

Stenographischer Bericht

Sitzung der Stadtverordneten-Versammlung

am 14. März 1881, Nachm. 4 Uhr. Vorsitzender: Herr Regierungsrath Gneist. Anwesend: die Stadtverordneten Prof. Drel, Dehne für die und die nächste Sitzung, Steinhauf, Prof. Freytag, Sachs, Jenschig und Grotz.

Vorliegende: Nr. 1. Ich habe Ihnen mitzutheilen, daß eine Einladung seitens der Universität eingegangen ist zur Feier des Geburtstages des Kaisers und Königs. Eine Anzahl von Exemplaren dieser Einladung liegt hier aus und ich bitte die Herren, welche ein Versehen zu haben wünschen, hieron zu nehmen.

VII. Bericht der Kommission zur Vorbereitung der Stadt-Bahn-Angelegenheit. (Referent Herr Dir. Schröder.)

Referent: Sie haben, m. H., am 17. Januar eine Kommission von 5 Stadtverordneten ernannt und derselben den Auftrag gegeben, in Vorbereitung zu treten über eine eventuell anzulegende Stadtbahn. Der Sitzungen wußte Herr Stadtbaurath Jochausen bei. Die Kommission glaubt alle Vorschläge seitens des Magistrats ermöglicht zu sein. Der Erweiterung sind folgende Fragen unterzogen worden: 1) ob es überhaupt zweckmäßig und wünschenswert sei, eine Stadtbahn anzulegen, 2) ob der Betrieb bloß für Personen oder ob er für Personen und Güter stattfinden soll, 3) ob Pferde- oder Dampfkraft zur Anwendung kommen soll, 4) welches die wichtigsten Linien seien, 5) welche Spurweite der Bahn zu geben sei, 6) welches die Modalitäten seien, unter welchen die Ausführung in Angriff zu nehmen sei. Ich erlaube mir in der Kürze Mittheilung zu machen über das, was die Kommission in diesen Punkten für das Zweckmäßige und Nützliche erkannt hat.

Zunächst in Bezug auf den ersten Punkt, ob es zweckmäßig sei, den Personenverkehr schon ein zu leichten sei, daß es sich der Mühe verlohne, eine solche Bahn anzulegen und ob das Unternehmen finanziell gesichert sei. Man hat geglaubt, Paale sei noch nicht so groß wie andere Städte, die sich dergleichen Einrichtungen bedienen, aber man ist überzeugt, daß andere kleinere Städte schon mit Erfolg dergleichen Bahnen errichtet haben, und so glaubt man die Ueberzeugung ausprechen zu dürfen, es fehle nicht unbedeutend, dieser Frage näher zu treten. Ferner war der Punkt zu erörtern, ob nicht lokaliter sich Hindernisse vorfinden, die der Errichtung einer Stadtbahn entgegenstünden. Wir wissen alle, daß unsere Stadt sehr eng Straßen hat. Auch wenn wir nicht in einer ebenen Gegend, sondern wir haben Gebirgen von ziemlich bedeutender Art. Daraus erwächst ein Hinderniß für den Betrieb, das ernstlich in Betracht zu ziehen ist. Was den letzten Punkt anbetrifft, so hat man sich fragen können, daß wenn die Steigung zu groß wäre, durch Dampfkraft die Hindernisse überwinden würde, durch Pferdekraft die Hindernisse überwinden würde. Was die Enge anbetrifft, so haben die Herren, welche die Rede gemacht haben zur Veranschaulichung von Stadtbahnen, die Vertheilung gemacht, daß in manchen Städten noch engere Straßen existiren, wo solche Bahnen angelegt sind. Es scheint also zweckmäßig, wenn Halle jetzt der Errichtung einer Stadtbahn näher tritt, und die Bedenken erscheinen nicht so bedeutend, daß sie ein gänzlich Aufsehen von einer solchen Bahn herbeiführen würden. Was die zweite Frage anbetrifft, so konnte sich die Kommission nicht beschließen, daß der Güterverkehr ein sehr wesentliches Moment werden möchte bei der Errichtung und Verwaltung einer solchen Bahn. Es kam eine Petition zur Sprache, welche von einer großen Zahl von Gewerbetreibenden eingereicht war, welche geradezu den Wunsch ansprechen, daß eine solche Bahn errichtet werden möchte, die in Verbindung mit den Hauptbahnhöfen treten konnte. Die Kommission mußte sich fragen, ob eine Ausbuchtung bis zum Güterbetriebe große Schwierigkeiten mit sich führe, die nur schwer zu überwinden seien. Der Personenverkehr verlangt eine häufige und schnelle Aufeinanderfolge der Züge. Dies vertritt sich nicht mit dem Güterverkehr, wenn dieser mit Recht beansprucht, daß die Güter vor den Häusern verladen und abgeladen werden müssen. Da würde es möglich sein, den Güterverkehr auf die Nacht einzufügen. Eine andere Möglichkeit würde die Einschränkung sein, daß nur die Geschäfte der Nacht nehmen, welche in der Lage wären, Abweigungen von den Hauptbahnen der Stadt vor ihre Thüre oder auch auf ihr Gehöft zu nehmen. Da dies aber Gegenstände sind, welche der Durchführung solche Hindernisse in den Weg legen, welche einer fortwährenden Ueberlegung bedürfen, so hat die Kommission sich dahin entschieden, daß für die erste Anlage zunächst vom Güterbetriebe abzusehen, nur der Personenbetrieb ins Auge gefaßt werden solle, daß man aber sofort an die Lösung der Aufgabe denke, so weit es möglich wäre, auf die Wünsche der Gewerbetreibenden einzugehen, daß man nur bei der ersten Anlage zunächst vom Güterbetriebe absehen wolle. Ich komme nun zur Frage, ob Dampf- oder Pferdekraft die Wagen in Bewegung setzen solle. Es föhren hier anfangs einige Zahlen, die an sich unübersehlich sind. Man nimmt an, daß auf einer horizontalen Bahn etwa der 200ste Theil der Last als Zugkraft dient. Für jedes Prozent der Steigung wird dasselbe Prozent der Last als Zugkraft verlangt. So folgt, daß zum Beispiel bei einer Prozentigen Steigung die Last auf das 11fache steigt. Man könnte aus dieser Rechnung die Vorurtheile entwideln, daß es kaum möglich wäre, die Steigerung der Zugkraft auf das 11fache bloß durch Vorkraft zu überwinden. Diese Schwierigkeit hob sich zum Theil, indem man annehmen konnte, daß für gewöhnlich die Pferde, wenn sie einen solchen Wagen auf ebener Erde ziehen, nicht mit voller Kraft, sondern vielleicht wohl nur mit dem Asten Theile derselben arbeiten. Und wenn eine Steigung von 3 oder 4 Prozent

