Erscheint täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage.

Preis vierteljährlich hier 1.10 ℳ, mit Trägerlohn 1.20 ℳ, im Bezirks- und 10 km-Verkehr 1.25 ℳ, im übrigen Württemberg 1.35 ℳ, Monatsabonnements nach Verhältnis.

# Der Gesellschafter.

## Amts- und Anzeige-Blatt für den Oberamts-Bezirk Nagold.

Anzeigen-Gebühr f. d. 1spalt. Zeile aus gewöhnl. Schrift oder deren Raum bei 1mal. Einrückung 10 ₰, bei mehrmaliger entsprechend Rabatt.

Mit dem Plauderstübchen, Illustr. Sonntagblatt und Schwäb. Landwirt.

Fernsprecher Nr. 29. | 88. Jahrgang. | Fernsprecher Nr. 29.

№ 133 | Donnerstag, den 10. Juni | 1909

## Politische Uebersicht.

**Der Kaiser und die Kaiserin** werden nach amtlichen Angaben am 20. Juni nachmittags in Hamburg eintreffen und direkt zum Rennen nach Horn fahren. Nach dem Rennen fährt die Kaiserin nach Plön weiter. Der Kaiser nimmt Wohnung auf dem Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie „Kronprinzessin Cecilie". Abends findet ein Diner beim preußischen Gesandten Grafen Götzen statt. Am 21. wird der Kaiser den großen Rathaus-Saal besichtigen und der Vulkan-Werft einen Besuch abstatten. Später wird der Monarch an einem Frühstück beim Bürgermeister Dr. Burckhardt teilnehmen. Nachmittags fährt der Kaiser auf dem Dampfer Kronprinzessin Cecilie elbabwärts, um der Regatta auf der Unterelbe beizuwohnen.

**Zum neuen Erzbischof von München-Freising** ist nach Verständigung mit dem Vatikan vom Prinzregenten der Domdechant Franz Bettinger von Speyer ernannt worden. Der neue Kirchenfürst, der allgemein als ein würdiger Nachfolger Steins bezeichnet wird, weil auch er eine politisch maßvolle Persönlichkeit sei, die im kirchlichen Amt ihre Hauptaufgabe sehen würde, steht im 59. Lebensjahr. Er ist der Sohn eines Hufschmieds in Landshut. Das Zentrum hätte gern den politischen Eiferer Bischof Freiherrn von Ow auf dem Münchener Erzbischofstuhl gesehen.

**Der russische Reichsrat** hat die Kredite für die von der Reichsduma abgelehnten vier Linienschiffe, deren Bau inzwischen begonnen worden ist, bewilligt. — In der Duma werden zurzeit die Toleranzgesetze beraten. Bei der Erörterung des Gesetzes über den Religionswechsel, der bisher den Griechisch-Katholischen völlig verboten war, kam es am Samstag zu großen Lärmszenen. Ein Bischof polemisierte heftig gegen die Kadetten, die behauptet hatten, im Bistum jenes Bischofs sei die orthodoxe Kirche durch Bestechen verbreitet worden, und sogar Mütter mit Säuglingen an der Brust seien von Dragonern gepeitscht worden, in der Absicht den orthodoxen Glauben zu verbreiten. Der Bischof, der etwas zu heftig wurde, zog sich einen Ordnungsruf durch den Vizepräsidenten Baron Meyendorff zu. Hierauf entstand auf der rechten Seite des Hauses großer Lärm. Es ertönten Rufe: Werft die Deutschen hinaus, deutsche Frage usw. Der Vizepräsident, der sich vergeblich bemühte, die Ruhe wieder herzustellen, hob die Sitzung auf. In der Sitzung am Sonntag erteilte der Präsident Chomjakow dem ganzen Haus wegen des in der Geschichte der dritten Duma unerhörten Skandals eine ernste Rüge.

**Nach Meldungen aus Persien** tritt in Kaswin allmählich Beruhigung ein. Die Nationalisten beginnen Kaswin zu räumen und gehen nach Resht. Die Kaukasier verlassen Ghilan.

**Bei der Reorganisation des türkischen Ministeriums** des Aeußern ist eine politische Sektion für Oesterreich-Ungarn, Rußland und die Balkanstaaten errichtet worden. — Der Minister des Innern hat den Befehl gegeben, zur Errichtung bulgarischer Schulen im Bezirk Melnik Grund und Boden, sowie das Baumaterial kostenlos zur Verfügung zu stellen. — Der Sohn des gewesenen Großwesirs Kamil Pascha, Konteradmiral Said Pascha, der geflüchtet ist und wegen reaktionärer Umtriebe verurteilt wurde, ist aus den Listen der Marine gestrichen worden. — Unter den Truppen des vierten Armeekorps herrscht eine Bewegung gegen die Einführung der Militärpflicht für Christen. Die Mannschaften erklärten, lieber die doppelte Dienstzeit absolvieren zu wollen, als daß „Ungläubige" in die Armee aufgenommen würden. — In Altserbien und Nordalbanien erfolgten zahlreiche Verhaftungen albanesischer Häuptlinge, weil man Spuren einer weitverzweigten Verschwörung gegen das jungtürkische Regime entdeckte. — Der Wali von Jemen erneuerte seine Bitte um schleunige Entsendung von Truppen, da sich ein Aufstand gegen die Regierung vorbereite. Die Pforte überwies das Ersuchen des Wali dem Kriegsministerium. — In Dortjol bei Adana desertierte ein Sergeant und gab in der Nacht gegen das in der Nähe der Ortschaft befindliche Lager Schüsse ab. Die alarmierten Truppen erwiderten das Feuer; einige Bewohner des Ortes, deren sich eine große Panik bemächtigte, wurden getötet. Durch die Schüsse des Sergeanten wurden ein Soldat getötet und sechs verwundet.

**In der Türkei** wird jetzt schnelle Justiz geübt. Der Sergeant, der in Dortjol die Schießerei herbeiführte, ist bereits kriegsrechtlich zum Tod verurteilt und sofort gehenkt worden. — Bei Samothrake plünderten Seeräuber zwei Segelschiffe. Die Bemannung, die aus Griechen bestand, wurde ermordet. Beim Blockhaus Setza an der bulgarischen Grenze in der Gegend von Rodschos fand ein Feuergefecht zwischen türkischen und bulgarischen Grenzposten statt. Elf Stunden wurde geschossen. Die Verluste sind noch unbekannt. Eine Offiziers-Kommission ging zur Untersuchung ab.

### Zur Reichsfinanzreform.

#### Die neuen Steuerentwürfe der Regierung.

**Berlin,** 9. Juni. Der „Lokal-Anzeiger" meldet:

In den am Donnerstag und Freitag stattfindenden Beratungen der Minister werden auch die Mitglieder der Ausschüsse des Bundesrats für Zoll- und Steuerwesen, sowie für Handel und Verkehr zugezogen werden. Infolgedessen dürften die aus den Beratungen hervorgehenden neuen Steuerentwürfe vom Bundesrat schnellstens erledigt werden können, ohne daß sie deshalb dem Reichstag bei seinem Zusammentritt am 15. Juni sogleich vorgelegt werden. Ihre erste Lesung wird durch eine längere Rede des Reichskanzlers eingeleitet werden, der bei dieser Gelegenheit den Standpunkt der verbündeten Regierungen zur Reichsfinanzreform und zu allen Steuerfragen nachdrücklich darlegen wird. In erster Linie wird der Entwurf einer Erbanfallsteuer vorgelegt werden; ihr Betrag wird 50 Millionen kaum übersteigen. Als weitere Steuern kommen in Betracht eine Reichswertzuwachssteuer auf Immobilien (etwa 20 Millionen) und die Erhöhung des Effekten- und Wechselstempels (etwa 30 Millionen). Als Ersatzsteuer für die abgelehnten und wohl endgültig aufgegebenen Inseraten- und Elektrizitätssteuern wird in erster Linie eine Erhöhung des Kaffeezolls und eine Zündholzsteuer vorgeschlagen werden. Außerdem ist noch eine Steuer in Aussicht genommen, über die aber bisher Stillschweigen beobachtet wird.

