

Die projektirte französische Saharabahn.

Mit Beginn des Jahres 1880 ist Frankreich der praktischen Durchführung eines Unternehmens näher getreten, welches bestimmt ist, seiner Kolonialmacht und seinen überseeischen Interessen auf dem Vorden Afrikas eine weitere Ausdehnung zu geben und die Kulturmission, deren Erfüllung es sich im nordwestlichen Afrika zur Aufgabe stellt, auf der Höhe zu erhalten, welche sowohl durch die fortschreitende Expansion anderer Nationen, als durch die von der Wissenschaft in zunehmendem Umfang beginnende friedliche Eroberung des dunkeln Welttheils geboten ist.

Dieses Unternehmen gilt der Anlage einer Eisenbahn, welche die Sahara durchschneidend, eine Verbindung zwischen Algerien und dem mittleren Niger resp. dem Gebiete des Sudan herstellt. Was diesem Projekt, dessen Verwirklichung der Bau eines etwas 2000 Kilometer lange erforderlichen Schienenweges in einem heissen Klima, seinen Natur- und Kulturverhältnissen nach manche Schwierigkeiten bereiten dürfte erfordert, neuerdings einen regen Impuls gebend, das sind die Erfolge, welche die Expansions- und Kolonisationsbestrebungen Großbritanniens in Afrika aufzuweisen haben. Im Süden des Welttheils seiner Herrschaft über die dort gemessenen Gebiete (Kapland, Natal, Ostafrika) eine immer festere Basis gebend und unablässig bemüht, den gemessenen englischen Besitzthum in näheren Zusammenhang zu bringen, hat England in neuerer Zeit aus in Dahome, am Golf von Guinea, an der Elfenbein-, Elfen- und Goldküste bis zum Delta des Niger festen Fuß gefaßt und seine Exploration bis zum Zusammenfließen des Niger und Benue vorgeschoben. Niger zurückerwartend, daß die Produkte des Sudan ihren Weg über Malta und Gibraltar nehmen, trachten die Engländer auch darnach, am Kap Bador eine Niederlassung zu gründen und von diesem Punkte aus das Land im Süden der Sahara an sich zu reißen.

Um ein richtiges Verhältniß von dem Umfang und der Bedeutung des Trans-Sahara-Vahaprojekts zu gewinnen, ist es geboten, einen Blick auf die geographische Entwicklung desselben zu werfen. Auf Grund der von verschiedenen Reisenden in den letzten Jahren über die Zugänglichkeit der Saharaländer entworfenen Schilderungen, entsandte die französische Regierung im Jahre 1877 einen Ingenieur (Mr. Dupondel) mit dem Auftrage dorthin, eine Forschungsreise anzutreten und die Frage zu studiren, ob es möglich sein würde, durch eine ununterbrochene Bahnhinie von ca. 2000 Kilometer Ausdehnung an den Nigerflus zu gelangen. Da der Bericht des Hrn. Dupondel nicht ungenüßig lautete, so bildete der damalige Minister der öffentlichen Bauten, Herr de Freycinet, jhr auswärtiger Minister und Ministerpräsident, aus hervorragenden Mitgliedern seines Hofes eine Vorcommission, die sich über den Dupondel'schen Bericht nicht äußern sollte. Dieses Gutachten ist in zunehmendem Maße ansehnlich, die Commission gab ihr Urtheil dahin ab, daß es, angesichts der Zweckmäßigkeit, den Sudan-Völkerstamm Abzweigung für ihre Produkte nach den französischen Besitzungen zu eröffnen, die zur Aufnahme am günstigsten lägen, sich empfehle, vom Senegal aus von Algerien aus gleichzeitig in der Richtung gegen den Niger Kolonisationsanstalten anzustellen, um über die Hülfsmittel des Landes, die Topographie, die Einwohner der von der Bahn zu berührenden Landtheile ein eingehendes Bild zu erhalten, und zunächst eine Verbindungsstraße zwischen Wadai und Wargla (Distrikten in Süd-Algerien, im Bereich der Wüsten-Region) etwa 300 Kilometer lang in Angriff zu nehmen, welche unmittelbar an die Linie Algerien-Konstantine anzuschließen sei.

Diese Vorschläge fanden ungetheilte Anerkennung im Schooße der Land-Verwaltung; sowohl die Deputirtenkammer als Senat äußerten sich dahin, daß Frankreich nicht umhin könne, auf der Bewegung Theil zu nehmen, welche Europa nach den Gegenden Afrikas zieht, deren Reichthum man immer mehr zu erkennen und zu schätzen beginnt. Gehört auf solche und andere Kundgebungen, die in der Presse und auf der Tribüne ihren lauten Widerspruch fanden, hielt es der Minister Freycinet für seine Pflicht, einen Schritt weiter in der Sache zu thun und noch eingehendere Untersuchungen vornehmen zu lassen. Er unterbreitete daher am 13. Juli 1879 dem Präsidenten der Republik Grévy ein Dekret, welches die Einsetzung einer großen, aus Delegirten der Wissenschaft, der inneren und äußeren Staatsverwaltung, des Heeres, der Marine, des Handels, des Kommunikations- und Bausewesens gebildeten Kommission unter dem Minister der öffentlichen Bauten anordnete, und an welcher auch der Generalgouverneur von Algerien und die hervorragendsten Beamten aller Zentralverwaltungen in Paris Theil nehmen sollten.

