

Das hallesche Bahnhof-Projekt.

Halle, 5. Oktober. Der „Magd. Zig.“ wird von hier geschrieben: In den hiesigen gewerblichen, Handels- und Arbeiterkreisen wird das nun schon seit Jahren oft und eingehend ventilirte Projekt eines Umbaus des Bahnhofes wieder lebhaft erörtert, seitdem bekannt geworden, daß ein regierungsseitig ausgearbeiteter und unter- suchter Plan für den Ausbau zum Bahnhofe von dem Herrn Handelsminister zur landespolizeilichen Prüfung vorgelegt worden ist.

Dieser Plan besteht im Wesentlichen darin, daß von dem hiesigen Leipziger Thore aus, also in der Verlängerung der Leipzigerstraße, ein Einschnitt durch den Leipziger Platz führt und die Merseburger Straße, so wie das Schienen- steige der Berlin-Anhaltischen Bahn mittels kurzer Tunnel unterführt werden soll. Der Weg von der Innenstadt zum Personenbahnhofe würde dann in ziemlich derselben Richtung wie jetzt, nur mit Vermeidung von Theilen der Westlichen und Nollerschen Grundstücke, in einer Kurve nach dem Droschkenplatze, der tiefer gelegt werden würde, unter den Schienen hindurchgeführt werden, und damit wie jetzt durch die häufige Sperrung des Ueberzuges an den Eisen entstehende Kommunikationsstörung be- seitigt werden.

Bei der großen Wichtigkeit dieser Frage, in erster Linie allerdings für die Stadt Halle, bei dem immer mehr wachsenden Verkehr eines solchen Eisenbahnknotenpunktes, in Halle, wo sieben verschiedene Eisenbahnen einmünden, und der Zeit geworden ist, und bei dem notorisch ungenügenden Raumverhältnissen unseres Bahnhofes, darf das Projekt wohl mehr als nur lokale Bedeutung beanspruchen; namentlich wenn man berücksichtigt, daß die Tragweite der in Betracht zu ziehenden Verhältnisse durch die gleichzeitige Verlegung des Bahnhofes und des Hauptfeueramtes aus der Saale nach dem Bahnhofe, Errichtung von passender Lagerhäusern für Waaren des freien Verkehrs, für einmündende und nur zeitweilige zu Lager gehende, für beladene und andere Waaren, ganz außerordentliche Dimensionen annimmt.

Mit dem dem Ansätzebetreten dieser Einrichtungen werden namentlich hinweggeräumt, welche dem halleschen Handel und Verkehr entgegenstehen, und der Stadt die Möglichkeit der Ausdehnung nach Osten gegeben, eine Möglichkeit, die ihr jetzt durch den eisernen Schienengürtel ge- radezu abgeschnitten ist, während der Ausdehnung nach Westen die Saale einen natürlichen Damm entgegensetzt, der auch erst in den Jahren zu überwinden bezu. zu überwinden sein wird.

Es dürfte nach alledem gerechtfertigt sein, auch an dieser Stelle in etwas ausführlicherer Form über diese das Volk und Wehe der zweitgrößten Stadt der Provinz mit- betragende Angelegenheit zu referiren.

Nächst sei bemerkt, daß der Plan der Verlegung des Bahnhofes und des Hauptfeueramtes nach dem Bahnhofe, an demselben auch mit dem Projekt des Umbaus des Bahnhofes und der Unterführung des Zufuhrgeweges von der Stadt zusammenhängt, von dem letzteren gesondert berichtet werden muß. Für den Bahnhof, das Haupt- feueramt und die zu errichtenden Lagerhäuser sind ver- schiedene Projekte in der Schwelbe, bei deren Realis- irung einerseits der Verein für den halleschen Handel (Verein der hiesigen Kaufleute), andererseits die Bahner- waltungen der Berlin-Anhaltischen und der Magdeburg- Halberstädter Gesellschaften aufs Lebhafteste interessiert sind. Der Verhandlungen mit der Berlin-Anhaltischen Bahnver- waltung, bei welchem die Anlage des Bahnhofes dießseits der Saale der Bahngesellschaft projektiert worden ist, wie dies von einem großen Theile der Bevölkerung, des handels- und gewerblichen Publikums gefordert wird, sind bereits bereits weit gediehen; doch kommt Alles auf die regierungs- seitige Genehmigung dieses Projektes an, welche ihm so schwe- rig zu erhalten sein dürfte, als die jetzt schwebenden Ver- handlungen zwischen der Regierung und der Magdeburg- Halberstädter Bahn wegen Uebernahme der letzteren durch die Staat eine Geneigtheit höherer Orts hervorgerufen dürfte, ein solches Projekte die Genehmigung zu erteilen, bei wel- chem die Interessen der genannten Bahn am besten gewahrt würden. Bei der Lage der Güterbahnhöfe und Lager- häuser der Magdeburg-Halberstädter Bahn jenseits der Saale würde die Errichtung des Bahnhofes an dießseits der Saale (also auf dem Terrain der Berlin-Anhaltischen Bahn) den Intentionen der erstgenannten Bahn wenig ent- sprechen.

