

Hallisches Tageblatt.

Fortsetzung des Hallischen patriot. Wochenblatts zur Beförderung gemeinnütziger Kenntnisse und wohlthätiger Zwecke.

N^o 173.

Sonntag den 27. Juli.

1856.

Der evangelische Verein der Gustav- Adolph-Stiftung.

(Schluß.)

Ähnliche Nothstände begegnen uns in den östlichen Provinzen unsers preussischen Vaterlandes. Schlesien war einst auch wie Böhmen größtentheils protestantisch. Die österreichische Regierung suchte den evangelischen Glauben mit Gewalt auszurotten. Die Lichtenstein'schen Dragoner, „die Seligmacher“ genannt, durchzogen das Land und blieben so lange als Straf- einquartierung liegen, bis die Bekehrung vollzogen war. Da die härtesten Maasregeln ergriffen, die evangelischen Geistlichen vertrieben, die schutzlos gelassenen Gemeinden unaufhörlich gequält wurden, so verließen die Wohlhabenden das Land, ein großer Theil der Zurückbleibenden wurde wieder katholisch. Ueber 500 Kirchen wurden den Evangelischen nach und nach mit List oder Gewalt entzogen und dem katholischen Gottesdienst zurückgegeben. Seitdem Schlesien durch Friedrich den Großen preussisch geworden ist, hat sich die Lage der Evangelischen dort günstiger gestaltet. Aber die evangelische Kirche verschmäht es durch List oder Gewalt ihr Eigenthum zurückzuerobern, so kommt es, daß in vielen Dörfern 1 oder 2 Katholiken eine große schöne Kirche inne haben, während die Evangelischen zur nächsten Kirche meilenweit gehen müssen. Viele arme, besonders in den letzten Jahren tief verarmte Gemeinden sind nicht im Stande, sich aus eigenen Mitteln Kirchen und Pfarreien zu gründen. Auf den Gustav-Adolph-Verein sind die Blicke dieser hilfsbedürftigen Gemeinden gerichtet.

Nicht besser, wie in Schlesien, sieht es in Westpreußen und Posen aus. Auch hier herrschte einst die protestantische Kirche, aber den Jesuiten gelang es, unter der polnischen Herrschaft, sie größtentheils auszurotten. Unter Preußens Königen ist nun die evangelische Be-

völkerung wieder so angewachsen, daß sie im Ganzen jetzt der katholischen gleichkommt. Aber an Kirchen und Pfarreien fehlt es noch so sehr, daß noch viele Tausende evangelischer Christen 3, 4, 5 Meilen weit gehen müssen, um zur nächsten Kirche, zu ihrem Geistlichen zu gelangen. Der Oberpräsident von Posen, als Vorsitzender des Posener Hauptvereins der Gustav-Adolph-Stiftung erklärt, daß, wenn in seiner Provinz der Bestand des protestantisch-kirchlichen Lebens erhalten werden sollte, die Neugründung von wenigstens 120 Pfarreien durchaus unerläßlich sei. Welche religiöse und sittliche Verkommenheit der Evangelischen aus solchen Zuständen hervorgehen muß, läßt sich leicht ermessen. Vielen ist das evangelische Bewußtsein ganz abhanden gekommen, sie führen ihre Kinder selbst der katholischen Kirche zu, alljährlich erfolgen Uebertritte Erwachsener.

Solche Nothstände kennen wir bei uns nicht, ja viele wissen es gar nicht einmal zu schätzen und ahnen es gar nicht, welche kirchliche Nothstände anderswo noch bestehen. Wir denken aber, die angeführten Beispiele, die noch durch eine große Zahl vermehrt werden könnten, werden genügen, um die Leser dieser Mittheilungen zu überzeugen, daß die kirchliche Noth von Tausenden unserer evangelischen Glaubensgenossen groß, sehr groß, die Hilfe dringend nothwendig ist, und daß der Gustav-Adolph-Verein kein überflüssiges Werk treibt, wenn er sich die Aufgabe gesetzt hat, dieser Noth mit allen Kräften und Mitteln zu steuern. Wer ein Herz für die evangelische Kirche hat und ein Gefühl für die Noth bedrängter Glaubensgenossen, der lege auch seinerseits die Hand ans Werk und helfe an seinem Theil! Auf die Größe der Gabe kommt es nicht an, sondern auf die Gesinnung des Gebers und auf den Segen Gottes. Der Herr blicke wohlgefälliger auf das Scherflein der Bittwe, das in demüthigem Glauben dargebracht wurde, als auf die Gaben der Reichen, die damit vor der Welt glänzen wollten. Die vereinten Kräfte vieler vermögen auch viel. Zu Rosenberg in Schlesien ist



aus einer Sammlung von lauter Pfennigen (deren beinahe 4 Millionen zusammenkamen) eine schöne neue Kirche für eine arme protestantische Gemeinde erbaut.

