2. Beilage zu Nr. 200 des General-Anzeiger für Halle u. den Saalkreis.

Mittwoch den 26. August 1896.

Streifzüge durch die Berliner Gewerbe-Ausstellung.

Von
Paul Lindenberg.

(Nachdruck verboten.)

X.

Ausstellung der Fischerei, der Nahrungs- und Genußmittel wie des Sports.

„Vom Fischerdorf zur Weltstadt" — man kennt das oft angeführte Schlagwort, das gerade von den einheimischen Berlinern — es giebt bekanntlich auch andere! — gern angewendet wird, denn sie schämen sich nicht des geringen Ursprungs ihrer Stadt, im Gegentheil, sie sind stolz darauf, daß sich Berlin aus so kleinen Anfängen in derartig gewaltiger Weise entwickelt hat. Vielleicht datirt noch vom Fischerdorfe her die große Neigung der Berliner für alles, was mit dem Wasser in irgend welchem Zusammenhange steht; solch Spree-Athener ist, wenn er auf einem schwankenden Nachen seinen heimischen Fluß entlang rudern kann, so stolz wie der Kapitän eines großen Ozeandampfers, er ist leidenschaftlicher Wasserfahrer, und von dieser seiner Passion erzählen bereits die überaus stark besuchten Extrafahrten nach der Ost- und Nordsee, kündet ferner der rege Aufschwung des Ruder- und Segelsports in Berlin, der sich gerade in jüngster Zeit zu größter Blüthe entwickelt hat: zählt man doch heute hier 38 Rudervereine mit 3000 Mitgliedern und 14 Segelvereine mit 800 Mitgliedern, in deren Besitz sich 300 Yachten und Boote befinden. Mit dem Wachsthume dieses Sports ging Hand in Hand eine sich immer reger entfaltende Industrie, die, in umfangreich sie sich schon entwickelt, doch eine noch größere Zukunft besitzt.

So hatte es durchaus seine Berechtigung, daß in unserer Ausstellung des Eingehenderen der Schifferei und Fischerei gedacht wurde, und man bei der Wichtigkeit der Versorgung der Hauptstadt mit Fischen auch alle anderen Arten der Fischerei zur See wie im Binnenlande zu einem Vergleiche herangog. Das Fischerei-Gebäude, welches noch den Gruppen für Nahrungs- und Genußmittel wie für Sport einen Unterschlupf gewährt, gehört räumlich zu den umfangreichsten der Ausstellung. Von K. Hoffacker in nordischem Stil errichtet, dehnt sich seine Hauptfront äußerst gefällig in zierlicher Holzkonstruktion aus, eine etwas niedrigere Halle verbindet die größeren Seitenflügel, deren spitzförmige grüne Dächer einen phantastischen Drachenschmuck aufweisen. Die Mitte des Gebäudes, das in seinem Querschnitt 54 und in seinem Langschiff 85 m mißt, nimmt ein großes Bassin ein, das der Süßwasserfischerei eingerichtet ist und durch zwei Kanäle eine direkte Verbindung mit der Spree erhält, auf welch' letzterer sich mehrere vom Deutschen Seefischerei-Verein gesandte Fischerfahrzeuge, welche die Hauptthypen der Nord- und Ostsee-Betriebe repräsentiren, schaukeln, u. a. ein Ostseekutter nach schwedischem Typus, eine Warnemünder Jolle, ein echtes Fischerboot der Eckernförder Föhrde, ein Hochsee-Fischerkutter von Blankenese, ein Logger für die große Hochseefischerei rc.

