

Gallisches Tageblatt.

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

Nr. 60.

Freitag den 12. März

1869.

Die nordamerikanische Pacific-Eisenbahn.

Von Dr. Richard Andree.

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

(Schluß.)

Die gerade Linie von Omaha bis Sacramento beträgt längs der Bahn 1,657 Miles; da jedoch hierzu noch 703 Miles Zweigbahnen kommen, so beträgt die ganze mit Regierungsfonds gebaute Strecke 2,359 Miles. Außer den beiden großen Hauptcompagnien, der Union-Pacific-Railroad-Company und der Central-Pacific-Rail-Road-Company, nehmen an den Begünstigungen des Staats noch drei Gesellschaften Theil, welche die Seitenlinien bauen. Bis zum 1. Juni 1868 waren an die verschiedenen Gesellschaften bereits folgende Summen ausgezahlt oder garantiert worden:

	Miles.	Dollars
Union Pacific Railroad Comp.	auf 956	gezahlt 24,726,560
Central Pacific Railroad Comp.	701	24,726,560
Dieselbe für die östliche Abtheilung	381	6,096,000
Western Pacific Rail Road Comp.	120	1,920,000
Atchinson Pike Peak Rail Road Comp.	100	1,600,000
Siona City of Pacific Rail Road Comp.	100	1,600,000

zusammen auf 2359 gezahlt 60,669,120

Abgesehen von diesen großen Summen wurden im ganzen gegen 25 Millionen Acker Regierungsländereien bewilligt und unter die verschiedenen Gesellschaften vertheilt. Der Durchschnittswert des Acker Landes (à 40 1/2 Ares) war auf anderthalb Dollars geschätzt, obgleich der Grund und Boden in dem theilweise holzreichen Westen weit werthvoller ist. Die Central Pacific Railroad Company verkaufte ihre Ländereien zum Minimalwerthe von 2 1/2 Dollars Gold per Acker, machte also schon hierdurch ein bedeutendes Geschäft. Ausgenommen von diesem Preise waren die durch Vorkauf belegten Ländereien, die mit 1 1/2 Dollar begeben wurden.

Was die Rentabilität der Sache betrifft, so steht dieselbe natürlich außer aller Frage. Nicht nur für Californien, sondern auch für Colorado, Utah, Nevada wird sie sich als die größte Wohlthat erweisen, da die Kostspieligkeit des Transportes bisher das wesentlichste Hinderniß war, welches deren Gedeihen entgegen stand. Die Auswanderer, welche die 500 deutschen Meilen vom Mississippi bis San Francisco in langen Karawanenzügen zurücklegten, gebrauchten bisher Monate um an ihr Ziel zu gelangen und der wohlhabende Reisende, der mit der privilegierten „Concord-Kutsche“ des Postinhabers Ben Holladay fuhr, brauchte von Kansas bis zum Stillen Weltmeer etwa 18 Tage, hatte hiefür jedoch die hohe Summe von 1000 Dollars zu bezahlen. Der Unternehmer, welcher nicht weniger als 6000 Postpferde unterhielt und eine kleine Armee von Beamten, Kutschern und Stallknechten zu besolden hatte, ist dabei zum Millionär geworden, obgleich er oft selbst die Straßen zu repariren, eigene Stationsgebäude zu erbauen und das Futter für seine Transportthiere vom Mississippi bis in die Ebenen am Felsengebirge zu transportiren hatte. Folgende statistische Daten, die Bowles mittheilt, mögen beweisen in welchem Aufschwunge der Handel mit dem Westen sich befindet und wie die Pacific-Eisenbahn, trotzdem sie über zwei alpenartige Gebirge und durch Hunderte von Meilen Wüsteneien führt, trotzdem sie einen Aufwand von mehr als 120 Millionen Dollars erfordert, dennoch rentiren wird. Die Versorgung der mittleren Staaten oder Territorien Colorado, Utah,

