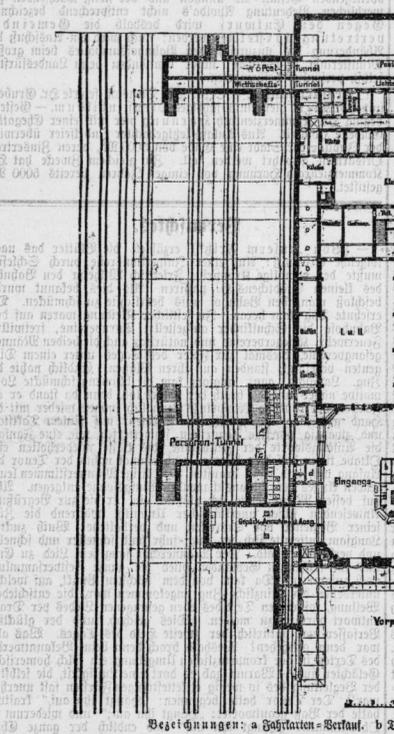
Nach den neuesten hier aus Afrika eingetroffenen Nachrichten  
 ist im vorigen Monat die Export-Schlächterei der  
 Deutsch-Westafrikanischen Compagnie in Betrieb  
 gesetzt worden und wird nunmehr bei Rüdiger der Brigg  
 „Adelphi“, welche im nächsten Monat Hamburg mit einer  
 neuen Ladung Tauschwaren verläßt, die erste Sendung Fleisch  
 und Salzfleisch hier einführen. Am 23. Juni d. J. ist die  
 erste lebende Dampfmaschine in Deutsch-Oamarand in  
 Tätigkeit gesetzt worden und funktionierte auch die Eis-  
 maschine und die Schlächterei-Maschinen befriedigend. Zur  
 besseren und leichteren Verbindung ihres Schlächterei-Etablisse-  
 ments in Sandvaterhafen mit dem Hauptort Walvischb.,  
 wo die Hauptabfertigung errichtet wird, hat die Direktion  
 der Deutsch-Westafrikanischen Compagnie eine Dampfboote  
 bestellt, welche neben zwei ebenfalls bestellten großen Brandungs-  
 booten auch gleichzeitig zum Laden und Löschen der Seefische  
 benutzt werden soll. Die im Juni via Capetown ausgehenden  
 Tauschwaren sind inzwischen ebenfalls in Südwesafrika ein-  
 getroffen und ist somit der jetzige Zeitpunkt als der Beginn  
 der eigentlichen geschäftlichen Tätigkeit der Compagnie an-  
 zusehen, während die ersten 2 Jahre seit dem Bestehen der  
 Gesellschaft mit den Vorbereitungen und Veranschlagungen sowie  
 mit der Einrichtung und dem Aufbauen der Schlächterei-  
 Etablissements vergehen. Im nächsten Monat wird einer  
 der Direktoren, welcher zu diesem Zwecke aus dem geschäfts-  
 führenden Vorstand aus- und in den Gesamtverwaltung über-  
 getreten ist, nach Afrika abreisen, um die ganze Anlage zu in-  
 spektieren und an Ort und Stelle die noch nötigen Reorganisa-  
 tionen zu treffen, sowie die Dispositionen bezugl. Herstellung  
 einer direkten Verbindung des deutschen Schutzgebietes mit  
 Europa durch Anschluß an die Boerama-Linie zu treffen. —  
 Die Deutsch-Westafrikanische Compagnie verdient nicht nur das  
 lebhafteste Interesse, das ihr aus hervorragenden Kreisen zu-  
 teil wird, sondern die vollste Anerkennung. Sie ist diejenige  
 Compagnie, die trotz der vielen Schwierigkeiten, welche ihr  
 seitens der in Walvischb. angelegten Engländer entgegen-  
 gestellt wurden, rüchig vorwärts schreitet und nun in baldige  
 glänzende Erfolge aufweisen wird. Unter diesen Umständen  
 ist es erklärlich, daß die Beteiligung eine sehr rege ist und  
 daß das Gesellschaftskapital, wie uns mitgeteilt wird, nahezu  
 voll eingezahlt ist.

