

Volkswirthe

Sozialdemokratisches Organ für den Regierungsbezirk Merseburg.

Die „Volkswirthe“ erscheint täglich abends (mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage). Verantwortlicher Redakteur für den Teil Ostfalen und Provinzialteil Reichs. Dreifacher, für die Einzelteile Reichs, für den übrigen Teil Ostfalen, Reichs, Berlin. Der Volkswirthe Nr. 184, Halle, Große Ulrichstraße 27. — Druck Freie Presse G. m. b. H., Leipzig, Köstlitzg. 5.

Bezugsspreis: Monatslich 1 Mark, beim Abholen von der Expedition 90 Pfennig. Bei den Postanstalten vierteljährlich 2.70 M. ohne Beklebung. Einzelne Nummern 10 Pf. — Inserationsgebühren: Die 7te Spalte 20 Pfennig, Einzelzeile 25 Pfennig, im Restamtell 30 Pfennig. Verlag u. Expedition: Halle, Große Ulrichstraße 27, Fernspr. 8407. — Setzungspreis Seite 411.

Nr. 184.

Halle, Montag den 12. August 1918.

2. Jahrgang.

Kritische Zeiten.

Das Zentralorgan der deutschen Sozialdemokratie veröffentlicht zur Zeit, in der die „alldutschen“ Blätter sich nicht entblenden, für den Erfolg unserer Feinde im Westen den — deutschen Reichstag verantwortlich zu machen, einen sehr beachtlichen Artikel, aus dem wir folgende Stellen hervorgeben:

Wer will bestreiten, daß das deutsche Volk im ersten Monat des fünften Kriegsjahres schwere Sorgen zu tragen hat? Weber im Osten, no eine weitere Steigerung der unabsehbaren Wirren zu erwarten ist, noch im Westen werden die glänzenden Verheißungen derzefür, die das Volk wie ein ahnungsloses Kind durch den Krieg führen wollten mit der streitenden Verheißung: „Es sieht alles ausgezeichnet.“

Das Volk aber weiß genau, daß es in einem vierjährigen Krieg gegen eine Weltkoalition nicht immer ausgezeichnet stehen kann. Und so richtig das Wort ist: „Nur verlieren, alles verlieren“, so bedeutet es doch eine starke Unterschätzung des deutschen Volkes, wenn man von ihm meint, es würde Wehr und Waffen aus der Hand fallen lassen, wenn man ihm erlaube, den Tatsachen offen ins Gesicht zu sehen. Wir meinen im Gegenteil, das Bewußtsein der ungeheuren Gefahr, in der es schwebt, würde in unserem Volke moralische Kräfte auslösen, deren Wirkung seit dem 4. August 1914 man mit Recht beklagt.

Sie und wieder mag es auch hier zu Lande wirkliche Defaitisten geben. D. h. Leute, die sich sagen, alles sei egal, wenn nur der Krieg zu Ende gehe. Wäre es aber erlaubt, solche Meinungen zu vertreten, so würde sich sehr bald zeigen, daß sie in breiten Massen keinen Abhang finden können. Die russischen Soldaten, die nach Frankreich ziehen, und das ein Kriegsjähriges Volk, so entsetzlich auch die Leiden des Krieges sind, immer noch besser dastehen kann als eines, das sich dem Frieden zuliebe willenslos dem Reichsbrand preisgegeben hätte. Welcher Deutsche beneidet Rußland, welcher irrt sich seinem Beispiel nach?

Es ist hier stets gesagt worden, daß Deutschland seine letzte Kraft zusammenreißen muß, um zu einem Frieden der Verständigung zu gelangen, um den Krieg als Verteidigungskrieg erfolgreich zu Ende zu bringen, und daß darüber hinausliegende Ziele, gleichgültig, wie man grundsätzlich zu ihnen steht, über die Kraft gehen.

Entgegen allen Prophezeiungen verfügen die Gegner auch heute noch über genügenden Schiffsraum, nicht nur um ihre Bevölkerung wirtschaftlich schlecht und recht aufrechtzuerhalten, sondern auch um ein amerikanisches Millionenheer über den Ocean zu bringen. Auf der anderen Seite hat der Ozean, so wie er sich entwickelt hat — lauter „Kriegsschuppel“ würde Generaloberst Richtschaff sagen —, nicht die erwartete Entlastung gebracht und nicht das erhoffte Liebergewicht im Westen herbeigeführt. Würde es schon, wenn dem deutschen Volk einmal die Konsequenzen, die sich aus einer solchen Lage ergeben könnten, etwas grell vor Augen gestellt würden? Wir sind fast davon überzeugt, das Gegenteil würde der Fall sein! Nur dem bloßen Wille solcher Möglichkeiten würde der Wille, es nicht zu ihnen kommen zu lassen, Widerkräfte gewinnen, und das feindselige Ausland würde sich noch einmal, diesmal entschlossen, überzeugen lassen, daß das deutsche Volk, wenn es die Größe der ihm drohenden Gefahr klar vor Augen sieht, unüberwindlich ist.

Der Mörder Eichhorns erhängt.

Halle, 11. August. Am 10. August wurde der Mörder des Generalstaatsanwalts von Eichhorn und seines Adjutanten in der Nähe des Antonienpark-Belagertes am 5. Uhr nachmittags öffentlich erschossen. Das Urteil war von einem deutschen Volksgericht gesprochen und wurde sofort nach der Verhängung durch den zuständigen Gerichtsbarn vollzogen.

Monopolisierung unserer Wasserstraßen.

Von Otto Gu.

Mit Bollkampff steuern wir dem lächerlichen Staatskapitalismus zu. Der hohe Bundesrat braucht das „gummierische“, „Ernährungsrecht“ vom 4. August 1914, um die privatkapitalistischen Unternehmer, denen sie sich über die Einzelteile am Kartellungen nicht verschließen können, durch die Drohung mit Zwangsmaßnahmen einseitig zu organisieren; oder die beauftragte Zentralbehörde fördert auf Grund von Bundesratsvorschriften ohne weiteres zur Einbürgerung der betreffenden Gewerbe. Auf diese Weise kam schon eine Reihe von Großgewerben, die es zum Teil vor dem Kriege kaum zu besonderen Preisforderungen bringen konnten, zu einer monopolistischen Organisation; und immer mehr Unternehmenskreise werden in diese Kartellierung einbezogen. Es ist richtig anzunehmen, daß ein nicht geringes Ziel der Unternehmenskreise fruchtbar ist; sie aber erst vorhanden, wenn daß man sich die nicht nur schnell an, sondern auch sie auch systematisch für die privatkapitalistischen Bedürfnisse aus, durchzuführen wird.

