

Hallisches Tageblatt.

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

Nr. 58.

Mittwoch den 10. März

1869.

Die nordamerikanische Pacific-Eisenbahn.

Von Dr. Richard Andree.

(Aus dem zweiten Heft der neuen, in Stuttgart bei Herrn Julius Maier erscheinenden Zeitschrift: „Der Welthandel.“)

(Fortsetzung.)

Das große Wüstenbecken zwischen dem Salzsee und dem genannten Gebirge hat eine durchschnittliche Erhebung von 4000 Fuß über dem Meere; seine Grenze im Westen bildet das Schneegebirge, diese Scheidewand nach dem Stillen Ocean, von der wir hinabschauen in die gesegneten Fluren des Goldlandes Californien, um das Auge nach langer Wüstenreise wieder ausruhen zu lassen auf dem von Strömen durchzogenen jungen Culturlande, das einer Zukunft entgegensteht, für welche unsere Phantasie keinen überschwinglichen Maßstab groß genug findet. Die Sierra Nevada wird als das nordamerikanische Alpengebirge bezeichnet und Reisende, welche dort waren und auch die Schweiz besuchten, gaben ersterem den Vorzug. Hier wie da ragen himmelhohe eis- und schneebedeckte Bergriesen in die blauen Lüfte, strömen liebliche Gewässer durch die Schluchten herab und entzücken groteske Felsgestalten das Auge. Ueber der Sierra Nevada aber lacht der californische Himmel, weht der Wind vom stillen Ocean in den Wipfeln der riesigsten Tannen und Fichten, die je auf unserem Planeten standen und birgt das Eingeweide des Gesteins einen Reichthum an edlen Metallen, wie er zum zweiten Male nicht wieder gefunden wird. Auch an lieblichen forellenreichen Seen, überragt von Bergen und befahren von Dampfzügen, ist kein Mangel; ja selbst Hotels sind bereits fern von den Städten in der Einsamkeit des Gebirges angelegt worden.

Seit dem 17. Juni 1868 fährt nun die Eisenbahn schon über die Sierra Nevada und damit ist der schwierigste Theil des ganzen langen Schienenstrangs vollendet. Die Californier zeigten sich diesmal thatkräftiger als die Yankee's im Osten, denn während letztere erst bis an die Felsengebirge vorgerückt waren, hatten sie bereits ihre Sierra überschritten. Der Bau selbst ist ein Meisterstück der Ingenieurkunst und nach den Plänen L. D. Indah's ausgeführt, der nach hartem Streite den Bau der jetzt befahrenen Linie durchführte. Die Gesamtlänge derselben von Truckee Station am Ostabhange, das 5850 Fuß über dem Meer liegt, bis Sacramento, beträgt 119 Miles. Der östliche Abfall, den wir zunächst hinauffahren, ist bedeutend weniger schroff, als der westliche zum Meere absteigende, dessen Endpunkt in Colfax (2443 Fuß über der See) zu suchen ist. Nicht weniger als 19 Tunnels sind auf der ganzen Linie erbaut worden, von welchen der größte beinahe 2000 Fuß lang ist, der höchste Punkt, Summit, den die Bahn überschreitet, liegt 7050 Fuß über dem Meere. Einen Begriff von der Großartigkeit dieses Unternehmens erhalten wir jedoch erst dann, wenn wir unsere europäischen Alpenbahnen zum Vergleich heranziehen, und diese bleiben hinter dem amerikanischen Riesenwerke allerdings bedeutend zurück. Denn während der Brennerpaß in einer Höhe von etwa 4500 Fuß liegt, fährt der Schienenstrang über den Semmering in 2500 Fuß Höhe, es ergiebt sich für diese beiden Bahnen gegenüber der Ueberschreitung der Sierra Nevada ein Minder von beziehentlich 2500 und 4200 Fuß. Bringt auch eine Fahrt mit der Brennerbahn von der Höhe der Alpen in das Etschthal, diesen lieblichen Vorgarten Italiens, die mannichfachen Abwechslungen mit sich, so hal-

ten dieselben doch mit einer Reise über die Sierra Nevada in landschaftlicher Beziehung den Vergleich nicht aus.