entritt, so zeigt sich diese nicht so plötzlich und so stark, daß durch einen Vorkraft von Pferden die Steigerung sich nicht überwinden ließe, so daß es also nicht nötig ist, diese Schwierigkeiten durch Dampf zu überwinden. Der Kommissar ist zwar bekannt, daß in der Konstruktion und Herstellung von Stadtbahnen in neuerer Zeit die erheblichsten Fortschritte gemacht sind. Namentlich haben die Lokomotiven der Maschinenfabrik in Winterthur in der Schweiz eine so große Vollkommenheit erreicht, daß man sagen kann, daß eine solche Straßenlokomotive mit größerer Sicherheit gebraucht werden kann als etwa Pferde.

Dennoch hat die Kommission aus finanziellen Rücksichten geglaubt, es sei das Richtige, daß man anfangs vom Dampftrieb absehen und zum Pferdebetriebe sich wenden müsse, aber man möge nicht schwere Personenzüge, sondern leichte zur Anwendung bringen, welche, die vielleicht von einem Pferde gezogen werden könnten und die nur an solchen Stellen, wo Steigung eintrete, die Hilfe eines Vorkraftes nöthig hätten. Da man aber nicht weiß, in welchem Grade sich der Verkehr erweitert und da es möglich ist, daß man allmählich zum Dampftrieb übergeht, so schien es ratsamer, wenn der Unterbau gleich so solide hergestellt würde, daß er kein Hinderniß entgegenstelle, wenn es geht, vom Pferdebetrieb zum Dampftrieb überzugehen. So sieht es in Hamburg Bahnen, die abwechselnd mit Pferden, abwechselnd mit Dampf betrieben werden. Wenn später der Verkehr mit einer Lokomotive gemacht wird, was nicht allzu kostspielig ist, so kann, wenn das empfiehlt, allmählich aus dem Pferde- in den Dampftrieb übergegangen werden.