Stolz und triumphirend, als wäre sie des Sieges schon gewiß, erhebt die katholische Kirche in unsern Tagen ihr Haupt. Mit einem Neze katholischer Gemeinden überzieht sie bisher rein protestantische Gegenden. Wo eine katholische Kirche zu erbauen, eine katholische Schule zu errichten ist, wo es die Anstellung katholischer Geistlicher und Lehrer gilt, da fehlt es nie an den nöthigen Mitteln. In Oesterreich hat sie durch das Konkordat eine fast unbeschränkte Macht erlangt, während die Millionen östreichischer Protestanten noch immer auf eine gesetzliche Ordnung ihrer Verhältnisse nach den ihnen gegebenen Verheißungen warten müssen. Wollen wir Protestanten uns durch die Katholiken beschämen lassen? Wollen wir es nicht als eine Ehrensache und Ehrenpflicht ansehen, unsern bedrängten Glaubensgenossen dieselbe Hülfe zu leisten, welche jene Kirche den übrigen gewährt? Allen, die helfen wollen, mit großen oder kleinen Gaben, ist jetzt Gelegenheit dazu geboten. Sollen die Beitragslisten Einzelne unserer Mitbürger nicht erreichen, so sind die Vorstandsmitglieder des Hallischen Zweigvereins: Insp. Berger, Stadtrath Colberg, Superint. Dryander, Dr. Eckstein, Superint. Dr. Franke, Buchhändler Lippert, Prof. Dr. Ulrici, Kaufmann Werther, Diaconus Dr. Wolf, bereit die Gaben derselben in Empfang zu nehmen.

Die Erndte ist groß, der Arbeiter sind wenig, willkommen Alle, die brüderlich die Hand an das edle Friedenswerk anzulegen bereit sind! Unsrer Lösung ist: Eintracht macht stark! und: Lasset uns Gutes thun an Jedermann, allermeist aber an des Glaubens Genossen!

Eisenbahn-Erfahrungen.

Es wäre ein Traumbild, aber ein unterhaltender Traum, wenn wir jetzt mitten wieder in die dreißiger Jahre hineinspringen und uns selbst belauschen könnten was wir damals über die Zukunft gedacht haben, die eben für das Festland angebrochen war. Einen solchen seltsamen Traum aber haben wir mit aller Lebhaftigkeit genossen, als uns der neueste Band von Franz Arago's gesammelten Werken zukam, welcher alle Reden des großen Naturforschers umfaßt, die er als Deputirter über französische Eisenbahnangelegenheiten in der Kammer gehalten hat. Wir glauben mitunter ein zaghaftes Kind zu hören, und es ist eines der größten Genies, welche unser Zeitalter geziert haben — so rasch haben die Erfahrungen von zwanzig Jahren unsern Blick geschärft und unsere Einsicht vermehrt!

Bei der Verhandlung über die Versailler Bahn am rechten Ufer wurden Arago's Bedenken durch den unvermeidlichen Bau eines Tunnels rege. Er rieth davon ab aus Furcht vor der möglichen Explosion der Locomotiven, die in einem Tunnel furchtbare Verheerungen anrichten müßten. Allein beinahe komisch ist ein anderes Bedenken, welches er äußert. Die Temperatur im Innern der Erde entspricht bei geringer Tiefe der örtlichen mittlern Jahrestemperatur, die für Paris auf 8° R. Wärme sich berechnet. In heißen Sommertagen steigt aber in der Sonne die Temperatur bisweilen auf 40—45° R. „Man denke sich nun,“ ruft Arago, „die Passagiere eines Wagenzuges, die sich bisher in dieser Temperatur bewegt hatten, erlitten plötzlich nach der Einfahrt in den Tunnel eine Erniedrigung der Wärme bis auf 8°. Ein solcher Wechsel wird empfindlichen Personen nothwendig Schleimflüsse, Husten und Katarrh zuziehen müssen.“ Das sagte Arago an einem heißen Juniustage 1836, wo der große Tunnel zwischen Liverpool und Manchester bereits seit etlichen Jahren schon befahren wurde!

