

Hallisches Tageblatt.

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

Nr. 118.

Sonntag den 21. Mai

1865.

Die unterseeischen Fahrzeuge des Submarineingeniieurs Wilhelm Bauer.

Das Blatt „Unsere Zeit“ knüpft eine Darstellung der Erfindungen Wilhelm Bauer's an ein Thema, das allerdings bei der zu hoffenden Entwicklung unserer Handels- und Kriegsmarine von Wichtigkeit werden wird, welche Aufgaben nämlich die Regierungen in Bezug auf das Rettungswesen zur See zu erfüllen haben. Indem wir diese Partie des Aufsatzes bei Seite lassen, theilen wir im Folgenden unseren Lesern dasjenige mit, was Bauer im Besonderen betrifft; es geht uns das jetzt um so näher an, da das Preussische Marineministerium die Absicht zu haben scheint, die Projecte Bauer's zu verwerten.

In Bezug auf das Rettungswesen stützt sich der Vorzug der Bauer'schen Erfindung auf den Umstand, daß bei Stürmen nur der Wind selbst und die von ihm bis zu einer gewissen Tiefe bewegte Oberfläche des Wassers den Schiffen gefährlich werden. Giebt es dagegen Fahrzeuge, die stunden- oder, wie W. Bauer für die seinigen beansprucht, tagelang und in beliebiger Tiefe unter Wasser ausdauern und sich dort mit entsprechender Schnelligkeit bewegen lassen, so können sie sich natürlich solchen Unwettern entziehen und ungefährdet ihren Weg gegen den schwersten Sturm zurücklegen. An solchen Punkten, wo sie die für ihr Tauchen nothwendige Tiefe finden, wie in den Müündungen unserer großen Ströme, werden sie daher die werthvollsten Rettungsfahrzeuge abgeben und gestrandeten oder in Noth befindlichen Schiffen weit schnellere und sichere Hilfe bringen, als dies das bestconstruirte Boot vermag, das über Wasser mit zwei so gefährlichen Feinden wie Sturm und See zu kämpfen hat.

Es kommt nur darauf an, ob sich die Bauer'sche Idee praktisch bewähren und ihre Aufgabe auf solche Weise lösen wird, wie der Erfinder als sicher hinstellt. Bekanntlich beschäftigt sich W. Bauer seit vielen Jahren mit der Construction unterseeischer Fahrzeuge. Er machte im Jahre 1850 den Anfang damit, indem er im Kieler Hafen bis zu einer Tiefe von 50 Fuß hinabstieg. Der Versuch mißlang, und da ihm in Deutschland jede fernere Unterstützung versagt wurde, wandte er sich nach Rußland. Die dortige Regierung gab ihm die Mittel, um seine Tauchfahrzeuge nach verbesserter Construction zu bauen, und er stellte im Laufe der Jahre 130 unterseeische Fahrten an, obwohl die Boote damals noch manches zu wünschen übrig ließen.

Durch die mehrmals mißglickte, später aber dennoch so glänzend gelungene Hebung des im Bodensee gesunkenen Dampfers Ludwig gab Bauer einen thatsächlichen Beweis von der Ausführbarkeit seiner Ideen und lenkte abermals die Augen von ganz Deutschland auf sich.

Seit einem Jahre ist er nun wieder mit dem Plane zu einem unterseeischen Fahrzeuge aufgetreten, das er „Küstenbrander“ nennt und dessen hauptsächlichster Zweck die Vernichtung feindlicher Schiffe ist, wemgleich es, wie wir oben gezeigt, sich auch mit ebenso viel Erfolg für die Rettung von Schiffbrüchigen und zu anderen friedlichen Zwecken wird verwenden lassen.

Ein solcher Küstenbrander ist, um sein Bild in den allgemeinsten Umrissen zu entwerfen, ein geschlossenes eisernes Fahrzeug von ungefähr 100 Fuß Länge, das sich durch Einlassen oder Auspumpen von Wasserballast nach Belieben senken und heben läßt. Es ist mit einer Schraubemaschine versehen, als deren treibende Kraft das Wasser wirkt, da sich bekanntlich unter Wasser wegen mangelnder Luft kein Feuer unterhalten und mithin auch kein Dampf erzeugen läßt. Durch eine horizontal wirkende Schraube wird die Vor- oder Rückwärtsbewegung dem Fahrzeuge

mitgetheilt. Das in der Form einer Ellipse gebaute und sehr stabile Fahrzeug ändert bei den Manövern unter Wasser seine Lage nicht. Soll es steigen, so wird nur Wasserballast entfernt und es hebt sich entweder in der Perpendiculäre mit stillstehender Schraube oder in der Diagonale mit bewegender Schraube, aber ohne das Vorder- oder Hintertheil zu heben.