□ München, 7. Sept. Wie die Verhältnisse der bairischen  
 Guldensicht sich zur Zeit gestaltet haben, ist es unweitlich, daß die  
 Schäden des unglücklichen Königs Ludwig II. in  
 1874 bereits zwei Jahren gänzlich getilgt sein werden.  
 Das Kuratorium des Königs Otto hat den Privatbankier in Bezug  
 am Staatsbankrott, nämlich einige Millionen und Käufer im Laufe  
 verkauft, wie überhaupt möglichst viel aus dem Nachlaß des Königs  
 Ludwig II. zu guten Preisen veräußert werden ist. Durch Verfall  
 des vormaligen Hofbankrottens z. werden Millionen erzielt,  
 welche die Ausgaben an der Hof-Geldkassette auf jede mögliche  
 Weise bedecken. Da nur die wenigen Fremdenbesitzer auch  
 die Kassen der Hof-Geldkassette gefüllt sind, ist entfällt für die  
 Kassenkassette auch die Verpflichtung, etwaige Defizite zu tragen  
 und werden sonach durch das Kuratorium des Königs Otto Er-  
 parungen erzielt, welche die Königsschuld rasch mindern und  
 dem den Umstände für neue Vermögen bilden werden. Diese  
 günstige schrittweise Abwendung mit reichlichen Einnahmen in  
 Bezug auf Ludwig II. und seine mislichen Verhältnisse.

\* Bremen, 8. Sept. Die in der Nacht „Sobensollern“  
 ist heute nachmittags 1 1/2 Uhr bei dem Leuchtturm auf dem  
 Hohen Sande eingetroffen.  
 \* Wilmshaven, 8. Sept. Das Manövergeschwader  
 traf heute nachmittags 2 1/2 Uhr auf der Hiesigen Allee ein.

Bei dem raschen Fortschreiten der Arbeiten an unserm Bahn-  
 hofsbaue, dessen Vollendung nicht nur für unser Reichsbahnen,  
 sondern auch für die ganze Entwicklung des Ostens der Stadt und  
 im allgemeinen bedeutungsvoll ist, wird, wie sie heute unserer  
 Oeffen, nachdem wir ihnen früher die besten. Kulturwerke vor-  
 geführt, ein Bild der enghelligen Gestaltung der großartigen An-  
 lage, wie sie nunmehr in der Ausführung begriffen ist. Die an-  
 schauliche Zeichnung entnimmt dem amtlichen Centralblatt der  
 Bauverwaltung deren Vertrag mit dem Generalüberseher. Aus  
 der beschreibenden Darstellung, von der die billige Wiederabgabe  
 der neueren großen Bahnhofsbauten in dem genannten Blatte  
 begleitet ist, führen wir folgendes an:

Wir gehen zu dem höchst bemerkenswerten Entwurfe für den  
 Personenbahnhof Halle über, welcher in der Mitte der neueren  
 Bahnhofsfläche in gewissem Sinne einen selbständigen Block einnimmt.  
 Die Hauptanordnung der Anlage kann, wenn man diesen Ausdruck  
 wählen will, als die eines vollkommenen Inselbahnhofs mit  
 Tunnelbetrieb bezeichnet werden. Der Grundplan, das Gleis-  
 übersehungen durch die Reisenden funktionslos nicht stattfinden  
 und bei der Anordnung der Verkehrsströme und Bahnsteige ver-  
 forderte Steigungen und Richtungsänderungen möglichst vermeiden  
 werden sollen, ist bei diesem Bahnhofs in aller Strenge durch-  
 geführt. Aber die Auslässe durch ein Vorgebäude hat man sich  
 verweigert und die gesammelten Verkehrs- und Betriebsströme in dem  
 inelastisch angeordneten Hauptgebäude untergebracht. Hinsichtlich  
 der Frage kommenden allgemeinen Betriebsverhältnisse ist  
 zunächst noch anzuführen, daß der Bahnhof Halle Knotenpunkt  
 für fünf Bahnhöfen ist, von denen zwei, Magdeburg-Leipzig und  
 Berlin-Görlitz, Durchgangslinien sind, während Halle, Merse-  
 burgen, Halle-Sonau und Halle-Königsfeld nur Endbahnhöfe sind.



