

Er scheint täglich
Abends
mit Ausnahme der
Sonntage und Feiertage.
Preis für ein
Quartal in Halle
15 Sgr.,
auswärts durch die
Post mit dem betr.
Postzuschlage.

Hallisches Tageblatt.

Inserat 1/4 Sgr.
für die dreispaltige
Seite, bei größeren
Insertionen mit
entw. Rabatt.
Der ganze Erlös des
Blattes, einschließlich
des Inseratenerlöses,
fällt der städtischen
Kommunalverwaltung zu.

Einundsechzigster Jahrgang.

Ämtliches Verordnungsblatt für die Stadt Halle und den Saalkreis.

Nr. 289.

Samstag, 11. December

1870.

Mit Dampf rund um den Erdball

von Dr. Richard Andree,

(im „National-Kalender“ für 1871).

(Fortsetzung.)

Keine Bahn der Welt, selbst nicht die über den Brenner, Semmering oder Mont-Cenis hat mit solchen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt wie die Panama-Bahn! Sie ist gleichsam mit Leichen der chinesischen Arbeiter gepflastert, ringsum beschattet sie tropischer Urwald, brüht eine fürchterliche Sumpfluft, erschläft das heiße Klima alle Lebenskräfte, zerstören anhaltende Regengüsse jegliche Bequemlichkeit und belästigen Moxitos und stechende Sandfliegen den Reisenden. Alles aber vermochte den Bau nicht zu hindern und heute rentirt, trotz des hohen Anlagekapitals, kaum eine Bahn besser als die kurze Strecke Aspinwall-Panama, die wir in 4 Stunden zurücklegen. Nach einem Berichte des Oberingenieurs Totten wurden in den zwölf Jahren 1855—1866 auf dieser wichtigsten aller Eisenbahnen befördert: 396,032 Passagiere, 614,535 Tonnen (à 20 Str.) Postgüter und Waaren und für 501,278,748 Dollars Gold, meist aus den californischen Minen, für 147,372,113 Dollars Silber, für 5,130,010 Dollars Juwelen. Schon diese Zahlen beweisen die Nothwendigkeit der Bahn, ohne welche alle jene Menschen, Waaren und Geldwerthe den weiten und gefährlichen Weg um's Kap Horn nehmen müßten. Ja, selbst seit die Pacificbahn eröffnet wurde ging doch noch immer ein Menschenstrom diesen Weg, nicht minder nahmen denselben auch die von San Francisco nach Neu-York gehenden Geldsendungen wenigstens theilweise. Daß unter solchen Umständen dieser Schienenweg auch ein höchst rentabler ist und den Aktionären schöne Summen einbringt, läßt sich voraussetzen. Während die Einnahmen 1866 betragen 2,424,977 Dollars, bezifferten sich die Ausgaben mit 1,208,364 Dollars, so daß ein Reingewinn von 1,216,613 Dollars zur Vertheilung kam. Die Erleichterung des Verkehrs über den Isthmus, die Schnelligkeit und Bequemlichkeit, mit welcher jetzt der Transit von einem Ozean zum andern bewerkstelligt wird, haben auch auf die Dampfschiffahrt in beiden Weltmeeren einen wahrhaft staunenwerthen Einfluß ausgeübt und Panama, das unter den Städten am stillen Ozean wegen seiner trägen und rohen Mischlingsbevölkerung keinen guten Ruf genießt, ist der Ausgangspunkt wichtiger Postdampferlinien geworden, die von hier aus nach Norden, Süden und Südwesten führen.

Für unsere Fahrt rund um den Erdball kommen nur zwei Routen in Betracht, welche wir einschlagen können, die ältere über Neuzealand und Australien und die jüngere, aber interessantere über San Francisco in Californien, Japan und China. Im ersteren Falle, wenn wir die Schiffe der „Panama-New-Zealand- and Australian-Mail-Company“ benutzen, sehen wir nach 26tägiger Fahrt die merkwürdige Doppelinsel Neuzealand, dieses „Großbritannien bei den Antipoden“, wie Forster es nannte, vor uns auftauchen. Wir können seinen Vulkanen, seinen heißen Quellen und der untergehenden, einst menschenfressenden Maori-Bevölkerung einen Besuch abstatten — dann nimmt uns der Dampfer abermals auf und in sieben Tagen ist Sydney erreicht, jetzt die Hauptstadt der blühenden Colonie Neu-Süd-Wales, noch vor Kurzem übel beleumdet als Verbrecherstation. Kräftige Einwanderung weißer Menschen, die Goldentdeckungen, die Verbesserung der Verkehrsmittel, sie haben hier, wie in ganz Australien, einen Umschwung der Verhältnisse hervorgerufen, wie er bisher ohne Beispiel in der Weltgeschichte dasteht. Wir haben hier die Route Panama-Neuzealand-Sydney als noch existirend erwähnt. In der That besteht sie aber seit dem November 1868 nicht mehr, da die Fahrten sich nicht rentirten, aber