Zur Zerstörung feindlicher Schiffe ist das Boot mit Kanonen versehen, die sich sowohl über als unter Wasser abfeuern und wieder laden lassen. Es kann sich also dem Feinde entweder unter Wasser ungeheuer nähern und ohne Besorgniß vor dessen Artillerie ihm eine schwere Granate durch den Boden jagen, oder kann ganz in seiner Nähe plötzlich auftauchen, ihn über Wasser beschießen und ebenso schnell wieder verschwinden, bevor jener Zeit hat, seine Geschütze zu richten.

Als Bauer beim Ausbruch des dänischen Krieges seine Erfindung in deutschen Blättern skizzirte und sich zur Construction eines solchen Küstenbranders erbot, erntete er für seinen genialen Gedanken und seinen Patriotismus überall großes Lob. Als er aber vom deutschen Volke 100000 Thlr. für die Herstellung verlangte, war der Enthusiasmus schnell verraucht. Die Handelscorporationen einzelner Städte machten zwar eine Zeit lang Miene, das Geld aufzubringen, indeß wußten Unberufene der Ausführbarkeit eines solchen Planes solche Zweifel entgegenzustellen, daß die bereits geöffnete Hand sich wieder schloß und der Bau unterblieb. Bauer verzagte trotz dieser trüben Erfahrungen nicht, ja er war Patriot genug, das undankbare Vaterland nicht zu verlassen. Nachdem er im Juli 1864 seine Pläne und Zeichnungen in Leipzig einem kleinen Kreise befähigter Techniker vorgelegt und ihnen specielle Erläuterung darüber gegeben, stellten diese ein öffentliches Zeugniß dahin aus, „daß sie von der technischen Ausführbarkeit des Küstenbranders vollständig überzeugt seien, auch einen Verstoß gegen irgendwelche ihnen bekannte Geseze der Physik nicht gefunden hätten.“ Sie einigten sich infolge dessen vollkommen in dem lebhaften Wunsche, daß Hr. Bauer die nöthigen Mittel zur praktischen Ausführung baldigst geboten würden, weil sie der Ueberzeugung seien, daß damit einer für die verschiedensten Zwecke so hochwichtigen Erfindung der Weg ins Leben gebahnt werde, und sie empfahlen deshalb aufs wärmste die Angelegenheit dem Interesse der gesammten deutschen Nation.

Aber weder dies Zeugniß noch ein betreffender Aufruf der „Gartenlaube“ hatten die gewünschten praktischen Folgen. Bauer wandte sich deshalb jetzt an das preussische Marineministerium, und — wie wir mit Genugthuung mittheilen können — nicht vergebens. Hr. von Roon, der die ganze Tragweite einer solchen Erfindung, wenn sie sich bewährte, wohl zu würdigen verstand und einsah, welche ungeheure Macht ein Land haben müsse, dessen Eigenthum sie sei, berief eine aus hervorragenden Technikern zusammengesetzte Commission und ließ die Bauer'schen Pläne auf das eingehendste prüfen.

Das Gutachten dieser Commission lautete einstimmig dahin, daß die Erfindung als in ihren Principien vollständig richtig, zweckentsprechend und in allen Theilen wohl ausführbar anzuerkennen sei. Indem der Kriegs- und Marineminister von Roon dies Resultat Hr. Bauer unterm 9. Nov. 1864 officiell mittheilte, forderte er ihn gleichzeitig auf, detaillirte Pläne und Zeichnungen behufs Construction einer Motionsmaschine — zunächst für ein Dampfkanonenboot über Wasser — auf Staatskosten einzusenden, mit der Anweisung, sich wegen der Dimensionen u. s. w. des zu den Versuchen erforderlichen Kanonenbootes mit dem Marineministerium in Verbindung zu setzen. Schließlich wird in dem Schreiben auch die Zustimmung erteilt, daß die Bauer'sche Erfindung, Geschütze unter Wasser abzufeuern, gleichfalls in nächster Zeit durch eine aus See- und Artillerieoffizierern

berufene Commission geprüft werden solle. Anfang 1865 sind nun die von Bauer dem Marineministerium vorgelegten Specialpläne und Zeichnungen seines Küstenbranders abermals durch eine technische, aus den verschiedenen Directoren der königlichen Werft bestehende Commission in Danzig begutachtet worden. Der Ausfall dieser Prüfung darf als sehr günstig für Bauer betrachtet werden, da die Commission die Ueberweisung von Staatsmitteln zur Herstellung eines Apparats beantragt hat, durch den Bauer die Erzeugung der treibenden Kraft bewirken will.