Am Rußland.

Der deutsche diplomatische Vertreter bei der Sowjetregierung, Dr. Gelferich, ist Sonnabend in Berlin eingetroffen — mit einiger Verzögerung, die sich nach der B. Z. am Mittwoch aus Gründen der „Betriebsstörung“ erklärt. In Berlin wird auch der österreichisch-ungarische Vertreter in Moskau, Baron Franz erwartet. Der Umstand, daß Dr. Gelferich schon nach vierstündigem Aufenthalt in Moskau nach Berlin zur Berichterstattung berufen wurde, daß er hier mit Baron Franz zusammentritt, und daß seine Verhandlungen in Deutschland mit einem Besuch im Großen Hauptquartier abgeschlossen beweist, daß die fundamentalen Beziehungen zwischen Deutschland und Rußland zur Diskussion stehen, und daß die Lösung neu auftretender Probleme die Oberste Herstellungsleistung berührt. In einem in der deutschen Presse veröffentlichten Leitprogramm von der „Ausgestaltung“ der Beziehungen der deutschen Regierung zu der Räte-Regierung die Rede; die Wiener Neue Freie Presse ist deutlicher geworden und schrieb dieser Lage, daß die Mittelmächte zweifellos in Ermüdung gezogen haben, was zu gelassen hätte, wenn Rußland militärische Hilfe brauchen und sie von den Mittelmächten gegen die Entente verwenden würde. „Diese Möglichkeit ist so groß, daß die Mittelmächte lieber nicht unterfallen haben, mit ihr zu rechnen und sich darüber zu verständigen, was in diesem Falle zu geschehen hätte.“

Der Schicksal von Brest-Litovsk hat die Verhältnisse im Osten nicht konsolidiert, sondern Deutschland vor eine neue schwerwiegende Entscheidung gestellt: Der Breiter Frieden hat eine starke deutschfeindliche Stimmung im Leben gerufen, die Wasser auf die Mühle der Entente ist. Die Entscheidung ist nicht unklar, wenn man nur die militärische, zum Übergang der Entente zu werden. Schreitet Deutschland in Rußland ein, so gefehlt es, daß selbst die bolschewistische Regierung nicht tätig war, den Frieden von Brest-Litovsk aufrecht zu erhalten, und rechtzeitig die Entente, die diesem Frieden immer ihre Anerkennung verweigert hat.

Es lohnt sich die Möglichkeiten einer deutschen Intervention in Rußland sorgfältig durchzudenken. Das Unglück für Deutschland ist, daß die empfindlichsten Punkte Rußlands mehr im Bereich der Entente, als in seinem eigenen liegen. In Ostsibirien sind die Japaner und selbst die Amerikaner jenseits von Alaska, in Turkestan um den südlichen Kaukasus haben die Engländer von Persien und Indien aus gute Anmarschstraßen und selbst in Nordrussland stehen die Chancen der beiden Mächtegruppen ungefähr gleich, besonders wenn die Engländer über das unmittelbare Hinterland von Archangelst nicht hinausgehen. Ein deutscher Vormarsch in Zentralrußland bis an den Ural verlangt gewaltige Besatzungstruppen, hat mit dem gefährlichen russischen Winter zu rechnen und ist ein Stoß in die Luft. Noch bedauerlicher wird das, wenn man sich die Entfernungen herausrechnet. Von Moskau bis zum Ural sind es 1400 Kilometer in der Luftlinie, welche Entfernung der von Berlin nach Delfia entfernt, selbst bis nach 2250 Kilometer von Moskau entfernt, also etwa 10 Meilen die Entfernung von Berlin über den Oban von Wien.

Das unüberwindliche Ergebnis des deutschen Einmarschs in die Ukraine in politischer und wirtschaftlicher Beziehung liegt so klar zutage, daß wohl auch bei allen für die politische und wirtschaftliche Kriegsführung verantwortlichen Faktoren das Bedauern über die nutzlose Bindung großer deutscher Truppenmassen besteht. Sollen diese entmutigenden Erfahrungen in unendlich größerem Umfang in Rußland von neuem gemacht werden? Und wer glaubt wohl, daß die deutschen Kommandanten, die in der Ukraine mit den wirtschaftlich doch weit gemäßigteren Sozialverhältnissen nicht harmonischer konnten, in Rußland mit den bolschewistischen die Dauer regieren und eine Einmischung in die inneren Verhältnisse des Landes nach ukrainischen Vorbild vermeiden könnten oder auch nur wollten?

Das unüberwindliche Ergebnis des deutschen Einmarschs in die Ukraine in politischer und wirtschaftlicher Beziehung liegt so klar zutage, daß wohl auch bei allen für die politische und wirtschaftliche Kriegsführung verantwortlichen Faktoren das Bedauern über die nutzlose Bindung großer deutscher Truppenmassen besteht. Sollen diese entmutigenden Erfahrungen in unendlich größerem Umfang in Rußland von neuem gemacht werden? Und wer glaubt wohl, daß die deutschen Kommandanten, die in der Ukraine mit den wirtschaftlich doch weit gemäßigteren Sozialverhältnissen nicht harmonischer konnten, in Rußland mit den bolschewistischen die Dauer regieren und eine Einmischung in die inneren Verhältnisse des Landes nach ukrainischen Vorbild vermeiden könnten oder auch nur wollten?