Wyoming mit Waaren ergab im Jahre 1864 schon 40 Millionen, 1865 per 200 Millionen Dollars Umsatz und seitdem ist eine fortwährende Steigerung zu bemerken. In dem erstgenannten Jahre wurden 9,000 Wagen, 16,000 Pferde, 50,000 Ochsen und 10,000 Fuhrleute, Arbeiter und Wächter bei dem Transporte verwendet. Die Summe, welche für die Fracht berechnet wurde, war hoch genug, um die Bahn auf der ganzen Strecke, die Kosten per Mile zu dem hohen Satz von 48,000 Dollars gerechnet, herzustellen, ganz abgesehen von den Vergünstigungen, welche die Regierung gewährt. Neben diesem bedeutenden Transitverkehr geht ein jetzt schon sehr beträchtlicher Localverkehr her, der gleichfalls von Jahr zu Jahr wächst. Allein der bekannte silberreiche Washoe-District, am Ostabhange der Sierra Nevada, zahlte schon 1863, vier Jahre nach seiner Besiedlung in Folge der dort entdeckten ergiebigen Silbergruben, drei Millionen Dollars für Fracht aus Californien, 3,000 Lastwagen besorgten die Einfuhr der Lebensbedürfnisse, des Materials für die Hüttenwerke, und die Fahrstraße, die man mit dem Aufwande von 500,000 Dollars über die Sierra Nevada angelegt hatte, nahm in dem genannten Jahre über 200,000 Dollars an Begegeld ein, machte sich somit in 2 1/2 Jahren bezahlt. Eine überaus reichliche Verzinsung der neuen Bahn steht somit in sicherer Aussicht und daß dem so ist, beweist auch der Bau der südlichen Concurrenzbahn von St. Louis nach Neu-Mexiko und Arizona, deren vollendeter Theil bereits bis an das Indianer-Territorium reicht.

Inbessen die Bahn sowohl, als eine etwa später im Norden von St. Paul am Mississippi nach dem Columbia zu erbauende, werden an Bedeutung sich nicht mit der großen Pacific-Bahn zu messen vermögen, welche bestimmt ist, ein Bindeglied in der den Erdball umkreisenden großen Weltverkehrslinie zu werden. Dafür bürgt vor allem ihr Endpunkt San Francisco mit einem der schönsten Häfen der Erde überhaupt.

In San Francisco, das westwärts schaut, dessen heißes Klima die Winde des Stillen Weltmeeres kühlen, liegt der Knoten, in dem sich die Handelsbahnen der Völker verstricken, die in den gegenüberliegenden Reichen, an den Gestaden desselben Ozeans wohnen. Hier treffen Asien und America zusammen. Und indem das eine Küstengebiet durch die Gold-Entdeckungen wie durch Zauber neu geschaffen wurde, erwachten auf der andern Erdhalbe die bis dahin latenten Nationen Chinas und Japans fast gleichzeitig zu neuem Handelsleben, ward Australien und Neuseeland von weißen Menschen besiedelt, um einen Aufschwung zu nehmen, der an Schnelligkeit und Großartigkeit mit jenem Californiens wetteifert. Die ganze weite Südsee, die uns seit Cook's Tagen wie eine friebliche Idylle, fern von dem Getriebe der Europäer, erschien, sie pulst voll frischen Lebens, ist umzogen von Colonialreichen, durchzogen von Dampferlinien und Segelschiffen, die den Menschen- und Waarenverkehr schon in ähnlicher Weise vermitteln, wie zwischen dem alten Europa und den nordamerikanischen Distriaten.