Nachdem dies festgestellt war, handelte es sich darum, welche sind die Linien, welche dem ersten Bedürfnisse genügen können. Die Enge einzelner Straßen bildet ein Hinderniß, so daß nicht alle Wünsche als erfüllbar sich darstellen. Man einigte sich zunächst über 3 Linien. 1) Die erste beginnt an der Stelle der gr. Ulrichstraße, wo die alte Universitätsreithaus steht, und führt über die alte Promenade, Poststraße, neue Promenade bis zur Moritzbrücke. Es zeigte sich, daß diese Ringbahn schon vielen Bedürfnissen genügen würde. Man kann von den verschiedenen Stellen zu entlegeneren Stadttheilen leicht gelangen. Die zweite Linie geht vom Bahnhof durch die obere und untere Leipzigerstraße zum Markt, die dritte ebenfalls von der Universitätsreithaus in der großen Ulrichstraße nach Norden bis an die Grenze des Stadtgevierts und zwar entweder durch die Weißstraße und Bernburgerstraße oder durch die Dreiteichstraße und das Kirchhof. Andere Linien wurden für unthunlich gehalten, da die Enge der Straßen für deren regelmäßigen Verkehr ein Hinderniß sein müßte. Endlich handelte es sich um die Frage nach der Spurweite. Einzelne von den Mitgliedern zeigten eine große Hingebung zu einer Spurweite von 1,10 Meter, während die Spurweite der Hauptbahnen 1,40 Meter beträgt. Es schien sich die Möglichkeit zu bieten auf niedrige Bogen, die auf dieser Spur laufen sollten, später einmal vollständige Güterwagen zu setzen, um sie nach der Stadt in die einzelnen Geschäfte zu führen. Es lagen Zeichnungen vor, die das Ausführbare der Sache darstellten. Dieser Spurweite gegenüber bereits besteht, von 90 Centimeter. Diese scheint auch die Ansicht zu haben, bei Erweiterung dieser Bahn diese Spurweite festzuhalten. Es ist immerhin wünschenswert, daß wenn eine Stadtbahn errichtet wird, sie mit der Eisenbahn der Pfälzerstraße gleiche Spurweite habe, damit eine Kombination beider Bahnen zulässig ist. Gegen eine solche Herabsetzung aber sprach ein wesentlicher Grund. Es ergibt sich vom 18. Juli 1878 eine Verordnung vom Reichskanzler für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. In dieser Verordnung ist nur die Spurweite von 0,75 Meter und von 1 Meter für zulässig erklärt. Da es wünschenswert ist, daß man bei Errichtung einer Stadtbahn nicht einen so eng begrenzten Standpunkt festhält, daß die Bahn innerhalb der Grenze der Stadt sich hält, sondern da bald Bedürfnis ist, über dieselbe hinauszuweichen, so legt das der Kommission die nachtheilige Rücksicht auf sich an, die Verbindung zu binden, die einstmal besteht, zumal ohne wesentliche Gründe nicht die Ansicht vorkommt, daß die Genehmigung der Behörde für die Spurweite zu bekommen. Deshalb einigte man sich in Betreff der Spurweite auf 1 Meter, da es immer noch ausführbar ist, auf diesen Geleisen Holzwagen zu konstruiren, auf denen die Eisenbahnwagen transportirt werden können. Es ist im Interesse der Pfälzerstraße, wenn sie sich auch entschließt, auf die Spurweite von 1 Meter überzugehen. Das wären die Hauptfragen, welche ins Auge zu fassen seien und wir fragen uns nun, welches sind die Modalitäten, unter welchen die Ausführung geschehen kann? Es ist kein Zweifel, daß die Stadt selbst nicht Unternehmer werden kann von einer solchen Bahn, sondern es ist das Richtige, die Stadt schließt einen Vertrag mit einem Unternehmer resp. mehreren Unternehmern, wobei allerdings die Stadt gewisse Rücksichten zu nehmen hat, daß sie ihr eigenes Interesse wahrt.

Es könnte die Aufgabe der Kommission sein, bis in das Einzelne diese Rücksichten festzustellen, wir glauben aber ungern Aufgabe zu gemäßen, wenn nur die allgemeinen Gesichtspunkte festgehalten wurden. Als solche wurden hingestellt, daß die Stadt zunächst in unter keinen Umständen einen Schaden erleiden dürfe. In anderen Städten ist manchmal die Erfahrung gemacht, daß die ersten Unternehmer kein gutes Geschick gemacht haben. Es sind also Vorkehrungen zu treffen, daß die Stadt in keinem Falle in Mitleidenschaft gezogen wird. Zweitens erscheint es notwendig, daß die Stadt fortwährend in Verbindung steht mit der Verwaltung der Bahn, daß also beifolgende Herr Stadtbaurath Jochausen Sitz und Stimme in der Verwaltung habe. Drittens ist zu verlangen, daß die Stadt einen bestimmten Einfluß erhält auf Feststellung der Fahrpläne und der Fahrpreise. Viertens, daß wenn die Stadtbahn

