

Der Untergang S. M. Schiffes „Großer Kurfürst“.

Auf Grund der gerichtlichen Untersuchungssakten dargestellt.

Das oben erwähnte Beifetz zum „Marine-Verordnungsblatt Nr. 27“ veröffentlichte eine Darstellung der gerichtlichen Untersuchung...

Am 6. Mai 1878 erfolgte die Indienststellung der für das Übungsgeschwader jenes Jahres bestimmten Panzerschiffe „König Wilhelm“, „Großer Kurfürst“, „Preußen“ und „Friedrich der Große“.

Nach dem Ausschleiden des letzteren wurden am 27. desselben Monats die ersten drei und der Aviso „Salte“ zum Geschwaderverband vereinigt.

Der Geschwaderchef, Kontradmiral Batsch, nahm nach seiner Einschiffung am 27. Mai 1878 zugleich die Inspizierung der Schiffe vor und beendigte dieselbe am folgenden Tage.

Ein Bericht über diese Inspizierung ist nicht erstattet worden.

Am 28. Mai 1878 empfing der Admiral auch die am Tage vorher vollzogene und ihm telegraphisch angekündigte Segelordre, welche mit den Worten beginnt:

„Euer Hochwohlgebornen erlaube ich ergebenst, mit dem Ihrem Befehle unterstellten Geschwader, bestehend aus S. M. Schiffen „König Wilhelm“, „Großer Kurfürst“, „Preußen“ und Aviso „Salte“, nach Vermeidung der vorgeschriebenen Inspizierung der Schiffe nach Gibraltar in See zu gehen.“

Am 29. Mai 1878 5h 45m p. m. trat das Geschwader, jedoch ohne den Aviso, welcher einer Reparatur halber zurückbleiben mußte, die Reise an und feuerte auf dem üblichen Wege dem englischen Kanal zu.

Am 31. Mai 1878 2h 55m a. m. kam das Galloper Feuerschiff in Sicht.

Das Geschwader befand sich in Doppellinie. Der Geschwaderchef ließ Stillelinie formiren, passirte in dieser Formation die Enge zwischen North Falls und Galloper Höhe und ließ alsdann wieder Doppellinie mit geschlossenen Distanzen und Abständen bilden.

Das erste Treffen bildeten „König Wilhelm“ als Leiter und „Preußen“, das zweite „Großer Kurfürst“.

In der Doppellinie passirte das Geschwader um 7h 40m a. m. Cap Goodwin Feuerschiff und lief bei schönem und klarem Wetter und leichter östlicher Brise in den Kanal ein.

Nachdem kurz vor 8h 30m a. m. South Sand Head Feuerschiff passirt war, beschloß der Geschwaderchef, welcher die Platzirung von 3h a. m. persönlich geleitet hatte, um zweien, in der Karte zwar nicht angegebenen, aber von ihm im Herbst 1878 bemernten Wrackstücken zwischen Dover beziehungsweise Zofelstone und dem Barne-Sande aus dem Wege zu gehen, das Geschwader so nahe wie möglich am Molentopf von Dover vorbeizuführen und ließ um 8h 35m das Signal geben:

„Großer Kurfürst.“ „Intervalle bis auf 1 Nektometer schließen!“

Diese Verringerung der Seitenausdehnung des Geschwaders ordnete er, wie er angiebt, an, weil er die für die Signalverständnisung unangünstigere Stillelinie vermeiden wollte.

Der Kommandant des „Großer Kurfürst“ übernahm von Ertheilung dieses Befehls ab selbst die Leitung seines Schiffes und ließ dasselbe gleichzeitig heranziehen und auflaufen, um bei Verstärkung der Entfernung auf 100m, in der bisherigen Stellung vom Flaggschiff zu bleiben. Diese Position einzunehmen gelang ihm nicht. Um 9h passirte das Geschwader Dover. Auf dem Flaggschiff wurde Münterung abgehallen, danach Morgenanbath. Alsdann ließ der Kommandant, welcher der Routine gemäß das Schiff „Mar zum Gefecht“ zu machen wünschte, die klar Schiff-Rolle verlesen und danach instruirten.