außer Acht ist sie darum nicht gelassen und sicherlich wird sie in der nächsten Zeit wieder aufzuleben. Jedenfalls geht man damit um, eine Dampferlinie San Francisco-Neuzealand-Sydney herzustellen. In Sydney liegen wieder englische Steamer bereit, die uns nach Suez bringen, allein wir lassen sie außer Acht, da wir lieber von Panama aus den Weg über San Francisco und Japan einschlagen wollen.

Es ist die „Stille Ozean-Post-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ (Pacific-Mail-Steam-Ship-Company), welche den Verkehr zwischen Panama und dem Goldlande Californien vermittelt. Binnen 12 Tagen, während deren unser Schiff noch dem mexikanischen Hafen Acapulco anläuft, gelangen wir nach dem „goldenen Thore“. Zur Rechten liegen die Berge der mexikanischen Küstenstaaten, dann treten die wildzerrißnen Kreideseifen Unter-californiens auf; riesige Wallfische und tausende von Delphinen tummeln sich auf der klaren Fluth. Sobald man aber die Küsten Ober-californiens erreicht, zeigen wieder gegenüber all dem mexikanischen und centro-amerikanischen Land, das an unsern Augen vorüberging, die bebauten Felder und Wohnungen, daß wir nun einem civilisirten Lande uns nahen, und immer „europäischer“ wird der Anblick, wenn wir durch das goldene Thor (golden gate) hineinsteuern in den prächtigsten Hafen am stillen Weltmeer, jenen von San Francisco.

So jung noch ist die Stadt und schon zählt sie 140,000 Einwohner. Zweiundzwanzig Jahre erst sind darüber hingegangen, daß bei jener ewig denkwürdigen Sägemühle des Kapitäns Sutter die ersten Goldkörnerchen im Mühlgemine aufgefunden wurden, und welche Entwicklung liegt jetzt vor uns! Für 50 bis 80 Millionen Dollars edle Metalle werden jährlich von hier ausgeführt, und der Ackerbau hat sich auf den ehemaligen Jagdgründen rother Indianer durch fleißige Menschen germanischer Abkunft bereits so gehoben, daß schon für 15 Millionen Dollars Produkte exportirt werden. Brod, aus schneeweißem californischen Mehle, es ist in Neu-York keine Seltenheit mehr. Auch die Industrie macht in diesem neuen Westreiche überraschend große Fortschritte. Wollwaren, Tuche, Leder, Papier, Bier, Schießpulver werden bereits im Staate selbst von einer Qualität erzeugt, welche mit den gleichen Produkten des europäischen Marktes concurrirt — und alles ist erst wenig über zwanzig Jahre alt! Doch der große Umschwung, er erstreckte sich nicht auf Californien allein. Fast gleichzeitig und kurz nach der Goldentdeckung erwachten beide Seiten des Stillen Weltmeeres zu neuem Leben und eine enorme Verkehrsbewegung bahnte sich bei den Völkern im Osten und Westen an, die jetzt noch im Beginne steht und deren großartige Folgen wir noch gar nicht abzusehen vermögen. Die Russen gingen den Amur abwärts, gewannen ihn von den Chinesen und eröffneten ihrem sibirischen Kolos einen Ausgang nach der Südsee; die Amerikaner klopften an die verschlossenen Pforten Japans und sie sprangen auf; China fühlte die Macht der europäischen Waffen, durch die Straßen Peking's zogen die abendländischen Barbaren, und statt der braunen Urbevölkerung, die Cook auf den idyllischen Eilandfluren der Südsee kennen lernte und die jetzt unauffaltfam dahinstirbt, tritt überall der weiße Mensch auf, dem die Zukunft gehört.

