

Hall. patriot. Wochenblatt

z u r

Beförderung gemeinnütziger Kenntnisse und
wohlthätiger Zwecke.

35 Stück. 1. Beilage.

Dienstag, den 30. August 1842.

Die Aufhebung des städtischen Pflastergeleites —
der Neubau der hohen Brücke durch den Staat —
und der Klausbrücke durch die Stadt.

Zu den wichtigsten Gegenständen der städtischen Verwaltung in dem verflossenen Jahre — man darf sagen der städtischen Angelegenheiten überhaupt — gehört unstreitig der Uebergang der zur Verbindung mit den, die Stadt Halle durchkreuzenden, Chaussée-Zügen dienenden Straßen auf den Staat und die gleichzeitig erfolgte Aufhebung des Pflastergeleites, so wie die damit in Verbindung stehenden Neubauten der hohen und der Klausbrücke.

Die Wichtigkeit der Sache würde daher schon eher eine Mittheilung erheischt haben, wenn nicht, wie sich im Verlaufe dieser Darstellung ergeben wird, eine wesentlich dazu gehörige Verhandlung erst jetzt zum Schluß gediehen wäre.

Nunmehr aber soll es unsre Aufgabe sein, der Bürgerschaft eine möglichst vollständige Uebersicht der Sachlage und der für die gepflogenen Unterhandlungen mit dem Staat leitend gewesenen Gesichtspunkte zu geben, hierauf aber den Inhalt des mit dem Staate abgeschlossenen Vertrages in wörtlichem Abdruck folgen zu lassen.

Es sind die deutschen Bundesstaaten, welche mit einander Zollvereinigungs-Verträge abgeschlossen haben, in diesen Verträgen dahin übereingekommen, daß zur Erleichterung des Handelsverkehrs alle Pflaster-, Damm- und Brückengelder fortan nur nach dem Maasstabe der gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungs-Kosten beibehalten oder neu eingeführt, besondere Erhebungen von Stadtpflastergeldern aber überall aufgehoben und die Ortspflaster den Chausseestrecken einverleibt werden sollen, so daß das Chausseegeld zugleich das Städte-Pflastergeld mit in sich begreift *).

In Folge dieser gegenseitigen Verpflichtungen trat der Preussische Staat mit vielen Berechtigten wegen Aufhebung solcher von einzelnen Privaten, insbesondere von Communen, erhobenen Abgaben in Unterhandlung. Auch hier in Halle wurden wegen Aufhebung des Pflastergeleits schon im Jahre 1834 von der Königl. Regierung Verhandlungen gepflogen.

Die städtischen Behörden verlangten:

„daß der Staat die in den Chausseelinien liegenden Straßen, einschließlich der hohen, Schiefer- und Klausbrücke zur Unterhaltung resp. zum Neubau übernehme, die Einwohner der Stadt vom etwanigen Brückgelde frei blieben, dagegen das Pflastergeld wegfiel, der Staat aber die Pächter desselben auf die Dauer der Pachtzeit entschädige, wogegen die Stadt das Pflaster der, außer den Chausseestrecken liegenden, Straßen der Stadt aus eignen Mitteln ferner unterhalte.

Der Staat wollte dagegen nur gegen Wegfall des Pflastergeleits der Stadt, welcher die 3 Brücken ver-

*) Vertrag zwischen Preußen, Baiern, Sachsen, Württemberg, beiden Hessen, dem thüringischen Zollverein, Baden, vom 12. Mai 1835. Gesetzsammlung 1835. Seite 145 - 165, S. 249. Art. 13.

Dieselbe Bestimmung findet sich in den Einzel-Verträgen wieder, z. B. mit Sachsen, Seite 218 *ibid.*

verblieben, ein mäßiges Brückgeld für die hohe Brücke zulassen, die Straßenzüge innerhalb der Chausseestrecken übernehmen und eine baare jährliche Entschädigung von circa 150 Thlr. *) gewähren. Zugleich ward die Androhung beigefügt, daß der Staat die Rheinstraße um die Stadt außerhalb herum führen werde, wenn eine Einigung nicht zu Stande käme.

Es mochten nun wohl die Staatsbehörden meistens in diesen Versuchen zu einer solchen Aufhebung der Pflastergeleite im Wege freiwilliger Vereinigung bei den Berechtigten auf Schwierigkeiten gestoßen sein, welche deren Erfolg zu vereiteln drohten. Die hiesigen Verhandlungen blieben wenigstens ohne weitere Fortführung seit dem Jahre 1835 bis nach Erlaß des Gesetzes vom 16. Juni 1838 **) liegen. Dieses Gesetz, welches dem Staate die Ausführung der in den Zollverträgen stipulirten Verpflichtungen überall zwangsweise möglich macht, verordnet, daß

- a) alle Wege-, Pflaster- und Brückabgaben auf den wirklichen Betrag der Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten, vorbehältlich einer von 10 zu 10 Jahren Statt findenden Revision ermäßigt,
- b) den dazu berechtigten Gemeinden aber nur alsdann eine Entschädigung für die Ermäßigung gewährt werden soll, wenn sie das Erhebungsrecht durch einen lästigen Titel (d. h. Kauf, Tausch, Cession u.) erworben,

**

c) die

*) Die in der Verhandlung des Königl. Regierungs-Commissarius am 10. October 1835 gemachte Proposition ergiebt eine Summe von 142 Thlr. 12 Sgr. 8½ Pf., welche so ermittelt ist, daß von der auf 2018 Thlr. 12 Sgr. 4½ Pf. anzunehmenden Hälfte der gesammten Erhebungs-Einnahme, die Unterhaltungskosten für die vom Fiscus zu übernehmenden Straßenstrecken mit 960 Thlr. 23 Sgr. 5 Pf. und der muthmaßliche Betrag des zu gestattenden Brückgeldes mit 915 Thlr. 6 Sgr. 3 Pf. in Abzug käme, welches dann jene 142 Thlr. 12 Sgr. 8½ Pf., als zu gewährenden Entschädigungs-Betrag, ergiebt.

**) Gesesammlung 1838. S. 353 flg.



- c) die Erhebung vorbehaltlich der Entschädigungsfrage sofort nach Bekanntmachung des Verzeichnisses der betreffenden Straßenzüge aufhört,
- d) von diesem Tage ab der Staat die Unterhaltung der in die Chausséezüge fallenden Straßenstrecken, einschließlich der Durchlässe, kleinen Brücken u. s. w., welche nur Theile derselben bilden, übernimmt mit Ausnahme jedoch
- e) derjenigen Bauwerke, welche, wie große Strombrücken, als für sich bestehende Communicationsanstalten zu betrachten sind, indem die Unterhaltung derselben dem bisher dazu Verpflichteten verbleibt.

Durch diese gesetzlichen Bestimmungen war nun allerdings eine ganz veränderte Lage der Dinge entstanden. Das Königl. Finanzministerium nahm hier in Halle, wie schon erwähnt, im Jahre 1839 die im Jahre 1835 abgebrochenen Verhandlungen mit der Bemerkung wieder auf, daß auf Grund des Gesetzes vom 16. Juni 1838 fortan die Verhandlungen wegen der Brücken von denen über Entschädigung für Aufhebung des Pflastergeleits getrennt behandelt werden sollten.

Der Magistrat, welcher übrigens bei seinem Verfahren überall das vollkommene Einverständniß der Stadtverordneten-Versammlung erfahren hat, sah sich daher allerdings genöthigt, die Frage

wegen des Neubaus der hohen Brücke, deren Erledigung sich wegen schlechter Beschaffenheit derselben dringend nöthig erwies,

von der

einer Entschädigung für Aufhebung des Pflastergeleits

zu sondern und getrennt zu verfolgen. Allein im Interesse der Commune mußte dennoch dahin gewirkt werden, daß beide Angelegenheiten für einen alles einschließenden Vergleich zubereitet würden.