Nach Vermeidung der Insurrection um 8h 45m befohl der Kapitän zur See Kühne, der sich seit dem Signal zum Schließen der Intervalle auf der Kommandobrücke aufgefunden hatte, dem Kapitänleutnant Klaus, die Waage zu übernehmen, und begab sich dann mit der Absicht, von dem kurz vorher unter Deck gegangenen Geschwaderchef die Erlaubnis zum „klar Schiff“ einzuholen, nach der Kajüte.

Bei Ueberzagen der Waage machte Kapitänleutnant Stubenrauch den Kapitänleutnant Klaus besonders auf eine schon einige Zeit in Sicht befindliche Barre aufmerksam, die mit Backbord Halsen beim Winde, also südwestwärts, segelnd 2 1/2 bis 3 Strich an Steuerbord vorn, etwa 2 Seemeilen entfernt, in Sicht war und den Kurs des Geschwaders freuzen mußte; etwas weiter ab, etwas mehr an Steuerbord, befand sich noch eine ebenso liegende Brigg. In Vordr des „Großer Kurfürst“ war um 9h 30m Münterung abgehallen worden; danach wurde der auf dem Bord verammelten Mannschaft die Geschichtrolle verlesen.

Gegen 10h befand sich das Geschwader 4 1/2 Seemeilen Südwest von Zofelstone und feuerte den miswetterlichen Kurs Südwest mit West 1/2 West mit 9 Knoten Fahrt; „Preußen“ war in Position, im Kielwasser des „Großer Kurfürst“ um diese Zeit gehen die Angaben auseinander; die Barre zeigte etwa 1 1/2 bis 2 Strich an Steuerbord und 200m weiter ab. Um der Barre auszuweichen, ließ Kapitän zur See, Graf v. Monts, das Ruder des „Großer Kurfürst“ und gleich darauf auch Kapitänleutnant Klaus das Ruder des Flaggschiffes Backbord legen; beide Kommandos wurden befolgt, und drehten demgemäß beide Schiffe frei von der Barre. Als dies erreicht war, wurden die entsprechenden

Kommandos gegeben, um den früheren Kurs wieder aufzunehmen; das Drehungsmoment des „König Wilhelm“ nach Steuerbord war aber ein so großes geworden, daß die nunmehr beschleunigte Bewegung des Schiffes nach der entgegengesetzten Seite nicht so leicht erreicht werden konnte; hierüber und angesichts der jetzt äußerst bedrohlichen Nähe des „Großer Kurfürst“ wurden die Kommandos für das Ruder nicht mehr mit der erforderlichen Präzision abgegeben; es entfiel am Ruder eine verhängnisvolle Verwirrung; „König Wilhelm“ jagte, anstatt allmählich nach Backbord herumzugehen, immer weiter nach Steuerbord aus, und obwohl Kapitän zur See Graf v. Monts, welchem die gefahrdrohende rapide Bewegung des Flaggschiffes nicht entging, die erforderlichen Ruderkommandos gab, um „Großer Kurfürst“ wiederum hart nach Steuerbord ausweichen zu lassen, auch die Maschine „schneller“ und „alle Kraft“ gehen ließ, obwohl ferner auf gegebenes Kommando die Maschine des „König Wilhelm“ parirte und rückwärts schlug, rammte letzteres Schiff den „Großer Kurfürst“ in der Backstagsrichtung in die Seite, sein Vordergehirn saßte in's Backbordgroßwanz, und gleichzeitig drang sein Sporn zwischen Groß- und Kreuzwanz unter der Panzerung in die Vornwanne. Der Stoß war so heftig, daß „Großer Kurfürst“ aus seiner Drehung nach Steuerbord abgelenkt wurde und etwas nach Backbord zurückschlug, wobei er die große Kaa, die große und Kreuzbramslänge und die Backbordseitenboote nebst Davits und die Bespannung verlor. Alsbald neigte sich infolge des durch das fest eindringenden Wassers das Schiff allmählich immer mehr nach Backbord über. Bald gehörte das Schiff dem Ruder nicht mehr; der Versuch, mit demselben auf Strand zu laufen, konnte nicht zur Verwirklichung kommen, und etwa 15 Minuten nach dem Zusammenstoß kenterte und sank das Schiff; das Signal zur Verhinderung war gegeben worden.