errichtet, die Stadt, welche die Unterlage, welche Grund und Boden hergibt, an dem Gewinn partizipirt, natürlich aber erst dann, wenn der Gewinn ein gesteigert ist. Fünftens, und dies wird schwierig sein, daß man gewisse Vorbehalten trifft, daß mit Leichtigkeit die Bahnen sich später und der Betrieb erweitern lasse, daß die Gesellschaft oder der Unternehmer, der die Bahn gebaut hat und den Betrieb in seine Hand bekommen hat, nicht ein absolutes Veto gegen jede Erweiterung einlegen kann, daß er vielleicht erst dann seine Zustimmung giebt, wenn ihm ganz besondere Vortheile in Aussicht gestellt werden, sondern daß die Erweiterung in einer gerechten, aber die Interessen der Stadt wahrnehmenden Weise geschieht. Das sind die Hauptgedanken, welche die Kommission festgesetzt hat und sie glaubt den Weg einschlagen zu dürfen, daß sie eine Resolution vorlegt, worin sie den Magistrat ersucht dem Vorschlage seine Zustimmung zu geben, daß in einem zweiten Theil, nachdem die Hauptgedanken angegeben sind, der Magistrat ersucht wird, sich diesen Grundgedanken anzuschließen und durch das Stadtbaurath einen speziellen Bauplan auszuarbeiten zu lassen, daß drittens gebeten wird, der Magistrat möge einen Entwurf eines mit dem Unternehmer abzuschließenden Vertrages anfertigen, daß endlich gewünscht wird, daß dies Alles der Stadtverordneten-Versammlung vorgelegt werde. Wenn diese Punkte in dem Sinne, wie die Kommission gedacht, Ihre Zustimmung finden und der Magistrat darauf eingeht, so wird nicht viel Zeit verfließen bis den Vorarbeiten, die bereits bestehen, daß ein solcher Plan vorgelegt wird, obwohl jeder von Ihnen überlegen wird, daß die schließliche Ausführung nicht so schnell vor sich geben wird, um zu ermöglichen, bei Errichtung der Gewerbe-Ausbereitung nicht zu Fuß, sondern auf der Stadtbahn die Lokale zu erreichen. Die Aufstellungen, die Verhandlungen mit den Unternehmern und die Vorarbeiten zur Ausführung werden so viel Zeit weg nehmen, daß wir froh sein werden, wenn wir am Ende des Jahres die Bahn feststellen.

Es erfolgt darauf die Verlesung der Resolution.

St. B. Graeb: Ich erlaube mir zu sagen, daß ich eine etwas abweichende Stellung in der Kommission eingenommen habe und z. B. in dem Punkt in der Minorität geblieben bin, daß wir nicht gleich eine größere Anzahl Linien vorlegten, weil ich die Ansicht hatte, daß es dem Unternehmer leichter wird den Vertrag abzuschließen, wenn er einen größeren Plan vor sich hat, als wenn nur ein kurzes Stück ihm vorliegt. Es wäre nach meinem Dafürhalten für den Unternehmer leichter gewesen, wenn man die Linie verlängert hätte. Was die erste Frage betrifft, so ist sie überhaupt nicht zu diskutieren. — Zu Punkt zwei bemerke ich: wie schon mitgeteilt ist, ist von Seiten einer großen Anzahl Industrieller eine direkte Eingabe an den Magistrat gelangt, — die leider heute nicht hier ist, von der ich gern gewußt hätte, daß sie verlesen würde — von Industriellen, welche wünschen, daß der Güterverkehr schon jetzt eingeführt wird. Man hat leider immer eine falsche Vorstellung von dieser Sache. Ich habe mich der Autorität folgen müssen, allerdings mit dem offen ausgesprochenen Vorbehalt, daß ich nicht nachlassen werde, diejenigen Herren, welche dahin petitionirt haben, zu unterstützen und ihre bringenden Wünsche seiner Zeit zur Geltung zu bringen. Was den Punkt betrifft, ob Dampf- oder Pferdebetrieb zur Anwendung kommen soll, so hat man auch hier häufig einen falschen Begriff von der Sache. Es ist wünschenswert, daß der Betrieb mit Dampf geschieht. Dies ist nicht etwa das gefürchtete, sondern das zutrigere und bessere und man kann durch die große Ulrichstraße ganz gut mit Dampf fahren. Es ist nur theurer bei so kleinen Wagen, da die Mechanik noch nicht in der Lage ist, die Maschinen derartig herzustellen, daß sie so billig arbeiten wie Pferdebetriebe. Darum sind wir wohl gezwungen, Pferde zu nehmen. Es ist für jetzt praktischer. Einmal Tages werden wir schon von dem Unternehmer eine Lokomotive zur Begutachtung hingestellt haben, die dann fahren wird. Was die Linien anbetrifft, so habe ich nur mit schwerem Herzen mich der Majorität gefügt, daß wir nur bis zur Moritzbrücke gekommen sind, aber nur in der festen Ueberzeugung, daß von dahin bis zur Eiberei nur eine so kurze Strecke ist, daß man während des Wandes die Linie noch bis dahin erweitern wird. Was die Spurweite anbetrifft, so war ich schwer dahin zu bringen von 1,10 m abzugehen nicht allein wegen der untergeordneten Karren, die man sich nicht aus der Luft gegriffen zu denken braucht. Diese werden in Kappoltzweiler im Elsaß mit Erfolg gebraucht. Bei einer engeren Spurweite werden die Wagen ungeschickt, sie müssen hoch gebaut werden. Dann haben wir uns auch nicht entschließen können irgend welches Gewicht darauf zu legen, daß die Pfälzerstraße die Bahn nur 0,90 m Spurweite hat. Dieselbe ist für Personenverkehr und eine größere Ausbuchtung nicht recht brauchbar. Am 4. Februar ist von der pfälzerstraße die Bahn ein ganzer Zug heruntergefahren und die Passagiere würden diesmal allerdings auf das Eis gefahren, zu anderer Zeit aber ins Wasser gefallen sein. Da Entgleisungen sehr häufig vorkommen, so konnte diese Bahn nicht maßgebend sein. Sollte sie jemals in größeren Verkehr gezogen werden, müßte ein gänzlicher Umbau vorgenommen werden. — Was den Vertrag betrifft, so wird er sich sehr leicht feststellen lassen. Es liegen schon von anderen Städten verschiedene Verträge vor, die der Magistrat hat kommen lassen. Es ist nun leicht, die geeigneten Bedingungen und Paragraphen herauszugreifen, die für unsere Verhältnisse passen. So bleibt nichts anderes übrig, als an die Ausführung zu gehen und auch ich empfehle Ihnen den Antrag.