Aus dem silberreichen Gebiete Washoe, vorbei am Tahoe-See und ungeheuren Wabungen, steigen wir durch das romantische Thal des Truckee in zahlreichen Windungen, die oft zehn und mehr Miles machen, um zwei oder drei Miles vorwärts zu kommen, aufwärts. Wir passiren den Donnersee und durchfahren, immer von riesigen Fichten begleitet, mehrere Tunnels. Kahle, graue Granitfelsen werden häufiger, die Debe nimmt zu und Schnee und Eis treten auf. In dem großen 1959 Fuß langen Tunnel hat die Lokomotive die höchste Steigung erreicht. Jetzt beginnt der Fall wieder und ohne von der Dampfkraft Gebrauch zu machen, senkt sich der Zug, immer noch Schneefelder und Tunnels passirend, bis Cisco, 5911 Fuß über dem Meere. Immer weiter hinab braust die Lokomotive, an Schlingen vorbei, aus denen uns einzelne Goldgräberhütten entgegenblicken; Tannen treten wieder auf und aus der Tiefe weht uns wärmere Luft entgegen. In 3415 Fuß hält der Zug bei dem Minenorte Secret-Town; unter uns rauscht der American-River hin und nach zehn Miles weiterer Fahrt ist die neue Stadt Colfax erreicht. Hier wird die Landschaft schon offener, freier und wir treten ein in die ganze üppige Fülle, welche die Natur Californiens vor allen Staaten der großen Union auszeichnet. „Wein-, Blumen- und Obstgärten lachen uns an, herrliche Straßen durchziehen das Land und in kaum gebornen Städten erfreuen uns nach langer Fahrt durch Debe und Wildniß alle Elemente der Civilisation und des Luxus.

Die Bahn, deren Route wir soeben verfolgten, sie ist von weißen Menschen aussernommen, aber nicht gebaut worden. Ueberall, wo wir aus den Fenstern des Wagens hinausschauten, an den Stationen, wo wir hielten, bei dem Fortschaulen des Schnees, beim Aufladen des Gepäcks war ein fremdes Volk thätig, mit einer Ausdauer und Emsigkeit, die ihm alle Ehre machen. Es sind nicht Neger, wie in den östlichen Staaten, welche hier unermüdet, mit geringem Lohn Handlangerdienste leisten, sondern die zu Tausenden herbeigeströmten merkwürdigen Söhne des „himmlischen Reiches“. Als in China bekannt wurde, daß in Californien die großen Goldentdeckungen stattgefunden hätten, da ergoß sich „John Chinaman“ in einer wahren Völkerwanderung in das neue Dorado, in welchem heute schon jeder siebente Mensch ein Chinese ist. In den Goldgruben mußten sie noch da mit Gewinn zu arbeiten, wo der Weiße lange seine Rechnung nicht mehr fand; sie waren zu allen Dingen anständig, von den niedrigsten bis zu den höchsten Arbeiten und viele große Handelshäuser in San Francisco tragen jetzt chinesische Firmen. In der Handarbeit konnte der Weiße nirgends mit dem genügsamen, ruhigen und reinlichen Chinesen concurren, da dieser nur halb so viel Lohn wie jener beansprucht. Daher konnten die rüstigen Leute aus dem Blumenreich der Mitte auch verlassene Minen noch mit Gewinn aufarbeiten und die Bahn über die Sierra Nevada bauen, die von Weißen schwerlich so bald vollendet worden wäre und vor allen Dingen nicht so billig. Erinnern wir uns auch, daß es Chinesen waren, welche die Panamabahn bauten und in den Sümpfen der tropischen Urwälder Dariens zu Tausenden hinstarben, so daß man mit Recht sagen konnte, jene Siphonbahn sei mit Chinesenleichen gepflastert. So wie die Chinesen, die als auswanderungslustiges Colonialvolk zu betrachten sind, in Californien auftraten, so verhalten sie sich auch in Australien und die Frage tritt an uns heran, was wird in der Folge daraus entstehen, wenn im Verlauf der Zeit die weiße und die mongolische Rasse sich in der Südsee und ihren Gestabeländern weiter berühren, durchdringen, abstoßen oder vermischen? Tritt hier eine ethnische Umwälzung oder ein Kampf



ums Dasein zwischen den beiden Rassen ein, die jede für sich mit besondern Vorzügen ausgerüstet sind? Wenn nicht alle Anzeichen trügen, so findet das Letztere statt.