Auch das Innere der hohen und luftigen Fischereihalle ist, wie ihr Aeußeres, hübsch dekorirt, vor allem fällt uns ein an der Galerie angebrachter kolossaler Walfischkopf mit vollständigen Barten in die Augen, neben ihm sehen wir eine Reihe amerikanischer Walfischköhlern und neuerer Dampfmen ausgelegt; große Anziehungskraft übt ferner der vielbesuchte, vom Deutschen Seefischerei-Verein eingerichteten Fischkosthalle ein schmuckes Walfischfahrerboot mit allem Zubehör aus. Unten in der Halle treffen wir nahe dem Eingange auf zahlreiche Bootsmodelle, auf Fischerboote vom Frischen Haff, auf werthvolle statistische Tafeln über die Heringsfischerei auf Rügen und sehr anschauliche Pläne der Fischereihäfen von Hela, Geestemünde, Cuxhaven und Altona nebst Darstellungen der Nordernever Seefischerei-Einrichtungen und wichtiger Gegenstände der Nordseefischerei. Aeußerst deutlich ist ein großes Modell der Insel Helgoland, in Modellen werden und außerdem die Häfen von Swinemünde und Geestemünde sowie ein neuerdauter Dampfer für die Fischereiaufsicht in Preußen vorgeführt. Mit Modellen der verschiedensten Fischerboote und Fanggeräthe sind ganz vortrefflich die einzelnen Seefischerei-Vereine aus Ost- und Westpreußen, Pommern und Rügen, Mecklenburg und Schleswig-Holstein vertreten. Umfassend wird uns die Hochseefischerei der Nordsee vor Augen geführt, hier finden wir neben den Modellen der schwerfälligen Fahrzeuge aus dem ersten Drittel dieses Jahrhunderts jene der neuesten, auf das praktischste eingerichteten Boote und Dampfer, darunter ein Aufsen-Fischerfahrzeug von Sylt und eine Störfischer-Schaluppe der Unterelbe.

Auf der Galerie sehen wir neben dem erwähnten Walfischkopf einen Riesenstör von $3^1/_2$ Meter Länge aus dem Naturhistorischen Museum in Hamburg, die Nachbildung einer Helgoländer Austernbank, schöne Apparate von Seefischen, die zu den Leckerbissen unserer Tafel gehören, und die Ausstellung des Reichsmarine-Amts mit Seekarten und werthvollen Instrumenten.

Mit dieser Gruppe der Seefischerei kommt, was die Ausdehnung sowie das den Gegenständen entgegengebrachte Interesse anbelangt, die Gruppe der Binnenfischerei nicht mit. Am fesselndsten sind die in dunklen Gängen angebrachten, wirksam beleuchteten Aquarien mit lebenden Fischen, dann die Brutanstalten für Lachse, Aale, Plötzen, Forellen und Goldfische von der Biologischen Anstalt in Friedrichshagen und der Kaiserlichen Brutanstalt in Hüningen. Der geschichtlichen Abtheilung nahm sich das Märkische Provinzial-Museum an; es vereinte Ueberreste von Fischer-Niederlassungen aus heidnischer und mittelalterlicher Zeit, Fischfanggeräthe aus allen Zeitperioden und vielerlei höchst historische Stücke, die auf das Fischer-Gewerkswesen Bezug haben, daneben eine ganze Sammlung alter Fischerlieder mit manchem Weisheitsspruchlein darin. Der Berliner Fischerei-Innung verdanken wir originelle Gewerkszeichen und Gefäße aus dem 17. Jahrhundert, auch andere Fischer-Innungen, aus Frankfurt a. O., Stettin, Anklam, Kolberg rc., sandten Gewerkszeichen, Meister- und Gesellenbecher, Willkommen und Urkunden.

Nicht so stattlich, wie man voraussetzen sollte, zeigt sich die Gruppe der Nahrungs- und Genußmittel; Schuld hieran dürfte sein, daß viele große Firmen ihre Fabrikate in eigenen, über den Park vertreuten Pavillons ausstellten und ferner das Verbot der Vertheilung und des Verkaufs von Proben. Am reichsten vertreten sind noch die Liqueur-Fabrikanten, die sich übrigens eine besondere Kosthalle errichteten, wo jeglicher sich seinen Leib- und Magenschnaps aussuchen kann. Die oben genannte Gruppe wird in ihrer Dürftigkeit vielen, die an „geschmackvollen" Schaustücken Freude haben, eine arge Enttäuschung bereiten; es fragt sich, ob das Ausstellungs-Komitee den Ausstellern dieser Abtheilung nicht mehr Entgegenkommen hätte erweisen können.