Es ist eine höchst erfreuliche Thatsache, daß Hr. Bauer auf diese Weise durch die preussische Regierung in den Stand gesetzt wird, seine Ideen praktisch auszuführen. Daß zunächst die Motionsmaschine gebaut und ihre Wirksamkeit an einem Kanonenboot über Wasser geprüft werden soll, ist nur zu billigen. Eine Kraft, welche im Stande ist, ohne Feuer und Dampf unterseeische Fahrzeuge auf möglichst lange Dauer und mit größter Geschwindigkeit durch das Wasser zu treiben, ist die Hauptbedingung für ihren Nutzen und ihre Zweckmäßigkeit. Bewährt sich also diese Bauer'sche Erfindung in der Praxis, so ist die Hauptschwierigkeit überwunden und wir dürfen dann hoffen, daß die Tauchfahrzeuge ebenso wohl jeden Feind von unseren Küsten abhalten, wie sich als vorzügliche Rettungsanstalten herausstellen werden.

War mancher unserer Leser mag trotzdem die Lösung des Problems für zweifelhaft und unmöglich halten. Wir können ihm deshalb keinen Vorwurf machen, und wenn wir auch selbst nicht zu den Zweiflern gehören, so geben wir zu, daß der erste Küstenbrander wahrscheinlich nicht als vollkommen in seiner Art dastehen wird. Ein solches Resultat darf aber niemand abschrecken und von weiterer Verfolgung und Verbesserung abhalten. Eine jede der großen Erfindungen, die jetzt so tief in unsere volkswirtschaftlichen Verhältnisse eingreifen, wie z. B. die Dampfschiffahrt über Wasser und die Anwendung des Dampfes überhaupt, hat Jahrhunderte gebraucht, um sich Bahn zu brechen, und ist von den einsichtigsten Männern ihrer Zeit mit dem Namen einer Chimäre bezeichnet worden. Bereits im Jahre 1736 nahm Jonathan Hull in England ein Patent auf Erbauung von Dampfschiffen; 70 Jahre später nannte noch der große Napoleon die ihm von Fulton offerirten Pläne zu einem Dampfschiff überspannte, unausführbare Ideen, und schon 10 Jahre darauf fuhr das erste Dampfschiff, die Savannah, in 20 Tagen von Newyork nach England.

Eine jede Erfindung verlangt für ihre Entwicklung bestimmte Vorbedingungen, deren hauptsächlichste ein gewisses Zeitalter ist. Ist diese Zeit noch nicht gekommen, so findet sie weder Anklang noch Unterstützung und vermag sich trotz aller Vorzüglichkeit keine Bahn zu brechen. Sie bleibt innerhalb gewisser Grenzen gebannt und diese erweitern sich erst, wenn begünstigende Umstände, die mit dem Geiste der Zeit und dem Fortschreiten der allgemeinen Cultur im engsten Zusammenhange stehen, zusammentreffen. Was früher für unmöglich angesehen und mittheilig belächelt wurde, tritt dann als vollendete Thatsache auf einmal in die Wirklichkeit und erregt kaum noch Bewunderung und Staunen.

Auch die Bauer'sche Idee ist keine neue und ihm eigenthümliche. Er hat sie nur wieder aufgenommen, verbessert und ist damit vor das Publikum getreten. Die unterseeischen Fahrzeuge haben bereits eine Geschichte, die viel weiter hinaufreicht als die des Dampfes, und sich in das graue Alterthum verliert. Es sind mit ihnen unzählige Experimente gemacht worden, sie haben sich nach und nach immer mehr vervollkommenet und auch schon praktische Resultate erzielt, aber ebenso oft hat man sie wieder fallen lassen, weil ihre Zeit noch nicht gekommen war. Hoffen wir in unserm vaterländischen Interesse, daß für die Bauer'schen Küstenbrander gegenwärtig der richtige Moment eingetreten ist, der dieser Erfindung den vollständigen Erfolg sichert.