Wohin auch der Chinese kommt, er bleibt in Sitten und Gewohnheiten, in Tracht, Anschauung und Religion der echte Sohn des himmlischen Reiches, der seine guten und schlimmen Eigenschaften mit in die neue Heimath hinübernimmt und sich in die Cultur der Fremden nicht hineinbequemt. Zwei ganz verschiedenartige Civilisationen und Menschenrassen gehen dann in demselben Lande nebeneinander her und stoßen einander ab. Das ist in Californien der Fall und nicht minder in Australien. Aus diesem tiefer liegenden Grunde haben daher in beiden Ländern die Chinesen die Feindschaft der weißen Bevölkerung zu ertragen. In Nordamerika räumt man dem ungleich tiefer stehenden Neger jetzt große politische Rechte ein, aber der Chinese, der fleißige, nüchterne, um sein neues Vaterland wohl verdiente Arbeiter, steht in Californien vollkommen recht- und schutzlos da. „Einen Chinesen zu mißbrauchen und zu betrügen, ihn zu berauben, zu schlagen, ja selbst zu tödten, das sind Dinge, die von rohen Weißen nicht nur ungestraft ausgeübt werden, sondern deren sie sich noch rühmen.“ So berichtet aus Californien ein republikanischer Schriftsteller aus den östlichen Staaten und die Sache hat ihre Wichtigkeit. Von Tage zu Tage wird die Stimmung gegen die Menschen mongolischer Abkunft grimmiger, da man durch sie mit der Zeit eine völlige Ueberfluthung des weißen Elementes befürchtet. Den Chinesen in Californien mit den Angelsachsen gleiche Rechte geben, heißt einfach dieses emporstrebende Culturland zu einer chinesischen Provinz herabdrücken, da diese Gleichstellung leicht hunderttausende bezopfter Söhne des himmlischen Reiches über die Südsee locken müßte, die dann durch das Stimmrecht zu Macht und Ansehen gelangen würden. Dann vermag der Weiße erst recht nicht mehr mit ihnen zu concurriren und beeinträchtigt in seiner Stellung würde er zum Auskunstmittel des Rassenkrieges schreiten müssen, da ein Nebeneinander der beiden Völker, so wie die Dinge jetzt liegen, nicht denkbar ist. Noch giebt es ein Auskunstmittel der Mongolisirung Californiens vorzubeugen. Die Chinesen kommen ohne Frauen hinüber, würden daher, wenn man die Einwanderung derselben untersagte, aussterben und zur Anwendung dieses Mittels ist allerdings schon gerathen worden. Jedenfalls birgt die „chinesische Frage“ große Gefahr für Californien im Schoße und der endliche Verlauf der Angelegenheit ist schwer abzusehen.

Wir sind in unserm Verfolg der großen Pacific-Eisenbahn bis an den westlichen Fuß der Sierra Nevada gelangt. Von Colfax führt sie weiter nach Sacramento und hier besteigen wir den Dampfer, welcher uns auf dem gleichnamigen Flusse hinabträgt in die Bai von San Francisco bis zum „goldnen Thor“ durch das der große Weltverkehr von Osten und Westen aus- und einfluthet. Die Bahn selbst ist von Sacramento aus um das südliche Ende der Bai herum über San José bis zur großen Metropole am Stillen Ocean fortgeführt worden. Hier sind wir am Ziele und blicken zurück. So weit wir auch fuhrten — es war stets dasselbe Gebiet, dieselbe große Republik, die wir von Ost nach West durchkreuzten; hätten wir unsern Ausgangspunkt in Neu-York genommen, das heute gleichsam vor Europas Thür liegt, so hätten wir in der einen Republik, auf der einen Linie eine Eisenbahnfahrt zurückgelegt, welche etwa so lang ist, wie der längste ganz Europa durchziehende Schienenstrang, von Lissabon am Ausflusse des Tago bis Mischni-Nowgorod im Herzen Rußlands an der Wolga. Hier aber würden wir ein halbes Duzend Länder auf einer Route durchfahren haben, an welcher Jahrzehnte gebaut wurde. Das mag geeignet sein einen Begriff von der Großartigkeit der einen, verhältnißmäßig schnell erbauten Pacific-Bahn zu geben, die durch einen Staat hindurchführt, welcher allerdings einem halben Continente an Ausdehnung gleich kommt.