Es

Es wurden die umfassendsten Ermittlungen an- gestellt, theils mittelst Durchsicht aller dahin einschla- genden alten rathhäuslichen und Präfectur-Acten, zu deren Herbeischaffung die Königl. Regierung in dankbar anzuerkennender Bereitwilligkeit mitwirkte, theils durch Zeugenvernehmungen bejahrter Personen, welche über die frühere Zeit Aufklärungen zu geben vermochten.

Die Lage der Sache in Betreff

I. der hohen Brücke

gestaltete sich nun dahin :

Diese Brücke soll nach einer in v. Dreyhaupt's Chronik (II. S. 376.) abgedruckten Urkunde im Jah- re 1172 von Halleschen Bürgern erbaut sein. Jedem- falls ist dies indessen die jetzige Brücke nicht, wenig- stens ist in einer spätern Urkunde gedacht, daß die dort belegene Brücke im Jahre 1503 gewölbt sei. Im 30jährigen Kriege sind die Bogen zerbrochen, man hat zur Herstellung einen Brückpfennig einführen wol- len, was aber in der damaligen erzbischöflichen Se- disvacanz nicht gestattet worden.

Soweit die Cämmerei-Rechnungen ergeben, ist die Brücke von der Stadt erhalten, die Reparaturen sind aus der Cämmereikasse bestritten worden. Wäh- rend der Westphälischen Regierung im Jahre 1811 ist nach Ausweis der Präfectur-Acten an der hohen Brücke eine Reparatur für 1931 Fr. 48 Ct. vom Staat ausgeführt und der District-Baubeamte hat die allgemeine Aufnahme der Reparaturen der hohen Brücke in den Staats-Bau-Stat damit motivirt, daß die Brücke innerhalb des Chaussee-Tractes liege, welcher vom rothen Thurme seinen Anfang nehme, nach Langenbogen hin gehe und wofür das Chaussee- geld erhoben werde.

Bevor der Staat aber eine Bestimmung hierüber für die Zukunft treffen konnte, löste sich das König- reich Westphalen auf. Das neu organisirte Preuß.

Gou-



Gouvernement erkannte eine Verpflichtung zur ferneren Unterhaltung der hohen Brücke nicht an, und die Stadt sah sich genöthigt, auch ferner die Unterhaltung fortzuführen; mochte man nun die damalige bewegte Zeit nicht für geeignet zur Ausführung der städtischen Forderung erachten, oder das Recht der Stadt für zu bedenklich halten.

Bei den jetzt entstandenen Erörterungen wies der Magistrat die fiscalische Behauptung, als habe die Stadt mit dem Pflastergelde zugleich ein Aequivalent für die Unterhaltung der Brücke erhoben, evident zurück und führte vielmehr aus den Chaussee-Pacht-Contracten den Beweis, daß auch unter Preussischer Hoheit der Chausseetract nach Langenbogen, wofür Fiscus Chausseegeld erhoben, wenn auch nicht ausdrücklich am rothen Thurm, so doch bestimmt an der Schieferbrücke seinen Anfang genommen, wie denn auch deshalb die Königl. Regierung die Erhebungsstätte des städtischen Pflastergeldes nicht über die Schieferbrücke hinaus gestattet hat *).

Ja es ward dargethan, daß der Staat in früherer Zeit und wahrscheinlich bis zum Jahre 1818, in welchem durch das Gesetz vom 26. Mai ej. alle innern Zölle wegfielen, einen eigentlichen Brückzoll erhoben hat. Der frühere Zoll-Einnehmer, dessen Vernehmung zuerst bei Gelegenheit einer Reise hieher sehr umfassend an Ort und Stelle erfolgte, dessen Aussage später im Wege der Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtniß gerichtlich und eidlich bekräftigt ward, bekundete mit Bestimmtheit, wie auf der Zollstätte zwischen den sogenannten Zinnbrücken ein Zoll vom Fuhrwerk erhoben worden, welcher sich als ein reiner Brückenzoll dadurch erweist, daß er sogar von allem Fuhr-

*) Der Pächter hatte zwar in Ermangelung eines Unterkommens die Erhebung weiter hin etablirt, durfte aber für Fuhrwerk, was vor der Schieferbrücke blieb, nichts an Pflastergeleit erheben. Z. B. beim Kohlenfuhrwerk der Königl. Saline und Pfännerschaft.

Fuhrwerk entrichtet ward, welches, von der Stadt kommend, nur die hohe Brücke passirte und sodann, ohne die Zollstätte zu berühren, links ab auf die Wiesen ging.

Mit diesem Nachweis stimmen die Verhandlungen überein, welche im Jahre 1678 zwischen der Stadt und dem Erzbischofe darüber geführt wurden, daß er gegen die wiederholte Protestation der Bürgerschaft einen Zoll an der hohen Brücke anlegte, zu dessen Rechtfertigung er anführte „daß er dafür die Wege und Brücken zu erhalten habe“.

Der Magistrat führte ferner aus, daß der Saalstrom dem Staat gehöre, indem Fiscus Stromzins erhebe, auch andere mit Benutzung des Stroms verbundene Abgaben beziehe, und verlangte daher auf Grund des §. 138. tit. 15. Th. II. des Allgem. Landrechts, wonach der Inhaber

einer Zoll- und Brückengerechtigkeit zur Unterhaltung der Brücken verpflichtet ist,

und des §. 53. tit. 15. ibid., wonach

derjenige, dem die Nutzung öffentlicher Ströme zusteht, auch die Brücken über dieselben zu unterhalten hat,

den Neubau und die künftige Unterhaltung der hohen Brücke vom Staate, bestritt auch, dieses Recht etwa durch Verjährung verloren zu haben, indem im vorliegenden Falle der Staat nur durch Aufforderung der Stadt zur Unterhaltung der Brücke, welchem Verlangen rechtsverjährte Zeit hindurch von dieser Folge gegeben wäre, den Besitz eines Forderungsrechts hätte erwerben können (§. 80. tit. 7. Th. I. N. L. R.).

Auch die geltend gemachte Befugniß des Staats, die Kosten zum Neubau der Brücke von der Stadt für den Weigerungsfall executivisch im administrativen Wege einzuziehen, ward als den Befehlen entgegen, bestritten.

Die

Die Staatsbehörden dagegen, welche die frühere Existenz eines fiscalischen Brückenzolls nicht zugeben wollten, in der Reparatur auf Staatskosten zur Zeit der Fremdherrschaft nur eine vorübergehende administrative Maaßregel ohne rechtliche Verbindlichkeit für die Folge erkannten, hielten die Stadt für schuldig zum Bau auf Grund der von jeher und mit geringer Unterbrechung in der Westphälischen Zeit Statt gefundenen Unterhaltung (§. 107. tit. 7. Th. I. A. L. R.), hielten sich auch für berechtigt, die Stadt zur Instandhaltung des einmal vorhandenen, für den Verkehr nothwendigen Bauwerks zu nöthigen. §. 66. tit. 8. ibid.

Bei dieser Sachlage konnte nur eine richterliche Entscheidung die streitige Verpflichtung feststellen.

Indem der Magistrat erklärte, auf solche provociren zu müssen, hob derselbe zugleich die der Stadt zur Seite stehenden Billigkeitsgründe hervor, namentlich, daß die Anlegung des Chausséezugs der großen Rheinstraße Lasten des Frachtfuhrwerks über die Brücke geführt, denen dies Bauwerk nicht gewachsen, und machte die Staatsbehörden darauf aufmerksam, wie der Commune selbst im Falle richterlicher Verurtheilung nie mehr obliegen könne, als die Brücke in der bisherigen Form zu erhalten, während allerdings die mit Recht an den Staat gemachten Anforderungen des Verkehrs eine bessere neue Brücken-Anlage erheischten.

Gleichzeitig ward die Untersuchung des Zustandes des Cämmereivermögens veranlaßt, und den Staatsbehörden nachgewiesen, wie die Commune, welche von dem Kriegsunglück vorzugsweise hart betroffen worden, nicht im Stande sein werde, ohne die bedenklichste Beeinträchtigung einen solchen Bau auszuführen, indem sie zur Bestreitung der drückenden Armenpflege eine erhebliche Communal-Steuer erheben müsse und die vorhandenen Schulden aus der Kriegszeit

zeit her erst in einer langen Reihe von Jahren abgewickelt werden könnten.