herbeigeführt werden könnten, wurde deshalb der Vorklass in Höhe  
 der Sohle der Straßenunterführung, d. h. um 35 m unter Bahn-  
 steig-Oberkante angeordnet und diese vertiefte Lage gleichzeitig für  
 die hauptsächlichsten Verkehrsströme des Empfangsgebäudes, ins-  
 besondere der Eingangshalle und der Wartehalle, beibehalten.  
 Die Eingangshalle, welche vom Vorklasse aus über Stufen zu-  
 gänglich ist, bildet einen mächtigen geometrischen Raum von  
 32 m Seite. Seitwärts, zunächst dem Eingange, sind die Neben-  
 räume für Annahme und Ausgabe angeordnet; die Fahrkartens-  
 chalter konnten dagegen zweckmäßig ihren Platz in einem in der  
 Mitte der Halle errichteten Einbau finden, welcher bei der ge-  
 wöhnlichen Raumeinteilung die Ueberflüssigkeit der Eingangshalle  
 in seiner Weise behauptet und weder die Eingänge zu den Warte-  
 hallen, noch die zu den quer abweigenden Personen-tunneln deckt.  
 Die erwähnten Tunnel erhalten in Rücksicht auf den erheblichen  
 Verkehr und da sie sowohl für den Zugang wie für den Abgang  
 der Reisenden dienen müssen, eine Breite von 8 m. Von dem  
 Tunnel der Ostseite gelangt man auf geradem Wege und voll-  
 kommen übersichtlich zu dem auf der Westseite hinüber, sodas sich  
 der Uebergangsbereich von der einen auf die andere Bahnstrecke  
 nicht unbedeutend vollziehen kann. Die zweckmässige Anordnung  
 der Wartehalle war um so mehr eine Frage von Wichtigkeit, als  
 dieselben von den Bahnsteigen aus lediglich durch Vermittelung  
 der Tunnel zugänglich gemacht werden konnten. Die gewählte  
 Lage derselben nebeneinander, in unmittelbarem Anschluß an die  
 Eingangshalle und in bequemer Verbindung mit den Tunneln  
 fand als eine vollkommen zweckentsprechende bezeichnet werden.  
 Hinter den Wartehallen und im Anschluß an dieselben sind Damen-  
 und Herrenwarteplätze, sowie darüber, von den Seitenwegen  
 zugänglich, Räume für hohe Gesellschaften vorgezogen. Ein Licht-

kleinerer Dienst haben sich bei der Umgestaltung in einer Durch-  
 gangshalle verbinden lassen, woraus aus Betriebsrücksichten ein  
 besonderer Vorzug zu legen war. Der im Jahre 1894 im wesent-  
 lichen abgeschlossene Entwurf, welcher außer der Umgestaltung  
 des Personenbahnhofs auch die fast aller übrigen Bahnhofssteile  
 umfaßt, ist bereits so weit gefördert, daß die Vollendung der  
 Gesamtanlage für das Jahr 1890 in Aussicht genommen  
 werden kann.

In gewissem Sinne maßgebend für die Gestaltung des Personen-  
 bahnhofs ist die Lage und Anordnung der neuen Unterführung  
 für die Delbischer Straße geworden. Diese Straße, welche selber  
 den Bahnhof in seiner ganzen Breite in Schienenbreite derart  
 überdeckt, daß auch die Kreuzung der einzigen Zufahrtsstraße  
 zum Personenbahnhofs mit den Berlin-Görlitzer Hauptgleisen  
 in Schienenbreite erfolgte, wird unter 16 Gleisen in einer Breite  
 von 25 bzw. 20 m unterführt. Im unmittelbarem Anschlusse an  
 diese Unterführung war der Bahnhofsplatz anzuordnen, für dessen  
 Abgrenzung die schon angeführten Grundzüge entscheidend wurden.  
 Es hätte sich allerdings von der Sohle der erwähnten Unter-  
 führung aus eine aufsteigende Rampe derart anlegen lassen, daß  
 sich ein bequemer Anstieg in Bahnhofsweite ergab, und im  
 Anschluß daran sowie in gleicher Höhe mit demselben die Ein-  
 gangshalle und die Wartehalle hätten angeordnet werden können;  
 bei einer dergleichen Lösung wäre jedoch die schienenreine Ver-  
 bindung des Empfangsgebäudes mit den Zwischenräumen nur mit  
 verlorener Steigung, d. h. durch Vermittelung je einer absteigen-  
 den und einer aufsteigenden Treppe, zu erzielen gewesen. In  
 der Annahme, daß durch Ermäßigung dieser Steigungen auf die  
 Größe für den erheblichen Verkehrsstrom sowie in der Benutzung  
 der Wartehalle seitens der Durchreisenden wesentliche Erleichterungen