Ehe wir den westlichen Endpunkt des Schienenstranges, San Francisco, näher betrachten und die Wirkungen der Bahn auf diese Stadt schildern, die mit dem Schlusse unsres Jahrhunderts wohl an Bedeutung und Größe neben Neu-York stehen kann, wird es nöthig sein, noch einige Details über den Bau und die Rentabilität dieser der Vollendung nahenden Pacificbahn kennen zu lernen, nachdem wir kurz die Länder und Völker charakterisirt, welche sie durchkreuzt.

Die vom Congreß begünstigten Gesellschaften, die den Bau vollführen, erhielten als Geschenk 12,800 Acker Regierungsländereien für jede Meile Bahnlänge und außerdem Regierungsobligationen, welche je nach der Schwierigkeit des Terrains, welches die Bahn zu durchschneiden hat,

verschieden ausgegeben wurden oder noch werden sollen. Und zwar auf der am leichtesten zu bewältigenden Strecke vom Missouri bis zu den Felsengebirgen (circa 500 Miles) 15,000 Dollars per Mile; für den Uebergang über die Felsengebirge (circa 150 Miles) die am höchsten angelegte Summe von 48,000 Dollars per Mile. Hierauf folgt das wieder schwierige Becken von Utah und Nevada, in einer Ausdehnung von circa 900 Miles, wofür 32,000 Dollars per Mile in Obligationen bewilligt sind. Die schwer zu überbauende Sierra Nevada war wieder dem Felsengebirge gleich gesetzt. Es entfielen auf diese in einer Strecke von circa 150 Miles wieder 48,000 Dollars per Mile und schließlich wurden für das Endstück von der Sierra Nevada bis Sacramento, das 127 Miles lang ist, 16,000 Dollars per Mile gezahlt. Nach dem Congreßgesetze erfolgten die Auszahlungen jedesmal erst dann, wenn eine Strecke von 20 Miles bereits erbaut war. Eine Ausnahme wurde hievon an jenen Theilen der Bahn gemacht, welche in Folge von Bodenschwierigkeiten nicht fortlaufend beendet werden können, bei denen die Arbeit jedoch größtentheils vollendet ist; hier zahlte man dann zwei Dritttheile des bewilligten Betrags in Obligationen.

(Schluß folgt.)

Die Kriegshäfen des Norddeutschen Bundes.

(Nach der Schrift des Corvetten-Capitains Werner: Das Buch von der Norddeutschen Flotte. Düsseldorf und Viefelfeld. Veshagen u. Klafing.)

Die natürliche Beschaffenheit der langgestreckten, meist flachen und sandigen norddeutschen Küstenstriche weist darauf hin, für die Kriegsmarine nicht allein Häfen anzulegen, sondern sich an minder wichtigen Stellen mit der weniger kostspieligen Einrichtung von Marinestationen und Marine-depots zu begnügen. Es sind dies Anlagen, welche den Zweck haben, den Kriegsschiffen einen unter allen Witterungsverhältnissen sicheren, durch Batterien gedeckten Ankerplatz zu gewähren, sie in den Stand zu setzen, kleine Reparaturen auszuführen und die Vorräthe an Proviant, Munition und Kohlen zu ergänzen.