Welche folgenreichere Umkehrung natürlicher Verhältnisse durch die staatskapitalistische Organisation der unter privater Leitung bestehenden Unternehmungen schon erzielt ist, dafür bieten die Zustände in unserer Binnenwirtschaft ein lehrreiches Beispiel. Der Verzicht des Reichstagsausschusses für Handel und Gewerbe (Reichstagsdrucksache Nr. 1689) stellt fest, daß sich die Wasserstraßen bedeutend höher als die Eisenbahnstraßen befinden! Es ist nur das gerade Gegenteil der Fall, woran sich ja auch die neue Verordnungen der Wasserstraßenüberseher für den Ausbau der Binnenwasserstraßen erklärt. Nun aber mußte der Vertreter des Reichstagsausschusses in dem genannten Reichstagsausschuß angeben, es sei „eine eigenartige Erscheinung, daß der Wassertransport jetzt teurer ist als der Eisenbahnsport.“ ... In Deutschland

lomb ist im weiteren Umfang auf den Wassertransport angewiesen, der die Kohle verteuert“. Früher war das genau umgekehrt. Es ist eine altbekannte Tatsache und wirtschaftliche Erfahrung, daß Wassertransport weitaus am billigsten auf dem Wasserwege befördert werden können, weshalb eine engbrüstige Eisenbahnpolitik dem Ausbau der Wasserstraßen sich mindestens ansehnlich entgegenstellt. Umso erstaunlicher wirken darum die Maßnahmen eines kaiserlichen Reichstags-Ausschusses, die für Binnen bestimmte Haupt-Strassen würden jetzt durch die Benutzung des Wasserweges über Werra-Elbe pro Zentner um 54 Pfennig, über Müritzer-See pro 1.10 Mark pro Zentner im Vergleich zur Eisenbahnfracht verteuert! Nicht, daß die Hauptbahnen der Eisenbahnfracht, erhalte sie billiger als Müritzer, das auf den Wasserwegtransport angewiesen worden sei. Durch Verweisung von Rheinischen Kohle auf den Wasserwegtransport durch die „Generalverkehrsleitung West“ (Ruhrgebiet) ergab sich eine Preissteigerung von 1.50 Mark pro Zentner. Andere Kommissionenmitglieder beschäftigten und ergänzten diese mehrwöchigen Angaben, der Vertreter des Reichstagsausschusses bestritt sie nicht, erklärte sich aber als für „Kohlenpreissinken, Höhe der Schiffsfrachtkosten“ nicht zuständig.

Diese autoritativen Angaben sind bekanntlich früheren Frachtpreislisten total unzulänglichen Wasserfrachtpreise können nicht auf eine entsprechende Erhöhung der Marktöffentlichkeit zurückgeführt werden. Nach mir vorliegenden, vom Deutschen Transportarbeiterverband mit wohl fast allen namhaften Schiffsfrachtschiffen im Gebiete des Rheinstroms und seiner Nebenflüssen abgeforderten Tarifverträgen stellen sich die zu den regulären Bodenfrachten während des Krieges bewilligten Feuerungszuschläge sehr niedrig. Preissteigerungen von 5 bis 250 Mark pro Tonne, die sich bei den regulären Wasserfrachtpreisen finden, sind auf 1 bis 1.50 Mark, höchstens 2 bis 3 Mark, zu reduzieren. Die tatsächlichen Eisenbahnfrachten haben höhere Feuerungszuschläge bewilligt; also kann sich aus einer entsprechenden Verteilung der Kohle und Schiefer nicht die große Frachtpreissteigerung erklären lassen. Die Kosten der Betriebsmaterialien und der Transportzuschläge sind für die Schiffsfrachtschiffen gewiß auch nicht höher als für die Eisenbahnverwaltungen. Durch das Gesetz vom 8. April 1917 ist im allgemeinen der Güterverkehr auf den Eisenbahnen und den Wasserstraßen in gleicher Weise (7 Prozent des Beförderungspreises) besteuert worden. Woher kommt also die erstaunlich hohe Verteuerung des Wasserfrachtsports?

Die zwei Bundesratsverordnungen vom 18. August 1917 können diese „Wunderdinge“ ausfallen. Durch die eine ist die Schiffsfrachtschiffen beim Geß des Feldverkehrs bewilligt worden, eventuell auch zwangsweise „Bezüge von Binnenfrachten“ ... für bestimmte Bezirke ... für Betriebszwecke ... zu verteuern“. Auf diese Weise sollte zur Entlastung der Eisenbahn der Wassertransport in geeigneter Weise auf die Wasserstraßen überführt werden. In sich ein gutes Vorhaben, aber die zu kartellierten Schiffsfrachtschiffen erhalten dadurch mächtige wirtschaftliche Organisationen, die es verdienen haben, die gegenwärtige Notlage unserer Verkehrsverhältnisse durch Zusammenhalten der Wasserfrachtschiffen wieder auszugleichen. Dem nun beschlößigen Organisationen Schiffsfrachtschiffen konnte es nicht fehlen, ihre Preisforderungen durchzuführen, zumal die militärische Oberbehörde einseitig verfügt, daß bestimmte Mengen (sozialbedürftig) nach bestimmten Bezugsstellen nur auf dem Wasserwege befördert werden dürfen. Dazu kommt noch die zweite Bundesratsverordnung, laut welcher „für Beförderungen auf Binnenwasserstraßen, für das Schiffs-Verkehr und Läden von Binnenfrachten sowie für die Ziele von Binnenfrachten ... Höchst- und Mindestpreise festgesetzt werden“ können. Die Preise werden durch die Schiffsfrachtschiffen beim Geß des Feldverkehrs bewilligt, „festgelegt“, nachdem ein von dieser militärischen Oberbehörde eingeleiteter „Preisvergleich“ oder „Güterfrachtschiffenvergleich“ geführt wurde. Soweit ich überblicke, betreiben diese Ausschüsse nur aus Vertretern der Schiffsfrachtschiffen (unter militärischem Vorbehalt), wenigstens ist mir von einer Berufung von Arbeitern, Kaufmanns- und Kaufmannsvertretern nichts bekannt geworden. Meine Befürchtung ist hauptsächlich, daß die Mitglieder des auf Grund der preussischen Verordnung betr. Wasserfrachtschiffen eingeleiteten Unternehmensvertragens, als „Beziehungen“ für den Bedarf an Kohlen, Schiefer und Schieferfracht sind von der militärischen Schiffsfrachtschiffen die bedeutendsten Unternehmensfirmen in der Binnenwirtschaft eingeleitet. Die eigentlichen Betriebsleiter sind die privatkapitalistischen Schiffs- und verwandte Transportgesellschaften an unseren Binnenwasserstraßen. Diese zum großen Teil schon früher verbundenen Unternehmen befehlen nun eine unzulässige Kartellierung, die es ihnen erlaubt, unseren Wasserfrachtschiffen systematisch zu monopolisieren! Die totale Umkehrung der Preisverhältnisse zwischen Eisenbahn- und Schiffsfracht ist gewissermaßen eine Folge der bereits mentioneden privatkapitalistischen Monopolisierung unserer Wasserstraßen.