Die ferner nach dem Zusammenstoß zur Rettung von Schiff und Mannschaft erfolgten Kommandos und Maßnahmen, wie: „Pumpenmaschinen an die Pumpen!“ „Wit der Maschine lenken!“ „Aus der Bilge speisen!“ „Batteriesporen schließen!“ „Spieren und Rettungsbojen über Bord!“ „Alle Mann aus der Maschine!“ und danach, als das Schiff immer mehr nach Backbord überlagte: „Alle Mann aus dem Schiff!“ hatten das Kentern des Schiffes und den Verlust des größeren Theiles seiner Besatzung nicht verhindern können. Diejenigen von derselben, welche sich lange genug über Wasser halten konnten, wurden von den Booten des „König Wilhelm“, welche schnell zur Hilfe herbeikamen, und von herzugeeilten englischen Fischerbooten, einige auch durch Boote der „Preußen“ gerettet.

Es sind von der 487 Köpfe stark gewesenen Besatzung des „Großer Kurfürst“ 269 Personen untergegangen, und zwar 2 Kapitänleutenants, 2 Unterleutenants zur See, 1 Maschineningenieur, 1 Unterabthemer, 5 Deckoffiziere, 27 Unteroffiziere, 1 Rabett, 27 Gefreite und Gemeine, 2 kontraktlich Engagirte und 1 Garantie-Maschinist.

„König Wilhelm“ hatte bei dem Zusammenstoß selbst eine sehr erhebliche Havarie am Bug erlitten, konnte jedoch, da kurz vorher der Befehl zur Verhinderung gegeben worden war, trotz des in die worderen beiden Kompartements eindringenden Wassers, in Folge wasserdichten Abschließens der übrigen Theile des Schiffes von denselben und durch fortgesetzte Pumpen vor dem Sinken bewahrt werden und nach Portsmouth dampfen, woselbst zunächst eine provisorische Reparatur vorgenommen wurde.

Die Beschädigungen bestanden in einem doppelten Bruch des Vorstevens, einem Zerreißen resp. Verbiegen der ein bis zwei vordersten Platten der Gänge der Außenhaut und des Panzergürtels zwischen dem unteren Bruch des Vorstevens und dem Bugspiz, dem Verbiegen, selbst Zerreißen der Quer- und Längspannen, soweit dieselben mit den genannten Theilen der Außenhaut verbunden sind, dem Verlust des Rückerbaums mit seiner Takelage und einem Bruch resp. einer Verwundung des Bugspizs. Die provisorische Reparatur wurde in einigen Wochen ausgeführt und erfolgte demnach die Rückkehr des Schiffes nach Wilhelmshaven.

Bei Prüfung der Ursachen des Unglücksfalles sind hauptsächlich folgende Momente zur Erörterung gezogen worden.

A. Die Seebereitschaft der Schiffe, insbesondere S. M. Schiffes „Großer Kurfürst“ bei Antritt der Reise.

Der Admiral erachtete, als er die Reise antrat, die Schiffe als seefertig für den Antritt der Fahrt im Geschwader. Er hebt hervor: Auch die Kommandanten hätten sich nach beendeter Inspizierung gemeldet, sie seien in jeder Beziehung fertig; eine Demonstration gegen die Segelordre habe er hiernach weder für militärisch zulässig, noch als Semant für geboten erachtet. Die Kriegsgerichte haben die von Seiten der Beurlaubten gegen die Einstellung des „Großer Kurfürst“ in den Geschwaderverband erhobenen Bedenken als durchgreifend nicht erachtet.