Die eigentlichen Kriegshäfen bedürfen auch von der Landseite der strategischen Deckung und müssen deshalb nicht nur für temporären Schutz und leichtere Ausbesserungen der Kriegsschiffe genügen, sondern auch vollständige Reparaturen zulassen, sowie alle für den Neubau nöthigen Einrichtungen enthalten. Erforderlich sind außerdem hinreichende Wassertiefe, Raum zur Aufnahme der Flotte, also ein großer Binnenhafen, der durch einen Canal mit der See verbunden und um welchen sich die Magazine mit Vorräthen aller Art für Ausrüstung der Flotte, die Werkstätten, die Docks und die Werften gruppieren. Die Sicherheit gegen einen Angriff oder ein Bombardement des Feindes von der Seeseite wird durch Anlage von Strandbatterien und Forts, durch große Entfernung des Hafens von der See und große Länge des verbindenden Hafenkanals erreicht.

Um den Hafen von der Landseite, sei es gegen Bombardement, sei es gegen einen überraschenden Angriff, geschützt zu wissen, muß ein Kreis detachirter Forts und eine Umschließung des ganzen Hafens mit Wall und Graben angelegt sein.

Die Kriegshäfen sind unentbehrlich für die rasche Ausrüstung der Kriegsflotte, sie bilden den Ausgangspunkt aller Operationen, und nur sie sind Punkte, auf welche sich die Flotte in Sicherheit zurückziehen kann. Ihre Größe und Gestalt richtet sich nach der Zahl und Größe der Schiffe, welche sie aufzunehmen bestimmt sind, wobei namentlich die Dimensionen der Panzerfregatten der Neuzeit bedeutend ins Gewicht fallen; so faßt das Hafenbassin des Jadebusens z. B. allein 20 Panzerschiffe von der Größe des „König Wilhelm“, während der Verbindungskanal des Bassins und der Vorhafen Raum für kleine Schiffe gewährt.

Die Erwerbung des Jadebusens datirt, wie bekannt, aus dem Jahre 1854, in welchem Jahre Preußen mit Oldenburg einen Vertrag abschloß, wonach an Preußen die Benutzung des Jadebusens als Kriegshafen überlassen und zur Anlage von Marineetablissemens ein Territorium an der westlichen Seite bei Heppens, so wie ein kleineres am östlichen Ufer bei Schwarbe abgetreten wurde. Nach Ueberwindung mannigfaltiger und erheblicher Schwierigkeiten hinsichtlich der Herbeischaffung des Baumaterials in Betreff der ungünstigen Bodenverhältnisse und des Kampfes gegen die Meeresfluth ist das Werk so weit gefördert, daß am Ende des nächsten Jahres der Vollendung des Haupt-Kriegshafens der norddeutschen Kriegsflotte entgegengesehen werden darf und derselbe als Stützpunkt der nord-

deutschen Kriegsmarine deren Schiffe aufzunehmen vermag. Der ganze Bau besteht aus der Einfahrt, dem Vorhafen, dem Verbindungskanal und dem inneren Hafen. — Der Hafen von Geestemünde, welcher im Jahre 1862 vollendet worden, hatte in commercieller Beziehung durch die schnelle Entwicklung Bremerhafens eine nur geringe Bedeutung. Für die kleineren Kriegsschiffe ist er aber jetzt ein vortrefflicher Stationsort, da der Jadebusen noch nicht vollendet und der erstere eine große Anzahl von Docks, Schiffbau-Etablissements und ein Marine depot besitzt, welche für die Reparaturen und sonstigen Bedürfnisse die nöthigen Mittel gewähren. Immerhin reicht das Hauptbassin, an welches sich noch zwei Seitenhäfen schließen, aus, eine nicht unbeträchtliche Zahl von Schiffen aufzunehmen.