Und wieder eine neue Periode ist eröffnet mit dem 2. Januar 1867, denn an diesem fuhr der „Colorado“, ein Dampfer der „Pacific-Mail-Steam-Ship-Company“, zum ersten Male von San Francisco gen Westen, um die regelmäßige Postlinie mit Japan und China zu eröffnen. Nach 22 Tagen warf er zu Fotschama im Sonnenaufgangslande Anker, und nach fünf weiteren Tagen war Hongkong in China erreicht. Diese Linie ist von großer Bedeutung im Weltverkehr, denn sie ist die direkte Fortsetzung der großen Pacificbahn und bildet einen Theil der kürzesten Dampfroute um den Erdball. Dieses Wunder der Neuzeit nun zu betrachten

ist hier der Ort. Es war am 10. Mai 1869 als die letzte Schiene mit goldenem Nagel auf der letzten Schwelle befestigt wurde und seitdem verknüpft das eiserne Band den Osten und Westen der Union, die jetzt erst so recht ein Land geworden ist. Ueber 48 Breitengrade erstreckt sich von Ozean zu Ozean das Kulturband, das in der Kühnheit seiner Ausführung kaum einen Rivalen hat und an Wichtigkeit neben der Panamabahn steht. Nach vielen Vorbereitungen schritt man, während der Bürgerkrieg das Land zerrüttete, im Jahre 1862 zur Ausführung; am 1. Juli erließ der Kongreß das Gesetz zum Bau der Bahn, er gewährte nicht nur großartige Geldunterstützungen sondern schenkte auch 25 Millionen Acker Regierungsländereien an die beiden Gesellschaften, welche den Bau ausführen. Dieser wurde bei genügenden Mitteln nun rapid gefördert. Die Bahn ergab sich nicht, wie dieses in Europa der Fall ist, aus einer schon fertigen Kultur als einfache Erleichterung des Verkehrs, sondern sie ging als Bahnbrecherin der Kultur voran. Am thatkräftigsten wurde der Bau auf der kalifornischen Seite gefördert. Bereits am 17. Juni 1868 dampfte die Lokomotive durch die mit Schnee bedeckten Gipfel der Sierra Nevada, überstieg in mehr denn 7000 Fuß Höhe dieses Gebirge und fuhr hinab in das silberreiche Land Nevada. Am Humboldtfluß hinziehend gelangte sie zum Großen Salzsee, in das Land der Mormonen, die durch sie aus ihrer Ruhe gestört wurden; übersteigt die Felsengebirge und durchstößt die weiten Prärien bis zum Missouri, wo sie bei der Stadt Omaha ihren Endpunkt findet. Denn bis hierher waren die alten amerikanischen Bahnen schon gebrochen, als man an den Bau des neuen Wunderwerkes ging. Die Länge der ganzen, die Vereinigten Staaten durchziehenden Bahnlinie von San Francisco bis New-York beträgt etwa 3300 englische Meilen; zurückgelegt werden diese — ohne den Aufenthalt zu rechnen — in etwa 7 Tagen, wofür der Fahrpreis 140 Dollars beträgt, und prächtige Schlaffalons und Hotelwagons lassen den Reisenden vergessen, daß er auf einer Eisenbahn fährt. Durch die Riesenbahn ist zunächst ein bisher kaum zugängliches Gebiet, das etwa ein Drittel so groß wie Europa ist, für die Kultur erschlossen worden; in den von ihr durchschnittenen Theilen ist das Todesurtheil der Indianer gesprochen, die von der massenhaften Ansiedlung, die im Gefolge der Bahn sich einstellt, sofort zu weichen beginnen, wie die Büffel, ihr Jagdwild, schon vor dem Werke des weißen Mannes sich zurückziehen. Zunächst ist der Binnenhandel durch die Bahn so gehoben worden, daß er allein sie schon rentabel macht. In ihrer Bedeutung für den Welthandel, concurrirt die Pacificbahn mit dem Suezcanal. Schanghai in China ist der Punkt bis zu welchem man von London aus in 43 Tagen sowohl via Suez als mit der Pacificbahn gelangen kann. Was von Schanghai nach Osten liegt, nimmt seinen Weg nach Europa über die Pacificbahn, was nach Westen, über Suez.