Es ist natürlich, daß eine solche Erfindung für das Land, in dem sie gemacht wird, den größten Theil ihres Werths verliert, wenn sie vorzeitig in allen ihren Details bekannt und besprochen wird. Es ist deshalb hier auch nicht am Orte, auf die Einzelheiten näher einzugehen. Um jedoch den Leser zu überzeugen, daß die unterseeischen Fahrzeuge bereits seit langer Zeit aus dem Reiche der Hypothese in das der Wirklichkeit herabgestiegen sind, daß sie die ihnen vorgesteckten Ziele in höhern oder geringerem Maße erreicht haben und also nicht zu den Unmöglichkeiten gehören, wollen wir im Nachstehenden einen kurzen historischen Abriss ihrer Entwicklung und ihrer Leistungen geben. Er wird dadurch zugleich ein anschaulicheres Bild von der Construction eines solchen Taucherschliffs und einen Begriff von den Principien erhalten, auf denen sie beruhen. Menschen selbst wurden als Taucher, und Tauchmaschinen, um werth-

volle Gegenstände vom Meeresboden heraufzuholen, den Boden feindlicher Schiffe einzustößen oder deren Ankertane zu durchschneiden, oder auch, um Depeschen, Geld, ja sogar Munition in belagerte Plätze zu bringen, nicht nur im Mittelalter, sondern schon in den ältesten Zeiten gebraucht. Schon zu Aristoteles' Zeiten war die Taucherglocke ein bekanntes Instrument, und einige Schriftsteller des 13. Jahrhunderts behaupten, daß bereits Alexander der Große in einem unterseeischen Boote gefahren sei. Jedenfalls steht aber geschichtlich fest, daß Tauchmaschinen vor dem 13. Jahrhundert in Mitteleuropa gebräuchlich waren.

Gegen Ende des 16. Jahrhunderts entzogen sich die Bewohner der Ukraine den Verfolgungen der türkischen Galeeren auf Booten, mit denen sie unter die Oberfläche des Wassers tauchten, und um dieselbe Zeit erschienen auch mehrere Beschreibungen von Tauchfahrzeugen. Der gelehrte Pater Marsena (1664) beschäftigte sich zuerst eingehend mit den letztern und schlug vor, sie zur Zerstörung feindlicher Flotten zu verwenden, ebenso wie er ihren Nutzen für Auffindung von gesunkenen Werthgegenständen, für Ausbeutung der Perlen- und Korallenfischerei zc. darzuthun suchte.

Bereits zwölf Jahre vor Marsena hatte Cornelius van Drebbel, ein Holländer, in London ein unterseeisches Boot construirt, das durch zwölf Ruderer fortbewegt wurde und Passagiere aufnehmen konnte. Jakob I. selbst theilte sich bei einer Tauchfahrt desselben. Drebbel wird außerdem die Entdeckung einer Flüssigkeit zugeschrieben, welche der Luft die für die Athmung nöthigen Bestandtheile zuzuführen bestimmt war, um dadurch das längere Unterwasserbleiben der Menschen zu ermöglichen.

Im Jahre 1653 stellte ein Franzose in Amsterdam ein anderes unterseeisches Fahrzeug von 72 Fuß Länge aus. Er weigerte sich zwar, das Geheimniß der Construction aufzudecken, behauptete aber, damit die zahlreichsten feindlichen Flotten zerstören und beliebig lange Reisen mit außerordentlich hoher Geschwindigkeit machen zu können.

Ein Amerikaner, David Bushnell aus Connecticut, baute 1776 ein kleines Boot, mit dem er vermittelst einer Petarde einen englischen Kreuzer in die Luft zu sprengen suchte. Zwar mißlang dieser Versuch durch die Ungeschicklichkeit der Besatzung, allein das Boot bewegte sich mit der größten Leichtigkeit unter Wasser. Es wurde durch Einlassen von Wasser gesenkt und hob sich durch Auspumpen des letztern. Ein Riem (Ruder), ähnlich der Archimedes- und unserer jetzigen Dampfschiffschraube, war in horizontaler Lage unter dem Boot angebracht und bewegte es vor- und rückwärts; ein zweiter solcher Riem aber am Obertheil des Bootes und vertical befestigt regulirte die Tiefe der Eintauchung unabhängig von der in die betreffenden Behälter eingelassenen Wassermenge.