### Württembergischer Landtag

r. **Stuttgart,** 9. Juni. Die **Zweite Kammer** setzte heute vormittag die Beratung des Eisenbahnbaukreditgesetzes fort und befaßte sich zunächst mit der Nebenbahn Spaichingen-Rudlingen. Die Kommission beantragt Zustimmung, ferner die Bitte des Eisenbahnkomitees für die Erbauung der Hembergbahn dahurch für erledigt zu erklären. Häffner (V.P.) erstattete den Bericht der Kommission, erinnerte an die früheren Verhandlungen und wies auf die Bedeutung der Bahn auch für den neuen badischen Truppenübungsplatz hin. Endgültig habe sich die Regierung für die Trace noch nicht entschieden. Die Gemeinden hätten sehr erhebliche Beiträge zugesichert. (Gröber: hört! hört!) Diese große Opferwilligkeit habe von jeher zu einer günstigen Beurteilung des Projekts beigetragen. Die Erschließung des Hembergs sei als ein notwendiges wirtschaftliches Bedürfnis anzuerkennen. Er empfehle die Annahme des Kommissionsantrags. Keßler (Z.) führte aus, die Hembergbahn beschäftige das Haus seit 1902. Die Dringlichkeit und Notwendigkeit der Erbauung einer Hembergbahn sei wiederholt bestimmt anerkannt worden. Er habe der Regierung und dem Hause den tiefgefühlten Dank der Gemeinden für das große Wohlwollen zum Ausdruck zu bringen. Die Bahn sei geeignet, den Gesamtwohlstand zu heben und deshalb seien die Gemeinden zu den großen Opfern bereit, so schwer sie ihnen auch fallen. Daß mit Rücksicht auf die Finanzlage noch keine Rate für die Bahn in das Gesuch eingestellt sei, müsse er bedauern. Wenn die Bahn an letzter Stelle genannt werde, so hoffe er bezüglich der Erbauung auf die Wahrheit des Wortes: die Letzten werden die Ersten sein (Heiterk.). Der Heuberg sei eine beliebte Gegend. Die Bevölkerung stehe an Intelligenz, Arbeitsamkeit, Sparsamkeit und Rührigkeit keiner anderen des Landes nach. Der Bahnbau werde weitere gewerbl. Anlagen zur Folge haben. Rentabilität und Verkehr der Bahn würden größer sein als

## Einige Bemerkungen zu Graf Zeppelins Pfingstflug.

Dr. **Hugo Eckener** (Hamburg) stellt in der Frankf. Ztg. über die Pfingst-Luftfahrt des Grafen Zeppelin äußerst interessante Reflexionen an, mit denen wir auch unsere Leser bekannt machen möchten. Er schreibt:

Nachdem die erste Begeisterung über Graf Zeppelins phänomenale Leistung in den verflossenen denkwürdigen Pfingsttagen nunmehr ein wenig verraucht ist und eine genauere Kenntnis der einzelnen Phasen der Fernfahrt eingeholt werden konnte, ist eine ruhige Betrachtung derselben wohl am Platze. Was dürfen wir mit Genugtuung hervorheben, was bleibt uns noch zu wünschen übrig?

Als ein erstes Faktum von eminenter Bedeutung kann nicht eindringlich genug die Tatsache betont werden, daß auf dieser Fahrt fast 40 Stunden lang Explosionsmotore mit voller Tourenzahl zu laufen vermochten, ohne daß der geringste Defekt sich zeigte. Nur wenige Stunden lang ließ man in der zweiten Nacht zwischen Weimar und Schweinfurt die Motore abwechselnd gehen, sonst waren beide zugleich in steter Funktion. Die Katastrophe bei Echterdingen im vorigen Sommer war bekanntlich im letzten Grunde durch eine Motorpanne verursacht. Und es waren da nicht allein die grundsätzlich „skeptischen" Gegner des starren Systems, sondern auch objektive, nüchterne Fachleute, welche die Motorenfrage als eine recht kritische Angelegenheit ansahen. Man kann nicht leugnen, daß gerade für das starre System, das gegenüber den kleineren Ballonetfahrzeugen auf seinen Aktionsradius pochte, die Zuverlässigkeit der Motoren direkt zu einer Lebensfrage wurde. In Manzell entschloß man sich, wie bekannt, einen dritten Motor als Reservemotor in die künftigen Modelle einzubauen. Auch ohne einen solchen Reservemotor hat man jetzt eine Dauerfahrt größten Stiles durchführen können. Der dritte Motor, auf den man trotzdem künftig nicht verzichten wird, muß demnach eine fast unbedingte Betriebssicherheit in dieser Beziehung bringen. Das ist das Erste und nicht das Geringste.

Die Motoren bildeten also kein Hindernis, das mitgenommene Betriebsmaterial, das bei Laufen beider Maschinen für 34 Stunden reicht, voll auszufahren. Es war in der Tat lediglich drohender Benzinmangel, der im auffrischenden Gegenwind bei einer Benzinfabrik unweit Göppingen zur Landung zwang. Ebensowenig aber hatten Gasverluste und sonstige Schwankungen der Tragkraft in irgend einem Augenblick der langen Fahrt zu einer vorzeitigen Landung genötigt. Man konnte dynamisch, solange beide Motore liefen, das Schiff unter allen Umständen in der Luft halten. Dann zweitens wiederholte man die Erfahrungen der Schweizerfahrt. Schon am 28. Mai, als das Luftschiff einen ersten vergeblichen Anlauf zur Fernfahrt nahm, hatte es trotz seiner Ueberbelastungen die schwere Regenbelastung dynamisch mitzuschleppen vermocht. Erst ein wolkenbruchartiger Gewitterregen, der auf das Fahrzeug mit großer lebendiger Kraft niederging, zwang zur Abgabe von Ballast und veranlaßte daraufhin die Umkehr, weil man mit intaktem Schiff die Fahrt anzutreten wünschte. Aehnlich ging es dann in der folgenden Nacht. Auch da ergossen sich gewitterige Regenmassen über das Fahrzeug und schwemmten selbst in die Vordergondel hinein. Weil man inzwischen aber schon gegen 300 Kilogramm an Betriebsmitteln verbraucht hatte, schadete die Belastung nichts mehr.

Große Anforderungen an die dynamischen Valenzen stellte dann im Verlauf der Fahrt allmählich der riesige Materialverbrauch, der gegen 70 Kilogramm in der Stunde beträgt. Man begann das zu spüren, als am Morgen des ersten Tages der Ballon im hellen, sonnigen Wetter allmählich abtrocknete. Die Sonnenstrahlung schadete in dieser Beziehung wenig, da man mit prallgefüllten Ballons abgegangen war und die Erwärmung mithin nur ein Herausdrücken des Gases zur Folge haben konnte. Aber bei Nürnberg schon hatte man durch Materialverbrauch einen Auftrieb von etwa 700 Kilogramm und dieser steigerte sich bis Leipzig hin allmählich auf etwa 1300 Kilogramm, bis Bitterfeld gar auf etwa 1500 Kilogramm. Trotzdem vermochte man stets das Fahrzeug mit abwärts gerichteter Spitze in Schräglage dynamisch unten zu halten. Man folgte im Ueberqueren des Fichtelgebirges auf und ab den Formen der Bodengestaltung und überflog Leipzig in geringer Höhe. Man konnte demgemäß auch mit Ruhe der folgenden Nachtabkühlung entgegensehen, wo die Zusammenziehung des Gases einen Auftriebsverlust von 1000—1500 Kilogramm bringen mußte. Genaueres konnte man über die Größe des Verlustes noch nicht wissen. Als dann die Abendabkühlung wirklich kam, zeigte es sich, daß man nur einen geringen Auftrieb erhielt, den man natürlich spielend überwinden konnte. Aus der Prallhöhe, die man in der Nacht erst in einer Höhe von 1500 Metern fand, ließ sich leicht berechnen, wieviel Gas man tagsüber durch Gasausdehnung in der Sonne verloren hatte. Da man in der etwas kälteren Vornacht die Prallhöhe in etwa 5—600 Meter Höhe gehabt hatte, so mußten etwa 10—12% des Gases tagsüber herausgedrückt sein, mithin, da das Schiff 15 000 Kubikmeter faßt, etwa 1600 Kubikmeter. Dem entspricht eine Tragkraft von etwa 1600 Kilogramm. Diese Zeit stimmt sehr gut mit der überein, die wir oben für den Materialverbrauch bis Bitterfeld errechneten. Man hatte demgemäß einen Auftrieb von 1500 Kilogramm gegen abend dynamisch paralysiert und hatte etwas später es nur