Arago bestritt, daß jemals die Bahn nach Versailles 5 Procent Gewinn abwerfen könnte, denn, sagte er, die Zahl der Besucher Versailles' müßte sich dann verdreifachen. Das aber hielt ein Arago im Jahre 1836 für unmöglich. . . . Er ahnte nicht, daß der Pariser, um den Sommerstaubwolken der Hauptstadt zu entfliehen, eine Luftfahrt nach Versailles jedem andern gleich kostspieligen Vergnügen vorziehen werde, und daß sich daher die Zahl der Besucher Versailles' mehr als verdreifachen müßte, daß an Sonntagen im Sommer beinahe aller halben Stunden ein gefüllter Zug nach der alten Residenz abgehen würde!

Zwei Jahre später, im Jahre 1838, als bereits das jetzige Eisenbahnetz Frankreichs im Entwurf vorlag, hören wir Arago noch gegen den Optimismus eifern als könnte jemals die Nordbahn eine Rente von 5 Procent abwerfen. Wir lachen innerlich hellauf über die Kurzsichtigkeit einer solchen geistigen Größe, weil eine zehnjährige Erfahrung nach Eröffnung des Betriebs dreifach erfüllt hat, was damals Arago noch bestritt. „Die Eisenbahnen,“ sagt der große Astronom, „sind gewiß sehr brauchbar für die Personenbewegung; aber bei ihrer gegenwärtigen Beschaffenheit sind sie, wenn auch immer brauchbar, doch unendlich weniger nützlich für die Güterfrachten. Ja, wenn man die Waaren langsam bewegen dürfte, würden sie auch in diesem Sinne unberechenbare Vortheile bieten; allein leider ist das ziemlich unmöglich, oder zum mindesten höchst gefährlich, wenn dasselbe Gleis auch für die Personenzüge dienen soll.“ Wo ein Arago keinen Ausweg sah, daß

zwei, ja drei Züge gleichzeitig, ja oft in entgegengesetzter Richtung dieselben Schienen benutzten, wer anders hätte noch einen Blick in die Zukunft besessen? In Bezug auf die Rentabilität der damals projectirten fünf großen Bahnen, die gegenwärtig im Durchschnitt 15 Procent abwerfen, sagt Arago: „Untersuchen wir einmal die Wahrscheinlichkeit, ob das Bahnnetz der Regierung 5 Procent einbringen möchte. Auf der classischen Bahn zwischen Liverpool und Manchester betragen die Betriebskosten 60 Procent der Brutto-Einnahme. Nun schlägt Ihnen die Regierung eine Reihe von Bahnen vor, welche nach den, freilich bestrittenen, Untersuchungen Ihres Ausschusses zwei Milliarden kosten werden. Eine 5procentige Verzinsung verlangt also einen reinen Gewinn von 100 Millionen, und bei einem Betriebsaufwand von 60 Procent eine Brutto-Einnahme von 250 Millionen. Welche Einnahme ziehen aber jetzt sämtliche Diligencen? Was nimmt die Post an Passagier- und Vorkaufsgeldern von sämtlichen Reisenden in Frankreich ein? In unwiderleglichen Urkunden finde ich als Totalsumme, abzüglich der Packetfrachten, 52 Mill. Francs. Ich weiß recht gut, daß die Leichtigkeit der Verkehrsmittel die Reisenden vermehren wird, aber Sie müssen sich die Vorstellung einer fünffachen Vermehrung zumuthen, wenn Sie eine Verzinsung von 5 Procent für möglich halten.“ Einen Lichtstrahl ließ gleichwohl Arago auf die Zukunft der Dinge fallen. „Im Jahre 1776 gab es in Paris 27 Postkutschen (coches), die täglich 270 Personen beförderten. Jetzt bringen 300 Wagen 3000 Passagiere. Im Jahre 1792 trug der Pacht der Messagerien (Eilwagen) 600,000 Fr., und heute zahlen sie 5,600,006 Fr. Im Jahre 1776 brauchte man von Paris nach Lyon zehn Tage und zahlte dafür 50 Fr., jetzt erreicht man die Stadt in drei Tagen. Im Jahre 1776 gelangte man von Paris nach Rouen für 15 Fr. in drei Tagen, und Sie wissen, wie viel Stunden jetzt die Reise kostet.“