Als die Aufgabe dieser Kommission wurde es begeben: Die Fragen näher zu untersuchen, welche sich auf die Herstellung einer Schienenverbindung von Algerien und dem Senegal nach dem Innern des Sudan bezogen, und die Forschungen vorzubereiten, zu leiten und zu unterstützen, welche darauf gerichtet waren, die praktische Möglichkeit einer solchen Bahn und die beste ihr zu gebende Richtung festzustellen.

Auf Veranlassung dieser Kommission, welche im Herbst vorigen Jahres ihre Arbeiten beendete, ist nun schon der erste Schritt zur Verwirklichung des interessanten Projekts, das sich in Frankreich zahlreiche Anhänger gewonnen hat, geschehen. Am 3. Januar d. J. verließ eine aus sechs Personen (Offiziere und Ingenieure) bestehende Expedition unter Führung des Oberlieutenant Klatters, früherer Offizier bei den Turkes und Befehlshaber des Bezirks von Vaghnat, Paris, um die einflussreichste Richtung und den für eine Saharabahn zu wählenden Weg zu rekonstruiren. Die in dieser Beziehung gemachten Vorschläge sind sehr verschiede- ner Art.

Der Ingenieur Dupondel, der eifrigste Vorkämpfer für die Idee einer Saharabahn, und mit ihm die beiden Generale Colomb und Cotton, welche längere Zeit in Algerien verweilt, sind dafür, die südwestliche Route über Touat, wo im Laufe der Zeit 320 bewohnte und angebaute Dajen entstanden sind, die dem Verkehr Nutzen bringen und gute Stützpunkte abgeben können, zu wählen. Andere Stimmen plaidiren dafür, daß die Bahn nahe der marokkanischen Grenze geführt werde; der bekannte Forschungsreisende Paul Soleillet ist der Ansicht, daß die kommerziellen Interessen die Richtung nach Injalal vorgezeichnen, und ein Unternehmer der Societé des deux Monces, Beau de Rochas, ist ganz besonders für ein Projekt eingenommen, das darin besteht, sich dem Sudab von der Seite der Kanakischen Art zu nähern. Der Antagonismus, welcher zwischen den Vertretern dieser verschiedenen Projekte besteht, ist ziemlich groß.

Die Gegner der westlichen Routen erörtern Schwierigkeiten in dem Umfange, daß man sich zu sehr dem marokkanischen Gebiet nähert — überdies scheint die Region der Sanddünen im äußersten Westen, die sich zwischen der Lybischen Wüste und dem atlantischen Ocean ausbreitet, nur mit großen Schwierigkeiten und Gefahren zu durchschreiten zu sein. Diejenigen, welche dagegen sind, daß die zu erbauende Linie durch den östlichen Theil der Sahara geführt werde, behaupten, daß es dort besonderer Anlagen bedürfen würde, um die Bahn gegen den Rückgang zu sichern, welcher die Schienen unter seinen Wästen schnell begraben dürfte. Bei dem Mangel an zuverlässigen Daten und Angaben, welche im Hinblick auf das jetzt vorgesezte Ziel erforderlich sind, soll die eben abgeandte Expedition zunächst Material für eine allgemeine Orientirung über den Gegenstand herbeschaffen.

Die der Expedition beigegebene Eskorte wird nur so stark sein, um den nöthigen Bedienungspersonal, welche das Gebiet der Wüste in Trupps zu 100—150 Mann durchzusehen, Widerstand leisten zu können. Ungefähr 100 Araber aus Ghanen, mit den vorzüglichsten Waffen ausgerüstet und aus zuverlässigen Eingeborenen ausgewählt, die sich bereit erklärt haben, einen Theil ihres Eigenthums oder ihre Angehörigen in der Gewalt der französischen Regierung zurückzulassen, werden diese erste Kolonisationsreise begleiten. Man wünscht indeß der Mission einen mehr diplomatischen als militärischen Charakter beizulegen und soll dieselbe danach streben, auf ihrem Wege Verhandlungen mit den eingeborenen Fürsten und Häuptlingen anzuknüpfen und sie für ihre Zwecke zu interessiren. Aus diesem Grunde hat die Expedition viele und reiche Geschenke mitgenommen, welche unter Anderen in 30000 silbernen Münzfranken bestehen, eine Menge Kiste, die bei den Arabern beliebt ist, als das Zünftankgutsstück.