Der Hauptkriegs- und Constructionshafen für die Ostsee ist Kiel, doch wird noch einige Zeit vergehen, bis er in allen seinen Theilen vollendet ist. Die Vorzüge dieses Hafens bestehen hauptsächlich in der Geräumigkeit der Kieler Förde, welche in dieser Hinsicht alle anderen deutschen Häfen übertrifft und Flotten jeder Größe aufzunehmen gestattet. Die Kieler Förde ist nämlich eine weit in das Land hineinreichende Bucht, etwa zwei Meilen lang, bei einer Breite, die zwischen einigen tausend Schritten und einer halben Stunde variiert. Ferner sind als Vorzüge des Kieler Hafens hervorzuheben: eine gleichmäßige Tiefe und vollständige Sicherheit gegen alle Stürme. Friedrichsort und Strandsort schließen den Hafen, dessen Eingang bei Friedrichsort nur 1250 Schritt beträgt. Der Festung gegenüber liegen auf den am meisten vorspringenden Landspitzen die Forts Moellenort und Laboe; neue Werke sind noch im Entstehen begriffen. Das linke Ufer wird nicht minder stark befestigt durch die Erweiterung und Verstärkung von Friedrichsort und ein seewärts gelegenes starkes Fort, welches 1864 begonnen und an welchem noch gearbeitet wird.

Danzig, bisher von allen anderen preussischen Häfen der am günstigsten situierte, ist insofern von historischem Interesse, als sich dort die preussische Marine entwickelt hat. Wenn auch die geringe Wassertiefe in der Hafeneinfahrt von Neufahrwasser und in der Weichsel dem Einlaufen größerer Schiffe Schwierigkeiten entgegenstellt, so können doch kleinere Schiffe stets bis zur Werft gelangen. Deshalb wird auch Danzig, bis jetzt die einzige königliche Werft, vorläufig Constructionshafen für kleinere Kriegsschiffe bleiben.

Zum Schluß sei noch der kleine Kriegshafen bei Stralsund erwähnt, in welchem, seiner geringen Wassertiefe wegen, nur Kanonenboote Aufnahme finden können. Dieser Hafen ist auf der 2500 Fuß breiten Insel Dänholm belegen, welche mit ihren Befestigungen zugleich die seit 1848 angelegten Kanonenbooteschuppen und Hafenanlagen schützend einschließt, und für die Deckung der Insel Rügen und der weiter östlich gelegenen Küste nicht zu unterschätzen. (N. A. Stg.)

Nachtrag zu der Bitte an den Verschönerungs-Verein in Nr. 54 dieses Blattes.

(Eingefandt.)

Unterzeichnete stimmen dem dort Gesagten vollständig bei, erlauben sich jedoch in Bezug auf den Moritzkirchhof noch auf folgende Abhülfe erheischende Uebelstände aufmerksam zu machen:

- 1) auf die zu schwache Beleuchtung dieses Platzes,
- 2) auf den schlechten Weg nach den hinter dem Platze gelegenen Häusern, der bei nasser Witterung wegen seiner Bodenlosigkeit und der ihn durchschneidenden halbschneidenden Gassen kaum passirbar ist,
- 3) auf das schlechte Wasser, welches stets trübe und ungenießbar ist und auch wohl bleibt, wenn nicht durch Anlage eines kleinen Bassins auf dem Platze das hier vorhandene Sackwasser abgeleitet wird.

Mehrere Bewohner des Moritzkirchhofs.

Chronik der Stadt Halle.

Frauenverein zur Armen- und Krankenpflege.

Donnerstag den 11. d. M. Abends 6 Uhr im Saale des Volksschulgebäudes Vortrag des Herrn Professor Dr. Hugo Meyer: „Ueber die Todesstrafe.“ Um Abgabe der Karten bittet
der Vorstand.

Kirchliche Anzeige.

Zu H. E. Frauen: Freitag den 12. März Abends 6 Uhr Passions-Predigt Herr Superintendent D. Franke.

Nachrichten aus Halle.

— In den letzten Wochen hat sich hier, wie in Berlin, Hamburg Stettin und anderen Handelsplätzen im Weizen- und Roggenhandel bei geringer Zufuhr und schwacher Kauflust lebloses Geschäft gezeigt. Der Grund liegt einerseits darin, daß in London und anderen britischen Handelsplätzen im Getreidegeschäft große Flaueheit herrscht, so daß selbst die bisher vielbegehrte Gerste schwer anzubringen ist. Anderen Theils mahnen die Witterungsverhältnisse den Spekulanten zur Vorsicht, da erst später über den Stand der Saaten geurtheilt werden kann. Darum beschränkt sich das Geschäft bei zurückgehenden Preisen lediglich auf den Lokalbedarf.