II. Die Schieferbrücke.

Die Schieferbrücke war früher von der Stadt gebaut und unterhalten worden. Bei dem im Jahre 1816 u. f. durch den Staat ausgeführten Schleusenbau und Verbesserung der Saal-Schiffahrt ward die alte Brücke abgebrochen, die Oeffnung von 53 Fuß auf 80 Fuß erweitert, jeder Stirnpfeiler um 3 bis 4 Fuß erhöht und aus der früheren Hängebrücke eine Springwerksbrücke gemacht. Die Kosten für diese vom Staat ausgeführten Neubauten betragen nach dem Anschlage 33800 Thlr. Da nun die alte vorhandene Brücke an und für sich noch nicht bis zum Abbruch reif war und die Unterhaltung der neuen größeren und kostbareren Brücke jedenfalls wesentlich vertheuert werden mußte, so suchte schon im Jahre 1817 der Staat mit der Stadt eine Vereinigung über deren Beitrag zum Bau und zur Unterhaltung dieser Brücke zu erwirken. Es ward dabei angenommen, daß die alte Brücke noch 5 Jahre hätte stehen können und ein Neubau 8000 Thlr. *) gekostet haben würde, die Unterhaltungskosten bei derselben nur etwa die Hälfte gegen die Reparaturkosten der vom Staat erbauten betragen würden. Der Magistrat verweigerte jedoch einen Beitrag zu den aufgewendeten Neubaufkosten und nur hinsichtlich der künftigen Unterhaltung fanden sich die städtischen Behörden vergleichsweise im J. 1835 zu einem Beitrage in dem Verhältniß 5 (Antheil der Stadt) zu 11 (Antheil des Staats) bereit. Der Staat gab aber die Anforderung auf die Kosten des Neubaus nicht auf und auch obiges Beitragsverhältniß konnte die Sanction der höchsten Behörden nicht erhalten.

III.

*) Eigentlich 7998.

III. Die Klausbrücke.

Daß diese Brücke von der Stadt stets unterhalten worden ist, steht fest. Nicht so der ursprüngliche Neubau. Die Königl. Regierung behauptete, daß die Stadt sich wegen der seit unvordenklichen Zeiten Statt gefundenen Unterhaltung der Pflicht des Neubaus nicht entziehen könne. Inzwischen machte der Magistrat für die Stadt geltend, daß nach dem Gesetz vom 16. Juni 1838 bei Uebernahme der Straßenzüge Seitens des Staats nur große Strombrücken nicht auf den Staat übergehen, sondern dem bisher zur Unterhaltung Verpflichteten verbleiben sollten, dagegen Durchlässe, kleine Brücken zc. mit den Straßenstrecken vom Staate zu übernehmen seien, im vorliegenden Falle aber diese nur über einen Mühlgraben führende Brücke zu jenen großen selbstständigen Bauwerken nicht zu zählen sei und eine Entscheidung im Rechtswege mindestens zweifelhaft bleiben würde.

Was nun endlich

IV. das Pflastergeleit

anbetrifft, so ist schon oben dargethan, wie durch die Verordnung vom 16. Juni 1838 eine neue Ordnung der Dinge eingetreten war. Denn es ward gesetzlich festgestellt, daß die Pflastergelder auch ohne Einwilligung der Communen aufhörten und während die großen Brückenbauwerke auf den Staat mit den ihm zufallenden Straßenzügen nicht übergehen sollten, den Städten eine Entschädigung für den Verlust des Pflastergeldes nur beim Nachweis des lästigen Erwerbstitels und auch dann lediglich für denjenigen Betrag gewährt werden solle, welcher sich nach Abzug aller Unterhaltungskosten von den Pflastergeld-Einnahmen als überschießend ergeben würde.

Der Magistrat vermochte nun einen lästigen Erwerbstitel für diese Abgabe evident und direct nur allein bei dem Wegegelde am Ulrichsthore nachzuweisen.

fen. Die Stadt hat nämlich am „Palm-Abende“ des Jahres 1412 den von Czimern und Schengken „den Wegepfennig am St. Ulrichs-Thore recht und redlich abgekauft“ *). Indessen ließ sich geltend machen, daß es sich hier um ein juridisch und factisch untheilbares Recht handle, so daß, was von diesem Thore feststehe, der Erhebung an allen Thoren zu Statten kommen müsse.

Außerdem aber ward der Beweis angetreten, daß das Pflastergeleit früher einen Theil der Münzei gebildet und erst später bei deren Aufhebung (als Privat-Binnenzoll in Folge der neuern Gesetzgebung) davon getrennt worden, daß aber die Stadt unbesritten einen erheblichen Antheil an dieser Münzei durch Kauf und Tausch erworben, mithin aus onerossem Titel besessen habe.

Die Münzei war nämlich ein landesherrlicher Zoll, dessen Entstehung in die frühesten Zeiten zurückgeht, indem schon im Jahre 1154 das Kloster Paulinzelle vom Erzbischofe davon befreit ward. Der in alter Zeit hier Statt gefundene Salzverkehr, welcher sich über Franken, Sachsen, Schlesien und Böhmen ausdehnte, überführte die Stadt mit einer Menge der verschiedenartigsten Münzen, die dem Verkehr zur größten Beschwerde gereichten, weshalb sehr früh das Bedürfnis des Umschmelzens und Münzens — daher wohl der Name Münzei — entstand.

Schon Kaiser Otto verlieh 987 den Magdeburgischen Erzbischöfen dies Recht. Der hiesige Salzgräf besorgte dies Geschäft und legte den Erzbischöfen in Magdeburg Rechnung. Diese veräußerten und verpfändeten nun Antheile davon, gaben deren auch in Lehn. Man verfuhr hierbei nach Analogie der umliegenden Bergwerke, theilte die ganze Münzei in 514 Mark, nämlich 64 schwere und 450 geringe.

In

*) Die im Rathhaus-Archive befindliche Urkunde, woraus diese Worte entnommen sind, ist auch in v. Dreyhaupt I. 670. abgedruckt.

In dem Münzei = Tarife finden sich nun Sätze, welche offenbar der Wegepfennig sind — in Verichten werden beide Namen verbunden gebraucht — in alten Processen (z. B. gegen die Diemiger, welche vom Pflastergeleit befreit sein wollen) stützt sich der Richter in dem verurtheilenden Erkenntnisse auf die Münzeigeleitstafel. Gehörte sonach der Wegepfennig zur Münzei und hatte die Stadt erweislich 30 schwere und 119 leichte Mark der Münzei durch lästigen Erwerb an sich gebracht, so ward denn auf Grund dieses urkundlichen Nachweises die gesetzliche Entschädigung in Anspruch genommen.

Die Behauptung des Fiscus, als wenn das Pflastergeleit zur Westphälischen Zeit die Natur eines Binnenzolles angenommen und deshalb bei Aufhebung dieser Zölle erloschen sei, ward beharrlich bestritten und ausgeführt, wie die Aufnahme desselben in den Tarif der Octroi nur eine erleichterte Erhebungsart bezweckt habe, ohne in der Natur der Abgabe etwas ändern zu können.

Die Staatsbehörden dagegen wollten nur den Erwerb des Wegepfennigs am Ulrichs = Thor, als aus lästigem Erwerbstitel hervührend, anerkennen und nur den dortigen Erhebungsbetrag zur Entschädigungsberechnung zulassen, bestritten die Verbindung des Pflastergeleits mit der Münzei und hielten den Gesichtspunct fest, daß das Pflastergeleit durch die vom Westphälischen Gouvernement geschehene Einverleibung in die Octroi in Folge des Westphälischen Decrets vom 4. Juli 1810 die Natur eines Binnenzolles erhalten, welcher nach dem Gesetz vom 26. Mai 1818 bereits erloschen sei, so daß also hier in Halle wegen jener vorgegangenen Veränderung in der Natur der Abgabe (Novation) vom Staate gar keine Entschädigung zu leisten sei, selbst wenn früher ein lästiger Erwerbstitel Statt gefunden hätte.