Es ist denn dieser Theil der Frage, trotz der vielen öffentlichen Vorparlances, z. Z. noch nicht bis zum Punkte eines und zu erwünschten Abschlusses gediehen. Die Verhandlungen sind, die bisher gepflogen sind, entziehen sich, wie es wohl in der Natur der Sache begründet ist, bis jetzt noch der Öffentlichkeit.

Was nun das sogen. mobilisirte Projekt der Unter- führung des Zufuhrgeweges zum Bahnhofe betrifft, welches von dem Herrn Handelsminister zur landespolizeilichen Prü- fung vorgelegt worden ist, so ist dasselbe in so fern in ein früheres Stadium der Verhandlung getreten, als in der letzten öffentlichen Sitzung der Stadtverordneten über die ge- nannten Verhandlungen referirt worden ist und die betreffen- den Schriftstücke dann zur Verlesung gekommen sind. Wir erfahren daraus, daß am 31. August hier eine Konferenz von Vertretern der Regierung, der Polizeiverwaltung und der beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit Delegirten der Han- delskammer um der Stadt Halle stattgefunden hat, in welcher das vorgelegte Projekt durchgenommen und in seinen

Einzelheiten erläutert worden ist. Wie aus dem Wortlaute des verlesenen Protokolls der Konferenz hervorgeht, ergriß in derselben zunächst Herr Oberbürgermeister v. Vogl das Wort, um die Herren aus einander zu legen, welche seitens der Stadt Halle gegen das vorgelegte Projekt geltend zu machen seien. Derselbe überreichte eine Erklärung nebst Promemoria des Stadtbauraths Schukl, worin gegen das Projekt, hauptsächlich wegen der in Aussicht genommenen geringen Breite des Zufuhrgeweges, Protest eingelegt wird. (S. die nachstehende „Erklärung“ des Magistrats.)

Die Vertreter der Handelskammer schlossen sich der Erklärung des Herrn Oberbürgermeisters v. Vogl an und beantragten event. für die Durchführung der Delitzscher Straße resp. des Bahnhof-Zufuhrgeweges eine Breite von 25 m incl. Trottoir vom Leipziger Thore bis zum Bahn- hofe und von 20 m vom Bahnhofe bis zur Einmündung in die Delitzscher Straße, jedoch unter der Bedingung, daß diese Straße nicht zum Abtrieb von Vieh vom Bahnhofe aus benutzet werde.

Außerdem sprachen dieselben den Wunsch aus, daß Pad- hof und Post unmittelbar nahe der Stadt angelegt werden.

In letzterer Hinsicht gab der Herr Provinzial-Steuer- direktor v. Jordan die Erklärung ab, daß die Steuerver- waltung sich nur für ein Projekt interessieren könne, welches nicht auf eine Trennung des Bahnhofes von dem Haupt- feueramte hinausgehe.

Herr Baurath Stute aus Magdeburg erklärte darauf in einer Uebersicht mit den amehenden Herren Vertretern der übrigen beteiligten Bahnverwaltungen, ausschließlich je- doch der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft, daß er die gegen das vorgelegte Projekt geltend gemachten Bedenken für begründete nicht erachten könne. Bei Wegfall der Feiler in den sämtlichen Unterführungen, welche unbedenklich sei, dürfte die projektierte Breite der Fahrbahn und der Trot- toire genügen, da beispielsweise die Leipzigerstraße in Berlin auch nur 12,9 m Fahrbreite habe, während die Fahrbahn vom halleschen Bahnhofe zum Leipziger Thore bei einer Gesamtbreite von 20 m ca. 13 m für die Fahrbahn gewähre.

Die Herren Vertreter der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft hielten den projektierten Vorschlag für zu klein und den Bahnhof-Zufuhrgeweg für dem Verkehr nicht entsprechend. Abgesehen hiervon seien auch noch andere Be- denken in Bezug auf die für die Berlin-Anhaltische Bahn projektierten Geleis-Anlagen geltend zu machen, und überhaupt müsse das frühere Projekt mit dem Bahnhofszugange vom Königsthor aus für zweckmäßiger erachtet werden.