Vorliegender: Es ist ein schriftlicher Antrag eingetracht. Die Unterzeichneten beantragen, die Angelegenheit zu vertagen. Sie ersuchen die Kommission um schriftliche Berichterstattung und bitten die Beratungen erst dann vorzunehmen, wenn dieser Bericht in den Händen der Mitglieder ist. Unterzeichnet ist der Antrag von den Herren Prof. Rößhütter, Hildebrandt, Grunberg, Krüg und Lwowitz. St. B. Bethke: Gegen den Antrag des Herrn Vor-

stehenden läßt sich nichts einwenden, aber ich bitte dem Antrage des Herrn Prof. Köhlschütter nicht Folge zu leisten. Dieser Antrag übersteigt mich. Wenn ich mir den Lauf der Angelegenheit vergegenwärtige, so kommt mir in einer ordnungsmäßigen Weise nur herauskommen, wenn man eine Kommission wählt. Wer den verschiedenen Sitzungen der Kommission, — es waren deren drei, — beigewohnt hat, wird die Empfindung gehabt haben, daß zuerst die aller- verschiedensten Gesichtspunkte sich geltend machten und daß erst nach eingehenden Besprechungen und Erwägungen taufendfacher Art bedurfte, um diesen Kompromiß herbeizuführen. Die Meinungen waren nicht von einander abweichend. Was in der Resolution steht, ist der gleichmäßig gefaßte Beschluß, und etwas Weiteres werden Sie durch eine schriftliche Berichterstattung auch nicht haben können. Wenn alle Erwägungen in das Schriftstück aufgenommen werden sollten, würde dasselbe sehr voluminös werden. Ich wiederhole, nicht aus einem zufälligen Gefühl, sondern aus tausendfachen Gründen und Zusammenhängungen ist man zu diesem Resultat gekommen und ich meine sogar, ich glaube, daß an der Resolution, wie sie vorliegt, nichts hinzugefügt und nichts weggelassen werden kann. Wollen Sie hinzusehen, verlieren wir uns von vornherein und wir erreichen, daß die Pferde- bahn-Angelegenheit aus der Welt geschafft wird. Dann kommen wir keinen Schritt weiter. Und, wenn es nicht möglich ist die Angelegenheit bis zur Aufstellung zum Abschluß zu bringen, so haben wir doch alle den lebhaftesten Wunsch, daß noch in diesem Jahre der Anfang gemacht wird, und, wenn Sie von diesem Wunsche durchdrungen sind, so legen Sie dem Fortschreiten kein Hinderniß in den Weg. Der Punkt II setzt Sie in den Stand, die Hand frei zu haben.

St.-B. Hüllmann: Ich schließe mich dem Antrage des Herrn Vorsitzenden an, daß die Debatte bis auf den nächsten Donnerstag vertagt werden soll. Ich möchte bezüglich der schriftlichen Berichterstattung den Antrag stellen, daß die Resolution, die Herr Direktor Schrader uns mitgeteilt hat, in den amtlichen Bericht der Stadtverordnetenversammlung mit aufgenommen wird, so daß sie dann sicher in unserer aller Händen ist. Dann haben wir das beste Material zur Unterbreitung bis auf den Donnerstag.