Angenommen nun, daß der Stadt der Nachweis des lästigen Erwerbstitels hätte zugestanden werden müß-

müssen, fragte es sich weiter, ob und welche Entschädigung angesprochen werden konnte, d. h. ob und wie viel die Commune mehr an Pflastergeld erhob, als die wirkliche Aufwendung jährlich einschließlich der Zinsen des Anlagekapitals austrägt. Das Pflasterungs-Anlagekapital ward auf 53183 Thlr. technisch arbitrirt (die □R. zu 6 Thlr. 15 Sgr.), wovon die landüblichen Zinsen jährlich 2659 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf. betragen, während die jährlichen Unterhaltungskosten der auf den Staat übergehenden Straßen zu 603 Thlr. 6 Sgr., der der Stadt verbleibenden auf 1578 Thlr. 20 Sgr. angenommen sind. Hiernach ist der jährliche Aufwand auf 4841 Thlr. 4 Sgr. 6 Pf. zu berechnen. Das Pflastergeleit hat aber der Commune an Pacht nur 2440 Thlr., dem Pächter nach Abzug der Erhebungskosten, besage vorgelegter Bücher und Register 3583 Thlr. 16 Sgr. 9½ eingebracht.

Hiernach würde die Ausgabe größer als die Einnahme sein und der gesetzliche Fall der Entschädigung also gar nicht vorliegen.

Der Magistrat verlangte nun die Zulegung der Berechnung in anderer Art, nämlich so, daß von der reinen Einnahme der 3583 Thlr. 16 Sgr. 9½ Pf. nicht die Unterhaltung des gesammten Stadtpflasters einschließlich der Zinsen des Anlage-Kapitals in Abzug kommen dürfe, sondern nur der auf den Staat übergehenden Straßentracte. Bei solcher Berechnung würde sich ein Ueberschuß von 1801 Thlr. 10 Sgr. ergeben.

Wir haben unsre Leser nicht davon entbinden können, aus den (mit ihren Unterlagen fast eigne Actenbände bildenden) magistratualischen Berichten wenigstens die Hauptgesichtspuncte und die wesentlichsten historischen Momente mitzutheilen, ohne deren Kenntniß sich über den Abschluß des Vertrags kein Urtheil fällen läßt.

Die städtischen Behörden schlugen nun dem Staate einen Vergleich dahin vor, daß die Stadt auf die

die Pflastergeld-Entschädigung verzichte und die Klausbrücke baue, der Staat dagegen die Hauptstraßen der Stadt nebst dem Bau der hohen und Schieferbrücke übernehme. Dieser Vergleich kam denn auch mit der Modification endlich zu Stande, daß die Stadt zur Unterhaltung der Schieferbrücke noch die Hälfte geben solle.

Wir lassen nun den Abdruck des Vergleichs selbst mit den nöthigen Erläuterungen folgen.

Unter Vorbehalt Allerhöchster Genehmigung Seiner Majestät des Königs, ist zwischen der Königl. Regierung zu Merseburg in Vertretung des Königl. Fiskus einerseits und dem Magistrat und der Stadtverordneten-Versammlung zu Halle, in Vertretung der Stadt Halle andererseits, über die Verbindlichkeit zum Bau und zur Unterhaltung der in und bei der Stadt Halle befindlichen Brücken, Wege und Pflaster, sowie über die Aufhebung des städtischen Pflastergeleits nachstehender Vergleich abgeschlossen worden:

§. 1. Die Stadt Halle erkennt ihre Verbindlichkeit an, die sogenannte Klausbrücke ohne Beihülfe des Fiskus zu bauen und zu unterhalten. Sie macht sich anheischig, den gegenwärtig nothwendigen Neubau gedachter Brücke innerhalb zweier Jahre vom 1. October 1841 abgerechnet, nach dem anliegenden, von dem Stadtbaumeister Hecker gefertigten Anschlage, welcher einen Kostenbetrag von

16206 Thlr. 10 Sgr. 11 Pf.
ergiebt, auszuführen. *)

Die

*) Die Königl. Regierung hatte nur einen auf massiven Unterbau und hölzerne gepflasterte Fahrbahn gerichteten Anschlag gemacht. Die städtischen Behörden vereinigten sich jedoch sofort für einen völligen Massivbau mit steinernen Bögen, um der fortdauernden Reparaturen überhoben zu sein, während massive Brücken, wenn kein besonderes Unglück eintritt, erfahrungsmäßig mehrere hundert Jahre bestehen können.

Der

Die Entscheidung über die Frage: ob und in welcher Art in Zukunft die Klausbrücke auszubessern oder herzustellen sei? überläßt die Stadt unter Vorbehalt des Recurses lediglich dem Ermessen der Staatsbaubeamten.

§. 2. Der Königl. Fiskus giebt seine Ansprüche an die Stadt wegen Wiedereinziehung der beim letzten Neubau der Schieferbrücke aufgewendeten Kosten auf und werden in Zukunft die Kosten zum Neubau und zur Unterhaltung der gedachten Brücke zur einen Hälfte von der Stadt, zur andern von dem Fiskus getragen *). Alle zu diesem Behufe erforderlichen baulichen Arbeiten werden vom Fiskus und zwar lediglich nach dem Ermessen der Staatsbaubeamten, unter Vorbehalt des Recurses, ausgeführt; die Stadt unterwirft sich aber wegen Einziehung der hiernach in Zukunft auf sie fallenden Kostenanteile der Execution im administrativen Wege.

§. 3. Die Stadt Halle überläßt das Eigenthum der vorhandenen hohen Brücke dem Fiskus **), welcher dagegen vom Tage der Aufhebung des Pflastergeleits ab die

Der Anschlag mit hölzerner Fahrbahn belief sich auf 13953 Thlr. 10 Sgr., der zum Maffiobau betrug 16002 Thlr. 2 Sgr. 2 Pf., also nur 3049 Thlr. 22 Sgr. 2 Pf. mehr.

Wenn nun auch dieser Anschlag überschritten werden wird, so ist dennoch wohl zu erwägen, daß bei den außerordentlich gestiegenen Holzpreisen auch der Bau mit hölzerner Fahrbahn weit über den Anschlag zu stehen gekommen wäre und bei der sichern Aussicht ferneren Steigens der Holzpreise auch die künftigen Reparaturen viel kostbarer als früher für die Stadt geworden sein würden, obgleich sie stets bedeutend genug waren.

*) Wie oben erwähnt, hatte schon im Jahre 1835 die Commune $\frac{2}{5}$ der Unterhaltungskosten bewilligt. Nach dem Reces muß sie $\frac{6}{10}$ mithin $\frac{2}{5}$ mehr übernehmen, wogegen aber der Staat keine antheilige Erstattung der aufgewendeten, für die Stadt auf 8000 Thlr. mäßig veranschlagten Baukosten von 38000 Thlr. verlangt.

**) Die Techniker sind der Meinung, daß die Abbruchkosten den Werth des Materials dieser alten Brücke übersteigen.

die Verpflichtung übernimmt, dieselbe neu zu bauen und in Zukunft zu unterhalten *).

§. 4. Dem Ermessen der Königl. Behörden bleibt die Bestimmung darüber vorbehalten, in welcher Richtung und Construction, oder auf welchem Puncte die an Stelle der jetzigen hohen Brücke aufzuführende neue Brücke erbaut werden soll. Der Bau wird aber so geführt werden, daß die neue Brücke den Verkehr auf die jetzt vorhandene Klausbrücke leitet **).

§. 5. Für den Fall, daß die Erhebung eines Brückgelbes für die Passage über die an Stelle der hohen Brücke zu erbauende neue Brücke angeordnet und zu diesem Behufe zwischen der Barriere bei Nietleben und der Stadt Halle eine besondere Hebestelle eingerichtet wird, ertheilt der Fiskus hiermit die Zusicherung, daß Vieh jeder Gattung, welches Hallischen Einwohnern gehört und in der Stadt gehalten oder in dieselbe als Eigenthum Hallischer Einwohner eingeführt wird, es mag angeschirrt oder ungeschirrt passiren, es mag zum Transport von Sachen oder der Eigenthümer selbst oder Fremder gegen Lohn dienen, so wie es bisher von dem städtischen Pflastergeleite befreit war, auch von der Erlegung des obigen Brückgelbes frei bleiben soll. Auch als Fußgänger sind Hallische Einwohner stets frei.