Allgemein war man der Ansicht, daß die Ueberbrückung der Treuenbrieger Straße in der ursprünglichen Kronen- breite ausgeführt werden müsse. Die Spezialprojekte für das Empfangsgebäude, den Vorplatz, die Unterführungen so wie der Ueberführung der Halle-Treuenbrieger Straße werden zur landespolizeilichen Prüfung noch besonders vor- zulegen sein.

Zum Schluß erklärte noch Herr Regierungsrat Leh- wald aus Frankfurt a. M., daß er das von dem Herrn Ober- bürgermeister v. Vogl beifürwortete Projekt seiner Köpfigkeit wegen für unannehmbar halte. Um die Erziehung- verhältnisse einigermassen günstig zu gestalten, müßte erheb- liche Häuserentwürfe gemacht werden; außerdem müsse das ganze Projekt geändert werden, was mit Rücksicht auf den bereits bestehenden Komplexionsplan der Magdeburg-Halber- städter Bahn ohne Abbruch desselben nicht angänglich sei.

Uns will bekümmern, daß, wo es sich um die Entwicklung, ja um die ganze Zukunft einer Stadt handelt, solche Moti- ve, wie die zuletzt angeführten, nicht angezogen werden dürfen, die theils zur Tragweite der ganzen Frage in lei- nem Verhältnis stehen (Uebersicht eines Komplexionsplans), theils einen sehr engen Gehalt besitzen, da das ange- blich relativ Köpfigkeit mit Rücksicht auf das zu Er- reichende sehr wohl das Billigste sein kann. Wir können als gute hallesche Bürger nur wünschen, daß höchsten Orts geübende Berücksichtigung dem Projekte des halleschen Ma- gistrats, welchen wir im Wortlaute hier folgen lassen, ge- schenkt werden möge!

Erklärung des Magistrats resp. der Polizeiverwaltung der Stadt Halle über das zur landespolizeilichen Prüfung gestellte Projekt für die Umgestaltung des Bahnhofes.

So dringen wir wünschenswerth es ist, daß endlich den vielfachen Unzuträglichkeiten, die mit der dormaligen Gestalt- ung des Bahnhofes verbunden sind, durch eine durchgreifende Umgestaltung des letzteren ein Ende gemacht werde und wie geneigt sind die hiesigen Behörden sein mögen, nicht durch Weiterungen und im Hinblick auf eine zu entfernte Zukunft die endliche Feststellung eines Umgestaltungsprojektes zu verzögern, so befinden sich dieselben doch außer Stande, mit dem vorgelegten Projekt sich einverstanden zu erklären, legen vielmehr gegen dasselbe, wenigstens so weit es den Zugang zum Personen-Bahnhof in der Fortsetzung der Leipziger- und Franckenstraße betrifft, auf Grund der angestellten Prüfun- gen und Beratungen entschiedenen Protest ein.

Soweit davon die Interessen der Stadt Halle berührt werden, weicht das jetzt vorgelegte Projekt nicht wesentlich von dem ab, das durch die Güte des Herrn geheimen Re- gierungsrats Lent bereits früher zur Kenntniß der städti- schen Behörden gelangt und in dem in Abdruck anbei über- gegebenen Promemoria des Stadtbauraths Schukl vom 24. Janu- ar er. näher beleuchtet und in dem ebenfalls übergebenen Situationsplane eine Restituirung unterzogen ist.

Indem genossen der städtischen Behörden auf dies Pro- memoria Bezug genommen wird, gestatten sich dieselben noch folgende Bemerkungen:

I. Durch die jetzt projektierte Ueberführung der Ber- linerstraße an dem früher Spag'schen Eisenwerk wird gegen den jetzigen Zustand in so fern eine nicht unerhebliche Verschlechterung herbeigeführt, als dieselbe jenseits des ge- dachten Werkes jetzt einen Knick erhalten soll, der eine Wege- verlängerung resp. einen Umweg von ca. 100 m verurtheilt; außerdem ist auf die ganze Länge der Ueberführung nebst beiderseitigen Rampen von im Ganzen ca. 300 m, gegen jetzt ca. 360 m, derselben nur eine Breite von nur 9 m gegeben, während im Uebrigen die Breite dieser Straße 15 m beträgt. Eine demnach etwa durch das Bedürfnis erforderliche Erweiterung der Ueberführung wird dadurch außer- ordentlich erschwert und muß deshalb beantragt werden, daß die Kronenbreite von vornherein mit mindestens 12 m ange- legt werde.