Der berühmte Fulton stellte im Jahre 1801 in Havre und Breft Versuche mit einem ähnlichen Boote an, welches er den Nautilus nannte. Es fahte vier Mann und war mit Masten und Segeln versehen, die auf das Deck niedergelegt wurden, wenn das Fahrzeug tauchte. Eine kupferne hohle Kugel enthielt verdichtete Luft, um damit die innere Atmosphäre zu erneuern. Mit Hülfe dieses Bootes befestigte Fulton Petarden am Boden verschiedener alter Schiffe und sprengte sie damit in die Luft.

Im Jahre 1809 bauten die Gebrüder Coëssin in Havre auf Befehl Napoleon's I. ein unterseeisches Fahrzeug, das gleichfalls den Namen Nautilus führte, eine Besatzung von neun Mann hatte, durch Menschenkraft bewegt wurde und seinen Bedarf an Luft durch Kupferrohre erhielt, welche in Schwimmer endigten. Obwohl dasselbe zu kriegerischen Zwecken nicht die nöthige Vollkommenheit besaß, so konnte das zu seiner Prüfung vom National-Institut niedergelegte Comité doch die Erklärung abgeben, „daß die Möglichkeit submariner Schifffahrt vollständig dargethan sei.“ Fulton wurde vom Tode bei der Construction eines andern unterseeischen Fahrzeugs überrascht, dem er den Namen „der Stumme“ beigelegt hatte. Die Bestimmung dieses Fahrzeugs war, sich nur bis unmittelbar unter die Oberfläche des Wassers zu senken. Ein Mann, dessen Kopf in einer Glasugel gerade über das Deck hinausragte, sollte die Richtung lenken. Das Fahrzeug sollte dann im Dunkel der Nacht ohne Geräusch die vor Anker liegenden feindlichen Schiffe angreifen und sie durch eine Colombiade — ein unterseeisches kurzes Geschütz, welches eine hundertpfündige Kugel schoß — in den Grund bohren. Da es die Absicht war, dies Schiff durch ein Rad fortzubewegen, welches 100 Mann in Betrieb setzten, so würde es eine mittlere Geschwindigkeit von fünf Knoten (5 geographische Meilen in 4 Stunden) erreicht haben.

(Fortsetzung folgt.)

Gewerbe- und Industrie-Ausstellung in Merseburg.

Merseburg, den 19. Mai. Unsere Industrieausstellungshalle wird, nachdem die Einweihung durch Seine Königl. Hoheit den Kronprinzen erfolgt sein wird, Sonntag den 21. Mai etwa von 2 Uhr ab dem Besuch des Publikums eröffnet werden. Das Entrée für Sonntag Nachmittag (bis 6 Uhr) beträgt 10 Sgr., an allen folgenden Tagen (von 9 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends, an Sonntagen von 11—6 Uhr) 5 Sgr. Coupirte Billets vom Montag oder Dienstag berechtigten zugleich zum Besuch der Ausstellung landwirthschaftlicher Maschinen auf dem Thierschauplatz am Dienstag Nachmittag. Ein Billet zur Maschinenprobe Montag den 22. Mai, Nachmittags auf dem Thierschauplatz (der Industriehalle gegenüber) kostet 2 Sgr. 6 Pf., eins zur Thierschau am Dienstag 5 Sgr. Wer ein Loos zur Ausstellungs-Lotterie zu 10 Sgr. nimmt, hat mit demselben zugleich ein Billet zu einmaligem Besuch der Industriehalle vom 22. ab.

Wir dürfen den Besuchern unserer Ausstellung einen nicht geringen Genuß versprechen, da sie nicht nur nach Zahl der Aussteller sondern auch in der Reichhaltigkeit und Bedeutsamkeit der Ausstellungsgegenstände hinter der Stuttgarter Ausstellung nicht zurückstehen, in manchen Gruppen — zumal B. D. und F. — sie vielleicht übertreffen wird. Ausführliche Referate werden im Laufe der Ausstellung erfolgen.

Chronik der Stadt Halle.

Durchreise Sr. Maj. des Königs.

Am 18. h. berührte S. M. der König mit dem etwas verspäteten Schnellzuge zwischen 6 und 7 Uhr den Bahnhof von Halle, um aus der Rheinprovinz nach Berlin zurückzukehren.

Kirchliche Anzeigen.

Getraute:

Marienparochie: Den 14. Mai der Calculator Thiele zu Berlin mit J. E. Thiele. — Der Lehrer am Pädagogium zu Ostrowo Dr. Beheim-Schwarzbach mit C. H. W. Ch. Delbrück.