Als die ersten Angloamerikaner, Bärenjäger und Trapper, vor etwa vierzig Jahren über die Felsengebirge nach Californien herabstiegen und mit der Creolenbevölkerung des damals noch mexikanischen Staates in Streit geriethen, als dann im Jahre 1846 Fremont sich an die Spitze der amerikanischen, durch Mexiko bedrohten Ansiedler stellte und so die Unabhängigkeit Californiens beförderte, lag da, wo heute San Franzisko steht, ein unbedeutendes Dörfchen Yerba buena. Da fanden, als Californien eben an die Union abgetreten war, 1848 die Goldentdeckungen statt und einer Völkerwanderung gleich ergossen sich von der See her und über die Felsengebirge Tausende aus allen Erdtheilen in das Wunderland.



San Francisco erhob kühn sein Haupt und steht heute als Weltemporium da, dessen Handel sich über alle Länder ausbreitet.

Einige für das Jahr 1867 geltende Daten werden am besten den riesenhaften Aufschwung San Francisco's zeigen, das alle die vor Jahrhunderten von den Spaniern an der Westküste Amerikas angelegten Handelsstädte weit hinter sich zurückgelassen hat. Die Bevölkerung war in dem genannten Jahre auf 131,000. Das weiße Element herrschte unter derselben bedeutend vor, da die Zahl der Chinesen nur 3600, diejenige der Neger 2500 beträgt. Für Schulen, die von 11,000 Kindern besucht werden, war reichlich gesorgt und vor allem fehlte es nicht, wie so oft in Europa, an Geld für diese nothwendigsten Anstalten. Verausgabt wurde für dieselben im Jahre 1866: 320,959 Dollars und eingenommen 344,390 Dollars. Außer diesen öffentlichen Schulen giebt es noch 70 Privatschulen, die von 4250 Kindern besucht werden. Die Stadt zählt jetzt 17,368 Häuser, von denen 3857 massiv erbaut sind; doch herrscht noch der Holzbau vor. Für die so nützlichen Straßenarbeiten wurden im Rechnungsjahre 1866—1867 nicht weniger als 1,009,883 Dollars verausgabt und im letzten Jahrzehnt hiefür überhaupt $5\frac{1}{2}$ Millionen Dollars. Das sind Zahlen, die besser als die riesige Golbausfuhr beweisen, wie der Fortschritt in dem jungen Lande am Stillen Weltmeer wirklich eingeleitet ist und seine Blüten treibt! An Zeitungen erscheinen in verschiedenen Sprachen in der einen Stadt jetzt schon 58, darunter mehrere deutsche. Hält auch die Industrie mit dem Handel noch nicht gleichen Schritt, so hat sie doch auch verhältnismäßig glänzend entwickelt. Es giebt 14 Gießereien und Maschinenfabriken, 10 Eisfabriken und 24 Brauereien, eine Wattenfabrik stellte jährlich 6000 Centner Watte her und zwei Wolllabriken lieferten für fast eine Million Dollars Waaren. Die Schulden des jungen Gemeinwesens betragen schon 4,745,667 Dollars, die durchschnittlich zu 6,1 Prozent verzinst werden. Dieselben erscheinen nicht hoch, wenn wir dagegen eine jährliche städtische Einnahme von 1,623,408 Dollars und eine Ausgabe von 1,437,281 Dollars stellen.

Heute haben nicht weniger als 17 Dampfschiffahrtsgesellschaften ihren Sitz in San Francisco, die den Verkehr mit der ganzen amerikanischen Westküste vom Puget-Sunde im Norden bis nach Valdivia im Süden unterhalten. Man fährt in der ersten Cajüte für 250 Dollars nach Yokohama in Japan, für 300 Dollars nach Hongkong in China, oder für 75 Dollars in das Reich Kamehameas, nach den Sandwichinseln, die ein Anhängel der Stadt „am goldenen Thor“ geworden sind. Von dort bezieht San Francisco Zucker, Kaffee, Reis, Baumwolle (1866 für 1,147,970 Dollars) giebt dafür Manufakturen und Bauholz zurück (1866 für 893,877 Dollars). Nicht weniger als 2600 Schiffe mit einem Gehalt von 770,000 Tonnen laufen jetzt in dem herrlichen Hafen ein, um neben den edlen Metallen, Thierhäute, Schafwolle, Kupfererz nach Neu-York und Boston; Weizen und Weizenmehl nach England, Bauholz nach Südamerika, Australien, China, Quecksilber nach allen Ländern zu verschleppen.