LANDKREIS CALW Kreisarchiv Calw

man annehme. Er bitte um einstimmige Bewilligung der Bahn. Haußmann (Vp.) gab der Regierung zur Erwägung, ob aus den hohen Beiträgen der Gemeinden nicht schon vorher die Teilstrecke Spaichingen-Denkingen gebaut werden könne. Der Truppenübungsplatz werde stärkeren Verkehr für die Gemeinden bringen. Wünschenswert sei, zu wissen, wohin das Barackenlager zu stehen komme, und welche Grundsätze für die Bahnkostenvoranschläge gelten. Die Voranschläge stimmen meistens mit den wirklichen Betriebs-Ueberschüssen nicht überein. Teils sei das wirkliche Ergebnis günstiger, teils ungünstiger als man erwartet habe. Für die Heubergbahn sei ein Ueberschuß von 21 000 ℳ berechnet. Er glaube, daß dieser Ueberschuß noch größer sein werde. Storz (Z.) erkannte die Opferwilligkeit der Gemeinden gleichfalls an. Fraglich sei, ob es zweckmäßig war, die Bahn ins Gesetz aufzunehmen. Sie werde ja doch erst gebaut, wenn das nötige Geld vorhanden sei. Die Heubergbahn halte auch er für notwendig, ihm wäre aber eine andere Linienführung, nämlich von Albingen her, lieber gewesen. Man hätte dann von Albingen nach Trossingen eine Bahn bauen können. Eine Bahn von Fridingen das Beratal hinauf hätte keine so großen Steigungen zu überwinden gehabt. Die Regierung hätte sich mit der preußischen Regierung wegen eines Beitrags für eine Beratalbahn mit Rücksicht auf den neuen Uebungsplatz ins Benehmen setzen sollen. Das sollte noch nachgeholt und deshalb die Entscheidung heute ausgesetzt werden. Minister v. Weizsäcker betonte, bei einer Beratalbahn hätte man mit solchen Beiträgen der Gemeinden nicht zu rechnen gehabt; der preuß. Arbeitsminister habe sich ablehnend verhalten (hört, hört) auch die hohenzollernsche Regierung. Das Beratal sei unbevölkert. An den Truppenübungsplatz war früher nicht zu denken. Es wäre erfreulich, wenn er der Bahn eine weitere Zufuhr bringen würde. Durch Aufnahme der Bahn ins Gesetz erfülle die Regierung ein altes Versprechen; sie gebe ihr dadurch eine gesicherte Zukunft und befinde sich damit wohl auf dem richtigen Wege. Für die Abzweigung von Spaichingen war entscheidend die technische Frage. Daß der Heuberg sehr schön sei, müsse er zugeben. Hoffentlich seien Reßlers Angaben über den starken Verkehr zutreffend. Hunderte von Wagen habe er bei seinem einmaligen Besuch nicht gesehen. (Heiterkeit.) Die sehr komplizierten Rentabilitätsberechnungen stelle er Haußmann gerne zur Verfügung. Man habe dabei mit sehr viel unsicheren Faktoren der Entwicklung zu rechnen. Hoffentlich rentiere sich die Heubergbahn gut. (Zustimmung.) Gröber (Z.) bemerkte, Storz habe sich widersprochen, indem er zuerst von Albingen aus die Heubergbahn wünschte und dann von Ridingen, von der Nähe seiner Heimatstadt Tuttlingen aus. In letzterem Falle berühre man weder Spaichingen noch Albingen. (Heiterkeit.) Um die Aufgaben des Reichs brauchen wir uns hier nicht zu kümmern. Die Erschließung des Hebergs kann nicht von Ridingen aus erfolgen. So strategische Pläne auszuführen, wie sie Storz habe, sei mit dem Z. 2 möglich aber nicht mit der Eisenbahn. (Heiterkeit.) Die Spaichinger haben ein Recht darauf, daß die Frage heute entschieden wird. Direktor v. Reuffer erläuterte die technischen Gründe für den Ausgangspunkt der Bahn von Spaichingen aus. Eine spätere Verbindung mit Trossingen werde dadurch nicht unmöglich. Storz (Vp.) freute sich, daß unsere Regierung sich mit der preußischen ins Benehmen gesetzt hat und legte nochmals seinen Standpunkt dar. Häffner (BB.) erklärte, die Kommission habe die Frage einer Bahn nach Trossingen auch erörtert. Der Bau der Heubergbahn schließe eine Verbindung mit dem neuen Uebungsplatz nicht aus. Durch eine Beratalbahn sei den Heuberggemeinden nicht geholfen. Gröber (Z.) wandte sich nochmals gegen Storz, der sich tatsächlich in einen Widerspruch mit sich selbst gesetzt habe. Storz habe in Fragen des Durchgangsverkehrs oft eine große Phantasie (Heiterkeit) aber bei der Beratalbahn lasse sich an einen Durchgangsverkehr nicht denken oder habe Storz die Ostmarken im Auge? (Heiterkeit.) Storz (Vp.) erwiderte, Gröber verfüge über einen guten Humor, manchmal mache er aber Witze, bei denen man körperlichen Schmerz empfinde. (Große Heiterkeit im Zentrum.) Minister v. Weizsäcker bemerkte noch, er werde die Frage des Baues einer Teilstrecke noch erwägen. Hierauf wurde der Kommissionsantrag einstimmig angenommen.

Art. 4 betr. einen Kilometerbeitrag von 30 000 ℳ zum Bau einer Nebeneisenbahn von Neuenstadt nach Ohrnberg durch die Württ. Eisenbahngesellschaft wurde angenommen, nachdem sich Röder (D.V.) entschieden für eine durchgehende Kochertalbahn ausgesprochen hatte. Minister v. Weizsäcker erwiderte, Röder handle taktisch nicht richtig, wenn er aus dem Schweigen der Regierung eine Ablehnung der von Röder vertretenen Wünsche herauslese. Vogt (V.K.) betonte, daß diese Ablehnung keinen Grund zur Erregung geben könne, da sie für eine durchgehende Kochertalbahn kein Hindernis sei. Sie erschließe eine schöne Landesgegend. Bolz (Z.) bedauerte, daß die Bahn nicht als Staatsbahn gebaut werde. Schrempf (V.K.) dankte der Regierung für den hier gemachten Fortschritt, dem noch ein weiterer durch Ausbau der Bahn von Ohrnberg nach Kirchberg folgen sollte. Dann müßte der Staat aber selbst bauen. Die Ausnützung der schönen Kocherwasserkräfte sollte durch die Fortsetzung der Bahn gefördert werden. Art. 5 bestimmt für den Bau von zwei Gleisen 5 900 000 ℳ dann 600 000 ℳ als 7. Rate für die Bahnstrecke Waiblingen-Gmünd 8 000 000 ℳ als 2. Rate für die Strecke Ulm-Aulendorf, 2 000 000 ℳ als 1. Rate für die Strecke Aulendorf-Ravensburg und 300 000 ℳ zur Deckung des Mehrbedarfs für die Strecke Stuttgart-Westbahnhof-Böblingen. Der Artikel wurde ohne Debatte angenommen. Art. 7 fordert für sonstige Erwerbungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Bahnen 11 350 000 ℳ. Das Haus genehmigt für Erweiterung des Bahnhofs Mühlacker als 5. Rate 450 000 ℳ. Liesching (Z.) betonte, man müsse diese Millionenforderung mit Resignation über sich ergehen lassen. Minister v. Weizsäcker erwiderte, diese Forderungen seien ihm schwer gefallen, seien aber trotz aller Sparsamkeit nicht zu vermeiden. Hier wurde um 11 Uhr abgebrochen und die Weiterberatung auf Freitag nachmittag 3 Uhr vertagt.

# Tages-Neuigkeiten.

## Aus Stadt und Land.

Nagold, den 10. Juni 1909.