II. Von weit einschneidender Bedeutung für die Stadt ist der Theil des Projektes, welcher den Zugang zu dem Bahnhofe und dem östlich dahinter gelegenen Gebiet betrifft. Gegenwärtig existiren als Zufuhrgeweg für den Per- sonenverkehr

- 1) der Hauptzufuhrgeweg vom Leipziger Platz aus, neben dem Nollerschen Grundstücke in einer freien Breite von in minimo 22 m,
- 2) die Verbindungsstraße von der Merseburgerstraße zum äußeren Droschkenplatze in Verlängerung der Hofstraße mit einer Breite von 15 m,
- 3) die vom Königsthor und früheren Königsthor her- kommende Franckenstraße in ihrer Fortsetzung entlang des Nollerschen Gehöftes ebenfalls in einer Breite von 15 m.

Ferner vermittelt den durchgehenden Verkehr zwischen den westlichen und östlichen, durch die Eisenbahnen getrennten Theilen des halleschen Stadtgebietes und der umliegen- den Orte in — wenn auch gegen früher jetzt höchst mangel- hafter Weise — die verlegte Delitzcherstraße in einer Breite von 11 m.

Während nun seither die gedachten Straßen für den Güterverkehr nur so weit in Anspruch genommen wurden, als die verlegte Delitzcherstraße zur Güterabfuhr vom frü- heren Magdeburg-Leipziger Güterbahnhofe diente, soll jetzt die projektierte Unterführung ausreichen für den gesammten Personenverkehr von und zu 6 verschiedenen Bahnen, für den Verkehr der Post und der Steuerverwaltung, für drei große Güterbahnhöfe der Magdeburg-Halberstädter, Halle- Kassel und Halle-Sorauer Bahn, möglicher Weise für einen Bahnhof mit Freilager und endlich für den gesammten Ver- kehr der Delitzcherstraße. Dabei aber wird der Verkehr, welcher sich jetzt von der merseburger wie der magdeburger Ver- bindungshäuser her im Niveau direkt nach dem Bahnhofe zu bewegt, durch das vorliegende Projekt genöthigt, auf er- heblichen Umwegen und in einer, den von der Leipziger resp. Franckenstraße herkommenden Fahrverkehre freuzenden Rich- tung sich erst dem Leipziger Thore zu nähern, um hier wie- der in die eine, allgemeine Zufuhrgeweg einmünden zu können.

An Stelle der jetztigen, frei im Niveau liegenden Straßen soll ein einziger Zugangsweg im Einschnitt von einer Gesamtbreite von 20 m treten, die sich sogar zwischen den Unterführungen unter der merseburger Chaußee und den Gleisen der Berlin-Anhalter Bahn auf eine Breite von 18 m reducirt, eine Breite, die selbstverständlich bei einer fanalartigen, zwischen hohen Mauern eingeschlossenen Straße nicht mehr in gleichem Maße ansehnlich werden kann, wie dies bei den jetzigen Straßen der Fall ist.

Es kommt hinzu, daß die Angabe einer Gesamtbreite von 18 resp. 20 m auch in so fern trügerisch ist, als bei den projektierten Unterführungen auf lange Strecken durch eingebaute Feiler die mögliche Breite noch sehr verringert wird, indem die Fahrbahnen sich hier bis auf 8 m zwischen den Bordsteinen verengt.

Dem Ministerialverordnungen vorzuziehen, daß Ver- kehrsstraßen von der Bedeutung der Delitzcherstraße für sich allein schon eine Breite von 20 m zu geben ist — wie dann auch fälschlich diese Straße in ihrer ganzen Länge östlich der Bahnen diese Breite bereits hat resp. planmäßig bei ihrer Bedienung erhalten soll — so darf auch zweifelslos ange- nommen werden, daß bei dem vorliegenden Projekt gegen- über einer Fahrbahnbreite der Delitzcherstraße von 10 m, der Bahnhof- und verlängerten Franckenstraße von 9 m, des Hauptzufuhrgeweges vom Leipziger Plage her 15 m für den fünfzigsten, alleinigen Zugangsweg für einen ganz außer- ordentlich vermehrten Verkehr nicht eine streckenweise geplante Breite von 8 m überhaupt gefastet werden wird.

Nach alle Dem muß auf das Bestimmteste behauptet werden, daß durch das vorliegende Projekt dem Bedürfnisse auch nicht im Entferntesten entsprochen wird.