Die zwei Bundesratsverordnungen vom 18. August 1917 können diese „Wunderdinge“ ausfallen. Durch die eine ist die Schiffsfrachtschiffen beim Geß des Feldverkehrs bewilligt worden, eventuell auch zwangsweise „Bezüge von Binnenfrachten“ ... für bestimmte Bezirke ... für Betriebszwecke ... zu verteuern“. Auf diese Weise sollte zur Entlastung der Eisenbahn der Wassertransport in geeigneter Weise auf die Wasserstraßen überführt werden. In sich ein gutes Vorhaben, aber die zu kartellierten Schiffsfrachtschiffen erhalten dadurch mächtige wirtschaftliche Organisationen, die es verdienen haben, die gegenwärtige Notlage unserer Verkehrsverhältnisse durch Zusammenhalten der Wasserfrachtschiffen wieder auszugleichen. Dem nun beschlößigen Organisationen Schiffsfrachtschiffen konnte es nicht fehlen, ihre Preisforderungen durchzuführen, zumal die militärische Oberbehörde einseitig verfügt, daß bestimmte Mengen (sozialbedürftig) nach bestimmten Bezugsstellen nur auf dem Wasserwege befördert werden dürfen. Dazu kommt noch die zweite Bundesratsverordnung, laut welcher „für Beförderungen auf Binnenwasserstraßen, für das Schiffs-Verkehr und Läden von Binnenfrachten sowie für die Ziele von Binnenfrachten ... Höchst- und Mindestpreise festgesetzt werden“ können. Die Preise werden durch die Schiffsfrachtschiffen beim Geß des Feldverkehrs bewilligt, „festgelegt“, nachdem ein von dieser militärischen Oberbehörde eingeleiteter „Preisvergleich“ oder „Güterfrachtschiffenvergleich“ geführt wurde. Soweit ich überblicke, betreiben diese Ausschüsse nur aus Vertretern der Schiffsfrachtschiffen (unter militärischem Vorbehalt), wenigstens ist mir von einer Berufung von Arbeitern, Kaufmanns- und Kaufmannsvertretern nichts bekannt geworden. Meine Befürchtung ist hauptsächlich, daß die Mitglieder des auf Grund der preussischen Verordnung betr. Wasserfrachtschiffen eingeleiteten Unternehmensvertragens, als „Beziehungen“ für den Bedarf an Kohlen, Schiefer und Schieferfracht sind von der militärischen Schiffsfrachtschiffen die bedeutendsten Unternehmensfirmen in der Binnenwirtschaft eingeleitet. Die eigentlichen Betriebsleiter sind die privatkapitalistischen Schiffs- und verwandte Transportgesellschaften an unseren Binnenwasserstraßen. Diese zum großen Teil schon früher verbundenen Unternehmen befehlen nun eine unzulässige Kartellierung, die es ihnen erlaubt, unseren Wasserfrachtschiffen systematisch zu monopolisieren! Die totale Umkehrung der Preisverhältnisse zwischen Eisenbahn- und Schiffsfracht ist gewissermaßen eine Folge der bereits mentioneden privatkapitalistischen Monopolisierung unserer Wasserstraßen.

Die zwei Bundesratsverordnungen vom 18. August 1917 können diese „Wunderdinge“ ausfallen. Durch die eine ist die Schiffsfrachtschiffen beim Geß des Feldverkehrs bewilligt worden, eventuell auch zwangsweise „Bezüge von Binnenfrachten“ ... für bestimmte Bezirke ... für Betriebszwecke ... zu verteuern“. Auf diese Weise sollte zur Entlastung der Eisenbahn der Wassertransport in geeigneter Weise auf die Wasserstraßen überführt werden. In sich ein gutes Vorhaben, aber die zu kartellierten Schiffsfrachtschiffen erhalten dadurch mächtige wirtschaftliche Organisationen, die es verdienen haben, die gegenwärtige Notlage unserer Verkehrsverhältnisse durch Zusammenhalten der Wasserfrachtschiffen wieder auszugleichen. Dem nun beschlößigen Organisationen Schiffsfrachtschiffen konnte es nicht fehlen, ihre Preisforderungen durchzuführen, zumal die militärische Oberbehörde einseitig verfügt, daß bestimmte Mengen (sozialbedürftig) nach bestimmten Bezugsstellen nur auf dem Wasserwege befördert werden dürfen. Dazu kommt noch die zweite Bundesratsverordnung, laut welcher „für Beförderungen auf Binnenwasserstraßen, für das Schiffs-Verkehr und Läden von Binnenfrachten sowie für die Ziele von Binnenfrachten ... Höchst- und Mindestpreise festgesetzt werden“ können. Die Preise werden durch die Schiffsfrachtschiffen beim Geß des Feldverkehrs bewilligt, „festgelegt“, nachdem ein von dieser militärischen Oberbehörde eingeleiteter „Preisvergleich“ oder „Güterfrachtschiffenvergleich“ geführt wurde. Soweit ich überblicke, betreiben diese Ausschüsse nur aus Vertretern der Schiffsfrachtschiffen (unter militärischem Vorbehalt), wenigstens ist mir von einer Berufung von Arbeitern, Kaufmanns- und Kaufmannsvertretern nichts bekannt geworden. Meine Befürchtung ist hauptsächlich, daß die Mitglieder des auf Grund der preussischen Verordnung betr. Wasserfrachtschiffen eingeleiteten Unternehmensvertragens, als „Beziehungen“ für den Bedarf an Kohlen, Schiefer und Schieferfracht sind von der militärischen Schiffsfrachtschiffen die bedeutendsten Unternehmensfirmen in der Binnenwirtschaft eingeleitet. Die eigentlichen Betriebsleiter sind die privatkapitalistischen Schiffs- und verwandte Transportgesellschaften an unseren Binnenwasserstraßen. Diese zum großen Teil schon früher verbundenen Unternehmen befehlen nun eine unzulässige Kartellierung, die es ihnen erlaubt, unseren Wasserfrachtschiffen systematisch zu monopolisieren! Die totale Umkehrung der Preisverhältnisse zwischen Eisenbahn- und Schiffsfracht ist gewissermaßen eine Folge der bereits mentioneden privatkapitalistischen Monopolisierung unserer Wasserstraßen.