St.-B. Köhlschütter: Der Meinung, daß ich den Antrag gestellt habe, um die Sache hinauszuschieben, muß ich auf das entschiedenste entgegenzutreten. Ich bin ein Freund der Stadtbahn und ich werde mich freuen, wenn diese Angelegenheit so schnell als möglich ihren Fortgang nimmt. Ich habe meinen Antrag gestellt mit Rücksicht auf diejenigen Herren, welche nicht hier sind, mit Rücksicht auf diejenigen, welche nicht in der Kommission gesessen haben. Erst in später Stunde, es war nach 8 Uhr, ist der Gegenstand zur Verhandlung gekommen. Es ist nicht möglich, schon heute darüber schlußig zu werden. Dagegen erkläre ich mich vollständig mit dem Vorschlage des Herrn St.-B. Hüllmann einverstanden und glaube, es wird genügen, daß wir die Resolution wenigstens vor uns setzen. Ich möchte die Herren von der Kommission bitten, etwas Rücksicht auf uns zu nehmen. Wir können uns doch nicht mit gebundenen Händen überlassen. Sie müssen uns das nicht übel nehmen, m. H., daß wir in der Sache klar setzen wollen.

Wie die bisherige Debatte gezeigt hat, läßt sich die Angelegenheit doch nicht so rasch abmachen. Darum möchte ich bitten, und ich glaube hierbei im Einverständnis mit den Herren zu handeln, welche den Antrag mit unterzeichnet haben, bis zur außerordentlichen Sitzung der Berathung wenigstens den Wortlaut der Resolution zugänglich zu machen, sei es schriftlich, sei es im amtlichen Bericht im Druck.

St.-B. Gräb: Ich erkläre mich hiermit einverstanden. Die Zeit ist schon sehr vorgezogen und wir können die Sache nicht so abgebrochen behandeln. — Herr St.-B. Wetthe hat etwas Unklugheit gehabt, indem er mich hat verteidigen wollen. Er ist einmal gar nicht dagewesen, und gar nicht in der Lage zu wissen, ob die Resolution nach Majorität oder einstimmig angenommen ist. Was die Vorlage betrifft, so erkläre ich mich damit einverstanden.

Unterdesse ist Schluß beantragt und genügend unterstützt. St.-B. Götting: Ich habe nur den Antrag stellen wollen, daß die Resolution in die Expedition des Tagesblattes geschickt und dort extra gedruckt wird.

Referent: Ich glaube doch, daß wir heute recht gut fertig werden können, denn in der Resolution sind keine kühnen Gedanken ausgesprochen, sondern die einfachsten, die sich ein Jeder selbst schon gemacht hat. Sie binden sich gar nicht durch die Annahme; denn wenn der Magistrat seinen Bauplan vorlegen wird, werden alle einzelnen Punkte, die vorkommen, noch einmal zur Besprechung gelangen und Sie werden abändern können, wenn Sie nicht übereinstimmen. Aber ich will mich dem nicht entgegenstellen, daß eine besondere Sitzung auf nächsten Donnerstag festgesetzt wird.

Darauf wird der Antrag, die Angelegenheit bis zum nächsten Donnerstag zu vertagen und bis dahin den Herren St.-B. eine Berathungssitzung der Resolution zuzumuten zu lassen, genehmigt.

Stadt. Friedrich: W. H. Sie sind vielleicht von der Meinung ausgegangen, daß diese Angelegenheit der Stadtbahn noch außerordentlich lange Zeit hat bis zum Perfektwerden. Der Herr Referent hat den Gedanken mit einfließen lassen, daß während der Gewerbestellung das Unternehmen noch nicht zum Abschluß gebracht werden könne. Man darf aber nicht so weit gehen, daß man schon hier sucht, die Sache mehr oder weniger auf die lange Bank zu schieben. Wir, die wir in der Kommission sind, sind ganz entschieden der Meinung gewesen, daß wir schon etwas lange, vielleicht zu lange temporisirt haben. Ich bin dafür, daß man die Sache beschleunigt, weil ich nicht annehmen kann, daß eine schriftliche Berichterstattung notwendig, weil wir auch späterhin eine schriftliche Berichterstattung über die Zahlen und Details bekommen werden, wo es nöthig ist, sich zu orientiren. Ich halte deshalb dafür, daß Sie heute, wo Sie schon zu wiederholtem Male Bekanntes gehört haben — denn viel Neues haben wir gar nicht gebracht — daß Sie schon heute diese Grundgedanken acceptiren, und daß der Magistrat ersucht wird, dieser Angelegenheit mit diesem Prinzip beizutreten. Wir kommen sonst wirklich mit dieser Sache keinen Schritt vorwärts. Ich denke nicht an die Unternehmer, die schon lange warten; ich denke an die Stadt und an die königliche Regierung in Merseburg. Dem Herrn Köhlschütter ist es wohl unbekannt, daß der Herr Regierungspräsident für den 24. d. M. eine Sitzung an-

beraumt hat, in der er wahrscheinlich die Sache in die Hand nehmen wird. Ich weiß nicht, ob das genau zutrifft, ich weiß nur, die königliche Regierung in Merseburg interessiert sich für ein schnelles Zustandekommen dieser Angelegenheit.