Die Stadt Halle hat die wesentliche Schmälerung der für die weitere Ausdehnung der Stadt Halle hochwichtigen, direkten und ungehinderten Verbindung mittelst der Delitzcher Straße und deren Verlegung im Interesse der Eisenbahnen sich gefallen lassen müssen; sie hat sich mit dem früher vor- gelegten und bereits in allen wesentlichen Punkten zur Fest- stellung gelangten Projekt einer Unterführung der Thüringer Bahn von der Königsthorstraße her und Verlegung des Per- sonenbahnhofes südlich vom jetzigen Empfangsgebäude trotz des Weiterherausrückens des Bahnhofes für den weitgrößten Theil der Stadt einverstanden erklärt, sie nimmt davon Ab- stand, auf eine Verlegung des Personenbahnhofes nach Norden hin vis-à-vis der Ausmündung der Schimmelstorfstraße auf die magdeburger Verbindungshäuser zu dringen, obwohl da-

mit für die gesammte Stadt der weitaus günstige Zugang zum Bahnhofsvermittlung werden würde, sie sieht sich endlich darin, wenn unter Beibehaltung des jetzigen Personenbahnhofs event. der mit vielen Kosten und großer Mühe angelegte und eben in erfreulichem Zustande bestehende Leipziger Platz mit seinen Anlagen zerstört werden muß; aber sie muß mit allem Nachdruck sich dagegen verwahren, daß jetzt im Interesse einer Ersparniß für die betheiligten Eisenbahnen auf eine weite Zukunft hinaus nach allen Richtungen hin eine Deterioration der damaligen Zustände und eine vollständig polizeiwidrige Stäubung des Verkehrs mit den Eisenbahnen vorgenommen wird. Sie giebt sich aber auch mit um so größerer Zuversicht der Erwartung hin, daß ihre begründeten Desiderien an hoher Stelle Gehör finden werden, als ihrem Vertreter dort noch unlängst versichert ist, daß die unfehlbar mit einem Projekte der vorliegenden Art verbundenen Mißstände sich nur beseitigen lassen würden, wenn die Staatsverwaltung im Besitze von noch mehr hier einmündenden Eisenbahnen sein werde und jetzt der voraussichtliche Uebergang der Magdeburg-Halbseebäder Bahn an den Staat einer freieren Bewegung und umfassenderen Gesichtspunkten bei der Aufstellung eines Bahnhofs-Projektes Raum giebt.

Es ist nicht die Aufgabe der städtischen Behörden, spezielle Vorschläge für dies Bahnhofsprojekt zu machen. Sie müssen sich darauf beschränken, wiederholt auszusprechen, daß sie ein Zusammenbringen des gesammten Personenverkehrs der Bahnhöfe, des Verkehrs der Güterbahnhöfe und des durchgehenden Verkehrs über die Bahnen nach der Stadt auf eine einzige Fahrbahn nach dem vorliegenden Projekte für völlig unthätig erachten und daß deshalb entweder im Sinne des Projektes des Bauwerks Schulz ein ausgiebiger Zugang zu den Personen- resp. Güterbahnhöfen und nach der Delitzschertrasse hin geschaffen, oder falls ein Vorgehen mit einer Sentung des ganzen Leipziger Platzes und des Niedeck'schen Grundstückes durchaus nicht zu erreichen sein sollte — darauf gebrungen werden müsse, daß dem durchgehenden Verkehr von der Delitzschertrasse her und demjenigen der Güterbahnhöfe eine besondere Straße eingeräumt werde, sei es nun im Sinne des früheren Königstrassen-Projektes unter Anlegung einer Straße innerhalb der Bahnhöfe nach der dabei geplanten Unterführung der Thüringer Bahn, sei es in der ursprünglichen Lage der Delitzschertrasse zwischen dem „Hotel de Russie“ und dem Niedeck'schen Gehöft. Während bei Ausführung der letztgedachten Anlage dann der Zugang zu den Personen-Bahnhöfen wesentlich vom Königslage her durch die verlängerte Franckenstrasse vermittelt werden würde, hätte die Leipzigertrasse mit der neu anzulegenden zweiten Unterführung in der Richtung der Delitzschertrasse ausschließlich dem Güterverkehr zu dienen und würde behufs Verhütung einer solchen Verbindung es eventuell nicht einmal einer Befestigung bedürfen, vielmehr nur der Befestigung der Niedeck'schen Nebengebäude und eines Abfangens des russischen Hotels an der Straße in jetziger Mauer und eines Erlasses der an der Straße in jetziger Straßenhöhe wegfällenden Eingänge zu dem Hotel durch Zugänge von der tiefer gelegenen Straße aus bedürfen. Immer aber wären die Pfeilerverengungen bei den Unterführungen in der Weise in Wegfall zu bringen, daß die Gänge, wie in Magdeburg, in einer einzigen Spannung angeordnet und womöglich an Stelle der gemauerten Pfeiler eiserne Stützen angewendet würden. Auch wäre unter jedem Beding der östlich des projektirten und für einen kombinirten Personen- und Güterverkehr offenbar unzulänglichen Bahnhofsplatzes vorgesehener Unterführung der

Delitzschertrasse statt des nur einseitigen ein doppelter Fußweg zu beiden Straßenseiten zu geben. Halle, den 28. Aug. 1878. Der Magistrat. 83. v. Voß.