Desto abwechselungsreicher ist die Sport-Ausstellung, an welcher sich auch der Kaiser betheiligt hat; er stellte seinen „Meteor" als Tafelaufsatz auf einem Delphin montirt aus, sodann in der Abtheilung für Fahrsport ein Dogcart in ganzer Ausrüstung mit Pferd und Groom, sowie sein Leibpferd, einen prächtigen Schimmel, der für die Hubertusjagd adjustirt ist und in der Mähne Rosetten und Schleifen in den Schleswig-Holsteinischen Farben trägt. Der Prinz von Wales sandte einen beim Segeln gewonnenen Ehrenpreis des deutschen Kaisers, Herzog Günther, der Bruder der Kaiserin, überließ dem Komitee, an dessen Spitze der Herzog von Ratibor und Graf Wedel stehen, einen eleganten, mit einem Pferde bespannten Schlitten, 3 silberbeschlagene Löwenfelle aus Indien und einen sehr leichten, bequemen Jagdwagen. Sichtliches Interesse brachten unsere sportlichen Klubs der Ausstellung entgegen, so rühren vom Union-Klub Ehrenpreise, Modelle und Sportgemälde her, vom Verein für Hindernißrennen Ehrenpreise und Modelle der Karlshorster Rennbahn, von der Trabrenn-Gesellschaft Westend gleichfalls Ehrenpreise und von der technischen Kommission für Trabrennen zwei Gefährte, mit Trabrennpferden bespannt. Beim Fahr- und Reit-Sport erwähnen wir einige elegante Vierergäße, dann sehr werthvolle Ehrenpreise und neuere Apparate zum Bändigen und Erziehen von Pferden. Beim Wassersport erblicken wir zumeist zierliche Ruderboote, Modelle von Segelbooten, Ehrenpreise und Zimmer-Ruderapparate; beim Radfahrersport fällt uns der heiße Wettkampf der einzelnen Fahrrad-Fabriken um die Gunst der Radfahrer auf, es muß wirklich schwer sein, eine Wahl zu treffen, und hat man sie getroffen, wer weiß, ob nicht der nächste Tag schon ein mit den „allerneuesten Verbesserungen" versehenes Rad auf den Markt bringt. Den Schieß- und Jagdsport veranschaulichen uns neben einer großen Auswahl von Jagdgewehren und Pistolen noch waidmännische Schmuckjachen, einzelne Ausstattungsstücke für die Wohnung, ausgestopfte Thiergruppen und allerhand Fangeisen für Raubthiere und Vögel. — —