Eine Hauptaufgabe der Mission besteht zunächst darin, die Bevölkerung von den friedlichen Absichten der Europäer zu überzeugen, ihr deutlich zu machen, daß die französische Regierung, nur die Absicht hat, sie mit den Segnungen und Fortschritten des modernen Kulturlebens bekannt zu machen, und daß ihr jede Einmischung in innere Angelegenheiten fern liegt. Auf diesem Wege, so hofft man, wird es gelingen, die Mißwirkung der Einnahme und meistens die Neutralität der Andern zu erlangen. Die der sechsen abgegangenen Mission ertheilte Instruktion schreibt ferner vor, niemals den Weg mit Gewalt zu erzwingen, sondern mit Hilfe von Unterhandlungen von Gruppe zu Gruppe vorzugehen. Der Kolonisationsprozess soll ganz allmählich erweitert, unter allen Umständen jollen Zusammenschlüsse mit der Bevölkerung vermieden werden, damit man nur befreundete oder wenigstens neutrale Stämme im Rücken hat.

In fast ganz Frankreich hat die Absendung der Expedition großes Interesse erregt und patriotische Erinnerungen an den historischen Antheil, welcher der französischen Beherrschung bei der Aufschließung dieses Theiles von Afrika ge- bührt, wachgerufen.

Einer der ersten, sehr verdienstvollen Reisenden, die sich um die Erforschung der entlegenen und wenig wegsamen Gegenden des zentralen Afrikas große Mühe gegeben haben, war der Franzose René Caillié. Derselbe begab sich auf den Weg nach Timbuktu, dann nach dem Senegal, brach dort ein Jahr unter den Verdern in Gefangenschaft zu und ließ sich dann als ägyptischer Sklave engagiren. Dggleich von niedriger Herkunft, lernte er schnell das Arabische und fand sich ungemein schnell in das Leben und die Gebräuche der dortigen Muhammedaner. Die Entbehrungen und Anstrengungen, denen er sich auf diesen Reisen fortwährend unterzogen hatte, untergruben seine Gesundheit und brachen seine Lebenskraft. Mit 39 Jahren starb René Caillié, der erste Bahnbrecher und Pfadfinder auf den Wegen, die jetzt von Heinen von ausgezeichneten Männern der Praxis und der Wissenschaft betreten werden, und hinterließ bei der Bevölkerung, in deren Mitte er gelebt, als Gelehrter ebenso wie als Mensch ein sympathisches und ehrenvolles Andenken.

Von ganz besonderem Interesse sind die Betrachtungen, welche in französischen Kreisen vom handelspolitischen Standpunkt aus an das Projekt einer Saharabahn geknüpft werden und dazu beitragen sollen, den Eindruck hervorzu- bringen, daß die Anlage ein finanziell rentables und einen guten Ertrag in Aussicht stellendes Unternehmen repräsentirt.

In dieser Beziehung ist folgender Calcul angeführt worden. Man rechnet, daß von den Hauptprodukten und Bodenerzeugnissen, welche durch den Transport auf einer, die genannten kanakische durchschneidenden Bahn in den Handelsverkehr gebracht werden könnten, namentlich die

algerische Alsa* und deren Abfuhr nach den Mittelmeerhäfen, die Cerealien von Algerien und die Datteln von Touat, die Salinen der Sahara, endlich die Kolonialwaaren (namentlich Delfrüchte, Baumwolle, Zucker, Kaffee, Cacao) aus den inneren Sudanlandtheilen eine lebhaft kommerzielle Bewegung hervorgerufen werden, und zwar hofft man dabei auf einen Ertrag von 100000 Tonnen Alsa, die von 7 Mill. Hektaren Gebirgsboden geliefert werden, sowie auf 100000 Tonnen Cerealien zum Export nach Touat, 20000 Tonnen Datteln, welche die Mühe der Benutzung von Touat bilden, ferner auf 100000 Tonnen Salz zur Verproviantirung der Sudanländer, und auf wenigstens 100000 Tonnen Kolonialwaaren, die bei einer Strecke von 2500 Kilometer, und bei einem Preise von 3 und 10 Centimes pro Kilometer und Tonne eine Einnahme von 12 Mill. Franken an Fracht erzielen würden.

Zu der auf diese Weise gemessenen Einnahme von 52 Millionen, die noch durch die Personenbeförderung um die Summe von 7 Mill. vermehrt werden dürfte, wird noch ein Verdienst von 8 Mill. Franken an Fracht für den Export von Manufaktur- und anderen Artikeln nach dem Sudan und von 5 Mill. aus Einnahmen, die aus der Verproviantirung der Militärretablissemens in Algerien, Sudan und der Sahara erwachsen, dem Vorausschlag zu Grunde gelegt.