Sachsen und Thüringen.

— Aus Jena wird folgende tomische Szene berichtet, die sich bei der Rückkehr des Jenerer Jägerbataillons aus dem Manöver ereignet haben soll: Als der, das Bataillon nach Jena überführende Zug hinter Schwabhausen wegen des enormen Gefalles der Bahn von den dazu besugten Schaffnern nach Kräften gehemmt wurde, so daß einzelne Wägen sich nicht bewegen, sondern auf den Schienen entlang rutschen und in Folge der starken Friction rechts und links die Räder davonprallten, da glaubte ein Feldwebel, der ganze Wagon sei in Brand gerathen und für die Bräuner hätte das letzte Stündlein geschlagen. Es standen dem Kriegsmann keine Signalmittel zu Gebote, mit denen er dem Lokomotivführer die Gefahr hätte mittheilen können — er kommandirte Trommler und Pfeifer auf ihren Posten und ein Signal fuhr auf das andere, ohne daß man von beiden Seiten des Jägerbataillons der gewöhnlichen kriegerischen Aufmerksamkeit schenkte. Dem Feldwebel schien die Gefahr immer drohender zu werden und — „geladen — Feuer“ — erscholl das Kommando und ein wahres Pistolengeräusch wurde aus dem Wagon heraus in die stille Nacht hinein eröffnet. Jetzt übertrug sich die Angst auch auf einen im Dienste noch jungen Bremser, der mit dem Wagonen noch nicht genau vertraut war — auch er glaubte sich vor dem mörderischen Feuer nicht sicher auf seinem uralten Sitz, und da auch die Signalleine ihren Dienst verlagte, so ergriff er die Furcht und mit asseurierter Geschwindigkeit ließ er — auf den Buffern des Wagens, um so im unfehligen Ritt im Bahnhofs Jena seinen Einzug zu halten.

— Aus dem oberen Vogtlande. Als vor Jahresfrist die armen Dörfer des oberen Vogtlandes in so bittere Noth gerathen, daß manche arme Familie nicht einmal ihren Hunger stillen konnte, da nahm sich die Presse der Nothlebenden an und viele edle Menschenherzen wurden von dem Jammer gerührt und linderten die Noth, so gut es ging. Man gab sich damals der frohen Hoffnung hin, daß der jetzt zu erwartende Winter für die armen Vogtländer nicht so hart sein werde, weil jedenfalls eine Besserung der geschäftlichen Verhältnisse zu erwarten sein dürfte. Diese Hoffnung hat sich zwar bei der Gardinweberei theilweise erfüllt, indem in dieser Branche ein kleiner Aufschwung sich bemerkbar macht; aber die Löhne der Gardinweberei sind noch sehr niedrig und reichen für eine größere Familie nicht zur Beschaffung des Nöthigen. Ein wesentlicher Verdienst von 6 Mark ist schon nicht schlecht zu nennen. Auch scheint die Besserung in der Gardinweberei keine dauernde sein zu wollen. Die Pflanzlichen Weingewässer, durch deren Fabrikation sich auch viele Familien des oberen Vogtlandes ihren Unterhalt verdienen, konnten auf der Leipziger Messe wieder keine Geschäfte machen, und so ist auch nicht zu erwarten, daß die Fabrikanten noch weitere Vorräthe anfertigen lassen. Die Landwirthschaft gab allerdings einigen Leuten während des Sommers Beschäftigung; aber daß dabei kein Mensch das Brod für mehrere Familienglieder verdienen kann, ist klar; denn in der Gegend von Delitzsch, Aorf und Markneufkirchen bekommt ein Mann pro Tag 60 und eine Frau 50 Pfennige Lohn auf den Rittgerütern. Die Leute wären aber froh, wenn sie nur einen bescheidenen Verdienst hätten; leider aber sieht man nach der Kartoffelernte die Entlassung bevor. Daß nicht alle Rittgerütsbesitzer der Armen in freundlicher Weise gedenken, dafür möge nur das Beispiel angeführt werden, daß einer derselben, der sich vor noch nicht zwei Jahren Arbeiter aus Aorf kommen ließ und ihnen Unterkunft in seinen Dreiseckshäusern bei täglich