Hat auch die Golbausbeute, in deren Folge eine der mächtigsten Handelsstädte der Union entstand, durch das Versiechen mancher Wäschchen in den Gestadelländern am Stillen Weltmeer etwas nachgelassen, so ist dieselbe doch immer noch großartig, ja sie dürfte sich durch die fernere Aufschließung der Nachbarstaaten Californiens wieder vergrößern. Noch immer werden jährlich zwischen 40 und 60 Millionen Dollars edle Metalle aus San Francisco exportirt und der Werth des seit 1848 bis Ende 1862 an das Münzamt in San Francisco abgelieferten Goldes übersteigt die Summe von 528 Millionen Dollars. Da man jedoch noch 20 Prozent für jene Mengen hinzurechnen kann, welche theils als Goldstaub zurückbehalten, theils zu Geschmeide verarbeitet wurden, theils auf andern Wegen nach dem Auslande gingen, so dürfte der Gesamtwert der Ausbeute der californischen Goldminen bis Ende 1862 mit 650 Millionen Dollars nicht zu hoch berechnet sein. San Francisco, als der Mittel- und Ausfluchtpunkt der großen Geldgewinnung ist auch die erste Münzstätte der Vereinigten Staaten geworden, in welcher jährlich für 20 Millionen Dollars Gold und Silber ausgeprägt werden, während in allen übrigen Münzämtern der Vereinigten Staaten zusammen nur fünf Millionen Dollars geschlagen werden. In großen Mengen geht schon jetzt Gold und Silber mit dem Dampfer nach China, um dort die Handelsbilanz der europäischen und Neu-Yorker Kaufleute auszugleichen. Mit der Vollendung der Pacific-Bahn jedoch wird San Francisco der große finanzielle Mittelpunkt des gesammten Geschäftsverkehrs zwischen Europa, Amerika und Asien werden. Die Pacific-Bahn wird dem Orienthandel Europas

eine neue Richtung geben, der Verkehr wird die sichere, bequemere und ebenso kurze Route quer durch Nordamerika einschlagen, um mit China und Japan in Verbindung zu stehen, während die mit vielen Kosten und Gefahren verbundene Route durch den Suez-Canal — falls dieser vollendet sein sollte — bedeutend neben der neuen Weltbahn in Schatten treten muß.

Königlich Preussische Klassen-Lotterie.

Bei der heute fortgesetzten Ziehung der 3. Klasse 139. Königl. Klassenlotterie fiel 1 Gewinn von 2000 Thlr. auf Nr. 62,961. 2 Gewinne zu 1000 Thlr. fielen auf Nr. 11,455 und 21,472. 3 Gewinne zu 600 Thlr. auf Nr. 18,262. 76,632 und 83,219. 5 Gewinne zu 300 Thlr. auf Nr. 13,975. 22,569. 33,800. 72,378 und 77,772, und 9 Gewinne zu 100 Thlr. auf Nr. 4807. 15,934. 25,242. 37,789. 52,790. 53,314. 58,192. 74,804 und 94,642.

Berlin, den 10. März 1869.

Königliche General-Lotterie-Direction.

Herausgeber: Prof. Dr. Herzberg.

Amtliche städtische Bekanntmachungen.

Bekanntmachung.