In dem Erkenntnis vom 7. Juni 1878 heißt es bezüglich des dem Admiral gemachten Vorwurfs über den Antritt der Reise mit einem unfertigen Schiffe im Geschwader:

„Die nach der Inspizierung vom 19. Mai 1878 an dem „Großer Kurfürst“ noch erforderlich gewesenen Reparaturen waren jedenfalls, soweit sie erheblich waren, bis zum 29. Mai 1878 ausgeführt, und es kann deshalb auch dem Admiral nicht der Vorwurf gemacht werden, daß er ein unfertiges Schiff in das Geschwader einstellte, resp. es unterlassen habe, die Unfertigkeit höheren Ortes zur Sprache zu bringen.“

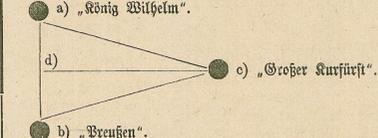
Das dritte Kriegsgericht führt bei Erörterung der Frage bezüglich des Kommandanten des „Großer Kurfürst“ aus:

„Die Arbeiten, welche an „Großer Kurfürst“ bis unmittelbar vor dem Unterichten vorgenommen wurden, sind für die Frage, ob das Schiff seefähig, ohne Bedeutung. Das Schiff war fertig, in See zu gehen und soweit es für das Erste, eine Reisebewegung, notwendig war, auch zu dem Geschwader zu stoßen.“

B. Die Formation des Geschwaders am 31. Mai. Die am Morgen des 31. Mai von dem Geschwaderchef befohlene Fahrordnung: „Doppellinie“ und die Verringerung der Seitenausdehnung des Geschwaders auf 100 m ist Gegenstand eingehender Erörterung gewesen.

Das Evolutionsreglement vom 29. Februar 1876 sieht als die Normalentfernung zwischen zwei größeren Schiffen im Geschwader „vier Nektometer“ fest mit dem Zusatz: „Die Schiffe haben sich stets in den gewöhnlichen Abständen resp. Intervallen und Distanzen zu rangiren, so lange der Admiral keine anderen Entfernungen befehlet.“

Was zunächst die am „Großer Kurfürst“ eingenommene Position betrifft, so ergibt sich die Formation des Geschwaders in Doppellinie mit geöffneten Intervallen aus der folgenden Skizze.



Der Admiral ertheilte von dieser Formation aus den Befehl: „Großer Kurfürst“ Intervalle bis auf ein Nektometer schließen.“ In Ausführung dieses Befehls löste „Großer Kurfürst“ auch die Entfernung o. a. vom Flaggschiff, woraus das Kriegsgericht einen Vorwurf für den Grafen v. Monts nicht hat entnehmen können.

Es mußte nun weiter die Frage aufgeworfen werden, ob der Geschwaderchef richtig gehandelt hat, wenn er an jenem Morgen eine anormale Fahrordnung, wie geschoben, wählte?