In wirtschaftlicher Beziehung ist der Sudan, ebenso wie Indien, häufig von der Kalamität der Misere und der Hungersnoth bedroht. Hier soll die neue Bahn einmal dazu beitragen, die Bevölkerungen von Süd-Algerien und diejenigen der Sahara und Sandergenden vor Mangel zu bewahren und ihnen ein Mittel an die Hand zu geben, ihre Produkte, namentlich Vieh, in schlechten, trockenen Jahren, wo die Ernährung desselben mit großen Kosten verknüpft wäre, nach dem Norden zu senden. Auch die künstliche Bewässerung des Bodens, diese erste und wichtige Funktion der durch die europäische Niederlassung auf den Boden Afrikas verpflanzten Kulturlemente wird, so hofft man, schnell größere Ausdehnung annehmen und den Aufstoß zu Bauten und Anlagen geben, von denen ein heilsamer Einfluß auf die Verbesserung der Land- und Bodennutzung zu erwarten ist. Namentlich wird dabei die Bewässerung ertragreicher und bisher der Wüsten in das Auge gefaßt und auf Grund der in dieser Richtung angestellten Beobachtungen eine Reihe von der Tropennacht angehörenden Pflanzen, die zur Aufforstung geeignet, in Vorschlag gebracht.

Kurz, ebenso wie einst der Bau einer Eisenbahn von Bordeaux nach Bayonne den Werth der unter dem Namen les Landes bekannten Saharaländer vergrößert hat, die Pacificbahn den Werth der ehemaligen Wüstenlande, welche sie berührt, zu hundertsachtem Ertrage gesteigert hat, und wie in Australien, Aegypten und anderen Ländern die Anlage mancher Bahn ein ähnliches Resultat ergeben, so hofft man mit Bestimmtheit, werde auch eine Trans-Saharabahn den bisher in Isolation und Unwirtlichkeit verbliebenen Landestheilen einer primitiven Welt Wohlstand und Bildung zuführen und denselben eine neue Aera von Gedeihen und Kulturentwicklung erschließen. (Nordd. A. Z.)

* Unter Alsa ist eine in den Wüstengegenden Afrikas wild wachsende Pflanze zu verstehen, die in Verbindung mit einem Stauden- und einem Schilfwurzeln bildet, deren Kultur gar keine Kosten verursacht und die ihre Blätter und Halben der Papierfabrikation dienlich macht.

Wetterbericht vom 4. Februar 1880, 8 Uhr Morgens.

Table with 5 columns: Stationen, Barometer auf Meeressp. u. d. in Millimeter, Wind, Wetter, Temperatur in °C. Rows include Aberdeen, Kopenhagen, Stockholm, Moskau, Genf, Straßburg, Göttingen, Hamburg, Wien, etc.

1) Seegang leicht 2) Seegang mäßig 3) See ruhig 4) Seegang mäßig 5) Sturm 6) Sturm 7) Sturm 8) Sturm Anmerkung: Die Stationen sind in drei Gruppen geordnet 1) Nord-Europa, 2) Küstengebiet von Island bis Dänemark, 3) Mittel-Europa südlich dieser Küstengebiet. Innerhalb jeder Gruppe ist die Reihenfolge von West nach Ost eingetrag.

Uebersicht der Witterung. Eine breite Zone hohen Luftdruckes erstreckt sich von Westdeutschland bis zum schwarzen Meere mit ruhigen, im Nordwesten nebligem, sonst wolkenlosem Wetter und strenger Kälte, während im Nordwesten der britischen Inseln wieder eine neue Depression naht, welche über Island und Schottland mäßige bis stark überhöhte Winde bei mildem Wetter verursacht. Westlich und westlich der Linie Bordeaux-London-Moskau bis zum hohen Norden herrscht Schauerwetter, während Bismarck 16 und Hermannstadt 18 Grad Kälte messen. Wiga: Nordwestwind, still, mäßig, + 6,8 Grad. Deutsche Seewarte. (M. A.)

Handel und Verkehr.

— (Weltausstellung in Melbourne.) Nach einer von dem Reichskommissar für die australische Weltausstellungen eingegangenen telegraphischen Mitteilung aus Sydney ist nach dem Ergebnis der dort gesammelten Erfahrungen denjenigen Firmen, welche nach ihrem Geschäftsumfange zu den bedeutendsten nicht zu rechnen sind, die Befreiung an der bevorstehenden Ausstellung in Melbourne entschieden abzuziehen. Mit dieser Mitteilung an die Handelsvorstände verbindet der stellvertretende Reichskommissar die Bitte um Beachtung darüber, ob bzw. inwiefern die Befreiung der Ausstellungsgüter mittelst Seegeschiff, welche Mitte April erfolgen müßte, mit Rücksicht auf die Kürze der Zeit oder aus anderen Gründen Bedenken unterliegt.