In Folge außerordentlicher Ueberhandnahme der Entwendungen an sogenannten kleinen Hölzern, als: Stangen, Zacken, Reisig, namentlich auch an belaubtem Eichenreisig aus der **Dölauer Haide**, werden nachstehend die Bestimmungen, betreffend **Einführung einer Holz-Legitimations-Controle**:

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen, verordnen hierdurch, auf den Antrag Unseres Staatsministerium, zur Vorbeugung des in manchen Gegenden der Provinzen Sachsen, Westphalen und der Rhein-Province überhand nehmenden Holzdiebstahls, und bis zur künftigen Publikation einer allgemeinen Forst- und Jagd-Polizei-Ordnung, wie folgt:

§. 1.

Wer Brennholz oder unverarbeitetes Bau- oder Nutzholz in eine Stadt oder ein Dorf einbringt oder sonst verfährt, muß mit einer schriftlichen glaubhaften Bescheinigung der Polizeibehörde seines Wohnorts oder des Eigentümers oder Aufsehers desjenigen Waldes, aus welchem, seiner Angabe nach, das Holz gebracht wird, versehen sein, und solche auf Erfordern den Forstbeamten, Genedarmen, Polizei- und Steuerbeamten vorzeigen, wibrigenfalls das Holz in Beschlag genommen und konfiscirt werden soll.

§. 2.

Auch Holzberechtigte müssen, bei Vermeidung gleicher Folgen (§. 1), wenn sie das von ihnen aus der verpflichteten Forst geholte Holz wegschaffen, mit einer Bescheinigung ihres Holzungsrechts versehen sein, in welcher die Holz-Sortimente, worauf die Berechtigung lautet, und die Tage, an welchen die Berechtigung, und die Transportmittel, mit welchen sie ausgeübt werden darf, ausgedrückt sein müssen. Befindet sich unter dem Holze noch anderes Holz, als worauf die Bescheinigung lautet, oder transportiren sie solches an anderen als den zur Ausübung bestimmten Tagen, oder mit größeren als den bestimmten Transportmitteln, ohne den rechtmäßigen Erwerb dieses Holzes besonders auf die §. 1 bemerkte Art nachweisen zu können, so ist dasselbe gleichgestalt der Konfiscation unterworfen.

§. 3.

Wird bei der näheren polizeilichen Untersuchung ermittelt, daß das in Beschlag genommene Holz gestohlen worden ist, so tritt noch außer der Konfiscation gegen den Angehaltenen gerichtliche Untersuchung und, nach Bewandtniß der Umstände, entweder die gesetzliche Strafe des Holzdiebstahls, mindestens aber eine dem Taxwerthe des konfiscirten Holzes gleichkommende Geldbuße oder verhältnismäßige Gefängnißstrafe ein.

§. 4.

Diese Verordnung soll nicht im ganzen Bereich der Provinzen Sachsen, Westphalen und der Rheinprovinz, sondern nur in denjenigen Gegenden und Kreisen derselben in Kraft treten, wo der Holzdiebstahl überhand genommen hat.

Wir ermächtigen Unser Staatsministerium, diese Verordnung überall da in Anwendung bringen zu lassen, wo die Ueberhandnahme des Holzdiebstahls das Bedürfnis der dagegen erlassenen Bestimmungen zum Schutz der Waldungen hervorruft.

Urkundlich unter Unserer Höchstseignenden Unterschrift und beigedrucktem Königlichem Inseigel.

Berlin, den 30. Juni 1839.

(L. S.) **Friedrich Wilhelm.**

Da in einem großen Theile unseres Bezirks der Holzdiebstahl sehr überhand genommen hat, so sind wir von dem Königlich Wirklichen Geheimen Rath und Ober-Präsidenten der Provinz Sachsen Herrn Flottwell, Excellenz, ermächtigt worden, die vorabgedruckte Verordnung in Anwendung zu bringen. Wir bestimmen daher nun hierdurch Folgendes:

I.

Wer in dem Liebenwerdaer Kreise, in dem Theile des Torgauer Kreises, welcher auf dem linken Ufer der Elbe liegt, in dem Delitzscher Kreise, in dem Bitterfelder Kreise, mit Ausschluß der im Anhalt-Deßauschen liegenden Enclaven Müßi, Niesen, Schierau und Priorau, Brennholz oder unverarbeitetes Bau- und Nutzholz in eine Stadt oder ein Dorf einbringt oder sonst versährt, muß mit einem Legitimations-Scheine versehen sein.