Unsere Wanderung ist zu Ende — — des Sehenswerthesten und Bedeutendsten haben wir gedacht, aber nur in gezwungen Maße kann so das trockene Wort den farben- und abwechslungsreichen Inhalt der Ausstellung wiedergeben. Sie ist des neuen Berlins würdig, der großen Reichshauptstadt, der deutschen Kaiser-Residenz, die nach den ruhmvollen Waffenthaten unseres Volkes mit einem Male die Augen der Welt auf sich gerichtet hat. Ueber Nacht fast waren ihr damit neue Ziele, neue Aufgaben erwachsen, nach allen Seiten hin reckte und streckte sich die Stadt aus, im Umsehen verdoppelte sich ihre Einwohnerschaft, wüste Aecker verwandelten sich in volkreiche Stadttheile, was veraltet und morsch war, wurde niedergerissen und erstand glanzvoll aufs neue, das bisherige, alte, etwas enge und ladenscheinige Berlin verschwand mehr und mehr und machte dem neuen, glänzenden Platz, das bald mit seinen viel älteren Schwestern an der Seine, der Themse, der Donau den Wettkampf aufnahm und sie hierbei binnen Kurzem in vieler Beziehung schlug. Aber nicht auf Aeußerlichkeiten allein legte man Werth, durch eine Fülle gewinnbringender Einrichtungen, durch Gründung neuer Unterrichtsanstalten, durch Förderung von Kunst und Wissenschaft hob man die Stadt in erheblicher Weise, auch Gewerbe und Industrie und Handel hielten gleichen Schritt und eroberten sich theilweise in machtvoller Art den Weltmarkt. Seit langem schon war das Bestreben zum Durchbruch gelangt, einmal öffentlich zu zeigen, was sie vermögen, was sie leisten, was Berlin in dieser Hinsicht bedeutet, und diesem Bestreben verdankt unsere Ausstellung ihr Entstehen. Mit vollem Recht darf man behaupten, daß sie gelungen ist, wie selten eine, daß sie überraschend wirkt durch ihre Größe und Gediegenheit und daß sie noch späteren Geschlechtern zum Sporn und zur Anregung dienen wird als stolzes Wahrzeichen, was Berlin am Ende des neunzehnten Jahrhunderts zu schaffen vermochte!

Aus der Chronik des Saalkreises.

Von E. Beiche-Eismannsdorf.

51.

Plötzniz. — Hohen. — Wurp.

Das Filialdorf Plötzniz liegt am Bache Riede, unweit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, etwa $^1/_2$ Stunde von dem Pfarrdorfe und Stationsorte Niemberg entfernt. Plötzniz zählte im vorigen Jahrhundert 17 Feuerstätten und gehörte damals zum Amte Giebichenstein, wo es in der sogenannten „Oppin'schen Pflege" lag. Vor 75 Jahren zählte Plötzniz in 21 Wohnhäusern 145 Einwohner, deren Zahl jetzt auf 194 gestiegen ist. Zu Anfang dieses Jahrhunderts stand der Ort unter dem Landgericht Halle, Gerichtsamt Glaucha. Es besaß damals (nach altem Maß) 761 Morgen Acker, 3 Morgen Wiesen und 2 Morgen Gärten, nebst einigen Aengern, zusammen etwa 1400 preußische Morgen (358 Hektar).

Als Plötzniz zum Amte Giebichenstein gehörte, besaß es eine Schenke, die ihr Bier von dort beziehen mußte; jetzt sind zwei Gasthäuser im Orte, darunter das sogenannte „Mühlhaus". Die Schankgerechtigkeit haftete nämlich von früher her auf der Windmühle. Auch war in Plötzniz ein Beigeleite des Niemberger Amtsgeleites.

Die Kirche zu Plötzniz heißt „St. Catharina" und ist im Jahre 1505 erbaut worden. Ehemals wurden nach hier Wallfahrten gemacht, bei welcher Gelegenheit auch ein „Jahrmarkt" abgehalten wurde. Daher führte ein Theil des Gottesackers noch lange Zeit den Namen „die Buden". Die Kirche besaß schon in älterer Zeit 3 Glocken, von denen die größte 25 Centner wiegt und im Jahre 1511 gegossen worden ist. Die Kirche sowohl als die Schule sind Königl. Patronats; das Einkommen der Schulstelle ist auf 975 Mk. normirt, excl. Wohnung und Heizung; die Schülerzahl beträgt etwa 40.