Der Admiral hat jeden Zusammenhang der engen Formation mit der Kollision bestritten. Er habe, führt er aus, dem Kommandanten des „Großer Kurfürst“, der weder Nebenmann noch Hintermann gehabt, nicht die Freiheit seiner Aktion getraubt, das habe auch Graf v. Monts bewiesen, indem er ohne Strupel und Anfrage abgesehen sei. Habe derselbe geglaubt, mit Vermeidung seiner Fahrt vor dem Flaggschiff vorüberkommen zu können, so sei dies bei den von ihm angewendeten Mitteln falsch gewesen; es sei sogar nicht unwahrscheinlich, daß er vorzeitig zurückgebogen sei; dieses würde eventuell die Kollision wesentlich erleichtert haben. Wäre es nicht geschahen, so sei evident, daß „Großer Kurfürst“ erst nach und nach sein ganzes Ruder gebraucht habe. Aber weder dieser Umstand, noch die falsche Position des Schiffes bildeten ein wesentliches Moment der Kollision. Habe sich nämlich dasselbe vor seiner Position befunden, so wäre das für seine Sicherheit vorteilhaft gewesen, wenn es nicht allein seine Fahrt vermerkt, sondern auch, zugleich mit ganzem Ruder drehend, fortgesetzt in dieser Drehung verharret hätte. Dies würde „Großer Kurfürst“ um ebenso viele Schiffslängen vor „König Wilhelm“ gebracht haben, als es anfänglich hinter diesem zurück war. Hätte dagegen „Großer Kurfürst“, unter gleichzeitiger Abbiegen, in seiner Fahrt innegehalten, so würde „König Wilhelm“, da man beim Rückwärtsarbeiten der Maschine, bis das Schiff zum Stillstande kommt, etwa fünfmal die Länge desselben zu rechnen habe, bei „Großer Kurfürst“, anstatt es zu treffen, vorübergeschossen sein. Der Kommandant des „Großer Kurfürst“ habe einen Fehler, wie der am Ruder des „König Wilhelm“ war, nicht voraussehen können und habe, wenn er wirklich nicht versuchte, auf den alten Kurs zurückzubiegen und das Ruder zu fügen, keineswegs unrichtig gehandelt und nur eben, was aber nicht zu erwarten gewesen wäre, nicht so leicht den äußersten Nudermittel gebraucht. Er habe früher als das Flaggschiff mit dem Ausschwenken begonnen, und es sei das Hand- und nicht das Dampfheueruder gebraucht worden; im Mechanismus hätten mithin beide gleichgabelnd, und der Nachtheil seines größeren Radius wäre durch den Vorprung des „König Wilhelm“ und durch die Priorität seines eigenen Abbiegens aufgehoben worden. Der Admiral habe ferner mit Rücksicht darauf, daß es sich um eine Reisebewegung und nicht um Evolutions gehandelt, für sich, als Geschwaderchef, das volle Recht in Anspruch genommen, Maßregeln in der Platzirung der Schiffe zu irgend einem Zwecke zu treffen, wann und in welcher Richtung er wolle, und es könne ihm, wie jedem Geschwaderchef, die Befugnis, sich in der Mittheilung der Befehle derjenigen Mittel und Signale zu bedienen, die auf dem kürzesten und geeigneten Wege zum Ziele führen, nicht verweigert werden. Er bestreitet sodann, daß das Signal zum Schließen unklar gewesen sei. Er hebt ferner hervor, daß die offene Formation ebenjowohl Kollisionsgefahr mit sich bringen könne, wie die geschlossene, und plaidirt für die taktische Berechtigung der letzteren. Er macht endlich darauf aufmerksam, daß bei dem falschen Rudermanövers die Kollision auch schwerlich vermieden worden sein würde, wenn „Großer Kurfürst“ auf seiner richtigen Position oder wenn das Intervall nicht vergrößert gewesen wäre.

(Fortsetzung folgt.)

Bekanntmachung.

Die Kreis-Eingezeichneten werden hierdurch auf die in dem 5ten Stück des diesjährigen Amtsblatts sub Nr. 111 abgedruckte Bekanntmachung der Hauptverwaltung der Staats-Schulen vom 16. v. Mts., betreffend die 25ste Verloosung der Staatsprämienanleihe vom Jahre 1855, besonders aufmerksam gemacht.
Halle a/S., den 8. Februar 1880.

Der königl. Landrath des Saalkreises,
geheimer Regierungsrath
C. v. Krojg.

Gewerbe- & Industrie-Ausstellung 1881 zu Halle a. d. S.

Das Schiedsgericht zwischen Halle a/S. und Dessau hat seinen Spruch gefällt: Der von den beiden Herren Schiedsrichtern erwählte Dömann hat sich für Halle a/S. als Ausstellungsort erklärt.

Indem wir diese Entscheidung zur öffentlichen Kenntniss bringen, erklären wir hiermit, daß die seit der Constatirung des Schiedsgerichtes eingeleitete gewesenen Ausstellungsarbeiten nunmehr sofort wieder aufgenommen worden sind, und werden die in der Zwischenzeit bei uns eingegangenen Anmeldungen und Anfragen in kürzester Frist beantworten.

Die Mitglieder unseres großen Comités werden wir sobald als möglich nach hier zu einer Sitzung einladen, die Mitglieder der auswärtigen Localcomités und diejenigen gewerblichen Vereine, welche sich im Interesse unseres Unternehmens um die Bildung derartiger Comités bemühen wollten, eruchen wir ergebenst, unseren schriftlichen Eröffnungen entgegenzusehen zu wollen.

Anmeldungen zur Befestigung unserer Ausstellung werden wieder erbeten und sind an den Schriftführer, Director Julius Anshow in Halle a/S., zu richten.

Ausführlichen Prospect stellen wir scheinig fertig und lassen solchen den angemeldeten Herren Ausstellern unaufgefordert zugehen.

Exemplare der Geschäftsordnung und des Gruppenverzeichnisses, sowie Anmeldescheine sind von unserem Schriftführer zu beziehen.
Halle a. d. Saale, den 6. Februar 1880.