— In Japan hat die Einfuhr von Wolllaneren in den letzten Jahren stetig zugenommen und beschränkt sich dieselbe fast ausschließlich auf Wollstoffe deutscher und französischer Provenienz. Es ist nur erfreulich, bemerken zu können, daß deutsches und besonders sächsisches Fabrikat in den letzten Jahren sich so sehr vervollkommen hat, daß dasselbe der französischen Waare, welche noch vor wenigen Jahren den Markt in Japan beherrschte, ebenbürtig an die Seite gestellt werden kann und heute mit Vorliebe von den Japanern gekauft wird. So wurden 1878 aus Deutschland ca. 160000 Stüd zum Werte von ca. 425000 Yen gleich ca. 1700000 Mark in Japan eingeführt und zu guten und nützigen Preisen abgesetzt. Auch zeigt die Einfuhr von Schiffen in Japan, daß die deutsche Schiffsfahrt eine Zunahme von 5354 im Jahre 1878 aufweist.

Militärisches.

— Unter den vielen militärischen Jubiläen, welche für die preussische Armee auf dieses Jahr fallen, nimmt das hundertundfünfzigjährige Stiftungsfest des Zieten-Jäger-Regiments Nr. 3, das nach einer Mitteilung der „Allg. Mil.-Ztg.“ auf Ende März angelegt ist und dem wüthigen Weise der Kaiser in Person beiwohnen dürfte, ein gewisses Allgemeininteresse in Anspruch. Das Regiment gehört nämlich zu denjenigen preussischen Regimentern, welche 1806 mit in eine Kapitulation eingeschlossen gewesen sind, und zwar diese, wie das Kaiserliche Jäger-Regiment Nr. 5, in die Kapitulation von Blücher bei Ulms, und ist bei diesen beiden Regimentern deren Zusammenhang mit dem alten Stammregiment nur durch den Anschluß von Rekrutanten an ihre nach der Provinz Pommern entkommenen Depot- und Abtheilungen gewahrt geblieben. Auch sind beide so noch im Laufe des Feldzugs von 1807 wiedererstandenen, dennoch wurden sie in der Stammliste der Armee bis zum Tode Friedrich Wilhelm's des Dritten nur mit dem Erlösungsjahr 1808 geführt, in welchem ihre definitive Reorganisation erfolgte. Erst unter Friedrich Wilhelm dem Vierten hat ihr Zusammenhang mit dem betreffenden alten Jäger-Regiment durch die Verleihung der Benennungen „Zienens“ und „Blücher“-Jäger wieder eine offizielle Anerkennung erfahren, welche jetzt durch die Bewilligung eines hundertfünfzigjährigen Stiftungsfestes für das Zieten-Jäger-Regiment noch weit bestimmter hervorgerufen würde. Faktisch besitzen aber mehrere Regimente der preussischen Armee, so namentlich die Dragoner-Regimenter Nr. 2 und 3 und die Grenadier-Regimenter Nr. 9 und 10, ebenfalls einen, im Grunde noch weit berechtigteren Anspruch auf die Anerkennung ihrer direkten Abstammung von resp. ihres Zusammenhanges mit ihren alten Stammregimentern, und würde, wenn die Vergünstigung, welche den genannten beiden Regimentern gewährt worden, auch auf diese ausgedehnt werden sollte, das Dragoner-Regiment Nr. 2 1883 in der Lage sein, sein zweihundertjähriges Stiftungsfest zu begehen, wobei noch in das Gewicht fallen würde, daß sich 1806 das eigentliche Stamm-Regiment dieses Regiments (damals Vaillod's-Rittartillerie Nr. 5) den beiden Kapitulationen von Erfurt und Ulms in seinem Regimentsverband fest geschlossen glücklich entzogen hat und überhaupt in seinem nun bald zweihundertjährigen Bestehen nie in eine große Unglücks-Katastrophe mit verwickelt gewesen ist.

Vermischtes.

Paris, 1. Februar. Das Preisgericht für den von Herrn Isaac Pereire ausgeschrieben hunderttausend Franken-Konkurs zur Lösung vier sozialer Fragen ist jetzt und zwar aus folgenden Persönlichkeiten zusammengesetzt: Emmond About, Schriftsteller und Direktor des „LXXI. Siecle“; Joseph Bertrand, ständiger Sekretär der Akademie der Wissenschaften; Carnot, Senator; Charbon, Senator; Courcelles-Seneville, Staatsrath; Dumas, Chemiker und Mitglied der Akademie; Joseph Garnier, Senator und Mitglied des Instituts; Emile v. Girardin, Publicist und Abgeordneter; Sourde, Direktor des „Siecle“; v. Parville, Mitarbeiter des „Journal des Debats“; Frédéric Passy, Mitglied des Instituts; Isaac Pereire; Schulze-Deleisch, Mitglied des deutschen Reichstages; Camille