Das Dorf Hohen, auch wohl (früher) Hogen genannt, ist nach Brachstedt eingepfarrt und eingeschult und liegt nur wenige Minuten östlich von diesem Pfarrdorfe. Hohen hatte im vorigen Jahrhundert 11 Feuerstätten und gehörte damals zur „Oppin'schen Pflege" des Amtes Giebichenstein; auch war hier eine Schenke, die das Bier aus dem genannten Orte entnehmen mußte; der Ort hatte ferner schon damals guten Ackerbau, aber nur mittelmäßige Viehzucht. Zu Anfang dieses Jahrhunderts gehörte der Ort zum Landgericht Halle, Gerichtsamt Neumarkt. Vor 75 Jahren zählte Hohen in 13 Wohnhäusern 77 Einwohner, deren Zahl jetzt auf 132 gestiegen ist. An Ländereien besaß der Ort schon damals 498 Morgen Acker, 8 Morgen Anger und 3 Morgen Gärten, etwa 933 preußische Morgen (238 Hektar) an Feldmark. Jetzt sind die Forenlien in dem benachbarten Eismannsdorf.

In uralten Zeiten wohnte in Hohen das alte adelige Geschlecht der Herren von Hogen, denn im Jahre 1333 z. B. wird in einer Urkunde ein Albelan de Hogen als Zeuge erwähnt. — In der Nähe des Dorfes erhebt sich ein Berg, der oben ziemlich breit ist und anzusteigen scheint, daß hier ehedem ein Schloß gestanden, von dem der Ort vielleicht den Namen erhalten hat. — Auf dem sogenannten „Dachsberge" zeigt man noch heute ein Hünengrab, das von Halleschen Gelehrten untersucht und von dem auch eine photographische Aufnahme gemacht wurde. Man fand hier früher viele Urnen, alte Waffen, Steinbeile, Armbrüste u. dgl. Das noch vorhandene Grab scheint die Grabstätte eines vornehmen Anführers gewesen zu sein. — Hohen hielt früher auch einen Lehrer (Katecheten).

Das Dorf Wurp liegt ebenfalls in nächster Nähe von Brachstedt, wohin es auch eingeschult ist. Wurp zählte im vorigen Jahrhundert 17 Feuerstätten, eine Windmühle und 1 Schenke, die das Bier vom Amte Giebichenstein, zu dem Wurp damals gehörte, entnehmen mußte. Auch Wurp lag in der sog. „Oppin'schen Pflege" des vorgedachten Amtes. Zu Anfang dieses Jahrhunderts gehörte der Ort zum Landgericht Halle, Gerichtsamt Neumarkt. Vor 75 Jahren zählte es in 13 Wohnhäusern 102 Einwohner, deren Zahl jetzt auf 147 gestiegen ist. — Das Dorf besaß schon früher 572 Morgen Acker, 5 Morgen Gärten und $4^1/_2$ Morgen Anger, zusammen etwa 970 preußische Morgen (247 Hektar).

Wurp ist noch eine derjenigen Ortschaften, die echt wendische Bauart besitzen: Mitten um einen großeren Dorfplatz sind die Häuser angebaut, während der Platz selbst nur einen Eingang besitzt. Wegen dieser Bauart wurde das Dorf scherzweise auch „die Bulle" (d. h. Flasche) genannt. — Auch Wurp hielt früher als Lehrer der Kinder einen Katecheten. — Die sog. „Hohensche Mühle", die zu Wurp gehört, war früher ein besuchter Vergnügungsort. In der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts wurde diese Mühle vom Sturme umgestürzt, während der Müllerbursche auf derselben schlief. Der junge Mensch kam merkwürdiger Weise mit dem bloßen Schreck davon. — Der Ort wurde in diesem Jahrhundert mehrmals von Feuersbrünsten betroffen.

Vermischtes.

* **Der Dieb als Lebensretter.** In einer seiner Vorlesungen theilte kürzlich Professor Bronardel, dem „Lyon. médical" zufolge, einen höchst interessanten und merkwürdigen Fall mit: Ein Herr hatte einen pharyngealen Absceß, der so tief saß, daß der behandelnde Arzt sich zu einer Operation nicht entschließen konnte. Da schlich sich in einer Nacht ein Dieb in das Krankenzimmer, wurde aber von dem wachen Patienten sofort bemerkt; der Kranke erhob sich und wollte dem Diebe entgegentreten. Dieser aber kam ihm zuvor und packte ihn mit aller Kraft am Halse. Infolge des starken Druckes platzte der Absceß, ein Eiterstrahl schoß daraus hervor und traf den bösewilligen Eindringling gerade ins Gesicht. Entsetzt ließ der Dieb den Kranken los und machte sich eiligst davon. Der Patient aber spürte sofort eine Erleichterung und wurde alsbald völlig geheilt. Der Dieb war hier also auch — ein Theil von seiner Kraft, die nur das Böse will und stets das Gute schafft!"