§. 6. Wird aber die Erhebung einer solchen Abgabe oder eines mit Rücksicht auf dieselbe erhöhten Chausseege-

*) Der Neubau der beiden Brücken von 9 und 7 Bogen, welche an die Stelle der hohen Brücke massiv aufgeführt werden, kostet anslagsmäßig 121,397 Thlr. Mit der Erhöhung und Verbreiterung des Damms bis zur Schieferbrücke, einschließlic der Grundentschädigung zc., betragen die Gesamtkosten 158,597 Thlr. 6 Sgr. 2 Pf.

**) Durch diese Bestimmung sollte der Verfolgung jener früher vom Staate ausgesprochenen Idee vorgebeugt werden, wonach möglicher Weise die Klausvorstadt von allem Verkehr abgeschnitten sein würde, wenn man nämlich nach Siebichenstein zu die neue Brücke angelegt hätte, die alte Brücke aber eingegangen wäre.

geldes bei der Mietlebener Barriere, oder wenn diese künftig einmal von Mietleben verlegt werden sollte, bei der dann einzurichtenden Hebestelle angeordnet, so finden die obigen Bestimmungen (§. 5.) nicht Statt. In diesem Falle soll aber die Barriere der Stadt nicht näher gelegt werden, als sie jetzt bei Mietleben besteht.

§. 7. Die Stadt Halle entsagt der Berechtigung, an irgend einem Punkte ein Pflastergeld zu erheben *), vom 1. April 1841 ab gerechnet, ohne, sei es für die Vergangenheit oder Zukunft, irgend einen Anspruch auf Entschädigung für sich oder für den Pächter der Pflastergelderhebung.

§. 8. Dagegen übernimmt Fiscus von gedachtem Tage (§. 7.) an die Unterhaltung des Straßenpflasters zwischen der hohen Brücke und der Klausbrücke, in der großen und kleinen Klausstraße und der Verbindung zwischen beiden, in der heiligen Geist-, großen Ulrichs-, großen Stein- und Leipziger- (Galg-) Straße, endlich in der über den Markt führenden, zur Verbindung der Klaus- und Leipziger- (Galg-) Straße dienenden Pflasterstrecke, alles dies in den in dem beiliegenden Grundriß eingezeichneten Linien und in dem Umfange, wel-

*) Nach dem Gesetz vom 16. Juni 1838 §. 9. hängt es von Bestimmung des Finanz-Ministerii ab, ob die Pflastergeld-Erhebungen an andern Thoren, als den auf die Chausseen führenden, ferner gestattet bleiben sollen oder nicht.

Da sich indessen ermittelt hatte, wie die Pflastergeld-Einnahme an den hiesigen Neben-Thoren, dem Ober-Glauchaischen, Rannischen, Schimmel- und Kirch-Thore schon jetzt so geringe gewesen, daß sie nicht die Erhebungskosten aufgebracht, mithin künftig, wenn die Hauptthore erst abgabefrei geworden und die Passanten die besteuerten Thore vermeiden und in die freien Hauptthore fahren könnten, vollends keine Einnahme gewähren würden, so konnten die städtischen Behörden sich unbedingt mit der Aufhebung an allen Thoren einverstanden erklären.

Jur 1. Beil. d. 35. Stückes 1842.

welcher in der ebenfalls beigefügten Vermessung und Beschreibung näher angegeben ist *).

§. 9. Die Unterhaltung der Bürgersteige und Seitenpflaster in den §. 8. gedachten Straßen und Pflasterstrecken, sowie der Verbindungsbrücken der erstern mit dem Straßenpflaster bleibt denen, welchen solche bisher obgelegen, eben so die polizeiliche Reinigung der Straßen.

§. 10. Die vom 1. April 1841 ab vom Fiscus zu unterhaltenden Straßen müssen bis dahin von der Commune vorschriftsmäßig unterhalten und in einem solchen Zustande übergeben werden **).

§. 11. In der seither der Stadt Halle obgelegenen Verpflichtung zur Unterhaltung der in den vorstehenden §§. 3. und 8. nicht besonders bezeichneten Brücken, Wege und

*) Die sämmtlichen gepflasterten Straßen der Stadt enthalten 8182 □ Ruthen Pflaster, davon gehen auf den Staat über 1642½ □ R., und der Stadt verbleiben 6539½ □ R.

**) Die Königl. Regierung wollte das Straßenpflaster nicht übernehmen, weil sich bei einer Revision große Mängel darin ergeben hätten, und es ward die Herstellung der gerügten Mängel oder die Zahlung der anschlagsmäßigen Summe von 2080 Thlr. verlangt.

Der Magistrat weigerte sich jedoch, diese Anforderung zu erfüllen, theils weil die Stadt in derselben Weise wie sonst das Straßenpflaster fort unterhalten, ja im letzten Jahre mehr als sonst aufgewendet habe, von Zeit zu Zeit aber der Zustand, aller Nachhülfe ungeachtet, dahin komme, daß Neupflasterungen eintreten müßten, wie hier der Fall, wozu aber die Stadt nicht mehr verpflichtet sein könne, theils endlich weil der eigentliche Status quo am 1. April 1841., als dem Tage des wirklichen Uebergangs auf den Staat, wie nicht geschehen, hätte festgestellt werden müssen.

Im Wege der Unterhandlung ist dann ein Vergleich dahin zu Stande gekommen, daß die Stadt annoch eine Summe von 500 Thlr. zahlt, wogegen der Staat die gerügten Mängel selbst beseitigt, und die Uebergabe des Pflasters ist am 3. d. M. erfolgt.

Hiedurch nun ist der abgeschlossene Vergleich vollständig zur Ausführung gekommen. Dies der Grund, weshalb die gegenwärtige öffentliche Mittheilung erst jetzt erfolgt.

und Pflaster wird durch gegenwärtigen Vergleich auch für die Zukunft nichts geändert.

§. 12. Beide Contrahenten entsagen endlich allen Ansprüchen auf Entschädigung, welche sie wegen des bisherigen Bau- oder Unterhaltungs-Aufwandes oder aus andern Titeln in Betreff der durch diesen Vergleich betroffenen Brücken, Wege und Pflaster gegen einander haben möchten.

Merseburg, den 30. März 1841.

(L. S.)

Königl. Regierung Abtheilung des Innern.
v. Arnim. Krüger. Niemann.

Halle, den 15. April 1841.

Der Magistrat.

Schroener. Bertram. Bucherer.

Halle, den 19. April 1841.

Die Stadtverordneten.

Dr. H. Niemeyer. Schlunk. Preßler.
Eschhoff. Uhde. Ornd. b.

Den vorstehenden Rezeß zwischen der Königl. Regierung zu Merseburg und der Stadt Halle über die Verbindlichkeit zum Bau und zur Unterhaltung der, in und bei der Stadt Halle befindlichen Brücken, Wege und Pflaster, sowie über die Aufhebung des städtischen Pflastergeleites de dato Merseburg den 30. März 1841 und Halle den 15/19. April 1841 bestätige ich hiermit in Gemäßheit Allerhöchsten Auftrags.

Berlin, den 31. Mai 1841.

(L. S.)

Der Finanz-Minister
v. Alvensleben.

Nicht

Nicht unangemessen wird es schließlich erscheinen, einige Worte über das Gesetz zu sagen, durch dessen Inhalt die Gemeinden, welche im Besitze einer alt hergebrachten Pflastergeld = Erhebung waren, sich schwer verletzt und beeinträchtigt fühlen. Jeder Un-
terthan hat das Bedürfnis, sich mit den Bestimmungen des ihn verbindenden Gesetzes auszusöhnen.