Arago gegenüber befanden sich freilich auch optimistische Hellsieber. Schon damals gab es Leute, welche von den Eisenbahnen die albernsten Dinge erwarteten. Man gefiel sich mit der Phrase: „man wird künftig von Paris fortfahren, in Toulon am Morgen die Flotte manövriren sehen, in Marseille frühstücken, in Toulouse zu Mittag essen, und für den Ball in der Opera noch zeitig genug nach Paris zurückkehren.“ Die Minister besaßen Einbildungskraft genug, um zu behaupten, eine Bahn von Havre nach Marseille würde „den Transit des amerikanisch-levantinischen Handels an sich reißen.“ Es fehlte nicht an unklaren Terminologien für die Köpfe, die eigentlich keinen Begriff hatten, welches Ding eine Eisenbahn sei. Die Eisenbahnen, ließ sich eine Stimme

von der Ministerbank vernehmen, würden „die Zügel der Regierung“ werden, an denen das Land wie an einem Seile gehalten würde. Gegen solchen wohlklingenden Unsinn äußerte Arago sich immer mit großer Bitterkeit. Lamartine, der, für Dinge die er verstand und nicht verstand, immer ein großes Wort gelassen auszusprechen hatte, rief einst: „Niemand würde dem Kaiser Napoleon der Gedanke eingefallen sein, die großen Arbeiten und Verkehrsmittel in Privathände fallen zu lassen.“ Arago bedauerte „diesen hochpoetischen Gedanken“ durch die trockene Thatsache widerlegen zu müssen, daß 1809 Napoleon den Verkauf sämtlicher vom Staat besessener Canäle anbefahl.

Ein englischer Publicist sagte im vorigen Jahre: „Hätte Rußland das Geld, welches die Hasenbauten bei Sebastopol verschlangen, zu Eisenbahnen nach seinen Grenzen verwendet, um wie viel drohender für uns wäre jetzt seine Kriegsmacht!“ Man weiß recht gut in St. Petersburg, welche furchtbare Vertheidigungswaffe die Eisenbahnen für Rußland sein könnten. Schon unter Kaiser Nikolauß wurden die Bahnen für Truppentransporte eingerichtet. Pönitz berichtet in der Schrift über die militärische Bedeutung der Eisenbahnen, daß die Personenwagen der russischen Bahnen mit Haken versehen sind, um bei Truppenbewegungen Waffen und Gepäck aufzuhängen. Im Jahre 1854, als Oesterreich die Russen bedrohte, wurde schleunig die galizische Bahn begonnen, und die Truppen selbst zu den ersten Arbeiten verwendet. So ist in unsern Tagen der Eisenbahnbau eine Vorbereitung zu Feldzügen geworden. Arago's Auge war auch für diese Natur des Verkehrsmittels völlig geblendet. „Niemand,“ sagte er im Jahre 1838, „zweifelt daran, daß in äußerst seltenen Fällen die blitzschnelle Bewegung etlicher tausend Soldaten sehr nützlich zu werden vermöchte. Aber dieß berechtigt noch nicht zur Annahme, daß die Eisenbahnen ein wirksames Instrument werden können, um Truppen aus dem Innern nach der Gränze zu werfen, sei es um einen unerwarteten Angriff abzuwehren oder unsere Feinde plötzlich anzufallen. Wollte man beispielsweise in Straßburg ein Corps von 50,000 Mann versammeln, so würde die günstigste Leistung der Eisenbahnen darin bestehen, daß die Armee höchstens drei oder vier Tage früher im Felde erscheinen könnte. Und dann würde der Krieg kaum begonnen sein, und der Feind durch seinen geheimen Anhang oder durch seine Streifbanden die Bahnen zerstören lassen!“ Man ahnte damals nicht, welchen Einfluß ein kleines Stück Eisenbahn, wie die von Balaklava nach dem Lager der Uürten, auf das Schicksal großer Armeen haben könnte.

(Fortsetzung folgt.)

Chronik der Stadt Halle.

Kirchliche Anzeigen.

Getraete:

Katholische Kirche: Den 13. Juli der Böttchergeselle Pötisch mit W. Sabler.

Neumarkt: Den 20. Juli der Handarbeiter Schumann mit A. F. Fensch.

Geborene:

Marienparochie: Den 27. Juni dem Schneidernstr. Böschler eine T., Auguste Bertha. — Den 28. dem Schmiedemstr. Wohlfeil ein S., Friedrich Wilhelm. — Den 3. Juli dem Schuhmachernstr. Falk eine T., Johanne Christiane Amalie Emma. — Den 5. dem Schuhmachermeister Panse eine T., Auguste Pauline Wilhelmine. — Den 7. dem Kaufm. Schale ein S., Louis.