**Evang. Arbeiterverein.** Am Dienstag abend fand im Garten zum „Schiff" der Vortrag statt, in dem Herr Stadtpfarrer Merz dem Arbeiterverein über die Tagung des 20. evang.-soz. Kongresses in Heilbronn Bericht gab. Es waren 3 Dinge, mit welchen sich die aus allen Gauen Deutschlands und aus allen Schichten der Bevölkerung versammelte Schar von Männern und Frauen beschäftigte: „Lucas und Sparsamkeit", „Geistige Strömungen in der deutschen Gewerkschaftsbewegung" und „Kirche und Arbeiterstand". Das gibt ein Bild von der Arbeit, welche jedes Jahr an Pfingsten auf dem Kongreß getan wird. Der Eindruck dieser Tage läßt sich in das Urteil fassen: Es gibt in unserem Volk ein großes gemeinsames Band, welches die Menschen verknüpft, das geistige Gut unseres Volkes, das Erbe aus seiner Geschichte. Daher kommt ihm seine sittliche und religiöse Kraft. Es leben viel mehr Menschen von dem Geist des Evangeliums, als wir in der Kirche zählen können. Die Einigkeit vieler Menschen im Innersten trat in der Tagung des evang.-soz. Kongresses so mächtig vor die Augen, daß wir hoffen dürfen: auch diese schwerste Aufgabe, welche die Geschichte unserem Volke zur Lösung gegeben hat, die sozialen Fragen, wird es wie die früheren einst bewältigen; freilich in langsamer und mühevoller Arbeit, bei der aber das Beste von der Ueberzeugung und dem guten Willen des einzelnen abhängt. Darum wollen wir ein jeder seine Pflicht tun im Kleinen; das wirkt ins Große.

---

**Pfrondorf,** 9. Juni. Die bürgerlichen Kollegien beschlossen heute die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung und Kraft vom Bettenberg; bis jetzt haben sich 11 Motore für landwirtschaftliche Betriebe angemeldet; weitere sind noch in Aussicht.

---

**Unterjesingen,** 9. Juni. Heute nachmittag wurde der verstorbene Abgeordnete für Herrenberg, Gutsbesitzer H. Gnoth auf Schloß Roseck unter starker Beteiligung aller Kreise zu Grabe getragen. Im Trauergefolge waren 7 Vereine mit Fahnen, 31 Abgeordnete aller Fraktionen mit Präsident v. Payer, die nationalliberale Partei mit Prof. Dr. Hieber, die Spitzen der Bezirksbehörden, der Bezirksrat, viele Mitglieder des Landwirtsch. Vereins und der Ueberlandzentrale Herrenberg. Ortspfarrer Leube hielt die ergreifende Grabrede, Präsident v. Payer widmete namens der zweiten Kammer einen Kranz und sprach Worte hoher Anerkennung. Abg. Kübel legte namens der Nationalliberalen Partei Württembergs einen Kranz nieder. Weitere Kranzspenden mit ehrenden Nachrufen wurden niedergelegt von Schultheiß Witzemann für die Gemeinde Unterjesingen und die Ueberlandzentrale, vom Militärverein Unterjesingen, vom Oberamtmann Suffel-Herrenberg, Vorstand des Bezirksrats, Stadtschultheiß Hauser-Herrenberg als Vorsitzender der Ueberlandzentralgenossenschaft, von Oberamtspfleger Betzer für den Landwirtsch. Verein Herrenberg, von Reg.-Rat Zohrer-Reutlingen für den 8. landw. Gauverband, von der Beamtenschaft und dem Betriebspersonal der Ueberlandzentrale usw. Trauerchöre des Gesangvereins Unterjesingen und des Kirchenchores umrahmten die tiefernste Trauerfeier, die einem ganzen Manne galt, dessen Scheiden eine tiefe Lücke in seinem reichen Wirkungskreis gerissen hat.

---

**Stuttgart,** 8. Juni. Im Krematorium des Pragfriedhof fand heute vormittag das Leichenbegängnis für Staatsrat Karl v. Schicker in höchst ehrender Weise statt. Im Trauergefolge befand sich als Vertreter des Bundesrats der sächsische Bundesratsbevollmächtigte Wirkl. Geh. Rat Dr. Fischer, ferner nahmen an der Trauerfeier teil Ministerpräsident Dr. v. Weizsäcker, Minister des Innern Dr. v. Pischek, Kultminister v. Fleischhauer, Justizminister v. Schmidlin, Finanzminister v. Geßler, Geh.-Rat v. Heß, Staatsrat v. Bockshammer, die Präsidenten von Mosthaf und v. Restle, Regierungsdirektor v. Sting und viele andere höhere Staatsbeamte; auch Graf Zeppelin und verschiedene Offiziere waren zugegen. Orgelspiel eröffnete die Trauerfeier; der Geistliche Pfarrer Walker am Diakonissenhaus beschränkte sich auf ausdrücklichen Wunsch des Verstorbenen auf ein Gebet. Namens des Bundesrats hielt sodann mit einem warmempfundenen Nachruf Geh.-Rat Dr. v. Fischer einen Lorbeerkranz an der Bahre nieder, wobei er u. a. sagte: Tief erschüttert und voll Trauer stehen wir an dem Sarge eines Mannes, der seinem König, seinem engeren und dem ganzen deutschen Vaterland treu gedient hat. Er war eine Zierde des Bundesrats, dieser vornehmsten Organisation des Reiches, der er 27 Jahre angehörte. Man wußte nicht, was man an ihm mehr bewundern sollte: seine großen, umfassenden Kenntnisse, seine scharfe Auffassung oder seine unermüdliche Arbeitskraft und Arbeitslust. Man möchte an diesem Sarge mit König David sprechen: Es ist mir leid um dich mein Bruder Jonathan. Das Andenken des Verstorbenen wird unter seinen Kollegen unvergeßlich sein. Min.-Rat Schmidt sprach namens der Oberregierung. Mit tiefer Trauer stehe an der Bahre auch der Beamtenkörper, dem der Verstorbene lange Jahre angehört habe.

Kaffee
in vorzüglichen Qualitäten, stets
empfehlen Berg & Schmid, Nagold.

---

mit 100 Kilogramm Abtrieb zu tun. Es war klar, daß der zweite Tag nur einen ständig wachsenden Auftrieb und eventuell die dritte Nacht (wenn das Benzinquantum gereicht hätte), wieder nur einen leicht zu überwindenden Auftrieb bringen könnte.

Diese Tatsachen zeigen, daß alle jene auf völlig falschem Wege waren, die motorische Luftschiffe bezüglich ihrer Fähigkeit zu Dauerfahrten nach den für Freiballons geltenden Regeln abschätzen wollten. Es war insbesondere gänzlich verfehlt, dem starren System sein schweres Gerüst und seine relativ geringe Ballast-Tragfähigkeit vorzuwerfen. Was hat Unverständnis in dieser Beziehung allen Beteuerungen des Grafen Zeppelin und seiner Leute zum Trotz gesündigt! Der „Z 2" lag nach 38 Stunden bei Göppingen mit sämtlichen 600 kg Wasserballast im Leibe, die er aus Manzell mitgenommen hatte. Wenn man unterwegs bequem Wasserballast hätte aufnehmen können, so würde man das seltsame Schauspiel erlebt haben, daß ein Motorballon, um aerostatisch im Gleichgewicht zu bleiben, bei seiner Landung vielleicht das doppelte Quantum an Ballast aufgewiesen hätte, als er bei seiner Abfahrt trug. Das mag eine gewisse Revolutionierung antiquierter Anschauungen mit sich bringen.

Wenn es sonach augenscheinlich ist, daß ausgedehnte Dauerfahrten und eine völlig genügende Betriebssicherheit, also die conditio sine qua non eines eigentlichen Luftverkehrs mit Zeppelinschiffen garantiert erscheint, so könnte ein anderer Umstand, der auf der Fernfahrt sich zeigte, vielleicht hier und da Bedenken erwecken: Die geringe Reisegeschwindigkeit, die das Luftschiff entwickelte. In fast 38 Stunden legte man rund 1050 Kilometer zurück, das sind in der Stunde etwa 28 Kilometer. Man will heutzutage schneller reisen. Für die Verwendung der Zeppelinschiffe als militärischer Aufklärungskreuzer wäre das an sich ohne Belang. Ein Aktionsradius, der schon bei dem „Z 2" von Straßburg oder Köln aus über halb Frankreich und nach Südengland hinüber von Emden oder Cuxhaven aus weit in die Nordsee hinein über eine blockierende Flotte hinwegreicht, muß den dringenden Wunsch in uns erwecken, für den Fall eines Krieges eine ganze Anzahl solcher Fahrzeuge zur Verfügung zu haben.