Im Allgemeinen muß in dem Untergange aller solcher Abgaben ein wesentlicher Fortschritt in der Entwicklung des nationalen Verkehrs erkannt werden, indem Handel und Gewerbe in unserm deutschen Vaterlande ein immer regeres Leben gewinnen müssen, je mehr alle derartige Hemmungen und Schranken fallen. Den Grundsätzen der Gerechtigkeit ist es entsprechend, daß das Gesetz überall die Höhe der Abgabe auf den Betrag der wirklichen Unterhaltungskosten ermäßigt wissen will.

Denn es läßt sich in der That mit unsern Ansichten über gerechte Abgabevertheilung nicht vereinigen, daß der Berechtigte von dem Fuhrwerk, welches sein Pflaster benutzt, mehr erheben dürfe, als er wirklich darauf verwendet, indem sonst diese Erhebung die Natur einer Steuer annimmt, wozu nach der jetzigen Ordnung der Dinge nur der Staat berechtigt ist.

Man fragt billig, wie der Fremde, welcher eine Stadt berührt, dazu kommt, eine mehrere Abgabe an deren Kämmererei zu entrichten, als gerade zur Instandhaltung des Pflasters nothwendig ist? alles, was er mehr zu geben genöthigt wird, fällt offenbar in das Bereich einer Communalsteuer. Ja diese Natur der Communalsteuer tritt bei dem Pflastergelde eigentlich schon hervor, wenn das fremde Fuhrwerk mehr aufbringen soll, als den Antheil, der ihm bei der gemeinsamen Benutzung mit den Bewohnern der Stadt zufällt, wenn z. B. also das fremde Fuhrwerk $\frac{1}{4}$ der Unterhaltungskosten aufbringen muß und jenes Fuhrwerk doch nur etwa den 4ten Theil des ein-
heiß

heimischen ausmachte. Eben so wie daher ehemals der Landesherr den früher viel geringeren Wegepfennig erhöhte, ist der Staat auch berechtigt zu verhalten, daß der Ertrag der Abgabe nicht über das zur Unterhaltung wirklich Nothwendige steige und zu einer Steuer für andere Zwecke werde.

Wenn das Gesetz den Privatmann entschädigt, sofern er nur im rechtmäßigen Besiz der Abgabe ist, ohne ihm, wie den Communen, den Erweis eines lästigen Erwerbes aufzulegen, so gründet sich dies darauf, daß in den, ohnehin sehr wenigen, Fällen dieser Art sicher ein lästiger Titel dem Erwerbe zum Grunde liegt. Wo dies aber ausnahmsweise nicht nachzuweisen ist, wird dennoch das Erhebungsrecht im Wege der Vererbung auf den Besizer gekommen und bei den Erbtheilungen mit einem Kapitalwerth angenommen sein, welchen die übrigen Miterben in andern Vermögensstücken erhalten haben, so daß also bei unentgeltlicher Aufhebung ihm ein offenbarer Schaden entstände, wofür er nicht den mindesten Ersatz hätte. Während beim Privatbesizer leicht seine ganze Existenz wesentlich bedroht sein würde, müssen wir zugestehen, daß bei einer Commune die Sache wesentlich anders steht; denn der Verlust vertheilt sich auf eine Vielheit und ist auf diese Weise leichter zu tragen, die Aufhebung des Pflastergeleits löst auch für den städtischen Verkehr eine, doch immer lästige und hemmende, Fessel — wie ja selbst hier im Orte der Vorstand des Handelsvereins im Getreidehandel eine größere Lebhaftigkeit durch vermehrte Zufuhr seit Aufhebung des Pflastergeleits zu erkennen glaubt — endlich aber sind den Städten gepflasterte Straßen zu ihrem eignen Gebrauch ohnehin nothwendig und sie würden solche unter allen Umständen haben und unterhalten müssen.

Auch als Bürger einer Stadtgemeinde werden wir uns daher nicht entbrechen können, anzuerkennen,
daß

daß eine Commune zu einem Opfer fähiger ist, als der Einzelne.

Giebt dies aber der Bürger auch im Allgemeinen zu, so zeigt doch die Erfahrung, daß in der Anwendung auf den eignen Fall das unbefangene Urtheil getrübt wird und bei dem Aufgeben eines werthvollen eignen Vermögensstücks wird man dennoch nur immer den Verlust im Auge behalten.

Wir wollen daher zum Schlusse noch das Verhältniß der betreffenden Einnahmen und Ausgaben der Kämmerei vor und nach dem Reccesse gegen einander halten und zusehen, ob denn wirklich ein Schade vorhanden und wie groß er ist? Wir werden dadurch die Ueberzeugung erhalten, daß die Sache ganz anders steht als der Anschein ergiebt. Es versteht sich aber von selbst, daß wir die Lage der Dinge nehmen, wie sie für die Commune war, nicht wie sie hätte werden können.

Auf der einen Seite hatten wir eine jährliche Einnahme an Pflastergeld von 2440 Thlr., auf der andern hatte die Commune

- a) das Pflaster in den vom Staat übernommenen Tracten und
- b) die hohe Brücke wenigstens in baulichem Zustande zu erhalten,
- c) die Schieferbrücke zu bauen und zu unterhalten.

ad a) Das Pflaster in diesen Straßen ist so schlecht, daß der Staat mit Recht zu einer Neupflasterung schreiten muß. Dieser Ausgabe konnte die Stadt auch nicht entgehen. Sie beträgt anschlagsmäßig 11344 Thaler mit Hülfe des alten Materials. Das Pflaster wird stärker als das frühere ausgeführt. Auch dies ist zweckmäßig und würde Seitens der Commune ebenfalls geschehen sein müssen.

Die

Die Zinsen eines solchen Kapitals, dessen Aufwendung auch der Stadt nothwendig war, zu 4 Procent betragen circa 450 Thlr. jährlich.

Die jährlichen Unterhaltungskosten einschließlich eines Aufsammlungs-Fonds für eine nach 25 bis 30 Jahren eintretende Neupflasterung veranschlagen die Techniker auf 600 Thlr. jährlich.

ad b) Die hohe Brücke aber, wenn sie nicht neu gebaut, sondern nur durchgreifend reparirt wäre, würde nach der im Jahre 1834 angestellten technischen Untersuchung einen Aufwand von 16285 Thlr. 2 Sgr. 8 Pf. verursacht haben, ein Anschlag, den die höhern Behörden für noch sehr unzureichend erachteten. Dies macht einen jährlichen Aufwand an Zinsen solches Kapitals zu 4 Procent von circa 650 Thlr. Außerdem darf man bei einer nur erfolgten Reparatur die jährlichen Unterhaltungskosten durchschnittlich auf 2 Procent des Reparatur-Anlage-Kapitals (325 Thlr.) annehmen. Wir wollen aber nur 250 Thlr. als das Mindeste nach technischem Gutachten in Anschlag bringen *).

ad c) Was endlich die Schieferbrücke anbetriefft, so wollen wir bei dem zu Gunsten der Stadt in den desfalligen Verhandlungen angenommenen Sage stehen bleiben, wonach deren Neubau von Holz mit hölzerner Fahrbahn, vom Jahre 1818 ab nach 5 Jahren, also im Jahre 1823 oder 1824

1950 Thlr. Latus.

*) Nach einem 20jährigen Durchschnitt betragen sie 263 Thlr. 22 Sgr. 7 Pf. jährlich für die Kämmererei.

1950 Thlr. Transport.

1824 nothwendig geworden wäre, mit einem mäßig veranschlagten Aufwande von 8000 Thlr.

Dies ergiebt abermals jährlich

320 Thlr. Selbst angenommen aber, daß jener Bau nicht nach 5, sondern erst nach 8 bis 9 Jahren nothwendig geworden, so wären diese 320 Thlr. doch jetzt bereits auf 15—16 Jahre in Rechnung zu stellen und würde also jetzt schon ferner ein verausgabtes Kapital von 5000 Thlr. oder jährlich 200 Thlr. offenbar in Ansatz zu bringen sein.