See, Abgeordneter. Herr Pereire hat immerhin einen neuen Beweis seiner Vorurtheillosigkeit gegeben, als er in seinen Aufträgen den deutschen Volksmann einladet, von dem er überdies in der heutigen „Arbeit“ sagt: „Ganz unentbehrlich war für unsere Mitte der Reichstagsabgeordnete, welcher in Deutschland das Chaos der alten kommunistischen Utopien gesäubert“ und der sozialen Bewegung seiner Zeit einen solchen Anstoß gegeben hat, daß nach dem von ihm geschaffenen Muster mehr als zweitausend deutsche Arbeitervereine gegründet worden sind. Der internationale Charakter unseres Werkes mußte ganz von selbst diesen Kämpfen der Freiheit und Emanzipation der arbeitenden Klassen herbeiführen.“

— Die am 9. December aus Brasilien in Southampton angekommenen und seitdem dort auf Kosten der Stadt verpflegten russischen Auswanderer wurden, nachdem mit der russischen und der deutschen Regierung die nöthigen Verabredungen über ihre Rückbeförderung nach Russland getroffen waren, am Sonntag nach London gefandt, um von hier mit dem Dampfer Gauner nach Hamburg abzufahren. Bevor sie Southampton verlassen, ward ihnen durch einen Vertreter der hiesigen Behörden deren Anerkennung für ihr mühseliges, zu keinerlei Lager berechtigtes Verhalten während ihres Verweilens in der genannten Stadt ausgesprochen, worauf sie eine in deutscher Sprache gedruckene Adresse überreichten, worin es heißt: „An die guten Bewohner von Southampton. Wir, die unterzeichneten armen deutsch-russischen Auswanderer, welche am 9. December 1879 an Bord des Dampfers Mingo von dem Unglückslande Brasilien aus in Southampton eintrafen, würden den guten Bewohnern von Southampton viel tausendfachen Dank für die große Freundlichkeit, die sie uns während unseres hiesigen Aufenthalts erwiesen haben. Weber wir, noch unsere Kinder und Kindesinder werden Sie verzeihen, was für uns in dem großen England gethan wurde.“ Die Auswanderer waren, bevor sie Southampton verlassen, mit Lebensmitteln, etwas Heizholz, warmen Kleidungsstücken und Decken versehen worden. Sie werden von Hamburg aus mittelst der Eisenbahn nach Wirballe befördert und bis dahin von einem Beamten der Stadt Southampton und dem Dolmetscher begleitet. In Wirballe werden russische Beamten sie in Empfang nehmen und auf Kosten ihrer Regierung nach ihrer Heimath im Weghahle zurückführen. Für Southampton sind sie ziemlich kostspielige Gäste gewesen, ihr Unterhalt für die Zeit, die sie dort zugebracht, ward auf ungefähr 200 £ veranschlagt, noch noch etwa 300 £ für ihre Beförderung nach Russland kommen.

Bekanntmachung.

In hiesiger Stadt beziehen zur Zeit folgende amtliche Verkaufsstellen für Postwertzeichen z.:

- 1) beim Kaufmann Herrn C. H. Pöhlert, Leipzigerstraße 27,
- 2) bei den Kaufleuten H. Schindler & Jäger, Leipzigerstraße 1,
- 3) beim Kaufmann Herrn F. W. Dittmar, Götzstraße 80,
- 4) - - - Th. Stude, Königsstraße 16,
- 5) - - - C. Wolff, gr. Steinstraße 53,
- 6) - - - R. H. Weid in Firma Ernst Voigt, gr. Klausstraße 22,
- 7) - - - C. F. W. Köhnig, Schmeerstraße 43,
- 8) - - - Ernst Meyer, Herrensstraße 5,
- 9) - - - J. A. Traßner, Bernburgerstr. 13,
- 10) - - - Julius Gramberg, gr. Ulrichstraße 39,
- 11) - - - H. Kanne, Leipzigerstraße 77,
- 12) - - - Gustav Henning, Sophienstraße 8,
- 13) - - - Ad. Graw, an der Marktschule 1,
- 14/15) - - - C. Gugling, Dorotheenstraße 11 und Markstraße 14c,
- 16) - - - Heinrich Stiede, gr. Steinstraße 36,
- 17) - - - Ernst Schmidt, gr. Ballstraße 29,
- 18/19) - - - J. Kauter, Schützenstraße u. Schwarzenstraße 1 und Königstraße 21.
- 20) - - - Nabelmeister Herrn C. Gundig, Klausstraße 21.
- 21) - - - Herrn C. Mathies, vor dem Steinthor 6,
- 22) - - - Nabelmeister Herrn C. Hermann, Bällberweg 31,
- 23) - - - Kaufmann Herrn Albert Schmidt, Doppelstr. 4,
- 24) - - - H. C. Schöne, gr. Steinstraße 15.
- 25) - - - Wilhelm Naefe, Herrensstraße 4.