Was dann die Verwendbarkeit der Zeppelinschiffe zu Verkehrszwecken anlangt, so muß zunächst daran festgehalten werden, daß nicht so sehr die Beförderung von Reisenden an einen bestimmten Ort, als die Annehmlichkeiten, die Reize des Dahinfliegens selbst, in Luftvehikeln es sein sollen und sein werden, was sie zu gesuchten Verkehrsmitteln, vorerst für die bemittelsten Kreise machen wird. Es sollen, wie die Zeppelingesellschaft sich ausdrückt, gewissermaßen „Spaziergefährten" sein, die die Passagierschiffe der Luft, wenigstens vor ihrer weiteren Vervollkommnung, in erster Linie bieten. Des weiteren aber möchten wir mit allem Nachdruck darauf hinweisen, daß die Ergebnisse der großen Zeppelin-Pfingstfahrt inbezug auf Geschwindigkeiten in keiner Weise für Berechnungen allgemeiner Art zu Grunde gelegt werden können. Zunächst ist ja bekannt, daß die Hinfahrt fast unausgesetzt gegen widrige Winde ging und daß die Rückfahrt, die einen gewissen Ausgleich hätte bringen können, über große Strecken mit nur einem Motor ausgeführt wurde. Das ergibt natürlich eine nicht besonders hohe Durchschnittsgeschwindigkeit. Viel schwerer ins Gewicht fällt aber noch der Umstand, daß die Fahrt, je länger sie dauert, mit umso stärkerer Schrägstellung des Luftschiffs ausgeführt werden mußte. Insbesondere in den Nachmittagsstunden des ersten Tages, als man von der sächsischen Grenze bis nach Bitterfeld vordrang, war es unseres Erachtens längst nicht so sehr der Gegenwind, als der enorme Auftrieb von 1000 und mehr Kilogramm, der dynamisch bezwungen werden mußte, was die bedeutende Verlangsamung der Fahrt mit sich brachte. Man muß deshalb von vornherein es abweisen, wenn in ganz unkritischer Weise die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit, die der Zeppelinballon zu Pfingsten hatte, mit den Durchschnittsgeschwindigkeiten anderer Lenkballons verglichen wird, die vielleicht einen Bruchteil der Zeit von 38 Stunden flogen. Auch wird man es nicht für richtig halten können, wenn Kritiker des starren Systems, die eine zweitägige ununterbrochene Fahrt von ihm ausgeführt sehen wollten, nunmehr aus dieser Schlüsse auf die Eigengeschwindigkeit des Schiffs ziehen wollten, wie wir einigen bereits begegnet sind. Das, was man gewöhnlich Eigengeschwindigkeit eines Luftschiffes nennt, ist die eines im aerostatischen Gleichgewicht, also für gewöhnlich in horizontaler Lage fliegenden Luftschiffes. Je länger ein Luftschiff fährt, umso mehr wird sich in der Regel seine Geschwindigkeit verringern und man wird sich hüten müssen, die Durchschnittsgeschwindigkeit eines auch bei windstillem Wetter lange fliegenden Lenkballons als seine Eigengeschwindigkeit ansprechen zu wollen.

In der Praxis des Luftverkehrs sollen und werden die Reisegeschwindigkeiten erheblich höher sein als auf der Rekordfahrt des Zeppelinschiffs. Denn man wird wohl niemals Passagiere fast 2 Tage lang in der Gondel ununterbrochen mitfahren. Man wird vielmehr in längeren oder kürzeren Zwischenräumen Stationen anlaufen, in denen man durch Ballastaufnahme das Gleichgewicht des Ballons wieder herzustellen suchen wird, durch Ballast- oder wohl noch besser durch Benzinaufnahme. In solchen Hallen wird man natürlich auch Ablösungsmannschaften für die Steuer- und Motorbedienung aufnehmen und Unglücksfälle wie der bei Göppingen, der durch eine völlige Erschlaffung der Steuerer herbeigeführt wurde, dürften sich alsdann nicht mehr ereignen.

LANDKREIS CALW Kreisarchiv Calw

in vorzüglichen Qualitäten, stets
empfehlen Berg & Schmid, Nagold.

Die Beamten seien gewohnt gewesen, in Schicker einen sicheren und erprobten Führer zu sehen. Ganz besonders seien bei der Oberregierung die hervorragenden Eigenschaften seines Geistes in die Erscheinung getreten. Auf dem Gebiet der sozialen Gesetzgebung habe er einen offenen Blick und ein warmes Herz für die Ueberbrückung der sozialen Gegensätze gezeigt. Die Sachkenntnis und der Nachdruck, womit er auch in der Reichshauptstadt die Interessen seines engeren Vaterlandes vertreten, habe stets aufs neue Bewunderung erregt. Oberregierungsrat Biesenberger sprach im Namen der Freunde und schilderte gleichfalls die edlen Eigenschaften des Verschiedenen, sein hohes Gerechtigkeitsgefühl, seine Bedürfnislosigkeit, seine Freude an der Natur; Arbeit sei ihm ein Vergnügen gewesen. Mit der ganzen sozialen Gesetzgebung der letzten 25 Jahre sei der Name Schickers aufs engste verbunden. Aber auch auf anderen Gebieten habe er viel Gutes geleistet. Unter Orgelklängen sank hierauf der Sarg, der mit prächtigen Kränzen des K. Staatsministeriums, des Staatsministers des Innern und der Oberregierung geschmückt war, in die Tiefe.

r. **Stuttgart,** 9. Juni. Der 6. Verbandstag des Landesverbands württ. Küfermeister findet am 20. Juni in Ludwigsburg statt. Auf der Tagesordnung stehen Vorträge über zeitgemäße Berufsfragen. Mit dem Verbandstag ist das 25jährige Jubiläum der Ludwigsburger Küferinnung verbunden.

Auf der diesjährigen Fachausstellung für das Wirtsgewerbe in Geislingen wurde die bekannte Firma L. Jacob Kgl. Hoflieferant, Stuttgart, für ihre ausgestellten Grammophone, elektr. Klaviere und Musikwerke mit der goldenen Medaille prämiert.

**Erdbeben.** Noch ehe Näheres über das am 4. Juni von uns gemeldete Fernbeben in Erfahrung gebracht werden konnte, haben die seismischen Instrumente der Erdbebenwarte Hohenheim abermals ein Fernbeben von ähnlicher Stärke aufgezeichnet, dessen Herd in einer noch größeren Entfernung von uns liegt als der des letzten Bebens. Der erste Vorläufer traf gestern früh ziemlich genau um 7 Uhr in Hohenheim ein, der zweite um 7 Uhr 14 Minuten. Daraus ergibt sich, daß der Herd um mehr als ein Viertel des Erdumfangs von uns entfernt ist. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß es sich diesmal um ein Seebeben handelt, das an Ort und Stelle sehr heftig aufgetreten sein dürfte.

r **Schramberg,** 9. Juni. Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen, können auch hiesige und aus der Umgegend kommende Wirte sagen, die den Wirtetag in Geislingen besuchten. Mit Fahrkarten 4. Klasse stiegen sie in Stuttgart in den Orientexpreßzug, der direkt nach Ulm fährt. Mit langen Gesichtern zahlten sie den nachträglich verlangten Fahrpreis. So teuer, sagten sie, seien sie allerdings noch nie von Stuttgart nach Geislingen gefahren.

r **Ravensburg,** 9. Juni. Der Viehtreiber Johann Rau von Außnang OA. Leutkirch, ist von der Deichsel eines Kiesfuhrwerks, das an einem andern Wagen angehängt war, gefallen, geriet unter die Räder und war sofort tot.