Ulrichsparochie: Den 1. Juni dem Assistent Gödecke eine T., Wally Margarethe. — Den 26. dem Bremser an der Thüringer Eisenbahn Paul ein S., Ernst Johann Constantin. — Den 28. dem Hausknecht Brömme ein S., Hermann Friedrich Franz. — Den 3. Juli dem Maurer Schüh ein S., Friedrich Christian Albert. — Den 4. dem Maschinist Haase ein S., Carl Friedrich Franz. — Dem Handarbeiter Kohlemann eine T., Emma Therese Marie. — Den 15. eine unehel. T., Emilie Auguste.

Moritzparochie: Den 10. Mai dem Buchbinder Löwenberg ein S., Carl Otto Hermann. — Den 25. Juni dem Tischlernstr. Seifert ein S., Franz Otto. — Den 1. Juli dem Posamentier Herrig ein S., Gustav Adolph. — Den 3. dem Zimmermann Rensch ein S., Gustav Wilhelm. — Den 18. dem Handarbeiter Jung ein S., Friedrich Carl. — Den 20. dem Salzfieder Puppe eine T., todtgeb. **Entbindungsinstitut:** Den 11. Juli unehel. Zwillinge, Wilhelmine Marie und Carl Wilhelm. — Den 15. Juli ein unehel. S., Friedrich Wilhelm August.

Domkirche: Den 3. Mai dem Fischer Künstlerling eine T., Caroline Wilhelmine Louise Minna. — Den 26. Juni dem Schuhmachernstr. Fischer eine T., Marie Anna.

Katholische Kirche: Den 18. Juli dem Handarb. Fuhrmann eine T., Catharina.

Neumarkt: Den 7. Juni dem Zimmermann Wennhak ein S., Robert Martin Ferdinand. — Den 10. dem Schuhmachernstr. Nietau ein S., Otto Mar. — Den 17. dem Fleischernstr. Bachstein ein S., Heinrich Ferdinand Albert.

Glauch: Den 7. Juli dem Handarb. Kahlegen. Kaltwasser eine T., Ferdinande Henriette Friederike.

Gestorbene:

Marienparochie: Den 18. Juli eine unehel. T., Friederike, 2 M. Abzehrung. — Des Schuhmachernstr. Schulze T., Karoline Amalie, 11 J. 5 M. Gehirn-entzündung. — Der Droschkenkutscher Becker, 38 J. Halschwindtsucht. — Den 20. des Dekonomen Höpfner zu Trebitz Wittwe, 63 J. 9 M. Magenverhärtung. — Des Kaufmanns Kunde Wittwe, 74 J. 1 M. Entkräftung.

Ulrichsparochie: Den 15. Juli des Auktionators Päholdt S., Georg Rudolph, 3 J. 6 M. Gehirnleiden. — Den 18. des Handarbeiters Kraft S., Mar, 1 M. 12 T. Abzehrung. — Den 20. des Post-Assistenten Büttner T., Johanne, 6 M. Gehirnleiden.

Moritzparochie: Den 16. Juli des Leberhändlers Kohl S., Reinhold, 3 M. 2 W. Folge des Keuchhustens. — Den 17. des Schuhmachernstr. Tangermann Wittwe, 61 J. 11 M. chronisches Magenleiden. — Den 20. des Salzfieders Puppe T., todtgeb. — Den 22. der Notenschreiber Schaller, 31 J. Herzfehler. — Den 23. der Handarb. Schulze, 47 J. Lungenschlag.

Stadtkrankenhaus: Den 21. Juli der Schneider Geißler, 44 J. Nervenfieber.

Katholische Kirche: Den 6. Juli des Handarb. Löwe Wittwe, 55 J. 10 M. Wassersucht. — Den 8. des Fellhändlers Raue S., Johann Wilhelm Waldemar, 1 M. 1 W. Krämpfe. — Den 10. des Handarb. Merzin S., Wilhelm, 1 J. 7 M. Abzehrung. — Den 14. des pensionirten Steueraufsehers Eschöppe Ehefrau, 53 J. Sticfluß.

Neumarkt: Den 20. Juli des Mauergesellen Christian T., Emma, 1 J. 7 M. 2 W., Lungenentzündung.

Glauch: Den 15. Juli des Handarb. Hoffgen. Ruffbaum S., Heinrich Franz, 6 M. Abzehrung. — Den 17. eine unehel. T., Elise, 1 M. 1 T. Entkräftung. — Den 19. des Handarb. Schumann zu Bruckdorf T., Marie, 7 M. Abzehrung.