Aber wir stehen noch in San Francisco. Diese Stadt, der Mittelpunkt der großen Goldgewinnung, ist die erste Münzstätte der Vereinigten Staaten geworden, in der jährlich für 20 Millionen Dollars Gold und Silber ausgeprägt werden. Schon geht californisches Gold und namentlich Silber mit den Dampfern nach China, um dort die Handelsbilanz der europäischen und amerikanischen Kaufleute auszugleichen. Folgen auch wir nun dem mächtigen Zuge über die zum frischen Leben erwachte Sübsee. Wir lösen unser Billet für einen der sechs transpazifischen Dampfer, deren jeder 5000 Tonnen (à 20 Centner) Gehalt hat, und legen die 5250 Seemeilen bis Yokohama ohne Unfall in 20 Tagen zurück. Wer eine nur zehn Jahre alte Karte Japans zu Rathe zieht, der wird vergeblich nach dieser großartigen Handelsstadt suchen, denn damals war sie nur ein kleines Fischerdörfchen in der Bai von Jedo. Die Verträge, welche Nordamerikaner und Europäer mit dem wunderbaren Kulturlande im Osten abgeschlossen, eröffneten, Yokohama am 1. Juli 1859 den Fremden, die heute dort noch Tausenden zählen, darunter zahlreiche Deutsche; durch diesen Umschwung erhielt das bis dahin verschlossene Inselreich eine neue Weltstellung, es wurde ihm eine historische Rolle aufgezwungen und die Geschichte Japans fiel wieder zusammen mit derjenigen, der abendländischen Völker. Schon fahren nur mit Japanern bemannte Dampfer nach Amerika und die lernbegierigen Jünglinge aus den alten Abelsgeschlechtern studiren in Holland oder England, um die Schätze unserer Wissenschaften, Künste, Industrie für ihr reichesegnetes Vaterland nutzbar zu machen, das jetzt den europäischen Einfluß nicht mehr abzuschütteln vermag. Dort bereitet sich auch politisch eine greßartige Umwälzung vor; aber alle Anfänge sind vielversprechend und Japan wird seine Stellung im Weltverkehr behaupten. Ohne den Dampf und die Dampfverbindung wäre aber die Erschließung des merkwürdigen Osterreichs, das uns Seide, Thee, Kupfer

und die Erzeugnisse seines Gewerbefleißes gegen europäische Waaren liefert, niemals in der Weise gelungen, wie sie unter Mühe und Noth jetzt erreicht wurde.

Die Sonne, die mit alter Kraft über der tausendjährigen Kultur des Inselreichs und seiner fleißigen, intelligenten Bevölkerung leuchtet, schaut jetzt dort auf ein in neuen Ideen erflarrendes Geschlecht herab, welches das Gute, das wir ihm zu bieten vermögen, anerkannt — aber anders ist vor der Hand noch das Bild, das sie in China erhellet. Nur fünf Tage vergehen, nachdem wir den 12,000 Fuß hohen Vulcan Fusi-jama, Japans heiligen Berg und Wahrzeichen in den Fluthen verschwinden sehen und der Postdampfer wirft in der Handelsmetropole Chinas, in Schanghai Anker. Seit dem Opiumkriege der Britten und dem Frieden von Nanting (1842) hat auch für China die neue Zeit begonnen und das in der Auflösung begriffene kolossale „Blumenreich der Mitte“ hat wider Willen sich vor der Majestät der abendländischen Völker beugen müssen. Der ganze ungeheure Mandschuftaat mit einer Bevölkerung, die fast ein Drittel der Einwohnerzahl unseres Planeten ausmacht, wurde dem Welthandel genommen und der europäischen Industrie bloßgestellt. Seine Häfen öffneten sich und auf den Riesenströmen des Landes drangen europäische Dampfer bis in das Innere des vielfach noch unbekanntes Reiches vor. Aber erst als Peking vor der Kriegeskunst der Engländer und Franzosen gefallen war, wurde bei den „Himmlichen“ der Glaube an die Vollkommenheit der eigenen Zustände gegenüber europäischer Barbarei tief erschüttert und allmählig beginnen auch jetzt in China abendländische Ideen Platz zu greifen.

Noch ist unser Handel mit China ein sehr einseitiger. Seide und Thee sind die beiden Hauptportartikel geblieben, wogegen wir unser Silber dort verschwinden sehen, während das Opium, um dessentwillen England Krieg führte, nur einen kleinen Theil des Ausfalls deckt. Hauptstütz des chinesischen Handels ist Schanghai an der Mündung des Wusungflusses, eines der bedeutendsten Handelsemporien überhaupt. Hier haben neben der schmutzigen, eine halbe Million Einwohner zählenden Chinesenstadt die Fremden ihre Quartiere aufgeschlagen und im Viertel der Engländer concentrirt sich der vorzüglichste Handelsverkehr. Hier anern auch die europäischen Schiffe, unter denen die deutschen der Zahl nach den zweiten Rang einnehmen, und liegen die Träger der europäischen Post, die prachtvollen Dampfer der „Peninsular and Oriental- Steam- Navigation- Company“ der größten Dampfschiffahrts-Gesellschaft überhaupt. Nur noch die Compagnie der Messageries imperiales von Frankreich, welche gleichfalls ihre Fahrzeuge bis Schanghai sendet, kann dem englischen Riesenunternehmen Concurrerz machen. Vor uns liegt der officielle Bericht über die Thätigkeit der zuerst genannten Gesellschaft bis zum Jahr 1866.

Von den großartigen Bedürfnissen, die zur Unterhaltung der Schiffe nöthig sind, bekommt man wohl den besten Begriff, wenn wir erwähnen, daß jährlich 170 Segelschiffe damit beschäftigt sind, nur allein die Kohlen der Compagnie zu verfahren, von denen sie jährlich für eine halbe Million Pfund Sterling verbrennen.