r **Ravensburg,** 9. Juni. Der Säger Anton Hofmeister von Fischbach, der wegen Mordes vom hiesigen Schwurgericht zum Tode verurteilt worden war, ist zu lebenslänglicher Zuchthausstrafe begnadigt worden.

r. **Wangen** i. Allgäu, 9. Juni. Am Sonntag abend ist der 20 Jahre alte Küfer Simon Bucher von hier anläßlich einer Rauferei von dem 38 Jahre alten Taglöhner Wilhelm Brager von Niederwangen durch einen Messerstich in die Brust lebensgefährlich verletzt worden, sodaß er sofort ins Bezirkskrankenhaus verbracht werden mußte. Der Messerheld wurde in Haft genommen.

r. **Waldsee,** 9. Juni. Ein in der Hagel'schen Maschinenwerkstätte angestellter, etwa 25 Jahre alter Mechaniker geriet bei einer Arbeitsverrichtung im hiesigen Elektrizitätswerk in das in Lauf geratene Wasserrad, auf seine Hilferufe eilte der zum guten Glück in der Nähe weilende Meister herbei und konnte das Rad zum Stehen bringen, da sonst der Unglückliche unsehlbar zu Tode gedrückt worden wäre. Innerlich schwer verletzt konnte sich der junge Mann noch allein zum Arzte begeben. Von dort aus wurde er per Tragbahre durch Sanitätsleute ins Krankenhaus geschafft.

### Vom Grafen Zeppelin.

**Zu der letzte Zeppelinfahrt** knüpfen die „Hamburger Nachrichten" folgende interessante militärische Ausblicke: Der erzielte Aktionsradius genügt für alle denkbaren militärischen Aufgaben. Ein „Z 2", in Posen stationiert, könnte den feindlichen Aufmarsch im gesamten Zartum Polen während einer Rundfahrt beobachten, ein anderer von Metz aus eine Promenade nach Paris und zurück veranstalten, ein dritter in Köln am Abend aufsteigen, und schon am nächsten Nachmittag alle uns interessierenden Nachrichten über die Tätigkeit der englischen Marine von Plymouth bis London zurückgebracht haben. Es ist auch in der Tat beabsichtigt, diese und einige andere Festungen im Laufe der Zeit mit lenkbaren Luftschiffen zu versehen. Das nächste Militärquartal wird uns die Forderung auch eines weiteren Luftschifferbataillons bringen, das seinen Standort in Metz erhalten und einzelne Kompanien in die übrigen Rheinfestungen detachieren soll, während die Ostgrenze von der Berliner Truppe, die auch vermehrt wird, beschickt werden muß.

**Berlin,** 9. Juni. In der Sitzung des Berliner Vereins für Luftschiffahrt am Montag äußerte sich Major v. Parseval über die Pfingstfahrt des Grafen Zeppelin, sowie über die Frage, weshalb Graf Zeppelin bei Bitterfeld umgekehrt und nicht nach Berlin gefahren sei. Nach dem Berl. Tagebl. erklärte Major Parseval, ihm seien die Wetterkarten der drei Tage vom 29.—31. Mai vorgelegt worden, wobei sich die merkwürdige Tatsache ergeben habe, daß am 29. Mai ausgesprochener Südwind geherrscht habe, der sich über ganz Mitteldeutschland ausgedehnt habe und bis zum 31. Mai früh angehalten habe. Zu dieser Zeit befand sich Graf Zeppelin mit seinem Luftschiff über Bitterfeld. Dann drehte sich der Wind nach Nordosten und Osten und hielt in dieser Richtung an, bis der Ballon nach Stuttgart kam. Ein Freiballon würde denselben Weg gegangen sein, hätte also die gleiche Schleife gemacht wie der Zeppelinsche Ballon. Bei Bitterfeld habe Graf Zeppelin untersucht, ob die Windströmung am Boden schwächer sei, als in den höheren Luftschichten. Als dies nicht der Fall war, sei er wieder aufgestiegen und deshalb auch nicht nach Berlin gekommen.

**Zeppelin im schwäbischen Volksmund.** Vergangene Woche belagerte eine große Menschenmenge das Extrablatt einer Stuttg. Tagesztg., um das Neueste über Zeppelins Heimfahrt zu vernehmen. Da standen einige Bürger und Weingärtner der Restberg dabei, die, weil sie nicht beikommen konnten, sich so über die Sache unterhielten. Von diesen meinte einer, den großen Landsmann bewundernd: „Ja bös mueß mer sage, unser Zeppelin ist eba a Kerle — der läßt, wenns sei muß, da Kopf daheim und fahrt mit am — Hentertoll dabo!"

## Deutsches Reich.

**Berlin,** 9. Juni. Generaloberst v. der Goltz wird einen 4wöchentlichen Urlaub in Konstantinopel verbringen. — Björnstjerne Björnson ist ernstlich erkrankt, doch besteht augenblicklich keine Gefahr für sein Leben.

**Offenburg,** 9. Juni. Die hiesige Spinnerei ist mit allen Maschinen niedergebrannt. Der Schaden wird auf 800 000 ℳ geschätzt.

r **Von der bayrischen Grenze,** 9. Juni. Bei Offingen an der Bahn nach Augsburg wurde eine prähistorische Grabstätte mit interessanten Funden aufgedeckt.

**Ansbach,** 8. Juni. Eine interessante Entscheidung traf der hiesige Stadtmagistrat. Der hiesige Baumeister Eckart hatte als Inhaber der Ansbacher Bratfabrik, die einen gelernten Bäckermeister und vier Bäckergehilfen beschäftigt, um Aufnahme in die Bäckerinnung Ansbach nachgesucht. Da die Aufnahme verweigert wurde, erhob Eckart Beschwerde beim Stadtmagister, der dahin entschied, daß Eckart ein Anspruch auf Aufnahme in die Bäckerinnung nicht zustehe, da nicht anerkannt werden könne, daß er das Bäckergewerbe im Hauptberuf treibe.

**Eine neue Flugmaschine.** Zwei Eisenbahnbeamte in Weißenburg haben eine mit einem Uhrwerk versehene Flugmaschine hergestellt, mit der es ihnen gelang, 4 Kilometer zurückzulegen und zum Aufstiegsplatz zurückzukehren. Hervorragende Persönlichkeiten haben eine beträchtliche Summe zur Fortsetzung der Versuche zur Verfügung gestellt.

**Essen,** 8. Juni. Gestern ist die europäische Fahrplan-Konferenz zu ihrer diesjährigen Tagung in Essen zusammengetreten.

## Ausland.

**Paris,** 9. Juni. Der frühere französische Botschafter in Konstantinopel, Constans, sagte zu einem Redakteur des Petit Parisien: Er glaube, daß die Stellung Frankreichs in der Türkei eine gute sei. England habe an Boden verloren, Deutschland habe geschickt manövriert und habe seine frühere Stellung wiedergewonnen.

**Petersburg,** 8. Juni. Eine Anzahl russischer und ausländischer Blätter erhält trotz der von deutscher Seite erfolgten Mitteilungen die Behauptung aufrecht, daß die Kaiser-Entrevue auf die Initiative des deutschen Kaisers zurückzuführen sei. Demgegenüber ist der Petersburger Vertreter des Wolffschen Telegraphischen Bureaus durch das russische Ministerium des Auswärtigen ermächtigt zu bestätigen, daß Kaiser Nikolaus die Initiative zu der Herbeiführung dieser Entrevue ergriffen hat und Kaiser Wilhelm sich auf Einladung des Kaisers von Rußland, in die finnischen Gewässer begibt.

**Petersburg,** 8. Juni. Das Rote Kreuzkomitee hat gegen die Frau des General Stössel Untersuchung eingeleitet, da sie im Verdacht steht, 18000 Rubel unterschlagen zu haben. Die Verhaftung der Frau Stössel steht bevor.

**Konstantinopel,** 9. Juni. Der nach dem aufrührerischen Yemen entsandte Transportdampfer scheiterte 50 Meilen von Dschedda. Ein Kanonenboot wurde zur Hilfeleistung abgesandt. 400 Soldaten sollen verloren sein. Das Unglück soll auf das Verbrechen eines an Bord befindlichen fanatischen arabischen Scheiks zurückzuführen sein.