Die Dauer solcher hölzerner Brücken wird technisch auf 25 bis 30 Jahr angenommen; man rechnet auf die Unterhaltungskosten $2\frac{1}{2}\%$ und auf den Amortisationsfonds oder richtiger den Ansammlungsfonds Behufs künftigen Neubaus $3\frac{1}{2}\%$, in Summa 6% des Bau-Kapitals. Wir wollen nur 5% zusammen annehmen, so giebt dies dennoch jährlich

400 Thlr. Mithin betragen alle diese Aufwendungen auf eine Jährlichkeit gebracht

2870 Thlr.

Wir dürfen die Klausbrücke hiebei weglassen, da solche auch jetzt von der Stadt gebaut und unterhalten wird, und müssen von obigem Betrage auch noch die Hälfte der auf 112 Thlr. jährlich veranschlagten Unterhaltungskosten der Schieferbrücke mit 56 Thlr. abziehen, welche fernerhin regelmäßig von der Stadt zu tragen sind. Dennoch belaufen sich die Ausgaben auf

2814 Thlr. welche dem Pflastergeleit gegenüberstehen.

Hier:

Hieraus ergibt sich also, daß das Pflastergeleit der Stadt gegenüber allen andern Lasten und Verbindlichkeiten, welche sie von Alters her geleistet hat, der Kammerei nicht nur keinen Ueberschuß gewähren konnte, sondern die Stadtkasse schlimmer als jetzt gestellt sein würde, wo alle diese Ausgaben auf den Staat übergegangen sind.

Selbst aber, wenn man hätte hoffen können, daß der Staat die hohe Brücke der Stadt ganz abgenommen hätte, und die dafür ausgeworfenen

650 Thlr. und

250 Thlr.

900 Thlr.

wegfielen, so würde dennoch gegen die Pflastergeleits-Einnahme von 2440 Thlr.
nach Abzug der übrigen Leistungen mit 1970 Thlr.

nur ein Ueberschuß von 470 Thlr.
verblieben sein.

Der Verlust ist also auch in diesem günstigsten Falle in der That durchaus nicht von der Erheblichkeit, wie es auf den ersten Blick scheint.

Müssen wir uns nun zugestehen, daß die Aufhebung des Pflastergeleits auch für unsern städtischen Verkehr eine doch immer lästige und hemmende Fessel löst, — dürfen wir nicht verkennen, daß durch die großartigen Brücken- und Damm-Bauten des Staats, zu denen unsere Stadt niemals die Mittel gehabt hätte, die Verbindung der Umgegend mit der Stadt wesentlich verbessert und daher der hiesige Verkehr wesentlich gefördert wird, daß insbesondere auch dem gesammten Halle'schen Postfuhrwerk dadurch eine be-

deu-

deutende Erleichterung widerfährt, *) — so können wir nicht behaupten, daß unsere Stadt diesem Fortschritte in der Entwicklung des vaterländischen Verkehrs ein erhebliches Opfer habe bringen müssen.

Vielmehr werden unsere Mitbürger die Ueberzeugung der städtischen Behörden theilen, daß unter den dargestellten Verhältnissen und bei der großen Zweifelhafteit des Ausfalls einer richterlichen Entscheidung in den erwirkten Vereinbarungen die Absicht der Staatsbehörden unverkennbar ist, dem Zustande einer Commune, die von den verheerenden Ereignissen aller vaterländischen Kriege, insbesondere aber des letzten Befreiungskrieges vorzüglich hart betroffen ist, deren Handel bei dem Zollverbände durch die Nähe Leipzigs — welches seitdem einen wesentlichen Theil des hiesigen Handels an sich gezogen — so schwer gelitten hat, diejenige Berücksichtigung zu gewähren, welche eine weise und humane Regierung den dadurch entstandenen Bedrängnissen einer alten treuen Stadt gern angedeihen läßt. In diesem Sinne verehren die städtischen Behörden die erfolgte Allerhöchste Bestätigung des Vertrags als einen neuen Beweis so königlicher Gerechtigkeit wie landesväterlicher Fürsorge, deren sich unsere Stadt so vieler zu erfreuen hat, daß die Dankbarkeit der Bürgerschaft unwandelbar ist, wie ihre in allen Zeiten bewährte Hingebung und Treue für König und Vaterland.

*) Wie erhebliche Abnutzungskosten künftig den hiesigen Fuhrwerksbesitzern erspart werden, leuchtet jedem ein, der die Anstrengungen der Pferde, die Beeinträchtigung des Geschirrs der beladenen Wagen beim Uebergang über die hohe Brücke und Schieferbrücke beobachtet hat.

Chronik der Stadt Halle.

1. Armenfache.

Diejenigen Eltern, welche zu nächste Michaelis ihre Kinder in die städtische Armenschule aufgenommen zu haben wünschen, werden aufgefordert, ihr desfalliges Gesuch bis spätestens den 10. September d. J. persönlich bei ihrem Bezirksvorsteher anzubringen, widrigenfalls die Aufnahme der Kinder zu Michaelis nicht mehr erfolgen kann. Diejenigen Hauswirthe, welche Miether haben, auf die vorstehende Aufforderung Anwendung findet, werden ersucht, solche Miether darauf aufmerksam zu machen.

Halle, den 24. August 1842.

Die Armen-Direction.

2. Hallischer Getreidepreis.

Nach dem Berliner Scheffel und Preuß. Gelde.

Den 27. August 1842.

Weizen	1	Thlr.	23	Sgr.	9	Pf.	bis	2	Thlr.	3	Sgr.	9	Pf.
Roggen	1	„	12	„	6	„	1	„	23	„	6	„	
Gerste	1	„	5	„	—	„	1	„	7	„	6	„	
Hafer	—	„	25	„	—	„	1	„	—	„	—	„	

Herausgegeben im Namen der Armendirection
vom Diaconus Dryander.

Bekanntmachungen.

Indem wir die hiesigen Eigenthümer von Schiffs-
gefäßen auf die im Amtsblatte von diesem Jahre Seite
178 flg. abgedruckte Verordnung der Königl. Hochlöbl.
Regie-

Regierung zu Merseburg und auf das derselben beige-
fügte Reglement vom 21. Mai ejusd., wegen polizei-
licher Bezeichnung der Flussfahrzeuge, hiermit besonders
aufmerksam machen, fordern wir dieselben hiermit auf:

demgemäß die Schiffsgesäße, in deren Besitz sie sich
befinden, bei Vermeidung der in dem vorbemerkten
Reglement §. 17 bestimmten Strafe von 1 bis 5
Thaler oder verhältnißmäßigem Gefängnisse bis
Ende December 1842, mit Angabe der Be-
nennung, der Größe und Tragfähigkeit,
ungleichen der bisherigen Bezeichnung derselben,
unerinnert schriftlich bei uns anzumelden.

Halle, den 10. August 1842.

Der Magistrat.

Bei der anhaltenden Dürre und dem dadurch ein-
getretenen großen Wassermangel wird es dringend noth-
wendig, daß in jeder Haushaltung große Kübel mit
Wasser gefüllt bereit stehen, damit es bei eintretender
Feuersgefahr nirgends an Wasser fehlt. Wir ver-
anlassen daher sämmtliche Hausbesitzer und Wicewirthe,
in ihren Gehöften ein oder mehrere große Wasserbehäl-
tnisse aufzustellen und mit Wasser anzufüllen, auch solche
im Falle eines wirklich ausbrechenden Feuers sofort
vor der Hausthür aufzustellen, wenn auch das Feuer in
einem andern Reviere der Stadt ausgebrochen sein sollte.
Wir werden uns durch polizeiliche Revisionen die Ueber-
zeugung verschaffen, daß diese Verordnung überall
befolgt wird, und hegen zu unserer Bürgerschaft das
Vertrauen, daß diese durch die ungewöhnlichen Umstände
nöthig gewordene Maaßregel gewissenhaft zur Ausführung
kommt. Ungern würden wir uns veranlaßt sehen, zu
Strafmaaßregeln unsere Zuflucht zu nehmen.

Der Magistrat.

Soda-, Cocosnufsölsoda-, Windsor-
und Königsseife empfiehlt *F. A. Hering.*

Nothwendiger Verkauf

bei dem

Königl. Land- und Stadtgericht zu Halle.