Der Dampfer ist unterdessen durch das wegen seiner Wirbelstürme und Seeräuber gefährliche chinesische Meer hindurchgesegelt. Er hat Hongkong, Englands chinesische Besitzung berührt, aber Saigon, die neue Hauptstadt im französischen Cochinchina und Hongkong in Siam, bei Seite gelassen — dorthin führen andere Linien, die Siam und Anam in den Kreis europäischen Fortschritts hineinbannen — und ist direkt nach Singapore in 13 Tagen gedampft. In dieser „Edwenstadt,“ denn das bedeutet der Name, tritt uns ein Bild echt britischer Energie entgegen. Auf einer kleinen Insel, die vor fünfzig Jahren noch der Schlupfwinkel der Tiger und der malayischen Seeräuber war, steht jetzt eine blühende Handelsstadt von halb 100,000 Einwohnern, ein leuchtendes Wahrzeichen der großartigen Vortheile, welche der freie Handel binnen Kurzem hervorbringen vermag. Von Süd und Nord strömen europäische und asiatische Fahrzeuge hier ein und tauschen Güter im Gesamtwerthe von etwa 70 Millionen Thaler aus. Alle Monopole sind dort abgeschafft, der Hafen ist seit 1819 zum Freihafen erklärt worden und hiermit wurde seine Blüthe begründet. Denn während andere Häfen in der ostasiatischen Inselwelt, die einst von hoher Bedeutung waren, unter dem Drucke einer engherzigen Colonial- und Handelspolitik verfielen, entsfaltete Singapore ein Leben, das an die wilde Rührigkeit australischer oder nordamerikanischer Ansiedlungen mahnt.

(Fortsetzung folgt.)

(Eingefandt.)

Die täglich immer fühlbarer werdende Abnahme des Theaterbesuchs in der gegenwärtigen Winterseason veranlaßt die Unterzeichneten, auf die Bedeutsamkeit der deutschen Bühne für das Volksleben und ins Besondere auf die Nothwendigkeit hinzuweisen, das Institut auch in solchen Zeiten zu stützen und zu erhalten, die den künstlerischen Bestrebungen weniger günstig sein mögen. Das Theater soll eine Bildungsanstalt für die Nation sein, eine Pflanzstätte deutschen Geistes, deutscher Gesinnung und Sitte. Was unsere Dichter gedacht und empfunden, in den Räumen des Theaters, bei der dramatischen Darstellung wird es Fleisch und Bein, und wirkt in seiner körperlichen Gestaltung drastischer, belebender, als es jemals die bloße Lektüre vermag.

Die Direktion des hiesigen Stadttheaters hat es sich seit einer Reihe von Jahren angelegen sein lassen, in diesem Sinne zu wirken. Die Halle'sche Bühne, so lange Herr Direktor Sumtau dieselbe leitet, verdient den Namen einer Nationalbühne in vollem Maaße und ist erst kürzlich in einem Blatte unserer Nachbarstadt Leipzig der dortigen Bühnendirektion als ein nachseinerwertiges Muster hingestellt worden. Die künstlerischen Leistungen der einzelnen Bühnenmitglieder, die in dieser Saison besonders anerkanntswürdig hervortreten, hauptsächlich aber das klassische Repertoire, die Regie, die Ausstattung und ein vorzügliches Ensemble haben dem Halle'schen Stadttheater eine so hervorragende Position angewiesen, daß unsere Bühne nach Außen hin in der Künstlerwelt als eine „Schule machende“ bezeichnet wird.

Wir wollen uns darum nicht nachsagen lassen, daß der Prophet in seinem Vaterlande nichts gilt; wir wollen es behütigen, daß wir das Wirken unseres Bühnenvorstandes wohl zu würdigen verstehen; wir wollen es stützen durch einen fleißigen Theaterbesuch trotz der Ungunst der Zeit, die uns in der That nicht hindert, unter dem Geräusch der Waffen die Künste des Friedens zu pflegen.

Um der Direktion unseres Stadttheaters die Möglichkeit des Fortbestehens der Bühne in der bisherigen Gestalt und Intention zu verschaffen, werden wir Abonnementslisten in Umlauf setzen, und richten an unsere Mitbürger die dringende Bitte, durch reichliche Zeichnungen das Kunstinstitut zu fördern.

Halle, am 4. Dezember 1870.