Ulrichsparochie: Den 16. Mai der Eisenbahn-Assistent Höft mit A. P. A. Kühne.

Domkirche: Den 14. der Tagelöhner Berger mit W. Th. Hesse geb. Hennicke.

Neumarkt: Den 15. Mai der Handarbeiter Deutschbein mit T. Schulze.

Glauchau: Den 14. Mai der Kutscher Ratzsch mit A. A. Herrmann. — Den 15. der Handelsmann und Weber Stoye mit J. F. M. Hempel.

Geborene:

Marienparochie: Den 24. März dem Conditor Schwente eine T., Erdmütze Anna Iba. — Den 1. April dem Buchdrucker Becker ein S., Ferdinand Moritz Max. — Den 2. dem Posamentier Mochau eine T., Minna Clara. — Den 3. dem Tapeten drucker Finke eine T., Emma Minna Amalie. — Den 12. dem Schneidermeister Blau eine T., Auguste Marie Clara. — Den 14. dem Buchhändler Kesperstein ein S., Eduard Max. — Den 19. dem Postbeamten Böttcher eine T., Pauline Minna Auguste. — Den 23. ein unehel. S., August Gottfried Max.

Ulrichsparochie: Den 1. November 1864 dem Handelsmann Stitz eine T., Elise. — Den 31. März 1865 dem Barbierherrn Werner ein S., Paul August. — Den 2. April dem Schuhmachermeister Knorre eine T., Clementine Johanne Luise. — Den 9. dem General-Agenten Hellwig ein S., Ludwig Martin. — Den 14. dem Glasermeister Stiefeler eine T., Johanne Luise Henriette Clara.

Domkirche: Den 4. Januar dem Drechslermeister Heynemann ein S., Rudolf. — Den 18. April dem Maurer Tag eine T., Caroline. — Den 23. dem Gefanglehrer Kemmler ein S., Carl Ludwig. — Den 25. ein unehel. S., Emil.

Neumarkt: Den 5. April dem Maurer Buschmann ein S., Johannes Otto Paul. — Den 5. Mai dem Tischlermeister Ohnstedt ein S., Carl.

Glauchau: Den 18. October 1864 dem Maurermeister Le Clerc eine T., Pauline Bertha. — Den 5. Februar 1865 dem Ziegeldecker Ufer ein S., Carl Wilhelm Friedrich. — Den 14. dem Handarbeiter Jantsch eine T., Christiane Emilie Edwine. — Den 1. März dem Handarbeiter Hollbach ein S., Friedrich Gustav. — Den 3. dem Ziegelfreier Kloppe eine T., Henriette Marie Bertha. — Den 17. dem Handarbeiter Franz eine T., Marie Friederike Auguste. — Den 5. April dem Zimmermann Schirmer ein S., Wilhelm Christian. — Den 15. dem Handarbeiter Zschette ein S., Friedrich Carl Hermann. — Den 1. Mai eine unehel. T., Henriette Luise.

Gestorbene:

Marienparochie: Den 11. Mai ein unehel. S. Friedrich, 3 M. Schwäche. — Den 14. des Zimmermanns Kewitzsch T. Anna, 5 J. 9 M. Diphtheritis. — Den 15. des Bäckermeisters Emanuel nachgel. T. Friederike Iba, 2 J. 10 M. 25 T. Diphtheritis. — Den 17. des Kaufmanns Nitschke T. Margarethe, 10 M. Gehirnkrankheit.

Ulrichsparochie: Den 11. Mai des Handarbeiters Reiche S. Franz, 1 J. 7 M. 10 T. Lungenschwindsucht. — Den 15. des Kaufmanns Gramm S. Max, 1 M. 14 T. Keuchhusten.

Domkirche: Den 9. Mai des Maurers Küttich S. Albert, 9 M. 5 T. Krämpfe. — Den 10. des Handelsmanns Anton T. Iba, 2 J. 4 M. 3 W. 4 T. Sticfluß.

Neumarkt: Den 14. des Handarbeiters Möbius T. Dorothee, 10 J. 4 M. 2 T. Lungenschwindsucht. — Den 15. des Handarbeiters Schermer Ehefrau, 47 J. 11 M. Lungenschwindsucht. — Den 16. des Maurers Otto T. Minna, 3 M. 1 W. 5 T. Sticfluß.