Im Landbesitzbezirk sind deren eingerichtet:

- 1) bei Herrn C. Reiche in Dolan,
- 2) - - - C. Schmalstieg in Bassenborf,
- 3) - - - G. Köppe in Rietzen,
- 4) - - - C. Hartmann in Kerzin,
- 5) - - - H. F. Hermann in Jernitz,
- 6) - - - Franz Kanne in Wragelitz bei Niemberg und
- 7) - - - Franz Herrlich in Döllitz bei Annenborf.

In Viehhaltungen beziehen folgende Verkaufsstellen:

- 1) beim Kaufmann Herrn C. Köbel, Troitzstraße 25a.
- 2) - - - H. Singer, Reißstraße 36.
- 3) - - - H. C. Schöne, gr. Steinstraße 1a.
- 4) - - - Restaurateur Herrn Müller, Burgstraße 1.

Kaiserliches Post-Am. Nr. 1.

Land- und Hauswirthschaft.

— (Trinkwasserprüfung.) Die vom Technicum in Mittweida herausgegebene technisch-gewerbliche Korrespondenz theilt folgende einfache Methode der Trinkwasserprüfung mit: „Um festzustellen, ob Trinkwasser frei von organischen Substanzen ist, nimmt man eine reine Halbliter Flasche, füllt diese zu drei Vierteln mit dem zu untersuchenden Wasser, läßt darin einen Apfelschnitt des reinsten weißen Zuckers oder Kanis auf, vertheilt die Flasche gut und stellt sie zwei Tage lang an einen warmen Ort. Wenn dann in 34 bis 48 Stunden das Wasser flüchtig oder milchig wird, so ist es für den häuslichen Gebrauch ungeeignet. Bleibt es dagegen vollkommen klar, so kann dies als Beweis gelten, daß verunreinigende Substanzen, so weit die heutige Wissenschaft ihre nachzuviechen im Stande ist, nicht darin enthalten sind.“

Ueber die Nahrungsbestandtheile der Eier von Hühnern und Enten hat jüngst Commail Versuche angestellt. Ein Hühnerrei im Gewichte von 60,4 g bestand aus 7,2 g Schale und Haut und 53,2 g Inhalt, mithin 88,07 % des Gesamtgewichts; ein Enterei, 59,8 g schwer, hatte 7,7 g Schale und Haut und 52,1 g Inhalt, also 87,12 % des Gesamtgewichts. Die Zusammenziehung von 100 g Inhalt ergab bei Hühneriern 26,01 Trockensubstanz, 1,03 Alkali, 11,27 Fett, durch Schwefelwasserstoff gelöst; bei Entereiern 28,32 Trockensubstanz, 1,16 Alkali, 15,49 Fett, woraus sich ergibt, daß die Entenerier einen bedeutend größeren Nährwerth als die Hühnerier beizien. Außerdem stellte Commail einen Versuch über die Produktionsfähigkeit im Eierlegen zu den drei Hühnern und drei Enten an, und zwar vom Januar bis zum August, und ergab diesen Versuch bei den drei Hühnern, 257, bei den drei Enten 402 Eier. Hierzu kommt noch in Betracht, daß die Hühner in den Herbstmonaten vorer keine, die Enten dagegen 215 Eier gelegt hatten. Die drei Hühner hatten im Ganzen 257, die Enten dagegen 617 Eier gelegt. (A. A. 3.)

Abgang und Anknrt der Eisenbahnzüge Bahnhof Halle.

		Abgang									
nach:	Vm.	Vm.	Vm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.
Aschersleben	5:10	11:20	1:44	...	6:10	...	...	...	...	...	...
Breslau via Sorau-Sagan	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cottb., Gub., Posen, Sorau	8:10	...	1:28	...	7:20	...	...	...	...	...	...
Bitterf.-Berl. Leipzig	4:30	8:10	2:00	...	5:57	6:10	...	...	...	...	...
Magdeburg	5:48	7:40	1:28	...	5:47	6:10	...	...	...	...	...
Nordh.-Cass.	5:10	9:10	1:28	...	2:00	...	...	...	...	...	...
Thüringen	5:18	7:30	1:08	1:48	1:18	...	...	...	...	...	...

		Anknrt									
von:	Vm.	Vm.	Vm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.
Aschersleben	7:30	9:58	...	1:18	...	5:30	...	...	...	...	...
Breslau via Sorau-Sagan	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cottb., Gub., Posen, Sorau	7:30	...	...	1:10	...	7:40	...	...	...	...	...
Bitterf.-Berl. Leipzig	4:44	7:10	1:08	1:30	...	5:45	...	...	...	...	1:08
Magdeburg	4:57	7:00	1:18	...	17:38	5:40	7:17	...	...	...	1:04
Nordh.-Cass.	...	...	...	...	1:18	5:51	...	...	...	...	1:38
Thüringen	...	...	...	...	1:10	5:18	...	...	...	...	1:04

Personen-Posten.