Aktsekkter. O. Bertram. Büttner. O. Brandt. Bunge. W. Bode. L. Bethke. Corte. Deizner. Frenkel. Jubel. Fritsch. Fr. Goedicke. Dr. C. Graefe. Dr. A. Graefe. vom Hagen. Dr. Knoblauch. Kullisch. C. Loeloff. L. Lehmann. Mentz. S. Meyer. N. Niemeyer. Niewandt. Dr. Olshausen. Dr. Perels. N. Pitz. Pfaffe. A. Niebeck. Niedel. Schliekmann. Dr. Steinhart. Scheller. Schroedel. G. Süvern. H. Tausch. H. Thiele. Thümmel. von Voß. Dr. Weber. J. Winzer. W. Zörn.

Bericht über die Verhandlungen der Stadtverordneten.

Sitzung am 28. November c.

Vorsitzender: Justizrath Glöckner.

1. Der Etat der Hospitals-Kasse pro 1871 liegt zur Feststellung vor. Derselbe ergibt:

Einnahme:

Tit. 1. Zinsen von Kapitalien 3675 Rp 8 Sgr 10 d , Tit. 2. Legat-Zinsen 17 Rp 21 Sgr 3 d , Tit. 3. Ertrag von Grundstücken 8902 Rp 13 Sgr , Tit. 4. Ertrag von Berechtigungen 476 Rp 20 Sgr , Tit. 5. Einkaufsgelder von Hospitaliten 678 Rp 27 Sgr 7 d , Tit. 6. Verlassenschaft 151 Rp 5 Sgr , Tit. 7. Erstattung der Pflege im Krankenhaus 3493 Rp 22 Sgr 9 d , Tit. 7. Insgemein 71 Rp 27 Sgr 7 d . Summa 17,467 Rp 26 Sgr

Ausgabe:

Tit. 1. Legate 799 Rp 15 Sgr 9 d , Tit. 2. Steuern und Abgaben 207 Rp 3 Sgr 5 d , Tit. 3. Fixirte Abgaben 7 Rp 3 Sgr 9 d , Tit. 4. Befoldungen und Pöhne 1481 Rp 15 Sgr , Tit. 5. Büroaufkosten 19 Rp 18 Sgr 3 d , Tit. 6. Unterhaltung des Grundstücks 639 Rp 16 Sgr , Tit. 7. Verpflegung 8766 Rp 12 Sgr 6 d , Tit. 8. Unterhaltung der Utensilien und Wäsche 838 Rp 22 Sgr 6 d , Tit. 9. Brenn- und Erleuchtungsmaterial 1156 Rp 4 Sgr 4 d , Tit. 10. Kurkosten 666 Rp 3 Sgr 8 d , Tit. 11. Insgemein 229 Rp 20 Sgr , Tit. 12. Zinsen von

Passivis 900 Rp , Tit. 13. Zur Kapitalisirung 1756 Rp 10 Sgr 10 d . Summa 17,467 Rp 26 Sgr

Die Versammlung hat nichts zu erinnern.

2. Die Adjacenten der zwischen den Grundstücken Leipzigerstraße Nr. 8 und 9 und kleiner Sandberg Nr. 15 befindlichen Feuerschuppe beantragen die Ueberlassung derselben. Der Magistrat erachtet, da der Besitz dieser Schuppe für die Stadt kein Interesse habe, den Verkauf derselben an die Adjacenten zum Preise von 40 Rp pro \square Ruthe für angemessen und giebt anheim, Sich damit einverstanden zu erklären.

Die Versammlung erklärt sich mit dem Verkaufe zum Preise von 40 Rp pro \square Ruthen einverstanden.

3. Auf Ansuchen des Comité für die Pflege der durch- und einpassirenden verwundeten und kranken Krieger beantragt der Magistrat, Sich damit einverstanden zu erklären, daß das Curatorium der Gasanstalt ermächtigt werde, der Verbandstation auf dem Bahnhofe freies Gas sowohl für die Vergangenheit als für die Zukunft, so lange dieselbe bestehen wird, zu gewähren, beziehentlich den dafür zu berechnenden Selbstbetrog niederzuschlagen.

Die Versammlung stimmt dem Antrage des Magistrats vollständig bei.

4. Für verschiedene von dem abgegangenen Miether Rauchfuß in den Kellerräumen des Rathskellers bei deren Einrichtung in ein Schanklokal vorgenommene, von dem Magistrat übernommene und dem neuen Miether überwiesene Baulichkeiten beantragt der Magistrat die Bewilligung der auf 48 Rp 13 Sgr 6 d veranschlagten, dem *rc.* Rauchfuß zu gewährende Entschädigung.

Die Versammlung bewilligt die beantragte Entschädigung.

5. Die Jahresrechnung der Gottesacker-Kasse von 1869 liegt zur Superrevision und eventuellen Ertheilung der Decharge vor.