**Dampferkatastrophe auf dem Mississippi.** Ein furchtbares Unglück hat sich auf dem Mississippi bei dem kleinen Städtchen Mandeville im Staate Louisiana ereignet. Der kleine Ausflugsdampfer „Marguerite" wollte an dem Pier anlegen, um eine Anzahl Personen an Bord zu nehmen. Der Strom ist an dieser Stelle sehr tief, und bei hohem Wasserstand ist das Gefälle außerordentlich stark. Die „Marguerite" lief mit voller Kraft gegen den Pier, den sie mit solcher Gewalt traf, daß er sofort zusammenbrach. Ungefähr 200 Leute hatten sich an der Spitze der Landungsbrücke zusammengedrängt, um an Bord gelangen zu können, als der Anprall erfolgte. Die ganze Menschenmasse fiel ins Wasser und die „Marguerite" überrannte sie mit großer Geschwindigkeit. Es gelang zwar, die meisten zu retten, doch wurden 19 Personen getötet und eine große Anzahl Personen hat schwere Verletzungen erlitten. Sowohl gegen den Führer der „Marguerite" wie gegen den Besitzer des Pier soll Anklage wegen Fahrlässigkeit erhoben werden.

## Verschiedenes.

h. **Wozu sind die Fliegen geschaffen?** Zur Plage des Menschen — wozu denn? Weit gefehlt! Ein Mitarbeiter der neuen Leipziger Zeitschrift „Maydazuan" belehrt uns eines Bessern. Er schreibt: „Diese Millionen und Milliarden Fliegen haben eine große Aufgabe auszuführen. Je intensiver die Sommerhitze wird, desto mehr ist die Luft mit positiver Elektrizität getränkt und geladen, welche dem Brennpunkt, der Sonne, entströmt. Die Elektrizität kommt wie ein Feuer durch die Atmosphäre herunter und lagert sich auf der Oberfläche der Erde (!). Dieses elektrische Feuer ist ein außerordentlich starkes, welches an Intensität in dem Grade zunimmt, als es sich der Erde nähert. Die Erde muß sich gegen diese verzehrende Essenz dadurch schützen, daß sie dieselbe neutralisiert. Die kunstvoll beschaffenen Härchen der Fliege haben nun die Fähigkeit, die positive elektrische Substanz in negative Elektrizität umzuwandeln. Im Sommer ist die Fliege also wirklich ein elektrischer Ausgleichungsapparat und dient dadurch zur Verbesserung der klimatischen Zustände auf Erden (!). Die außerordentliche Schnelligkeit, mit welcher die Fliege die positive Elektrizität auffängt und als negative wieder abgibt, ist ein Phänomen, welches das größte Staunen erregt und als ein wahres Wunder zu betrachten ist. Diese Umwandlung und Umarbeitung der Elektrizität ist bei der Fliege verhältnismäßig bedeutend größer als beim Menschen. Könnte das elektrische Fluidum, welches eine einzige Fliege an einem heißen Sommertage verarbeitet, gesammelt und dann angezündet werden, so würde man finden, daß die Menge groß genug ist, um eine solche Explosion zu verursachen, daß die Schneekoppe (ein 1600 m hoher Berg) in einem Augenblick in einen Haufen Asche umgewandelt werden kann!! — Nicht umsonst regnet es nimmer und gehen wir so rasch den „Hundstagen" entgegen oder haben sie gar schon. Was doch der findige Professorengeist nicht alles zu Tage fördert!

**Trinkfeste Männer.** Ein Holsteiner Namens Dammersdick, der im Jahre 1533 im Alter von 103 Jahren starb, war seinerzeit der stärkste Mann seines Landes, denn er hob und trug mit einemmal 17 Scheffel Weizen. Einst rang er mit einem ihm fast gleichstarken Mann, den er besiegte. Die Wette galt drei Ohm guten Rotwein, welche beide Ringer ohne andere Beihilfe in einem Tage austranken und die der damalige Herzog von Holstein bezahlte. Prosit!

**Durch Zigeuner entführt.** Eine Bande von Zigeunern, die durch Montpellier zog, hat dort ein Kind geraubt. Das Kind war auf dem Wege zur Schule und passierte gerade eine enge, wenig begangene Straße, als ein Zigeuner an es herantrat, ihm zwei Sous und ein Paket mit dem Bemerken überreichte, das Paket nach dem vor dem Dorfe haltenden Zigeunerkarren zu bringen. Dort angekommen, forderten die Zigeuner das Kind auf, in den Wagen einzutreten und Wein mit zu trinken. Da das Kind sich dessen weigerte, drohten sie ihm mit Festbinden. Als das Kind berauscht war, warfen sie es auf einen Haufen Stroh, der in der Ecke lag und fuhren davon. In später Nacht, als die Bande in festem Schlafe lag, gelang es dem Kinde, zu entfliehen. Die Zigeuner aber waren, als man zu ihrer Verhaftung schreiten wollte, über alle Berge.

## Landwirtschaft, Handel und Verkehr.

**Pfalzgrafenweiler,** 8. Juni. Dem heutigen Viehmarkt waren 38 Paar Ochsen, 37 Paar Stiere, 74 Kühe, 27 Kalbinnen und 57 Stück Jungvieh zugetrieben. Der Handel war zu Beginn des Marktes sehr lebhaft, flaute jedoch später etwas ab. Die Preise bewegten sich für Ochsen zwischen 760 und 1000 ℳ das Paar, für Stiere von 580—740 ℳ das Paar, für Kühe von 360—380 ℳ, für Kalbinnen von 215—348 ℳ und für Jungvieh zwischen 140—240 Mk. je pro Stück. Dem Schweinemarkt waren 92 Läufer und 86 Milchschweine zugeführt. Die Preise betrugen für Läufer 82—88 Mk., für Milchschweine 32—48 ℳ. Der Handel war lebhaft, so daß fast alles verkauft wurde.

r. **Stuttgart,** 8. Juni. Schlachtviehmarkt.

| | Ochsen. | Bullen. | Kalbeln u. Kühe | Kälber. | Schweine |
|---|---|---|---|---|---|
| Zugetrieben: | 81 | 21 | 271 | 269 | 520 |
| Verkauft: | 80 | 17 | 188 | 269 | 525 |

Erlös aus ½ kg Schlachtgewicht

| | Pfennig | | | | Pfennig | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ochsen | von 81 | bis 82 | Kühe | von 57 | bis 68 |
| | „ — | „ — | | „ 37 | „ 48 |
| Bullen | „ 70 | „ 71 | Kälber | „ 90 | „ 92 |
| | „ 66 | „ 68 | | „ 86 | „ 89 |
| Stiere und Jungrinder | „ 81 | „ 83 | | „ 82 | „ 85 |
| | „ 76 | „ 80 | Schweine | „ 69 | „ 71 |
| | „ 74 | „ 76 | | „ 67 | „ 68 |
| | „ — | „ — | | „ 54 | „ 62 |

Verlauf des Marktes: lebhaft.

r **Stuttgart,** 9. Mai. Dem heutigen Kirschenmarkt waren etwa 500 Körbe zugeführt. Preis 10—16 ₰ pro Pfund. Preßlinge kosteten 30—60 ₰ pro Pfund.

**Obersachsen,** 7. Juni. Die Kirschenernte, die hier bereits begonnen hat, wird dieses Jahr eine Vollernte sein. Der Versand dürfte in 10 Tagen erfolgen.