Glauchau: Den 10. Mai des Lohnkellners Kothke T. Margarethe, 2 M. 2 T. Krämpfe. — Eine unehel. T., todtgeb. — Den 13. des Mehlhändlers Gaul Wittwe, 62 J. Brustleiden. — Den 15. des Buchdruckers Jänicke Wittwe, 75 J. verunglückt. — Den 17. der Zimmermann Häderich, 39 J. 6 M. 4 W. Unterleibsentzündung.

Herausgeber: Dr. Nasemann.

Fremdenliste.

Angelommene Fremde vom 18. bis 19. Mai.

Kronprinz. Die Hrn. Kaufl. Schluß a. Wilhelmshütte, Pfeiffer a. Frankfurt a/M., Thiele a. Leipzig, Hasenpat a. Blotho, Posner a. Berlin, Klump a. Bremen und Joachim a. Braunschweig.

Stadt Zülich. Hr. Lieutenant im 26. Infanterie-Regiment v. Platen a. Magdeburg. Hr. Rittergutsbesitzer v. Fisher-Treuenfeld a. Breslau. Hr. Fabrikdirector Rohmann a. Elberfeld. Die Hrn. Stud. Kaufmann a. Leipzig, Kessel u. Mau a. Glasgow. Die Hrn. Kaufl. Schoppen a. Brigg, Müller a. Zwickau, Reinhardt a. Hemer, Golbe und Stern a. Berlin, Bordenmann a. Magdeburg und Ferner a. Barmen.

Goldner Ring. Die Hrn. Kaufl. Müller a. Remscheid, Helbig a. Berlin, Franke a. Prag, Richter a. Nordhausen, Krüger a. Leipzig und Peine a. Kiel.

Goldner Löwe. Frau Landrätin Greulich mit Sohn a. Birnbaum. Die Hrn. Kaufl. Stadelmann a. Frankfurt a/M., Pickert a. Wenniau, Wens a. Bielefeld und Leon a. Magdeburg.

Stadt Hamburg. Hr. Obrist z. D. v. Podewils mit Frau a. Sangerhausen. Die Hrn. Oberamtleute Franke mit Frau a. Mittelhausen u. Hoch mit Frau a. Wolfersfeld. Hr. Buchhändler Focke mit Frau a. Chemnitz. Die Hrn. Kaufl. v. Uechtrig und Heinrich a. Leipzig, Samson a. Wolfenbüttel, Schmidt a. Hannover, Fatilius a. Plauen u. Keine a. Berlin.

Mente's Hôtel. Hr. Kanzleirath Leiß a. Berlin. Fr. Bobillier a. Neuenburg. Die Hrn. Kaufl. Meyer a. Halberstadt, Penderf a. Maguhn, Langbein a. Cursdorf, Stübner a. Osterfeld, Domke a. Berlin, Stauf a. Glauchau, Evertz a. Nordhausen und Daulsberg a. Bremen.

Zum schwarzen Bär. Hr. Deconomie-Inspector Gerbrauer a. Waldenberg. Hr. Fabrikant Menzel a. Cöln. Hr. stud. theol. Amelung a. Berlin. Hr. Kaufm. Köller a. Magdeburg.

Zum blauen Hecht. Hr. Tischlermeister Mademehl a. Gollnow. Hr. Verwalter Mollé a. Bernburg. Hr. Kaufm. Beyland u. Töchter a. Eisleben.

Bekanntmachungen.

J. SCHMUCKLER & Co.

empfehlen **Gardinen à Elle 3³/₄, 4, 5, 6 und 7 Sgr.**
Große Ulrichsstraße Nr. 3.

Gummi-Kämme, als: Frisir-, Staub-, Einsteck-, Chignon-,
 Toupir-, runde Kämme, führen in großer Aus-
 wahl und empfehlen dieselben im Ganzen und einzeln billigt

Theodor Bindel & Wiegner, alter Markt Nr. 3.

Taftmäntel und Mantillen
 empfiehlt in größter Auswahl, letztere schon von **3 Thaler** an,
101. Leipzigerstraße Nr. 101. C. F. Mennicke.

Belle vue. Sonntag den 21. Mai **Concert.** Anfang 7¹/₂ Uhr
Hoffmann.