Das Comité

für die Gewerbe- & Industrie-Ausstellung 1881 zu Halle a. d. S.

Leopold,

Bergwerks- und Salinen-Director, stellvertretender Vorsitzender.

Cöthen.

Weizenfels.

Grösste Plissé- und Rundbrennereien

F. Lindenheim,

Halle a. S., Schmeerstraße Nr. 30.

Wittenberg. Bitterfeld.

Geschäfts-Eröffnung.

Einem geehrten Publikum von Halle und Umgegend zur gefälligen Nachricht, daß ich mit heutigem Tage Schützengasse Nr. 1 eine

Glaser-Werkstatt

eröffne, empfehle mich zugleich bei vorkommenden Fällen zur Ausführung aller in das Fach einschlagender Arbeiten und verspreche bei reeller Bedienung solide Preisstellung.

Auch werden dajelbst Bilder und Spiegel billig eingerahmt.

Halle a. S. Fried. Kuntzlin, Glasermeister.

Alle Bücher,

welche bis zum 1. Januar d. J. aus meiner derzeitigen Leihbibliothek entliehen sind, bitte ich in den Tagen vom 9. bis 14. Februar

C. Steinberg,

Barfüßerstraße 10, Ecke der Schulgasse.

Dienstag den 10. Februar

Narrenabend im Stadtgarten.

Prinz Carneval hat in seiner letzten Sitzung mit seinen Ministern den Beschluß gefaßt, den diesjährigen Narrenabend in solenner Weise im Stadtgarten abzuhalten. Es ladet hierzu freundlichst ein
E. Seebe.

Restaurant zum Feldschlösschen, (Kuhgasse).

Dienstag den 10. Februar Abends

Grosser Carneval.

Feldschlösschen-Bier ff. Carl Rejall.



Halle dem geehrten Publikum bestens empfohlen

Küche und Keller vorzüglich wie bekannt.

Täglich „grosser Mittagstisch.“

Heute zur Fastnachtfester Anstich einer neuen Sendung hochfeinen, schantreif gewordenen

Culmbacher.

Von Mittag an selbstgebackene Pfannkuchen.

Hochachtungsvoll Müller.

Einem Lehrling sucht
Emil Franke, Kürschnermeister.

Einem Lehrling sucht C. Vaass, Tapezierer.

Eine auf Oberhemden geübte Zurechtrikerin erhält sofort Beschäftigung.
Kuhgasse 5, I.

Eine geübte Maschinenmädchlein auf Wäsche gesucht, aber nur solche, Klaustrhorst. 15, D. P.

Lüchtige Maschinen-Wäherinnen auf Wäsche finden im Hause Beschäftigung. A. J. Jacobowitz & Co., gr. Ulrichstraße 55.

Ein Mädchen, gut im Schneidern, auf Fernarbeit geübt, findet dauernde Beschäftigung bei Albert Müller, Schulberg 7, II.

Ein ordentliches Mädchen für Küche und Hausarbeit, mit guten Attesten versehen, sucht zum 1. April Minna Erbs, Augustastrasse 15.

Zum 1. März ein ordentliches Mädchen mit guten Zeugnissen gesucht
Laubengasse 18, part. rechts.

Ein gewandtes, kräftiges Mädchen, das sich keiner Arbeit scheut und ein 15-16jähriger Bürsche zum Stiefelwischen u. s. w. werden verlangt
Weidenplan 6b.

Ein gebildetes Mädchen aus anständiger Familie, welches die feine Küche erlernen will, kann sich melden
Herrnstraße 20.

Recht ordentl. Mädchen für Küche und Hausarb. f. sof., 15. Febr. u. 1. März Et. d. Fr. Parade, gr. Schlam 10.

1 Kinderfrau bei 60 Thlr. Geh. nach auswärts, tücht. Köchinnen, Jungfern, Haus- u. Küchenmädchen finden angenehme Stellen. 1 Amme sucht sofort Stelle durch

Frau Binneweiss, gr. Märkerstr. 18.

Es wird eine Aufwartung des Morgens zum Kleiderreinigen gesucht Wühlweg 11, II. Zu melden Vorm. zw. 11-12, Nachm. 4-5.