60 resp. 50 Pf. Lohn gewährte, jetzt an den Rath der Stadt Aorf die Aufforderung gerichtet hat, derselbe möge diese Leute wieder abholen, widrigenfalls er sie mit Polizei zurückbringen lassen werde. Es handelt sich hierbei lediglich um den Unterernährungsbedarf, der von den Leuten in wenig Wochen dort, wo sie jetzt gearbeitet haben, erworben sein würde. Im vorigen Jahre waren doch wenigstens die Kartoffeln, das Hauptnahrungsmittel der Armen, und reichlich und bewahrt wenigstens bis gegen Neim hin den Armen vor Hunger; doch heuer ist diese Frucht gerade im oberen Vogtlande so schlecht gerathen, daß die Leute kaum den dritten Theil der früheren Jahre ernten. Was in Niederlande die Mäuse zerstörten, hat hier die Kartoffelfäule verborben. Auf manchen Aedern ist die Hälfte der Früchte faulig. Wer nun keinen trockenen Keller hat, der muß leider auch noch befürchten, daß die als gut eingebrachten Kartoffeln dem Verderben preisgegeben sind, da die Kartoffelfäule ansteckend ist. Der kommende Winter wird, besonders wenn er sehr hart auftritt, bittere Noth und viel Leid über unsere Armen bringen, und die nie versiegende Menschlichkeit wird wieder genug Gelegenheit haben, sich zu betheiligen. Wärdten siebenzig Blätter, welche im vorigen Jahre für die Nothleidenden sammelten, sich bei Zeiten wieder rüsten; denn wenn keine Winter gesehen, wird die Noth jetzt größer werden, als im vergangenen Winter. Die Anstaltsverwaltung hat sich mit dem ihnen überlieferten Baarmitteln sehr weise geüßigt; denn sie haben nicht immer den Armen haars Geld gewährt, sondern haben die Arbeitslosen zu Beschäftigen herangezogen, die armen Familien mit Samen versehen, damit sie ihre Felder bebauen konnten, und so viel Geld geliebt. Dabei ist doch nicht wenig etwas Gutes geschaffen worden. Gott gebe, daß der Winter nicht zu streng werde; denn er würde viel Noth hervorgerufen!

Aus der Provinz.

Eisleben, 8. Oktober. Nachdem von der Kriminal-Abtheilung des hiesigen königl. Kreisgerichts in letzter Zeit verschiedene Strafprozesse wegen Missethatsbeleidigung verhandelt worden, hatte dieselbe Abtheilung heute über die Beschlagnahme des „Antiphilabus“, eines Gedichtes sozialdemokratischer Tendenz, welches als Beilage zum „Vorwärts“ erschienen war, zu verhandeln. Seitens der Staats-Anwaltschaft hatte man in dem Gedichte Beleidigungen der Religion und der kaiserlichen Souveränität gesehen, und wurde deshalb die Verurteilung des „Antiphilabus“, sowie der zu seiner Herstellung verwendeten Platten und Formen beantragt. Der Gerichtshof war mit der königl. Staats-Anwaltschaft gleicher Ansicht und erkannte dem Antrage nach. Wie wir hören, soll das sächsische Ober-Appellations-Gericht früher die Verfasser und Verleger des betreffenden Gedichtes freigesprochen haben. (Zagel.)

Nordhausen, 8. Oktober. Aus der Gemeinde-Bur zu Bielen wird nach Mittheilung der hiesigen Ztg. bis zum 6. Oktober an den Ortsworstand daselbst an eingehenden Mäuzen 2293 Schock 3/4 Mandel (137 633 Stroh) und an Hameln 1804 Paar (3608 Stroh) abgeliefert, wofür an Prämien für das Schock Maße 20 $\frac{1}{2}$ und für 2 Paar Hameln 5 $\frac{1}{2}$ geschäft wurden, macht zusammen 909 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$.

Handel und Verkehr.

London, 9. Oktober. Die Bank von England hat den Preis für den amerikanischen Adler (10 Dollars) um 1 $\frac{1}{2}$ Parthing und den Preis für Napoleons um 1 Penny erhöht, dagegen den Preis für deutsche Goldmünzen um 1 $\frac{1}{2}$ Parthing herabgesetzt. In Folge dessen ist gestern 1 Million Pfo. Sterl. zur Bank gestossen.

Bekanntmachung.

Die durch den Tod des Herrn Justizrath Fritz Herschelt veranlaßte Ergänzung eines Mitgliedes des Hauses der Abgeordneten im 4. Wahlkreise des Regierungs-Bezirks Merseburg (Saalkreis und Stadt Halle) macht zunächst Wahlmänner-Ergänzungswahlen notwendig. Die diesen Wahlen zu Grunde zu legende Abtheilungsliste sämtlicher hierzu stimmberechtigter Urwähler, nach welcher die Abtheilungsliste für jeden einzelnen Urwähler, — in welchem überhaupt Wahlmänner-Ergänzungswahlen vorzunehmen sind, — aufgestellt wird, liegt vom 10. bis 12. Oktober cr. im Stadtsecretariate innerhalb der Wärraunkunden für jeden Betheiligten zur Einsicht offen.