hof trennt das Empfangsgebäude von dem Dienstgebäude für den  
 Stationsdienst.  
 Zwischen den Hauptteilen sowie beiderseits am Gebäude entlang  
 sind Gepäckstiege angeordnet, welche mit den Gepäckräumen sowie  
 mit dem Posttunnel durch Aufzüge in Verbindung stehen. Aus-  
 dem sind die Gepäckstiege zur Erleichterung des Uebergangs  
 zwischen an dem beiden Kopfseiten des Gebäudes durch Ueber-  
 fahrten in gleicher Höhe mit diesen Stiegen verbunden. Ein  
 Wirtschaftskammer vermittelt endlich den unmittelbaren Verkehr  
 mit der Stadt.  
 Bei dem Gang der Bauausführung ist auf die besonderen  
 Schwierigkeiten hinzuweisen, mit welchen die Umgestaltung des  
 Bahnhofs Halle verknüpft ist. Auf dem Bahnhofs selbst ergeben  
 sich dieselben aus der geänderten Richtung der einzelnen Geleis-  
 gruppen, sodas die alten und neuen Geleise sich anstandslos in  
 mehr oder weniger spitzen Winkeln schneiden. Die Herstellung  
 der Unterführung der Delbischer Straße anlangend, so mußten  
 die westlichen Teile derselben unter Aufrechterhaltung des Betriebes  
 auf den Magdeburg-Leipziger und Salzbürger Bahnstrecken  
 ausgeführt und dabei die Widerlager unter größter Vorsicht be-  
 zugsnehmlich mit zwei übereinander liegenden Stollen durchgetrieben  
 werden. Nebenbei Schwierigkeiten wurden demnach die Verlegung  
 des Betriebes der Reformation nach dem neuen Empfangs-  
 gebäude machen, da die jetzigen Berlin-Görlitzer Hauptgleise  
 liegen, mithin die Eröffnung dieser Straße frühestens gleichzeitig  
 mit der Verlegung der erwähnten Geleise erfolgen kann. Un-  
 gekanntens ist die Sorgfalt, mit der die obwaltenden baulichen  
 Schwierigkeiten seitens überdungen sind.

Wissenschaftl. Kunst. Literatur.  
 — Die „Nat.-Bl.“ berichtet, allerdings nur unter allem Vor-  
 behalt der Prüfung von bernischer Seite: „Ein in America“  
 ist es hinangeht: rite — approbierter Arzt, Herr Dr. L. Wel-  
 gert, der in Berlin nicht praktiziert, weil er in der glücklichen  
 Lage ist, als Hof eines durch Gehilfen auf ihn gekommenen  
 Pantheistes sich des Hohen nach seiner Meinung zu erhalten.  
 hat sich, seinem Vater, nach dem Schwundschicksal entzweit,  
 mit Experimenten beschäftigt, wie dieselbe zu besetzen und be-

mit der Stellung der Tuberkulose herbeizuführen sei. Nach  
 jahrelanger, unter Mühsal von anderen Ärzten vorgenommenen  
 Versuchen sollen nunmehr einige glänzende Erfolge aufzuweisen  
 sein. Herr Dr. Welgert hat eine Anzahl Kranke in seiner Privat-  
 klinik behandelt und beobachtet, sie, unter begünstigter Dar-  
 legung des Krankeits- und Heilungsverfahrens, der medizinischen  
 Gesellschaft nach Wiederaufnahme ihrer Thätigkeiten vorzuführen.  
 Die Erlangung des Baccellus soll lediglich durch Anhalten lange  
 am bis zu außerordentlicher Höhe erwarnter Luft bewerkstelligt  
 worden sein.