Dieselbe ergibt:

Einnahme:

Tit. 1. Zinsen von ausgeliehenen Kapitalien 165 Rp 9 Sgr 4 d , Tit. 2. Nutzungen vom Gottesacker und Friedhof 626 Rp 22 Sgr 6 d , Tit. 3. Beiträge von Grabbogenbesitzern 15 Rp 23 Sgr 4 d , Tit. 4. Für Verleihung von Erbgräbnissen 1407 Rp 10 Sgr , Tit. 5. Begräbnis- und Leichenhausgebühren 1550 Rp 9 d , Tit. 6. Insgemein 193 Rp 13 Sgr 1 d .

Hierzu: Bestand 48 Rp 29 Sgr 3 d , Eingegangene Kapitalien 900 Rp Summa 4907 Rp 18 Sgr 3 d .

Ausgabe:

Tit. 1. Unterhaltung der Gehöfte, der Wege *rc.* 978 Rp 12 Sgr 6 d , Tit. 2. Abgaben 298 Rp 28 Sgr , Tit. 3. Verwaltungskosten 1671 Rp 7 d , Tit. 4. Erhaltung der Grabbögen *rc.* 27 Rp 14 Sgr , Tit. 5. Insgemein 97 Rp 2 Sgr , Tit. 6. Verwendung der Ueberflüsse 1516 Rp 17 Sgr .

Hierzu: Angelegte Kapitalien 99 Rp 3 Sgr 9 d . Summa 4688 Rp 17 Sgr 10 d .

Bestand ult. 1869: 219 Rp 5 d .

Die Versammlung hat gegen die Rechnung nichts zu erinnern und willigt deshalb in Ertheilung der Decharge.

Erste Kinderbewahr-Anstalt.

Um den Kindern unserer Anstalt eine Weihnachtsfreude bereiten zu können, treten wir in die Reihe der Bittenden um desfallige Gaben ein. Wenn in diesem Jahre sehr viele gleiche Gesuche gestellt worden sind, so hoffen wir doch, daß unseres noch Berücksichtigung finden wird. Etwaige Gaben nehmen bereitwillig Frau Faktor Erdmann, Fräulein Palkow und unsere Hausmutter, verwitwete Frau Kämmerer-Sekretär Regel, mit Dank an.

Halle, den 9. Decbr. 1870.

Der Vorstand der 1. Kinderbewahr-Anstalt.

Rummel, Bürgermeister. Dr. Dryander, Consistorial-Rath.
Faktor Erdmann und dessen Ehegattin. Kanzler, Rentier.
Niemeyer, Stadtrath a. D. Fräulein Palkow. Wagner, Stadtkämmerer.



Zu Weihnachts-Geschenken

empfehle zu außerordentlich billigen Preisen mein reichhaltiges Lager von Gardinen, die Elle von $3\frac{3}{4}$ Gr an; besonders aber:  $10\frac{1}{4}$ Mull-Gardinen mit gestickter Tüll-Kante, das Fenster von 1 Thlr. 20 Sgr. an,  ebenso Rouleauxstoffe in allen Breiten und Qualitäten.

ferner:

Negligézeuge die Elle von 5 Gr an; Bettdecken von $1\frac{1}{2}$ R^r an; glatt u. gerahmt Bique; Varchend; Halbpique von 3 Gr an; Shirting von $2\frac{1}{2}$ Gr an; gestickte, longuetirte, u. einfache Röcke; Corsets von 10 Gr an; Morgenhauben von $3\frac{3}{4}$ Gr an; leinene Taschentücher von $3\frac{3}{4}$ Gr an; Blousen 20 Gr; Schleier 4 Gr; gestickte Garnituren von 5 Gr an; weiße Stulpen von 2 Gr an;

sodann:

Oberhemden zu 20 Gr, 25 Gr; mit leinemem Einatz von 1 R^r an; bis zu den feinsten gestickten; sowie Damen- u. Kinder-Wäsche; Vorhemden von $3\frac{3}{4}$ Gr an; Kragen, Manchetten, zum Anknüpfen, (auch für Knaben) preiswürdige Einätze in Oberhemden von 3 Gr an; u. s. w. u. s. w. Zugleich bitte ich, die mir noch zugebachten Weihnachts-Bestellungen auf fertige Wäsche-Artikel, so zeitig als möglich zu machen, um recht pünktlich und gut liefern zu können.

F. W. Händler, gr. Ulrichsstraße 60.

Wäsche-Fabrik u. Weißwaaren-Handlung.