Einnendungen gegen diese Liste, welche nur darauf gerichtet werden können, daß Jemand nach seinem in die Urwählerliste eingetragenen Gesamtsteuerbetrage nicht in die richtige Abtheilung aufgenommen worden, müssen ebenfalls innerhalb dieser drei Tage mündlich oder schriftlich angebracht werden.

Nach der Gesamtsumme der in der Urwählerliste eingetragenen Steuerbeträge ist die Abgrenzung der drei Wahlabtheilungen dahin erfolgt, daß die Urwähler mit den höchsten Steuerbeträgen und bis auf den Betrag von 203 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ abwärts bis zu 82 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ die erste, die Urwähler mit Steuerbeträgen von 202 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ abwärts bis zu 82 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ die zweite, alle übrigen Urwähler mit Steuerbeträgen unter 82 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ die dritte Abtheilung bilden.

Nur in dem Urwahlbezirk Nr. 19, welcher den vorgedachten Minimal-Steuerbetrag für die erste Abtheilung nicht enthält, haben die Abtheilungen besonders nach Maßgabe der in demselben gezahlten Steuerbeträge gebildet werden müssen. Der Magistrat.

Submission.

Die Forderung von Hausstein-Sodeln und Schodsteinen zum Neubau des pathologischen Instituts hierseht soll im Wege öffentlicher Submission verdingen werden.

Referanten wollen ihre Offerten bis spätestens Donnerstag den 17. d. M. Vormittags 11 Uhr im Bureau des Unterzeichneten, Friedrichstraße 24, versiegelt abgeben, wofür Zeichnungen und Bedingungen innerhalb der Geschäftsstunden eingesehen werden können. Halle a/S., den 9. Oktober 1878. Königlich Landbaumeister von Tiedemann.

Submission.

Die Herstellung eines Thonrohr-Kanals in der Mittelwoche soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden. Referanten wollen ihre Offerten bis zum

Donnerstag den 17. Oktober 1878 Vormittags 11 Uhr auf dem Stadtbauamt einreichen, wofür die Bedingungen zc. offen liegen. Halle, den 8. Oktober 1878. Der Stadtbaurath W. Schultz.

Submission.

Die Herstellung eines Thonrohr-Kanals in der Sophienstraße von der Gütchenstraße bis über die Wilhelmstraße soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden. Referanten wollen ihre Offerten bis zum

Donnerstag den 17. Oktober 1878 Vormittags 11 Uhr auf dem Stadtbauamt einreichen, wofür die Bedingungen zc. offen liegen. Halle, den 8. Oktober 1878. Der Stadtbaurath W. Schultz.

Bekanntmachung.

Es wohnen von jetzt ab: der Herr Polizei-Kommissar Große, Vorstand des III. Reviers, der Polizei-Sergeant Briukner, Geiststraße Nr. 10, der Polizei-Sergeant Sonnenfalk, wober den 24. Distrikt beaufichtigt, Reubenurgerstraße Nr. 4, der Polizei-Sergeant Fielitz, welcher den 7. Distrikt beaufichtigt, große Schloßgasse Nr. 5. Die Polizei-Verwaltung. Halle a/S., den 7. Oktober 1878.

Bekanntmachung.

Der hinter die zwei reisenden Handwerksburschen Schlofer Johann Schneider und Schmed Ferdinand Schmund wegen Raubes unterm 12. September cr. erlassene Steckbrief wird hiermit zurückgenommen. Halle a/S., den 7. Oktober 1878. Der königliche Staats-Anwalt.

Der hinter dem Commis Paul Körbin aus Naumburg wegen Unterschlagens unterm 13. Juli 1877 erlassene Steckbrief ist erledigt. Halle a/S., den 7. Oktober 1878. Der königliche Staats-Anwalt.

Es wird um Angabe des Aufenthaltsorts des Fleischergehilfen Heinrich Weber aus Magdeburg gebeten, welcher letzterer als Zuge vernommen werden soll. Halle a/S., den 7. Oktober 1878. Der königliche Staats-Anwalt.

Steckbrief.

Es wird gebeten, auf den Schaffnecht Ferdinand Böhme aus Könnitz bei Wittorf, welcher des Diebstahls bringend verdächtig ist, zu vigiliren, ihn im Vernehmungsalle zu verhaften und an das hiesige Kreisgericht einzuliefern. Halle a/S., den 7. Oktober 1878. Der königliche Staats-Anwalt.