II.

Diejenigen, welche

- 1) in dem Wittenberger Kreise;
- 2) in dem Querfurthner Kreise;
- 3) in dem Eckartsbergaer Kreise;
- 4) in dem Zeitzer Kreise;
- 5) in dem Merseburger Kreise;
- 6) in dem Stadtkreis Halle;
- 7) in dem Mansfelder Gebirgskreise;
- 8) in dem Saalkreise mit Ausnahme der Enclave Bönitz a. d. Rinde;
- 9) im Naumburger Kreise mit Ausnahme der Enclaven Abt. Bönitz und Wolschwig;
- 10) im Sangerhäuser Kreise mit Ausnahme der beiden Grafschaften Stolberg-Stolberg und Stolberg-Rossla und der beiden Ämter Kelbra und Heringen;
- 11) in dem Theile des Torgauer Kreises, welcher auf dem rechten Ufer der Elbe liegt und
- 12) in nachfolgenden Ortschaften des Mansfelder Seekreises:
 - a. Eisleben, b. Erdeborn, c. Helsta, d. Wimmelburg,
 - e. Wolferode, f. Bischofsroda, g. Hornburg, h. Holzelle,
 Brennholz oder unverarbeitetes Nutzholz in Traglasten, auf Karren, Handschlitten und auf kleinen nicht mit Zugvieh bespannten Wagen transportiren, müssen mit einem Legitimations-Scheine versehen sein.

III.

Der Transport des Holzes auf mit Zugvieh bespannten Wagen und Schlitten wird in den sub II aufgeführten Districten für jetzt keiner Controle unterworfen.

IV.

In dem Weißenfeller und Herzberger Kreise, sowie in dem sub II mit genannten Enclaven bleibt für jetzt der Holztransport ganz frei.

V.

Denjenigen, welche auf Grund eines besonderen Rechts oder vergünstigungsweise oder gegen Entrichtung eines Einmietgeldes oder sonstigen Äquivalents unbestimmte Holznutzungen ausüben, dient in den sub I und II bezeichneten Controlbezirken, wenn sie das von ihnen aus der verpflichteten Forst geholte Holz wegschaffen, die von dem Forsteigenthümer resp. dessen Beamten oder Aufseher ausgestellte Bescheinigung über ihre Holzungsbefugniß, in welcher die Holzsortimente, worauf die Holzungsbefugniß lautet, die Lage, an welchen dieselbe und die Transportmittel, mit welchen sie ausgeübt werden darf, ausgedrückt sein müssen, als Legitimations-Schein.

In allen übrigen Fällen sollen die Legitimations-Scheine nach dem nachstehend abgedruckten Formulare ausgestellt werden.

Ein solcher Legitimations-Schein muß also die Quantität und Qualität des Holzes, welches auf Grund des Zettels transportirt werden darf, die Dauer, für welche ein solcher Zettel gültig sein soll, den Ort, wohin das Holz transportirt werden soll, den Ausstellungsort, den Tag der Ausstellung und die Unterschrift und Siegel des Ausstellers enthalten. Wer zu diesen Legitimations-Scheinen gedruckte Formulare benutzt, welches in der Regel geschehen soll, so sind die Zahlen darin jedenfalls mit Buchstaben zu schreiben.