Eine Frau sucht Aufwartung für Nachmittag
Neustadt 5, I Tr.

Zum 15. d. M. wird ein ordentl., tücht. und fleiß. Weidenplan 6.

Auß. Dienstmädchen

erhalten in allen Branchen gute Stelle bei hohem Lohn hier und auswärts durch

Frau Herrmann, gr. Ulrichstraße 23.

Anständige Kinderfrau sofort gesucht Kapellenstraße 1, A. Brieger.

Ein arbeitsames Mädchen mit guten Attesten zum 15. Februar gesucht Weisstr. 12.

Ein recht anständiges Mädchen für Küche u. Haus wird zum 1. März für ein. Leute gesucht d. Frau Köhler, Kautelpforte 6.

Ein ordentliches Mädchen zum 15. Febr. gesucht
Anhalterstraße 7, I Tr.

Ein tücht., gut empfindliches Hausmädchen zum 1. April zu mieten
gr. Märkerstr. 8, I.

Tücht. Mädchen sucht Stelle Weisstr. 50.

Ein Mädchen vom 2. 15 Jahr alt, sucht 1. März oder 1. April Stelle als Kindermädchen. Zu erf. H. Braunhaus, 3, I. E.

Eine anständige Frau sucht Beschäftigung im Ansehnern. Zu erf. gr. Ulrichstr. 6, im Wollgeschäft.

Halle-Soran-Gubener Eisenbahn.

Die Bahnhofs-Restaurations in Forst soll zum 1. März cr. anderweit verpachtet werden, wozu Termin auf

Donnerstag den 12. Februar cr. Vormittags 10 Uhr

in unserm Verwaltungs-Gebäude hiersebst, Franzosenstraße 1, anberaumt ist.

Buchhaltige haben ihre bezüglichen Offerten bis zu diesem Termin an unser Central-Bureau einzuliefern, wofelbst auch die Verpachtungsbedingungen eingehoben oder gegen Einsendung von 50 \mathcal{A} Copialien in Empfang genommen werden können.

Die Offerten sind zu versiegeln und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Pachtung der Bahnhofs-Restaurations Forst“

abzugeben.
Halle a/S., den 2. Februar 1880.

Königliche Eisenbahn-Commission.

Neue Fromenade 8 sind per 1. April 1880 zwei herrschaftliche Wohnungen zu vermieten und zwar 1. Etage: 4 Stuben, diverse Kammern u. 2te Etage, sehr geräumig, mit Glasjalou, namentlich für einen Photographen paßend. Näheres bei

Louis Sachs, gr. Ulrichstraße 24.

Gütchenstraße 12

ist die 1. Etage, 4 St., 3 K. nebst Zubehör, eine kleine Wohnung, 150 \mathcal{A} . zu vermieten.

Gütchenstraße 16

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

Eine sehr freundl. Wohn-, Bel-Etage, 4 St., 4 K. u. alles Zubehör, Ballon u. Garten zu vermieten
Verbürgerstr. 22.

1 Logis, best. aus 4 gr. St., 3 K., 1 f. Zub., mit Gartenprom., ist im Ganzen od. geth. billig zu vermieten, 1. April zu bez.
Steinhor, Grünstraße 2.

St., K., K. zu vermieten, 1. April zu bez.
Grünstraße 2.

Lindenstraße Nr. 7

ist eine herrschaftlich und elegant eingerichtete Wohnung von 5 Stuben nebst Zubehör zum 1. April zu vermieten. — Das Nähere im Hause parterre.

Glauchauische Kirche 3 eine getheilte Bel-Etage Diern 1880 zu vermieten.

Zu vermieten 1. April ein Parterre-Logis nebst Werkstelle, passend f. Schlosser, Klempner u. dergl. Näheres

H. Klausstraße 5, im Laden.

Ein schwarzes Faltentuch in d. Leipzigerstraße verloren. Gegen gute Belohnung abzugeben
Kandwehrstraße 6.

Berl. Sonnabend ein Portemonnaie mit Inh.; geg. Bel. abzug. Spige 33. Wittwe Koch.