Die Rückgabe der von der Bibliothek des Waisenhauses entliehenen Bücher findet spätestens Sonnabend den 13. März h. statt. **Weiske.**

Taubstummen-Anstalt.

Zu der öffentlichen Prüfung der Taubstummen, welche Mittwoch den 10. d. Mts. Nachmittags von 4 bis 5 Uhr im Saale des Neumarktschießgrabens stattfindet, werden die geehrten Damen des Frauenvereins und alle geehrten Freunde der Anstalt ergebenst eingeladen.
Halle, den 6. März 1869. **Klog.**

Herausgeber: Prof. Dr. Herzberg.

Amtliche städtische Bekanntmachungen.

Bekanntmachung.

Bei der im Jahre 1868 in den evangelischen Kirchen der Stadt Halle abgehaltenen Collecte für die städtischen Elementarschulen sind eingegangen:

- 5 Rp. 22 Sgr. 3 d. in der Marktkirche,
- 5 Rp. 18 Sgr. 9 d. in der Ulrichskirche,
- 4 Rp. 10 Sgr. 8 d. in der Moritzkirche,
- 3 Rp. 23 Sgr. 4 d. in der Neumarktkirche,
- 5 Rp. 1 Sgr. 8 d. in der Kirche zu Glaucha,
- 7 Rp. 21 Sgr. in der Domkirche.

32 Rp. 7 Sgr. 8 d. in Summa.

Der Ertrag dieser Collecten wird zu Prämien für fleißige Kinder der Bürgerschulen und der Volksschule verwandt. Die Vertheilung derselben findet bei Gelegenheit der bevorstehenden öffentlichen Prüfungen statt.

Halle, den 6. März 1869.

Der Magistrat.

Bekanntmachung.

Es wird hiermit zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß die diesjährigen Frühjahrs-Controll-Versammlungen im Bezirk des unterzeichneten Commandos in der nachstehend angegebenen Zeit stattfinden:

3. Compagnie

Rosßplatz bei Halle am 20. März Vormittags 8 und 10 Uhr, Mittags 12 Uhr und Nachmittags 3 Uhr.

Zu diesen Controllen werden sämmtliche Officiere, Aerzte und Mannschaften, welche sich im reservpflichtigen Dienstalter befinden, beordert werden.

Halle, den 1. März 1869.

**Königl. Bezirks-Commando des 2. Bataillons (Halle).
2. Magdeburgischen Landwehr-Regiments Nr. 27.**

Das größte Lager selbstgefertigter Stiefel- u. Schuhwaaren

von
F. A. Dietze, früher Ludwig Schaal,
Schmeerstraße Nr. 37/38.

Hiermit empfehle mein in reichster Auswahl assortirtes Lager von **Herren- und Knaben-Stiefeln** und **Stiefeletten** in ff. franz. **Lack-, Nindsack-, Kalb-** u. **echtem russ. Fuchten-Leder** mit 1-, 2- u. 3fachen Sohlen in den neuesten Fagons zu den solidesten Preisen. Allerreichhaltigstes Lager eleganter und geschmackvoller **Damen- und Kinder-Stiefeln** und **Schube**, die neuesten **Pariser Dessins** in allen **modernen** Farben, sowohl in Leder, als in Stoffen, nur vom besten Material bei anerkannt solidester Arbeit. **Ballschube** in Atlas, engl. Leder und echtem Goldsaffian, sowie die beliebtesten **Wiener Morgenschube** in allen Nummern.

Knaben-Stulpen-Stiefeln

sind jetzt wieder in allen Größen vorräthig.

Großes Lager der besten engl. und franz. **Gummischube** für **Herren, Damen und Kinder**.

Nach **Maß** werden Bestellungen aller Art in diesen Artikeln schnell und gut passend ausgeführt, ebenso **Reparaturen**. Bestellungen von außerhalb werden bei Einsendung eines Probestiefels prompt und reell effectuirt.