Von Montag den 12. d. Mts. ab:

**Ausverkauf zurückgesetzter Waaren,
Gardinen zu wirklichen Spottpreisen bei**

H. C. Weddy-Pönicke, gr. Ulrichsstraße 61.

Die Hutfabrik von E. Pfahl, Leipzigerstraße 12,

empfehle ihr gut assortirtes Lager von feinen Filz- u. Seidenhüten, Sammet-, Velour- u. Stoffhüten zu spottbilligen Preisen, um damit zu räumen. Reparaturen von Hüten werden schnell und billig besorgt. Filzschube und Pantoffeln aller Art werden billig verkauft. Hasen- und Kaninchenfelle werden zu den höchsten Preis gekauft.

12. Leipzigerstraße 12.

C. Müller, kleine Ulrichsstraße 28,

empfehle sich zur Anfertigung von Filz- und Seidenhüten, sowie alle Reparaturen von Filz- und Seidenhüten werden gefärbt, gewaschen und modernisirt. Altjährige Seidenhüte werden binnen 8 Stunden nach der neuesten Facon umgearbeitet und sauber zurückgeliefert.

Ferd. Weber & Sohn, gr. Märkerstr., am Markt

empfehle einem geehrten Publikum seine reichhaltige Spielwaarenausstellung.

Mein großes Lager von Lampen empfehle ich der gütigen Beachtung, ebenso mein reichhaltiges Lager fein lakirter Waaren, besonders schöne Kaffeeteller, Fruchtkörbe zc. Vogelkäfige in sehr schöner Facon empfehle

Ferd. Weber & Sohn.



Zur sorgfältigen schnellen und billigen Ausführung von Uhr-Reparaturen jeder Art empfehle ich

**Hermann Köppe, Uhrmacher,
gr. Steinstraße 46.**

Uhren-Ausverkauf.

Der Uhren-Ausverkauf dauert noch fort
gr. Klausstraße 28.
Halle, den 12. August 1870.

Tuschkasten

von 6 Pfg. bis $2\frac{1}{2}$ Thlr. per Stück empfiehlt in großer Auswahl
Albert Schlüter, gr. Steinstraße 6.

Generalversammlung.

Außerordentliche Generalversammlung der 2. Schuhmacher-Veräinigungskasse
Sonntag den 11. Decbr. e. Nachm. 4 Uhr werden die Mitglieder auf den „Kühlenbrunnen“ eingeladen und um zahlreiches Erscheinen gebeten.
Tagesordnung: Veränderung und Ergänzung der Statuten. **Der Vorstand.**

Holländische u. Wiener Stearin-kerzen in bester Qualität, sehr hell und sparjam brennend, empfiehlt
Albert Schlüter, gr. Steinstraße 6.

Fette, weiße, neue, englische Vollheringe à St. 4 u. 6 d. empfiehlt **Boltze.**

Beste Bettliner Steinkohlen billigt bei
August Mann in Halle a/S.

Damenkleider und Weißnäherei jeder Art wird schnell und billig angefertigt.

Frau Müller, Dachritzgasse 9.

Stadt-Theater.

Sonntag den 11. December. Mit aufgehobenem Abonnement. Letzte Gastvorstellung der Tragödin Fräulein Felicitä von Westbali und Fräulein G. Lund vom Kaiserl. Hoftheater in St. Petersburg: „Die Jähmung der Widerspänstigen“, Lustspiel in 4 Akten von W. Shakespeare. Petruccio — Fr. Felicitä v. Westbali. — Catharina — Fr. G. Lund.

Montag den 12. December. „Freien nach Vorschrift“ oder: „Wenn Sie befehlen“, Original-Lustspiel in 4 Akten von Dr. Carl Löffler. Hierauf: „Mannschaft am Bord“, komische Operette in 1 Akt mit Tänzen und Evolutionen von Dr. Lederer, Musik von Zeit.

Grüne Aue. Sonntags regelmäss. Tanzunterricht.

Volksküchen:

ll. Ulrichsstraße Nr. 15.

Sonntag: Suppe, Schweinbraten, Salzkartoffeln, außerdem Kalbsbraten mit Selleriesalat.

Montag: Reis mit Rindfleisch.

Strohhausstraße Nr. 12.

Sonntag: Suppe, Hasenbraten mit Kartoffeln u. Apfelmus.

Montag: Rosinenfleisch mit Kartoffeln.

Wasserstand der Saale

an der Schiffschleuse zu Trotha bei Halle.
am 9. Dec. Abends am Unterpegel 4' 5"
am 10. Dec. Morg. am Unterpegel 4' 4"
Theilweiser Eisstand.

Herausgeber: Professor Dr. G. Herberg.

Für die Redaction verantwortlich D. Bertram. — Druck der Buchdruckerei des Waisenhauses.