Eine feingebildete, junge Frau empfiehlt sich als Portierin. Adressen unter Nr. 40. Hauptpost erbeten.

Strohüte

zum Waschen, Färben und Modernisiren werden angenommen. Die neuesten Färbensetzen zur Ansicht. B. Herter, Steg 1.

6000 Mark

sind zum 1. April auf 1. Hypothek auszuliefern. Zu erf. in der Annoncen-Expedition von H. Graese, gr. Märzstraße 7.

Eine perfekte Schneiderin aus Leipzig empfiehlt sich
Weidenplan 5a, II.

Halle.

Zum Saale des Volkshilfsgebäudes. Otto Kremershoff's Recitationen frei aus dem Gedächtniß. Donnerstag den 12. Februar Abends 7 Uhr

Faust.

I. Billets à 1,50 \mathcal{A} , Schüler-Billets 50 \mathcal{A} oder in der Buchhandl. der Herren Schröder & Simon. Kassenpreis 2 \mathcal{A}

II. Vortrag: Julius Caesar.

III. Verloren

ein grünes Geldtäschchen mit Stahlbügel von der Bahn bis in die st. Ulrichstraße 24; gegen Belohnung daf. abzugeben.

Uhr mit Kette verloren; geg. Belohnung abzugeben bei Achterberg, a. d. Halle 15/16.

Kindersack, grau mit braun, verl. Gegen Belohnung abzugeben Weisstr. 19, III.

Eine goldene Damenuhr mit goldener Kette ist vom Markte bis Zielweg verloren; gegen gute Belohnung abzugeben beim Goldarbeiter Strudmeier, Neumbauer 6.

Frl. K. W. 9468.

Brief erst Sonnabend früh zu spät erhalten. Dringende Bitte um weitere Mittheilung unter früherer Adresse.

Familien-Nachrichten.

Geburts-Anzeige. Gestern Abend 10 Uhr beglückte mich meine liebe Frau Rosa geb. Thomas mit einem starken Jungen.

Halle a/S., am 9. Februar 1880.

A. Zimmerhädel.

Gestern Abend wurden wir durch die Geburt eines munteren Knaben hoch erfreut.

F. Schimpf und Frau.

Veripäet.

Mit Gottes Willende wurde meine liebe Frau Bertha Hügel am 6. Februar von einem kleinen Knaben schwerer glücklich entbunden. Möge der liebe Gott meine Frau bald wieder gesund machen und andere vor einem ähnlichen Schicksal bewahren.

Julius Hügel.

Todes-Anzeige.

Allen lieben Verwandten und Bekannten die traurige Nachricht, daß Sonntag, am 8. d. Mts., Nachmittags 2 Uhr mein lieber Sohn Carl sanft entschlafen ist.

Die Beerdigung findet Mittwoch Nachmittags 8 Uhr vom Trauerhause aus statt.

Tiefbetrübt zeigen dies an

W. Krone, Musikdirector, nebst Familie.

Gestern Abend 9 $\frac{1}{2}$ Uhr entschlief sanft nach hartem und schwerem Leidskampfe unsere unglückliche Tochter und Schwester Ida Hartmann in ihrem noch nicht vollendeten 20. Lebensjahre. Dies zeigen allen Freunden und Bekannten tiefbetrübt an

die trauernden Hinterbliebenen.
Halle, den 8. Februar 1880.

Todes-Anzeige.

Gestern früh 7 Uhr entschlief sanft und ruhig nach langen Leiden meine Schwägerin, unsere gute Tante, Fräulein Marie Seiler in ihrem 70. Lebensjahre. Dies zeigen statt besonderer Meldung an

die Hinterbliebenen.
Halle, den 9. Februar 1880.

Dankagung.

Herzlichen Dank für die vielen Beweise ehrender Liebe und Theilnahme in der Krankheit wie bei dem Tode und Begräbnisse meines geliebten und unvergesslichen Mannes.

Dank dem Herrn Major Hoffmann für seine trostreichen Worte am Grabe, Dank seinen Herren Kollegen für ihre Begleitung und Schmückung des Sarges, sowie Dank allen denen, die ihm mit Kränzen und Kranzen so unerwartet reichlich beehrte.

Die tieftrauernde Wittve

Friederike Raumann.