!!! Specialität für Damen-Mäntel !!!

George Welsch, Berlin,

!!! Fabrik von Damen-Mänteln, !!!

zeigt an, daß er in **Halle a. d. S., 66. gr. Steinstraße 66**, vom 15. März eine Niederlage seiner Fabrikate in großartigster Auswahl vom billigsten bis elegantesten Genre eröffnet.

Geschäfts-Princip:

Beste Waare. — Enorm billige Preise.

Jede Piese ist mit dem festen Fabrikpreise in deutlichen Zahlen markirt. Letzteres zur Vereinfachung des Geschäfts und im Interesse der Käufer.

C. H. Naundorf.

Glas-, Porzellan- und Steingut-Handlung,
gr. Märkerstraße Nr. 4,

hält sein wohl assortirtes Waarenlager mit der Versicherung reellster Bedienung angelegentlichst empfohlen.

Porzellan-Ausschussteller à Dbd. 25 *Sgr* bei
C. H. Naundorf.

Große Auction.

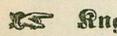
Mittwoch den 10. März Vormittags von 9 Uhr an und folg. Tage gr. Ulrichsstraße Nr. 18 Fortsetzung der **Weiß- u. Wäsch-Brandt** Waaren-Auction.

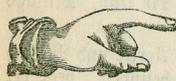
Großer Porzellan-Ausverkauf.

Hierdurch mache ich dem geehrten hiesigen und auswärtigen Publikum bekannt, daß der Ausverkauf von **Buckauer Porzellan** von Mittwoch den 10. d. Mts und folgende Tage im Hause des Herrn **W. Reichenbach**, gr. Brauhausegasse Nr. 31, und **Leipzigerstraße** stattfindet.
W. Schrader & Co.

 Der gänzliche Ausverkauf von **Schnittwaaren** findet nur noch bis Ende März statt. **H. Vogler**, Geiststraße Nr. 55.

Zwei Schweine, ins Haus zu schlachten, zu verkaufen **goldene Rose.**

 Engl. Preuß. Gewinnliste 3. Klasse liegt aus **goldene Rose.** 

 **Central-Halle,** 
Kühlerbrunnen Nr. 2.

Mittwoch früh Speckfuchen. Bier, wie immer, fein.

Rauchfuss' Etablissement zu Diemitz.

 Heute Mittwoch Gesellschaftstag, frische Pfannkuchen. 

Druck der Waisenhaus-Buchdruckerei.

Zum 1. April

ist noch eine freundl. Wohnung, 2 Stuben, 2 K., K. und Zubehör, an **kinderlose Leute** zu vermieten. Näheres in d. Exped. d. Bl.

Restaurationsverpachtung.

Wegen Krankheit will ich meine Restauration hier selbst den 1. Juli d. J. mit oder ohne Inventar pachweise übergeben. Offert. nimmt **Hr. Naumann**, Rathhausgasse 14, entgegen.

Stadt-Theater.

Mittwoch, den 10. März. Mit aufgehobenem Abonnement. Zum **Benefiz** für **Fräulein Richter**. Zum ersten Male: „Zehn Mädchen und kein Mann“, komische Operette in 1 Akt von Franz von Suppé. Vorher: „Der Bettler“, Lustspiel in 3 Aufzügen von Roberich Benedix.

Donnerstag den 11. März. Zum dritten Male: „Die Marquise von Billette“, Original-Lustspiel in 5 Akten von Charlotte Birch-Pfeiffer. (Mit neuer Ausstattung.) Die Costüme sind angefertigt von dem Ober-Garderobier **Hrn. Heitmann**.

Series-Harmonie.

Mittwoch den 10. März Abends 8 Uhr **Soirée mit Theater** im „Bürgergarten.“ Zur Aufführung kommt: „Beckers Geschichte“ und „Werther und Lotte.“
Der Vorstand.

Vindermann's Restauration.

Heute u. folg. Tage musikalische Abendunterhaltung. Walschloßchen ff.