Diese (nach §. 1 der Verordnung vom 30. Juni 1839) vorgeschriebenen Legitimations-Scheine werden ausgestellt:

1. für diejenigen Hölzer, welche aus den königlichen Forsten abgefahren werden, von den königlichen Oberförstern und müssen diese Zettel namentlich mit dem Dienstsiegel des Oberförsters versehen sein. Sie werden in Empfang genommen bei der Ueberweisung des Holzes durch den betreffenden Förster;
2. für diejenigen Hölzer, welche aus Privatforsten abgeholt werden, von dem Eigenthümer oder dessen Forstaufsehern;
3. für solche Hölzer, welche aus städtischen und Communalforsten transportirt werden, entweder von den betreffenden Magisträten oder Ortsbehörden, oder wenn diese angestellte Förster haben, von diesen. Solche von den Stadt- oder Ortsbehörden, oder deren Förster ausgestellte Zettel müssen mit dem Ortsiegel versehen sein;
4. für solche Hölzer, welche aus den Städten, Ortschaften oder von Holzablagen verfahren werden, von den Ortspolizeibehörden, und müssen diese sie mit dem Ortsiegel versehen.

VII.

Die Ausstellung der Legitimations-Scheine muß kostenfrei erfolgen.

VIII.

Die Legitimations-Scheine müssen in denjenigen Landestheilen, in welchen nach Nr. I und II das Gesetz vom 30. Juni 1839 zur Anwendung kommen soll, auf Erfordern den Forstbeamten, Gensd'armen, Polizei- und Steuerbeamten vorgezeigt werden.

IX.

Wenn Jemand in den oben sub I und II als der Holzcontrole unterworfen aufgeführten Landestheilen und Ortschaften bei der eben dort näher bezeichneten Holztransportweise mit dem vorgeschriebenen Legitimations-Scheine nicht versehen ist, und diesen auf Erfordern den Forstbeamten, Gensd'armen, Polizei- und Steuerbeamten nicht vorgezeigt kann, so wird das Holz in Beschlag genommen und confiscirt, und wird bei der näheren polizeilichen Untersuchung ermittelt, daß das in Beschlag genommene Holz gestohlen worden ist, so tritt noch außer der Confiscation gegen den Angehaltenen gerichtliche Untersuchung und nach Bewandniß der Umstände entweder die gesetzliche Strafe des Holzdiebstahls, mindestens aber eine dem Taxwerth der confiscirten Hölzer gleichkommende Geldbuße oder verhältnismäßige Gefängnißstrafe ein.

X.

Die Polizeigerichtsbehörde hat das Confiscations-Verfahren einzuleiten und ergeben sich dabei Gründe zu der Vermuthung, daß das in Beschlag genommene Holz gestohlen sei, so muß die Angelegenheit zur weiteren gerichtlichen Untersuchung abgegeben werden.

XI.

Diese Verordnung soll vom 1. Januar 1842 an zur Anwendung gebracht werden.

Merseburg, den 19. November 1841.

Königlich Preussische Regierung.

Holz-Attest.

Vorzeiger dieses (Stand, Namen und Wohnort) kann (Quantität und Qualität des Holzes) aus (Name des Orts des Waldes) gegen Vorzeigung dieses Attestes, welches vom Tage der Ausfertigung an gerechnet, auf (Tage und Wochen) gültig ist, nach (Ort der Bestimmung) bringen.

den

18

hierdurch wiederholt Behufs genauester Nachachtung zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Halle, den 3. März 1869.

Die Polizei-Verwaltung.

Der Ober-Bürgermeister

v. Bock.

Mein Lager **Geraer reinwollener Kleiderstoffe** bringe den Damen in empfehlende Erinnerung. **Ferd. Tombo, Steinweg Nr. 4, parterre.**

!!! 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 deutschen Zahlen markirt. Letzteres zur Vereinfachung des Geschäfts und im Interesse der Käufer.

Norddeutsche Packetbeförderungs-Gesellschaft.

Die Gesellschaft befördert Pakete, frankirt und unfrankirt, nach allen Plätzen Deutschlands zu einem um 25 bis 30 % billigeren Satze und unter denselben Garantien als die Post.

Nachnahme-Sendungen, auch nach Oesterreich, werden ebenfalls expedirt.