Bauer's Felsenkeller in Giebichenstein.
 Sonntag den 21. Mai **Concert.** Anfang 3¹/₂ Uhr. Entrée à Person 1¹/₄ Sgr. **Hoffmann.**

Felsen-Burgkeller.
 Montag den 22. Mai **Concert.** Anfang 5 Uhr Nachm. Entrée à Person 1¹/₄ Sgr. **Hoffmann.**

Freyberg's Garten.
 Sonntag den 21. Mai 1865 **großes Doppel-Concert**, ausgeführt von dem rühmlichst
 bekannten Zither-Virtuosen Herrn **Josef Meier** nebst Familie aus Wien (Auftreten im
 Steierischen National-Costüm), und der **Militair-Musik** hiesigen Bataillons 3. Magdeburger
 Inf.-Regiments Nr. 66. Anfang Nachm. 3¹/₂ u. Abends 7¹/₂ Uhr. Entrée à Person 2¹/₂ Sgr.
 NB. Herr **Josef Meier** spielte mit den Seinigen in den Hof-Concerten bei Sr. Majestät
 dem Kaiser von Rußland, beim Prinzen Friedrich der Niederlande, bei Sr. Maj. dem König von
 Baiern, beim Herzog von Gotha und im Hof-Concert des Herzogs von Augustenburg, und erntete
 überall Beifall und Ruhm. Zeugnisse über diese Thatfachen liegen in seiner Wohnung zur gefälligen
 Einsicht aus. **Bei ungünstiger Witterung findet das Concert im Saale statt.**

Leipziger Liederhalle.

Otto Raachfuß's Etablissement in Diemitz.

Sonntag den 21. und Montag den 22. Mai
grosse humoristisch-musikalisch-declamatorische Soirée,
 durch die Gesangs-komiker Herren Louis Carlsen, L. Dittrich, H. Hoke wie die
 Gesangs-soubretten Frau Minna Carlsen-Wunderlich und Fräulein Ida Herwegh.
 Zur Aufführung kommt unter Andern: „Beweis, daß Frauenzimmer doch Menschen sind;“
 „Eine vom Chor der Rache;“ Scene u. Tanz-Duett aus „Unruhige Zeiten;“ „Hans u. Hanne;“
 „Der sächsische Strumpfwirker und die Berliner Nätherin;“ „Tannhäuser,“ oder: „die Keilerei auf
 der Wartburg;“ „Der lustige Karitätenhändler aus Berlin“ &c. &c. &c.
 Anfang: Sonntag 7 Uhr, Montag 7¹/₂ Uhr. Entrée 2¹/₂ Sgr. **Otto Raachfuß.**
 Es ladet hierzu ganz ergebenst ein

Restauration zur goldenen Egge. Sonntag den 21. Mai
Sackhüpfen.

Druck der Waisenhaus-Buchdruckerei.

Handwerker-Meister-Verein.

Diejenigen Mitglieder, welche gesonnen sind zu
 der beabsichtigten Extrafahrt nach Merseburg sich
 anzuschließen, haben sich zu melden bei den Herren
Seckert, Sundermann, Berger und
Dies.

Auch sind daselbst wie bei den übrigen Comité-
 Mitgliedern Loose à 10 Sgr. für Jedermann zu
 haben, wobei der einmalige Besuch der Aus-
 stellung mit inbegriffen ist.

Liedertafel Eintracht.

Unser **Stiftungs-fest** nebst **Ball** findet
 Sonntag den 21. Mai Abends 8 Uhr im Salon
 zur **Weintraube** statt. Dies Freunden zur
 Nachricht. **Der Vorstand.**

Iphigenia.

Sonntag den 21. Mai Kränzchen im Lokale
 des Herrn **Landmann.** **Der Vorstand.**

Euphrosina.

Sonntag den 21. Mai Kränzchen im Saale
 des „**Röhlenbrunnen.**“ Anfang 7 Uhr. **D. B.**

Henschler's Bier- & Café-Français.
 Heute **Sonnabend Abend Harmonie-**
Concert im Garten. Anfang 8 Uhr.

D d e u m.

Sonntag 4 Uhr **Tanzvergügen.**

M a i l l e.

Heute Sonntag frischen **Mag- und Kaf-**
feekuchen.

Nabeninsel bei Kurzhals.

Montag den 22. d. M. **Militair-Con-**
cert von 4¹/₂ Uhr ab.

Nabeninsel bei Kurzhals.

Sonntag **gr. Unterhaltungsmusik,**
fr. Speck- und Kaffeekuchen.

Nabeninsel bei Kublank.

Sonntag **Unterhaltungsmusik** u. fr. Kuchen.

(Beilage.)