Stadtbaurath Lohausen: Ich glaube zur Abklärung der Debatte beitragen zu können, wenn ich mittheile, daß in der That am 24. d. eine Sitzung auf dem Rathshaus seitens des Herrn Regierungspräsidenten anberaumt ist, woran er selbst theilnehmen wird. Sie können sich vorstellen, daß der Magistrat dringend wünschen muß, daß Sie bis dahin eine feste Position einnehmen, und ich möchte Sie bitten, mit Rücksicht auf diesen Umstand die Resolution anzunehmen und schon heute der Angelegenheit eine feste Grundelage zu geben.

Stadt. Voigt: Ich kann nichts hinzufügen zu dem, was die beiden Herren Vorredner gesagt haben. Die Kommission hat die Aufgabe in glücklicher Weise gelöst und die Grundgedanken in so präciser und knapper Form mitgeteilt, daß die Sache nur unklarer wird, wenn neue Bedenken hineingetragen werden. Alle Punkte sind bedacht, welche zur Sprache kommen können. Damit ist alles erschöpft. Ich bitte bringend die Vorlage anzunehmen. Allerdings hat die Aeußerung des Herrn Referenten, daß vorläufig an die Fertigstellung gar nicht zu denken wäre, mich auch zu der Annahme verleitet, als ob der Bau erst später anfangen sollte. Das ist gar nicht nöthig, m. H. Ich bitte Sie noch einmal dringend, die Resolution anzunehmen.

Stadt. Hüllmann: Wenn gesagt worden ist, daß der Herr Regierungspräsident in nicht ganz 14 Tagen kommen wird und der Magistrat wünscht, bis dahin eine feste Position genommen zu haben, so glaube ich, dürfen wir die Angelegenheit nicht vertagen. Ich war ursprünglich dafür, den Antrag soweit zu unterstützen, daß man die Debatte vertagen sollte. Die nächste Sitzung würde am 21. d. sein. Am 24. kommt der Herr Regierungspräsident. Es ist schon möglich, daß die Sache bis dahin erledigt würde, aber es ist besser, wir machen das gleich heute ab. Ich glaube, es wird nicht schwer sein, die Resolution gewissermaßen an bloc anzunehmen. Insbesondere sind wir sehr vollständig unterrichtet und eine schriftliche Berichterstattung würde ich jetzt für nicht sachgemäß erachten.

Vorsitzender: Ich bin gern erbitig eine Entschärfung anzubereiten. Dieser Antrag enthält so viel wichtiges Material, so daß wir nicht sofort darüber schlußig werden können. Der vorliegende Antrag würde dann dahin zu modificiren sein, daß die Debatte vertagt und auf Donnerstag speziell zu diesem Gegenstand eine Sitzung anberaumt wird, wenn nicht vielleicht eine kleine Sache hinzukommt. Dann würde zu beschließen sein, ob man eine schriftliche Berichterstattung wünsche. Es ist freilich die Frage, ob diese bis dahin in den Händen der Herren sein kann. Ich würde darauf nicht bestehen.

(Fortsetzung folgt.)

Loose zur Geflügel-Ausstellung a 1 M. Expedition d. Bl.

Wegen Geschäftsaufgabe Freiwillige Auction von Uhren u. Goldwaaren.

Donnerstag den 17. d. Mts. Vorm. von 10 bis Nachm. 5 Uhr werde ich Leipzigerstrasse 71, im früher Zimmermann'schen Laden den Restbestand an goldenen und silbernen Herren- und Damenuhren, Regulateure, goldene Herren- und Damenketten, Medaillons, goldene Armbänder, Ringe, einen Brillantring, Broche und Ohrgehänge, einzelne Ohrgehänge u. öffentlich meistbietend versteigern.

Für die beim Verkauf angegebene Qualität wird Garantie geleistet.

Müller, Gerichtsvollzieher.

Frauen-Industrie-Schule.