Tarife können jederzeit bei mir eingesehen werden.

A. W. Haase,

Expeditious- u. Commissions-Geschäft, Leipzigerstraße Nr. 6, vis-à-vis vom „gold. Löwen.“

Der große Ausverkauf von Buckauer Porzellan
befindet sich
große Brauhausgasse Nr. 31 und Ecke der Leipzigerstraße,
neben der Schuhfabrik von Serzau.

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

V. T. H. Belle vue.

Sonntag den 14. März Abends 7 Uhr

Musikalisch-theatralische Abend-Unterhaltung und Ball.

Programm: Defilir-Marsch v. E. Bach. Ouverture z. „Dichter u. Bauer“ v. Suppé. — „Jeremias Grille“, Posse mit Gesang in 1 Akt von Pohl. — Traumbilder-Fantasia von Lumbke. Harlekin-Polka von Jeschko. — „Seine Dritte“, Schwank mit Gesang in 1 Akt von E. Pohl. Karten à 2 1/2 *Spr.* sind vorher im „deutschen Kaiser“, kl. Berlin, zu haben. Abends an der Kasse 3 *Spr.*

Culmbacher Bierstube,
gr. Klausstrasse Nr. 3.

Als etwas Ausgezeichnetes empfehle meine neue Sendung **Culmbacher Versandt-bier** (aus der Exporibrauerei von **Louis Weiß** in Culmbach) à Seidel 2 *Spr.*, so auch ein vorzügliches Lagerbier, à Seidel 1 *Spr.* 3 *Spr.*

Sonnabend früh Speckfuchen.

Fr. Stender.

10. Restauration Domplatz Nr. 10.

Sonnabend Schlachtfest, früh 9 Uhr Wellfleisch, Abends frische Wurst und Suppe.
W. Arnicke.

Montag den 15. März Nachmittags 3 1/2 Uhr

in der Weintraube zu Siebichenstein

zu Gunsten hiesiger Bedürftiger

Großes Militair-Concert,

gegeben vom ganzen Musikcorps des Schleswig-Holsteinischen Füsilier-Regiments Nr. 86.

Entrée nach Belieben.

Die geehrten Besucher erhalten an der Kasse für die bezahlten Beträge die entsprechende Anzahl von Marken zur Benutzung der Halle'schen Volksküche.

Druck der Wallenhaus-Buchdruckerei.

Stadt-Theater.

Freitag den 12. März. Zum zweiten Male: „Zehn Mädchen und kein Mann“, komische Operette in 1 Akt von Franz v. Suppé. Vorher: „Der Better“, Original-Lustspiel in 3 Akten von R. Benediz.

Ball der Tischlergesellschaft in Müller's Belle vue
Sonnabend den 13. März Abends 7 1/2 Uhr.
Die Altgesellen.

Preussischer Hof.

Heute **Wurstfest**, früh 9 Uhr Wellfleisch, Abends biverse Wurst und Wurstsuppe.
Bock- und Lagerbier ff.

Montag den 15. d. Mts.

im Saale des Volksschulgebäudes

II. Abonnements-Quartett-Soirée
(zweiter Cyclus)

der **Gebrüder Schröder,**
Herzogliches Kammer-Quartett zu Ballenstädt.

Programm:

- 1) Quartett (D-dur) von Haydn;
- 2) Sonate für Violine von Ruzi;
- 3) Quartett (E-moll) von Mendelssohn;
- 4) Concert für Violoncello von Lindner;
- 5) a. Fürchten machen, b. bittendes Kind, c. Kind im Einschlummern, aus den Kinder-scenen von R. Schumann.

Billets à 15 *Spr.* bei Herrn Karmrodt.
Anfang 7 Uhr Abends.

Wasserstand der Saale

an der Schiffschleuse zu Trotha bei Halle.
am 10. März Abends am Unterpegel 5' 11"
am 11. März Morg. am Unterpegel 5' 10"