Die zwei Bundesratsverordnungen vom 18. August 1917 können diese „Wunderdinge“ ausfallen. Durch die eine ist die Schiffsfrachtschiffen beim Geß des Feldverkehrs bewilligt worden, eventuell auch zwangsweise „Bezüge von Binnenfrachten“ ... für bestimmte Bezirke ... für Betriebszwecke ... zu verteuern“. Auf diese Weise sollte zur Entlastung der Eisenbahn der Wassertransport in geeigneter Weise auf die Wasserstraßen überführt werden. In sich ein gutes Vorhaben, aber die zu kartellierten Schiffsfrachtschiffen erhalten dadurch mächtige wirtschaftliche Organisationen, die es verdienen haben, die gegenwärtige Notlage unserer Verkehrsverhältnisse durch Zusammenhalten der Wasserfrachtschiffen wieder auszugleichen. Dem nun beschlößigen Organisationen Schiffsfrachtschiffen konnte es nicht fehlen, ihre Preisforderungen durchzuführen, zumal die militärische Oberbehörde einseitig verfügt, daß bestimmte Mengen (sozialbedürftig) nach bestimmten Bezugsstellen nur auf dem Wasserwege befördert werden dürfen. Dazu kommt noch die zweite Bundesratsverordnung, laut welcher „für Beförderungen auf Binnenwasserstraßen, für das Schiffs-Verkehr und Läden von Binnenfrachten sowie für die Ziele von Binnenfrachten ... Höchst- und Mindestpreise festgesetzt werden“ können. Die Preise werden durch die Schiffsfrachtschiffen beim Geß des Feldverkehrs bewilligt, „festgelegt“, nachdem ein von dieser militärischen Oberbehörde eingeleiteter „Preisvergleich“ oder „Güterfrachtschiffenvergleich“ geführt wurde. Soweit ich überblicke, betreiben diese Ausschüsse nur aus Vertretern der Schiffsfrachtschiffen (unter militärischem Vorbehalt), wenigstens ist mir von einer Berufung von Arbeitern, Kaufmanns- und Kaufmannsvertretern nichts bekannt geworden. Meine Befürchtung ist hauptsächlich, daß die Mitglieder des auf Grund der preussischen Verordnung betr. Wasserfrachtschiffen eingeleiteten Unternehmensvertragens, als „Beziehungen“ für den Bedarf an Kohlen, Schiefer und Schieferfracht sind von der militärischen Schiffsfrachtschiffen die bedeutendsten Unternehmensfirmen in der Binnenwirtschaft eingeleitet. Die eigentlichen Betriebsleiter sind die privatkapitalistischen Schiffs- und verwandte Transportgesellschaften an unseren Binnenwasserstraßen. Diese zum großen Teil schon früher verbundenen Unternehmen befehlen nun eine unzulässige Kartellierung, die es ihnen erlaubt, unseren Wasserfrachtschiffen systematisch zu monopolisieren! Die totale Umkehrung der Preisverhältnisse zwischen Eisenbahn- und Schiffsfracht ist gewissermaßen eine Folge der bereits mentioneden privatkapitalistischen Monopolisierung unserer Wasserstraßen.

Die zwei Bundesratsverordnungen vom 18. August 1917 können diese „Wunderdinge“ ausfallen. Durch die eine ist die Schiffsfrachtschiffen beim Geß des Feldverkehrs bewilligt worden, eventuell auch zwangsweise „Bezüge von Binnenfrachten“ ... für bestimmte Bezirke ... für Betriebszwecke ... zu verteuern“. Auf diese Weise sollte zur Entlastung der Eisenbahn der Wassertransport in geeigneter Weise auf die Wasserstraßen überführt werden. In sich ein gutes Vorhaben, aber die zu kartellierten Schiffsfrachtschiffen erhalten dadurch mächtige wirtschaftliche Organisationen, die es verdienen haben, die gegenwärtige Notlage unserer Verkehrsverhältnisse durch Zusammenhalten der Wasserfrachtschiffen wieder auszugleichen. Dem nun beschlößigen Organisationen Schiffsfrachtschiffen konnte es nicht fehlen, ihre Preisforderungen durchzuführen, zumal die militärische Oberbehörde einseitig verfügt, daß bestimmte Mengen (sozialbedürftig) nach bestimmten Bezugsstellen nur auf dem Wasserwege befördert werden dürfen. Dazu kommt noch die zweite Bundesratsverordnung, laut welcher „für Beförderungen auf Binnenwasserstraßen, für das Schiffs-Verkehr und Läden von Binnenfrachten sowie für die Ziele von Binnenfrachten ... Höchst- und Mindestpreise festgesetzt werden“ können. Die Preise werden durch die Schiffsfrachtschiffen beim Geß des Feldverkehrs bewilligt, „festgelegt“, nachdem ein von dieser militärischen Oberbehörde eingeleiteter „Preisvergleich“ oder „Güterfrachtschiffenvergleich“ geführt wurde. Soweit ich überblicke, betreiben diese Ausschüsse nur aus Vertretern der Schiffsfrachtschiffen (unter militärischem Vorbehalt), wenigstens ist mir von einer Berufung von Arbeitern, Kaufmanns- und Kaufmannsvertretern nichts bekannt geworden. Meine Befürchtung ist hauptsächlich, daß die Mitglieder des auf Grund der preussischen Verordnung betr. Wasserfrachtschiffen eingeleiteten Unternehmensvertragens, als „Beziehungen“ für den Bedarf an Kohlen, Schiefer und Schieferfracht sind von der militärischen Schiffsfrachtschiffen die bedeutendsten Unternehmensfirmen in der Binnenwirtschaft eingeleitet. Die eigentlichen Betriebsleiter sind die privatkapitalistischen Schiffs- und verwandte Transportgesellschaften an unseren Binnenwasserstraßen. Diese zum großen Teil schon früher verbundenen Unternehmen befehlen nun eine unzulässige Kartellierung, die es ihnen erlaubt, unseren Wasserfrachtschiffen systematisch zu monopolisieren! Die totale Umkehrung der Preisverhältnisse zwischen Eisenbahn- und Schiffsfracht ist gewissermaßen eine Folge der bereits mentioneden privatkapitalistischen Monopolisierung unserer Wasserstraßen.

Wieder gemacht, und über die Anzeichen der bevorstehenden Epidemie von einem anderen Experten hat. Der Angelegte ist nach den Bestimmungen des Landesgesundheitsgesetzes und hat die von ihm an die Jugendvertreter Anträge auf dem Gute A. selbst gemacht, nachdem sein Bruder die Kosten des Antrages und die Kosten aus diesen Verträgen gegen Erstattung des Sachverständigen an ihn abgetreten hatte. Mit Recht ist demnach der Angelegte als „Erzeuger“ der Anträge im Sinne der Verordnung des Reichsanwalters angesehen worden.