### Stuttgarter Kurse vom 9. Juni 1909.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 4½ M. Staatsanl. | 1915 | 102.25 | 3½ M. Hypoth.-Bank | 1912 | 94.60 |
| 3½ „ „ | 1900 | 95.60 | 3½ „ „ | 1915 | 96.60 |
| 3 „ „ | | 87.— | 3½ „ Rentenanstalt | 1914 | 96.— |
| 4 M. Creditverein | 1915 | 101.— | 4 M. Vereinbank verlosb. | | 100.— |
| 4 „ „ | 1917 | 102.30 | 4 „ „ | 1912 | 100.— |
| 3½ „ „ | 1912 | 95.— | 4 „ „ | 1916 | 101.80 |
| 3½ „ „ ganz. Zins | | 98.— | 3½ „ „ | 1910 | 95.— |
| 4 M. Hypoth.-Bank verlos. | 100 | 10 | 3½ „ „ | 1915 | 95.— |
| 4 „ „ | 1917 | 102.— | 4 „ Stadt Stuttgart | 1913 | 100.90 |
| 3½ „ „ verlosbare | | 94.80 | 3½ „ „ „ | 1913 | 94.— |

**Witterungsvorhersage.** Freitag den 11. Juni. Meist heiter, trocken, warm, etwas gewitterdrohend.

Druck und Verlag der G. W. Zaiser'schen Buchdruckerei (Emil Zaiser) Nagold. — Für die Redaktion verantwortlich: K. Paur.

LANDKREIS CALW Kreisarchiv Calw

Nagold.

Süße fleischige

# Zwetschgen,

neue

# Dampfäpfel

bei **Hermann Knodel.**

---

Nagold.

Garantiert reines

## Schweine-Schmalz

das Pfund 70 Pfg.

# Speck

zum Auslassen **70 Pfg.** bei

**Chr. Häußler.**

---

Nagold.

## Den Grasertrag

an der Herrenbergerstraße verpachtet

**am Montag 14. Juni,**

**morgens 7 Uhr**

Straßenwart **Dinger.**

---

Nagold.

## 4 Scheunenbärne

hat sofort zu vermieten, ebenso eine freundliche

**Wohnung** mit 3 Zimmern.

**Haag z. Pflug.**

---

## Prima Spargeln,

frischgestochen, aus eigener Plantage, hat noch bis Ende Juni zu **50** ₰ d. Pfd. abzugeben.

**C. E. Schmidt,**

**Lauffen a. N.**

---

**Mondhardt.**

Unterzeichneter setzt einen schönen, starken, 2 Jahre alten

## Blauschimmel

(Wallach) dem Verkauf aus.

Tausche auch ein starkes 5—7 Jahre altes **Zugpferd** ein.

**Johs. Seeger.**

---

Nagold.

## Hummertafeln

zur Pferdemusterung

empfiehlt

**G. W. Zaiser.**

---

Nagold.

Empfehle in großer Auswahl

**Kinder-, Mädchen- u. Damenhemden,**
**Knaben- und Herrenhemden,**
**Touristenhemden,**
**Strümpfe u. Jacken,**
**Beinkleider,**
**Nachtjacken,**
**Unterröcke,** weiß u. farbig,
**Untertaillen**

zu den billigsten Preisen.

**Herm. Brintzinger.**

---

# Einladung.

## Radfahrer-Verein „Frisch auf" Pfrondorf.

Der Verein feiert am

**Sonntag den 13. Juni d. Js.**

sein

## I. Stiftungsfest mit Bannerweihe

wozu wir die verehrl. Vereine, sowie Freunde und Gönner der Sache freundlichst einladen.

**Beginn der Rennen** auf der Staatsstraße **Nagold-Wildberg morgens 5 Uhr:**

um **9 Uhr ist Langsamfahren.**

**1½ Uhr Aufstellung zum Korso durch die Strassen des Orts.**

Wir erwähnen besonders, daß die Rennstraße frisch gewalzt ist.

**Verkaufsstellen** dürfen nur mit Genehmigung des festgebenden Vereins errichtet werden.

**Der Fest-Ausschuß.**

---

## Auf der Rückseite

der Düten von

## Dr. Oetker's Vanillin-Zucker

finden Sie ein vorzügliches Rezept für

**Vanille-Creme.**

Zum Backen nur das echte **Dr. Oetker's** Backpulver.

---

**Nagold.**

## Forchene Riemenböden

mit Nut und Feder, desgl.

## Pitch-Pine-Riemen I. Qual.

hält stets auf Lager

**Wilh. Benz,** Bauwerkmstr.

---

**Neu!** **Praktisch!** **Neu!**

Nur

## 30 Pfg.

**12 Fläschchen Tinte in diversen Farben.**

Gebrauchsanweisung:

Man legt ein Tintenblättchen beliebiger Farbe in ein Fläschchen oder kleines Gefäß und gießt darauf ca. 5 bis 6 Gramm heißes Wasser (etwa 2 Teelöffel voll).

Nach einigem Umschütteln ist die tadellosfeste Schreib- und kopierfähige Prachttinte fertig. Hellere oder dunklere Farben kann man dadurch erzielen, daß man mehr oder weniger Wasser aufgießt.

**Alleinverkauf für Nagold und Umgebung:**

***G. W. Zaiser'sche***

Buch- und Schreibmaterialienhandlung

**Nagold.**

---

# Neue

**und einzige, wirklich vollkommene Lösung der Löscherfrage**

durch den

## Ideal-Löschblock

und

## Ideal-Löscher

D. R. P. a. und D. R. G. M.

## Ideale Bequemlichkeit, Einfachheit u. Sauberkeit.

Das bisher so unaufhörlich bearbeitete Löscherproblem ist durch den **„Ideal-Löscher"** in einer zum **ersten Mal** alle in Betracht kommenden Faktoren gleicherweise berücksichtigender Art gelöst worden.

**Alle Mühe und Plage des Schneidens, Einspannens und schwierigen Abreissens** der Blätter hat ein Ende.

Es liegt also in **Jedermanns Interesse,** sich den **ewig haltenden u. elegant bleibenden „Ideal"-Löscher** anzuschaffen.

Ausserdem ist dieser Löscher aus **vernickeltem Stahlblech,** hat ein **elegantes Aussehen** und ist **leicht federnd.**

**Alleinverkauf für Nagold und Umgebung:**

## G. W. Zaiser'sche

**Buch- und Schreibmaterialienhandlung Nagold.**

---

## Siefert's Haustrunk

ist und bleibt der beste und billigste

**Volkstrunk**

**Ueberall eingeführt. Voller Ersatz für Obstmost und Rebwein. Gesund u. bekömmlich. Viele Anerkennungen. Einfachste Bereitung. Weinstoff für 100 Liter mit 1a Weinrosinen nur ℳ 4.—, mit Malagatrauben ℳ 5.— (ohne Zucker) franko Nachnahme mit Anweisung. 1a Weinzucker auf Verlangen zum billigsten Preise.**

**Zell-Harmersbacher Weinsubstanzen-Fabrik**

(Schutzmarke) **Wilh. Siefert,** Zell a. H. (Baden)

---

Nagold.

## Fleischfaser-Kückenfutter

empfiehlt

***Gustav Heller.***

---

**Altensteig.**

## 2 tüchtige Möbelschreiner

finden sofort oder in 14 Tagen bei hohem Lohn dauernde Stelle bei

**Joh. Klein,**

mech. Möbelschreinerei.

---

## Red Star Linie

Rothe Stern Linie

Postdampfer von

**Antwerpen**

nach

**New York**

und

**Kanada**

Auskunft ertheilen:

**die Red Star Linie in Antwerpen**

**oder deren Agenten**

**Wilh. Rieker,** Privatier in **Altensteig.**

**Carl Rahm in Freudenstadt.**

---

Nagold.

Ein tüchtiger

## Möbelschreiner

kann sofort eintreten bei

**Günther,** Schreinermstr.

---

Nagold.

Wegen vorgerückter Saison werden

**sämtliche**

## Stroh-Hüte

**unter Preis**

abgegeben.

***Chr. Raaf.***

---

***Sport- und Turnerhemden***

**billigst.**

---

**Ebhausen.**

Unterzeichneter verkauft eine

## Kuh

(Simmenthaler)

36 Wochen trächtig mit dem 2. Kalb.

**Landwirt Kalkhof.**

---

## Flechtenkranke

trockene, nasse Schuppenflechten und das so unerträgliche **„Hautjucken"** heile unter Garantie (ohne Berufsstörung) selbst denen, die nirgends Heilung fanden, nach langjähriger praktischer Erfahrung. Auf das Herstellungsverfahren wurde mir **Deutsches Reichspatent Nr. 136 923** erteilt.

**R. Groppler, St. Marien-Drogerie,**

**Charlottenburg,** Kantstraße 97. (B.

LANDKREIS CALW Kreisarchiv Calw