Director Karl Weiss.
Halle a/S., Albrechtstr. 32.
Es beginnt am 1. April ein neuer Course für Handnähen, Flicken, Stopfen, Kunststicken und alle feinen Handarbeiten; Schneidern, Maßnehmen, Schmitzeln, Zuschneiden, Anfertigung sämtlicher Garbereggenstände; alte Kleider können modernisirt werden! Nähmaschinen, Nähmaschinen, Maßnehmen und Zeichnen sämtlicher Schnittmuster für Wäsche; Tombirter Course: Buchführung, Korrespondenz, Rechnen, Schreiben, Deutsch, Literatur, geometrisches Zeichnen u.
Anmeldungen nimmt entgegen die Oberlehr. Elise Wildhagen.
Billige und vorzügliche Pension im Institut.

Grube Delbrück b. Dieskau

verkauft von heute bis auf Weiteres:
Briquettes zum Preise von 50 Pf. pro Centner, Händler und Abnehmer größerer Posten erhalten nach Vereinbarung Preisermäßigung.
Halle a/S., den 17. März 1881.

Die Gruben-Verwaltung.
Contor: Königstrasse 26.

2 oder 3 gerbauchte Schranzhölzer werden zu lauen verkauft. Abz. unter Z. 1705 an die Annoncen-Exp. v. J. Berek & Co. Mädschen a. Hofen sucht gr. Ulrichstr. 7.

A. Kutsch, Dorothienstr. 9.

Der Müller Hermann Brandt entzieht sich der Fürsorge für seine Familie, welche in Folge dessen aus städtischen Armenmitteln unterhalten werden muß. Es wird daher ersucht, über den Aufenthalt desselben Mittheilung hierher gelangen zu lassen.

Personbeschreibung: Alter: 47 Jahr; Größe: 5 Fuß 2 Zoll; Haare: dunkelblond; Stirn: frei; Augenbrauen: dunkelblond; Gesichtsbildung: gewöhnlich; Gestalt: untersetzt; besondere Kennzeichen: an der Stirn eine Narbe.

Halle a/S., den 11. März 1881.

Die Polizei-Verwaltung.

Submission.

Die Lieferung des Bedarfs der Stadt Halle an Chamfirungs- und Begehungs-Materialien, sowie die Leistung von Schlamm-Fuhren für die Zeit vom 1. April 1881 bis zum 31. März 1882 soll im Submissions-Wege vergeben werden.

Reflektanten wollen ihre Offerten bis zum

24. d. Mts. Vormittags 10 Uhr

auf dem Stadtbauamte einreichen, woselbst die Bedingungen o. offen liegen.

Der Stadtbaurath

Lohausen.

Submission.

Die Verdingung der Maurerarbeiten nebst Lieferung von Kalk und Sand zum Neubau einer medizinischen Klinik hier selbst, veranschlagt zu rot. 63400 M., soll im Wege der öffentlichen Submission erfolgen, wozu Termin auf:

Dienstag den 22. März cr. Vormittags 11 Uhr

in meinem Bureau Friedrichstraße 24 anberaumt ist, bis zu welchem Offerten, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, einzureichen sind.

Die Submissionsbedingungen, Kostenaufschlag und Zeichnungen liegen ebenfalls innerhalb der Büreaustunden zur Einsicht aus.

Halle a/S., den 14. März 1881.

Königl. Landbauinspektor

v. Tiedemann.

Auction.

Die am Dienstag den 15. d. Mts. wegen Hochwasser ausgefallene Auction am Hafen findet nunmehr am

Sonnabend den 19. d. Mts. Vormittags 11 Uhr

dieselbst statt. Es kommen zum Verkauf:
1 zur Frachtschiffahrt bestimmter Saalkahn
388 Centner Tragfähigkeit, 1 Wagen, Geschirre, Karren, Fische, alte Kürbe u., welche zur Gebrauchs- & G. Glühlicht'schen Konturmasse gehören.

Halle a/S., den 16. März, 1881.

Petschick, Gerichtsvollzieher.

Thonröhren

besten Qualität halten in allen Größen und Façonstücken auf Lager und empfehlen zu Fabrikpreisen

Klinkhardt & Schreiber, Bauhof.

1 Konfirmations-Anz. vert. b. Georgstr. 2, I. 1.

Kiesernes Brennholz offerirt billigst August Mann, Schiffsaale.

Zweiräderiger Handwagen zu verkaufen. Kleine Wohnung zu bezichen Ludwigstr. 2.

4 Heubauer, darunter ein verstellbarer, u verkaufen Kleinschmieden 7, im Laden.

Secret., Trumengiebel, Schwärze, Bettst. u. Matr., Tische u. vert. b. H. Klaustr. 5.

Kommode vert. billig H. Schlamm 1.

Neue bit. Kleidersekretäre (ein- u. zweithür.) u. ovale Tische vert. billig Datz 4.

Eine Grube Dünger kann abgefordert werden Rannischstr. 15.

Für den redactionellen Theil verantwortlich C. Döbarst in Halle. — Expedition im Waisenhaus. — Buchdruckerei des Waisenhauses.