Die üble Wirkung der Frühbruschprämien.

Die Landwirtschaftskammer der Provinz Westfalen erließ in den letzten Tagen des Juli an die Landwirte folgende Warnung: „Die kurze Gültigkeit der hohen Frühbruschprämien hat in Verbindung mit dem regenwetterlichen Wetter zu vielfacher Missernte übermäßig feuchten Getreides geführt, das sich nicht leicht vernachlässigen, aber auch auf dem Lager nicht halten läßt. Da hierdurch schwere Verluste an unerschöpflichen Vorräten eintreten können, ist die Abfuhr solcher Getreides im übrigen der Gefahr der Fäulnis eines Winterpestes ausgesetzt, ergibt von der Landwirtschaftskammer die dringende Warnung, nur wirklich mahl- und aufbewahrungsfähiges Getreide aus der neuen Ernte zur Abfuhr zu bringen. Beim Staatssekretär des Reichsanwaltes ist beantragt worden, die Frühbruschprämie von 100 Mk. je Zonne bis zum 15. August und die Prämie von 80 Mk. bis Ende August werden zu lassen.“

Also hier wird behauptet, daß die hohen Frühbruschprämien zur Abfuhr feuchten Getreides geführt haben. Die Hauptursache wird allerdings der kurze Gültigkeit der Prämien beigemessen. Es ist bestenfalls zu bezweifeln, daß die Prämien für die ganze Wachstumszeit in Kraft bleiben sollen. Den Landwirten soll der Tribut gesahlt werden, ganz gleich, wann sie ihr Getreide abliefern. Die Bezeichnung „Frühbruschprämie“ soll also nur eine Benennung für den Ertragsprozent sein.

Aus der hohen Frühbruschprämie ergibt sich aber noch der besorgliche Zustand, daß alle Arbeit auf die Anlieferung des Getreides verwendet wird, während die Ernte der Frühfrüchte und deren Abfuhr unterbleibt. Die Folge ist, daß die Gemeinden vielfach nicht wissen, wie sie ihre Pflegebedürftigen versorgen sollen. Das Frühgetreide allein reicht dazu nicht aus. So bringt den Agraren die Prämie doppelt Gewinn ein. Einmal können sie die Frühbruschprämie ein und zum anderen können sie die Frühfrüchte durch die Sammler zu den höchsten Preisen vom Felde wegnehmen. Wie aber leben jene Volkstreffte, die nicht in der Lage sind, Kartoffeln und andere Dinge heranzubringen? Das wollen wir nicht weiter ausmalen. Es entfallen für die Waisenhäuser Vorkosten.

Die Dinge können so nicht weitergehen. Die Frühbruschprämien dürfen nicht verlängert werden, sondern müssen in Zukunft unterbleiben. Daß das Getreide der Gefahr des Verderbens ausgesetzt wird und keine Kartoffeln angeliefert werden, ist einfach unzulässig.

Merseburg. Ein neuer Kriegsschiffbau hat die städtische Verwaltung. Der Magistrat unterbreitet der Stadtkorrespondenz-Versammlung den Antrag: Das Jahr 1918 gemäß dem vorgelegten Vorschlag einen weiteren Kriegsschiffbau in Höhe von 280.000 Mk., vorbehaltlich der Bedeckung aus einer späteren Kriegsanleihe, zur Beschaffung zu stellen.

Um die Organisationspflicht. Der Bauarbeiter Heinrich Sch. berichtet, wie angefangen im Februar d. J. in den Baumärkten dem Arbeiter Decker aus Halle gegenüber sich

der Wohnung infolgedessen vollständig gemacht zu haben, daß er diesem zu verstehen gab, wenn er nicht dem Bauarbeiterverband beitrete, ihm bei Gelegenheit ein Pfeifchen oder ein Schürhaken auf den Kopf fallen würde; er soll dann am 30. Mai 1918 dem Decker einen Polierbogen an den Kopf genommen haben und der Arbeiter Andreas Thiel in den Baumärkten, weil dieser sich weigerte, in den Bauarbeiterverband einzutreten, dadurch beleidigt zu haben, daß er auf ihm sagte: „Du mußt mich in den Schlingengraben! Du bist nicht wert, daß Du unter uns in der Kube lügst!“ Th. zog seinen Stefanbogen wegen Beleidigung zurück, weshalb dieselbe das Vergehen eingeleitet wurde. Wegen der Rührung und Körperverletzung wurde der Angelegte mangels ausreichender Beweise freigesprochen.

Annahme a. S. Kuslisten der Weiererte. In diesem Herbst scheint uns nach dem übereinstimmenden Zeugnis der Ärzte an Epileptikern, Hysterikern und Maniakalisch Kranken, eine zu freibestehende Weiererte befehlen zu sein.

Wahlwesen. Wahnbewerter als Obdile. Als der Wahlberechtigte August Wagner bei seiner von der Kasse der Separations-Interessenten erprobten Obdile als Sachgraben gehen wollte, mußte er zu seinem Erbauern die Wahrnehmung machen, daß dort auch hiesige Wahlbewerter auf einem Bierbaum sitzen und heimlich damit beschäftigt waren, ihre Wahlstimme zu zählen zu lassen. Schließlich erhielt die Öffentlichkeit auch die Namen dieser „ehrlichen“ Weiererte.

Kohle. Ein bedauernswertes Unglück traf gestern die Familie des Schneidmeisters Meyer. Der fünfjährige Sohn derselben wurde von einem laufenden Fuhrwerk abgeritten, dabei aufgetrieben, geriet er mit einem Bein in die Sperrisen eines Raabes, welches ihm das Bein zerquetschte. Nach Krämpfen eines Hinterbeines mußte er zur Operation nach Halle gebracht werden. Der Vater steht zur Zeit im Bette.

Altenheimstift. Eigenartige Beute. In der Zentralhalle hier wurde ein Einbruch verübt. Es galt diesmal nicht Lebensmitteln, sondern die Diebstahlsbeute bestand in dem Überbrüggen des Lumpensamlers des hiesigen Lumpensamlers „Frieden“. Wahrscheinlich hat sich der Dieb bei dem am Abend stattgefundenen Theater eingeschlichen, so daß er Zeit genug fand, den Überbrüggen ladungsfähig zu machen. Die Diebstahlsbeute seiner Beute wurde das Theater, welches er von innen bequemer aufbrechen konnte, davon gestohlen. Anzeige ist erstattet.