	Vm.	Vm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.
von: Halle	6	...	3	...	...	...	...
in: Salzmünde	...	7:45	...	4:45	...	...	...
von: Halle	3	...	...	...	...
in: Leuchstädt	4:45	...	...	...
von:
in: Schafstädt
von: Salzmünde	8:15	...	...	6:45
in: Halle	10	...	...	...	7
von: Schafstädt	4:30	...	...	...	...
in: Leuchstädt	5:15	...	...	...	...
von:	5:45	...	...	...	...
in: Halle	7:30	...	...	...	...

Volksbibliothek am dem Rathhause

geöffnet Sonntags von 11-12 Uhr und Dienstags und Freitags von 7-8 Uhr.

Wien, 4. Februar. (Verf. Tagel.) Es scheint, daß

mindestens ein in Oesterreich der Kulturkampf abzubrechen werde. Sämmtliche vier böhmische Diöcese haben nämlich eine Eingabe an den Unterrichtsminister gerichtet, worin sie gegen den Fortbestand der Schulgesetz protestiren. Der Schule solle der konfessionelle Charakter wiedergegeben und der Kirche der gebührende Einfluß auf die Jugend und der Unterricht gestiftet werden. Die Bischöfe drohen schließlich den Widerstand gegen die konfessionelle Schule zu proclamiren, indem sie der Geisteslichkeit überlassen würden, an der Schule irgendwem mitzuwirken. Den Eltern würde gesagt werden, daß die Kinder ohne Katechismus und religiösen Unterricht dem Verderben preisgegeben sind.

Güthenstraße 12

ist die 1. Etage, 4 St., 3 R. sehr schön, eine kleine Wohnung, 150 M., zu vermieten.

Güthenstraße 16

ist eine kleine Wohnung an eine einzelne Dame oder kinderlose Leute zu 1. April c. zu vermieten.

Parlerer-Wohn., Et., 2 R., R., und Zub., p. 1. April, 1. Etage, 2 Stuben, 2. Etage, 4 St., 3 R., R. u. Zub., sofort bezugbar, zu vermieten.

Friedrich, Leipzigerstraße 16.

Fremdb. Logis von 2 Stuben, 2 Kammern, Küche u. st. per 1. April an solbde Familie zu vermieten. Kl. Klausstraße 4.

Eine freundliche Wohnung für 80 M. ist am 1. April bezugbar Charlottenstr. 10, p.

Eine Etage zu vermieten kl. Schlam 11.

Kl. Logis zu 13 M. Glaucha'sche Kirche 5.

Wohnungen zu vermieten kl. Schlam 4.

Ein Logis zu vermieten Döblichau 25.

2 Wohnungen gleich zu beziehen Trifflstraße 19.

Möbl. Stüb. verm. sof. gr. Ulrichstr. 29, III.

Fremdb. möbl. St. zu verm. Anhalterstr. 3, II, I.

Möbl. Wohnung Anhalterstraße 9, II, I.

Möbl. St. m. R., 3 1/2, v. Gießstr. 67 i. R.

Möbl. Wohnung verm. Königstr. 25, p. I.

Ein gut möbl. Zimmer mit Bett, Sof. zu vermieten Karlsrufer 19, part.

Wohnung, 3 St., 3 R., R. u. Z., Mauerg. 16.

Möbl. Wohnung gr. Schlam 6, I, I.

3 möbl. Stube mit Bett sof. oder später billig zu vermieten. Zu erfr. Erped.

Ein möbl. Zimmer, 1. März zu vermieten gr. Steinstraße 12, Porzellanhandlung.

Unst. Schlafst. gr. Ulrichstr. 52, bei Wolfram.

Unst. Schlafstelle offen kl. Sandberg 19.

Gesucht 1. März möbl. Stube und Kammer, Nähe des Leipz. Thurmes, Gest. Oferten unter M. 200 in der Exped. d. Bl. erbeten.

Stube und Kammer (unmöbl.) z. 1. April Nähe der Volkschule (Prom.) gesucht. Gef. Off. F. Kohl's Restaurant, Königstr., erb.

M. Kaden oder Part.-Wohnung und Werkstatt zu mieten gesucht. Offerten unter M. 788 erbeten an die Annoncen-Expedition von J. Bard & Co.

Wohnung gesucht, 5 Zimmer mit Zubehör, April oder Mai, in ruhigem Hause von kinderloser Familie. Offerten mit näherer Angabe und Preis unter „A. 4“ sogleich in der Exped. d. Bl. erbeten.

2 Zimmer oder 1 Zimmer mit u. h. bequ. Eingang nicht zu weit von der Bahn zu mieten gesucht. Offerten unter P. D. in der Exped. d. Bl. erbeten.

Hallercher Turn-Verein.

Montags und Donnerstags Übung.