Die zum Nachlasse der am 28. Mai 1841 zu Diemitz verstorbenen Anspanner Schmidt, verwittwet gemessenen Ischäge gebornen Haase, gehörigen Grundstücke, als:

- 1) das zu Diemitz belegene und im Hypothekenbuche sub Nr. 48 eingetragene Anspannergut, ingleichen
 - 2) circa 30 Quadratruthen Garten-Acker von dem Grundstücke Nr. 5 Diemitz, so wie
 - 3) die zu Diemitz resp. in dortiger Flur belegene und im Hypothekenbuche über das Hallesche Stadtfeld sub Nr. 207 eingetragene Erbpachtsbesitzung,
- nach der nebst Hypothekenschein und Bedingungen in der Registratur einzusehenden Taxe abgeschätzt
- ad 1 et 2 auf 7928 Thlr. 15 Sgr. 10 Pf.
ad 3 auf 938 Thlr. 20 Sgr. 11 Pf.

sollen

am 28. September 1842 Vormittags 11 Uhr an ordentlicher Gerichtsstelle subhastirt werden.

Alle unbekanntn Realprätendenten werden rücksichtlich der bei dem Anspannergute Nr. 48 Diemitz seit länger als 44 Jahren hieher besessenen 60 Quadratruthen Garten-Acker — ein sogenanntes Gotteshausbreichen — aufgeboten, sich bei Vermeidung der Präclusion spätestens in diesem Termine zu melden.

Nothwendiger Verkauf.

Land- und Stadtgericht zu Halle.

Die auf dem Strohhofe hieselbst belegenen, dem Bürger Kroppenstädt gehörigen beiden Grundstücke, namentlich:

- A) ein Wohnhaus nebst Zubehör sub Nr. 2068,
 - B) ein dergleichen sub Nr. 2089,
- ad A auf 1857 Thlr. 23 Sgr. 2 Pf., und
ad B auf 643 Thlr. 9 Sgr. 1 Pf.

nach



nach der nebst Hypothekenschein und Bedingungen in der Registratur einzusehenden Taxe abgeschätzt, sollen am 2. November 1842 Vormittags 11 Uhr an ordentlicher Gerichtsstelle subhastirt werden.

Wohlfeiles Kochbuch für Hausfrauen und Köchinnen.

Antonie Meßner:

Die sich selbst belehrende Köchin,

oder allgemeines deutsches Kochbuch für bürgerliche Haushaltungen. Enthaltend: gründliche und allgemein verständliche Anweisungen, alle Arten von Speisen, als Suppen, Gemüse, Saucen, Ragouts, Mehl-, Milch- und Eier Speisen, Fische, Braten, Salate, Gelées, Pasteten, Kuchen und anderes Backwerk, Getränke ic. in sehr kurzer Zeit schmackhaft bereiten zu lernen. Nebst Küchenzetteln und Belehrungen über Anordnung der Tafeln, Tranchiren ic. Ein unentbehrliches Handbuch für Hausfrauen, und Köchinnen. Nach vieljährigen Erfahrungen bearbeitet. Achte Auflage. Mit Abbildungen. 17 $\frac{1}{2}$ Sgr. Gebunden 20 Sgr.

Dieses Kochbuch darf nicht nur jungen Damen, angehenden Hausfrauen und Köchinnen, sondern auch Speisewirthen mit Recht empfohlen werden. Den besten Beweis seiner außerordentlichen Brauchbarkeit liefern wohl die schnell auf einander gefoligten Auflagen dieses nützlichen und unentbehrlichen Buches.

Der reichhaltige Inhalt dieses Kochbuches ist nachstehender: 1) Allgemeine Belehrungen. 2) Suppen, 150 verschiedene Arten. 3) Kalteschalen, 14 Arten. 4) Eingelegtes zu Suppen, 18 Arten. 5) Gemüse, 126 Arten. 6) Klöße und Fricassées, 38 Arten. 7) Saucen oder Brühen, 74 Arten. 8) Vom Kochen und Braten des Fleisches, 130 Anweisungen. 9) Fische, 63 Anweisungen. 10) Mehl-, Milch- und Eier Speisen, 85 Anweisungen. 11) Puddings, 22 Arten. 12) Geschmorte Obstarten und Salate, 38 Arten. 13) Gelées und

und Crèmes, 51 Arten. 14) Pasteten, Torten und Backwerk, 103 Arten. 15) Eingemachtes, 27 Arten. 16) Kalte und warme Getränke, 27 Arten. 17) Küchzetteln und Tafel-Arrangements, nebst Anweisung zum Tranchiren &c. — Man sieht hieraus, daß nichts die Kochkunst Betreffendes vergessen ist und daß es in diesem Buche auch nicht an Anweisungen zu Gerichten der höhern Kochkunst mangelt, woran Köchinnen, die sich für dieselbe ausbilden wollen, ebenfalls sehr gelegen sein muß.

Vorräthig in der

Buchhandlung des Waisenhauses in Halle.

Eine freundliche Stube und Kammer nebst Zubehör ist mit oder ohne Meubles zu vermietben und kann so gleich bezogen werden, Dännische Straße Nr. 500.

Eine große freundliche Stube, 2 Kammern, Alkoven, Küche nebst Zubehör ist zum 1. October d. J. zu beziehen, großer Berlin Nr. 428.

6 Stühle, ein Divan, 2 große Spiegel, alles schön und von Mahagoni, steht zu verkaufen, großer Schlamm Nr. 953.

Auction. Künftige Mittwoch als den 31. August c. Nachmittags 2 Uhr sollen auf dem Schülershofe Nr. 744 Tische, Stühle, Kommoden, Schreibpulte, Spiegel, Bettstellen, Federbetten und verschiedenes Hausgeräthe öffentlich versteigert werden.

Freitag den 2. Sept. c. Nachmittag 2 Uhr soll in dem bekannten Locale im goldnen Pflug Auction abgehalten werden, wer etwas hinzustellen will, bitte ich, mich baldmöglichst davon in Kenntniß zu setzen.

Gottl. Wächter.

Neue Bremer Heringe,
die so beliebten, jetzt stießend fett, in frischer Zusendung empfiehlt wieder
Holze.

Feine Mecklenburger Butter à 7½ Sgr. und Preuß. Niederungs- Butter à 7 Sgr. das Pfund erlassen

W. Kersten & Comp.

Es ist am vergangenen Donnerstag gegen Abend im Garten auf dem Jägerberge ein Taschentuch von Vatist mit Spigen besetzt und dem gestickten Namen F. S. in gothischen Buchstaben, mit einer Arabeske darum, verloren worden. Der ehrliche Finder wird gebeten, dasselbe gegen eine gute Belohnung an den Kastellan Herrn Bandau abzugeben.

Ein erwachsener Mensch, welcher deutsche und lateinische Schrift gelaufig zu lesen versteht, kann täglich mehrere Stunden regelmäßige Beschäftigung finden. Nähere Auskunft ertheilt die Expedition dieses Blattes.

Gesuch. Ein gebildetes Mädchen, welches mit den besten Artesien versehen, auch in allen weiblichen Arbeiten unterrichtet und sich auch gern in ein Verkaufsgeschäft begeben würde, sucht baldigst ein Unterkommen. Selbige würde mehr auf gute und freundliche Behandlung als auf hohen Gehalt sehen. Näheres erfährt man in der Expedition dieses Blattes.

Ein ordentliches und gestittetes Mädchen, die freundlich und gewissenhaft mit Kindern umzugehen versteht und nebenbei im Waschn und Platten erfahren ist, findet zum 1. October einen Dienst im Dzondischen Garten, 1 Treppe hoch.

In Veräußerung habe ich verschiedene kleine Häuser zu verkaufen, wo 2 bis 300 Thaler zur Anzahlung hinreichend sind. Näheres am Rosenbaum Nr. 677.

Müller.

Von jetzt an wird jeden Mittwoch in der Brauerei zum blauen Engel, Märkerstraße und Ruhgassen Ecke, Brothan gefaßt.

Sioli.

(Freienfelde.) Heute Dienstag Unterhaltungsmuß und Tanzvergügen bei

P. de Bouché.