Ins. Der Schinken des Baubewerbers. Ein jählicher Vorfall ereignete sich bei einer Baubewerbersung des Direktors Ullrich im hiesigen Stadtheater. Nach Schluß der Vorstellung kommt ein Schachmann und will den prozessualen Schinken beschlagnahmen, der bei dem Baubewerbersung „Schinken“ hat die große Rolle gespielt hatte. Es wurde natürlich nichts aus der Beschlagnahme, denn der Schachmann hätte nur seinen Namen nicht auf dem Spiel, aber auf etwas anderes als auf Schachmännchen gestimmt.

Frei. Unfall. Die 81 Jahre alte Witwe Krüger in Steußfurt, als sie die Wiege eines mit stark beladenen Fuhrwerks am Hügel führte und diese beim Durchfahren eines Schlaglochs unruhig wurde, so unglücklich zu Fall, daß sie überfahren und so schwer verletzt wurde, daß sie bald darauf verstarb.

Witze. Beim Angieren auf dem hiesigen Bohnhofe vernünftige heute früh der Jagdhüter Richter aus Hoflau 1811.

Einlesen. Diebstahl. Einer hier wohnenden Witwe wurden aus einem verlassenen Getreide eine Briefkiste mit einem Anzeigebogen über 500 Mk., zwei wertvolle Quittungen und 285 Mk. entwendet; ferner wurden ein Hundehalsband und die Brotmarken für den nächsten Tag gestohlen. Es ist ein hiesiger Stempelerklärung, der in der Wohnung der Witwe eine Versteigerung herbeiführt, ermittelt.

Strafverfahren. Zur Behensmittellieferung. Der Richter Dehnung war ein Eingekerkert übermittelte worden, aus einer Verurteilung von Danneware als Ersatz für die verfallene Brotmarken in Gundershausen hinwies und betonte, daß auch im Kreise Gundershausen Danneware hergestellt werden ist. Auf dieses den Behörden eingereichte Eingekerkert erhielt das Richteramt vom Kreisaußenamt den Befehl, daß in diesem Sinne bereits befehlen ist. Wir erfahren auch von

andere Seite, daß in der hiesigen Woche als Ersatz für den untergegangenen Danneware bereits befehlen ist. Es steht zu erwarten, daß diese Befehle auch amtlich bekannt gegeben wird.

Ames T. Kalliger Offizier als Botschaftsbote. Am neuen Krieg, sich Geld zu verdienen, wendet in Blauen ein sehr große Soldatenerbe. Er gibt sich als Offizier eines Blauen-Gruppen-Battalions aus, ruft Telefonisch an und stellt das Erscheinen eines Boten in Aussicht, der bestimmte Beträge abholen soll. Kurz darauf erscheint ein Offizier-Bote, zweifelt der Soldatenerbe nicht, und das Geld abzugeben, was ihm auch in Einzelfällen geschieht. Die Polizei warnt vor dem Betrüger.

Gewerkschaftliches.

Ein internationaler Odenstag.

Dieser Tage am 4. und 5. August, waren 25 Jahre verfloßen, seitdem sich die Vertreter der organisierten Metallarbeiter zum ersten internationalen Berufscongres der Metallarbeiter in Zürich zusammenfanden. Zu gleicher Zeit tagte in Zürich der Internationale Sozialistengongres. Vertreter waren die Metallarbeiterorganisationen von Belgien, Deutschland, Frankreich, England, Dänemark, der Schweiz, Ungarn und der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Die mangelhafte Vorbereitung des Kongresses — ein Tag ging verloren, bis nur brauchbare Lieberer gefunden waren — hatte zur Folge, daß die Arbeiten, die durch die Tagung des allgemeinen Kongresses unterbrochen werden mußten, sich bis zum 11. August hinzogen. Das Ergebnis der Beratungen war der Beschluß, ein internationales Auslieferungsbüro zu gründen, dessen Aufgabe in der Sammlung, Bearbeitung und Vermittlung von Material (Statistiken, Gesetze) und Writings (über Lohnbewegungen usw.) bestehen sollte. Viele der damals gefällten Beschlüsse gingen weit über den Rahmen des zu jener Zeit Möglichen hinaus und sind heute noch vielfach unangeführt. Das „Auslieferungsbüro“ bildete den Vorläufer des 11 Jahre später gegründeten „Internationalen Metallarbeiter-Bundes“.

Städtischer Nahrungsmittelverkauf.

Bier. Dienstag, vormittags von 8—12 Uhr Nr. 6001—6150, nachmittags von 2 1/2 Uhr Nr. 6151—6300 der Lebensmittellieferung in der Lalmstraße. Jede Person ein Glas für 38 Pfennig.

Kartoffeln. Der Kleinhandelspreis für Kartoffeln beträgt vom heutigen Tage ab nicht 12, sondern 14 Pf. für das Pfund.

Quart. Dienstag, ab 12 Uhr 11 des Einkaufspreises über Metzgereiwaren und Lebensmittelwaren Nr. 4601—4700 bei dem Milchhändler Hönig, Große Golenstraße 21. Auf 12 Uhr 12 des Einkaufspreises über Metzgereiwaren der neuen Lebensmittelwaren Nr. 5001—5002 und 2301 bis 2302 bei dem Milchhändler Hönig, Große Golenstraße 21, sowie in den Verkaufsstellen der Riemberger Metzerei, Roststraße 20/21, Beulener Straße 1 und Lindenstraße 52 (8—12 Uhr). Jedes Kind von 6—12 Jahren 1/2 Pfund für 37 Pfennig.

Geistl. Dienstag früh in den einschlägigen Geschäften auf 12 Uhr 137 des Warenbezugspreises 16 jede Person etwa 1/2 Pfund. Die Preise sind in den Geschäften festlich gemacht. Zugelassen sind die Lebensmittelwaren Nr. 14001 bis 17500 und Nr. 59501—59500.

Verkaufsstellen für Kinder. Dienstag auf die besondere Bezugskarte für Jugendlieferung von 12—17 Jahren in der Lalmstraße. Jede Person 1/2 Pfund, Zugelassen Nr. 10001 bis 20000 der Lebensmittelwaren.

Bekanntmachung

über die Verwendung von Web-, Wirt- und Strickwaren bei Herstellung von Schutzwert durch gemeinnützige Unternehmungen.

Auf Grund der Bundesratsverordnung über die Erziehung einer Reichsstelle für Schutzwert vom 28. Februar 1918 (Reichsgesetzblatt Seite 100) wird folgendes angeordnet:

§ 1. Gemeinnützigen Unternehmungen ist es verboten, Web-, Wirt- und Strickwaren, die nicht auf der Reichsstelle der Reichsbeschaffungstelle liegen, zur Herstellung bedarfsfähiger Schutzwerten zu verwenden. Für die Verwendung von Waren und neuen Stoffen im Sinne der Bekanntmachung, betreffend Beschaffung, Bestandserhaltung und Beschaffung von Lumpen und neuen Stoffstoffen aller Art, vom 9. April 1918, Nr. IV 900/4, 18 K. R. A. gelten ausschließlich die Vorschriften dieser Bekanntmachung.

§ 2. Diese Bekanntmachung tritt am 15. August 1918 in Kraft.

Auslegung. Nach § 5 der Bundesratsverordnung über die Erziehung einer Reichsstelle für Schutzwert vom 28. Februar 1918 wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark oder mit einer dieser Strafen bestraft, wer der vorstehenden Bestimmung dieser Bekanntmachung über die Verwendung von Web-, Wirt- und Strickwaren bei Herstellung von Schutzwert durch gemeinnützige Unternehmungen zuwiderhandelt.

Neben der Geldstrafe kann auf Einziehung der Gegenstände erkannt werden, auf welche sich die strafbare Handlung bezieht, ohne Unterschied, ob sie dem Täter gehören oder nicht.

Berlin, Kronenstraße 50/52, den 26. Juli 1918.

Reichsstelle für Schutzwert.
Der Vorstand.
Wallerstein. Dr. Gümbe.

Ausschreibung.

Der Abruch eines Teiles der Gebäude des Grundstücks Fulderweiden Nr. 3, „Goldene Ege“ soll im Wege der Wettbewerbsvergabe vergeben werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis

Donnerstag, den 15. August 1918, vormittags 10 Uhr an das Magistrats-Büro I — Sobhan — Zimmer Nr. 106 des Spargelgäßchens, 7. Ausgabe 811, einzureichen. Die Bedingungen sind vom 10—11 Uhr nachmittags im Zimmer Nr. 11 des Sobhanbaus, Kalksackstraße 6 II, zur Einsicht an jeder Zeit aus den Bedingungen anzusehen, soweit dort, entnommen werden können. Zuschlagsfrist eine Woche.

Halle (Saale), den 10. August 1918.
Städtisches Sobhanbauamt.

Bekanntmachung.

Unter dem Verbandsname des Herrn Johannes I. zum hier, Etage 2, ist die Mühle ausgebrochen. Halle, den 9. August 1918.

Stadttheater Halle.

Leitung: Leopold Gahle.

Bezugsbedingungen für Stammkarten.

Tages-Stammkarten gelangen für die Tage Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag zur Ausgabe. Jede Stammkarte berechtigt zum Besuch sämtlicher auf den gewöhnlichen Tag fallenden Aufführungen. Die Bühneneinleitung behält sich das Recht vor, in Ausnahmefällen eine Aufführung auf einen anderen Tag zu versetzen. Bestellungen für Stammkarten werden an Wochentagen vorm. von 10—11 Uhr und nachm. von 4—8 in der Tageliste des Stadttheaters ab.

Montag, den 12. August

entgegenkommen. Für die vorjährigen Stammkarteninhaber werden die bisherigen Plätze vorläufig abgeteilt, doch mit Rücksicht auf die Besondere Klumme Erklärung bis einschließlich 17 August abzugeben, da sonst nach Bedarf über die Plätze anderweitig verfügt werden mußte.

Der Preis der Stammkarten für je 35 Vorstellungen einschließlich städtischer Kartensteuer und Kleiderabgabe beträgt:

- I. Ringlaube für einen Platz (nur im ganzen, 3R. bei zwei Plätzen einen Vorder- und einen Hinterplatz) 129.50
- I. Ring, für einen Platz 112.00
- Gesell. „ „ „ 112.00
- Spreizst. „ „ „ 94.50
- I. Ring Vorderplätze, für einen Platz 92.50
- II. Ring Vorderplätze, für einen Platz 72.50

Außerdem werden für diese Plätze „Wochenkarten“, die zum Besuch sämtlicher Abendaufführungen (240) berechneten, herausgegeben. Die Bezahlung der Stamm- und Dauerkarten erfolgt in zwei Raten. Die erste ist bei Ausgabe der Karten, welche durch das Bankhaus Reinhold Steiner (Kart.) in der Zeit vom 28. bis 31. August erfolgt, und die zweite in der Zeit ab 2. Januar 1919 folgt.

Die Spielzeit beginnt am Sonntag, den 1. September.

- Markttaschen in Bast und Kunstleder 10.65 bis 1.25
 - Einkaufsbeutel aus Zellstoff in neuen Formen 4.38 bis 1.38
 - Marknetze verschiedene Größen 2.45 bis 1.88
 - Frühstückstaschen verschied. Größen 1.23 bis 48 Pf.
- in großer Auswahl zu billigen Preisen

H. Eikan, Leipziger Str. 87

Maurer und Arbeiter

1438

für dauernde Arbeit gesucht

Herm. Pfeiffer

Baugeschäft, Ulestraße 3.

Maurer und Bauarbeiter

1451

Schoenemann & Schwarz, Turmstraße 5

Tüchtige Brunnenbauer

für sofort oder später gesucht. 1450

Gebrüder Hamann, Magdeburg.

Verlängerter Lorenzweg.

Bettfedern, Daunen fertige Betten

empfeht 1008

Eduard Graf, Halle

Markt 11.

Bad Wittekind.

Dienstag, den 13. August nachmittags 3 1/2 Uhr

Kur-Konzert

vom 1452 Stadttheater-Orchester. Leitung: Kapellmeister Karl Nöhren.

Eintrittspreise: Erwachsene 35 Pf., Kinder 20 Pf.

Dauerkarten sind gültig.

Mittwoch, 14. August, abends 8 Uhr:

Konzert

vom Stadttheater-Orchester.

10 gut erhaltene Kleider- u. Spiegelschränke Vertikos, 1345

5 Küchen, neue und 20 Sofas, Sessel, Matratzen, Betten, billige Wohnschränke, wie neu, empfiehlt

R. Sachse

Hohenmölsen.

Fruchtpressen

3.75, größer 4.50

C. F. Ritter

Leipziger Str. 90.

Schuhe und Stiefel

werden bejagt und repariert 1300

Burgstraße 48, p. l.