* **Ein genialer Taschendieb** gab dieser Tage in Paris Proben seiner „Kunst". Der in Indien dienende englische Oberst Sir Lionel H., der auf einer Durchreise seit einigen Tagen sich dort aufhielt, bemerkte zu seinem Erstaunen, daß er jeden Tag mit einem feingekleideten jungen Herrn zusammentraf, der mit ihm von Marseille bis Paris gleichzeitig gereist war. Als der Oberst eines Abends in einem Restaurant der großen Boulevards zu Tische saß, sah er wieder sich gegenüber diesen jungen Herrn. Plötzlich that der Oberst einen Schrei; der ihm gegenüber sitzende junge Mann war beim Oeffnen einer Kohlensäure enthaltenden Flasche so ungeschickt verfahren, daß dem Obersten ein starker Wasserstrahl ins Gesicht fuhr. Der junge Herr sprang sofort mit seiner Serviette hinzu und reinigte die Kleider und das Gesicht des Obersten, wobei er sich in feinster Art in Entschuldigungen erging. Während die Kellner damit beschäftigt waren, den durchnäßten Tischplatz in Ordnung zu bringen, verschwand der junge Herr. Als der Oberst seine Rechnung begleichen wollte, fand er, daß seine Brieftasche mit 4000 Franes verschwunden war.

* **Ein Riesenteppich** wurde von einer Deputation des Brüsseler katholischen Frauenvereins dem Papst in Rom feierlich überreicht. Derselbe stellt das größte Teppichexemplar vor, das je auf der Welt gewebt worden ist, bei einer Fläche von 168 qm. Die Arbeit wurde von hundert 14—15jährigen Mädchen ausgeführt, welche dazu nicht weniger als 2800 000 Webgruppen ausgeführt hatten. Die Kosten belaufen sich auf über 40 000 Franes. Der Rivieteppich ist für die Gemächer des Papstes bestimmt, welcher dem spendenden Verein dafür seinen Dank in den wärmsten Worten aussprach und allen betheiligten Arbeitern seinen Segen sandte.

* **Ein Mißverständniß.** Aus Wien berichtet das Extrablatt: In einer Sommerfrische an der Westbahn-Trace wohnt ein junger Ehemann mit seiner lieblichen Gattin und die Eintracht und Liebe der beiden Leutchen ist bereits allbekannt. Unsomehr wunderten sich die Sommer-Parteien, als Herr D. vor einigen Tagen seine ihn am Bahnhofe erwartende Gattin unwirsch anschrie und neben der dadurch Entsetzten stumm und mit bleicher, finsterer Miene einherschritt. Dann gab es in der Villa eine laute Scene, die von mehreren Mitbewohnern gehört und, soweit man dieselbe erlauscht hatte, auch kolportirt wurde. Noch am selben Abende hieß es, daß das D.'sche Ehepaar vor der — Scheidung stehe. Der empörte Mann hatte seine ihm vor Kurzem angetraute Frau eine Betrügerin genannt. Das war doch sensationell genug. Indessen erfuhr diese Affaire eine Lösung, welche Heiterkeit erregte. Die Sache verhielt sich nämlich folgendermaßen: Herr D. fand in der Stadtwohnung in Wien eine von ungeübter Hand geschriebene Postkarte des Inhalts: „Liebe gnädige Frau! . . . Der Mizzerl geht es gut und sie wird schon recht artig. Ich küsse die Hand für das Kostgeld; ich habe dasselbe richtig erhalten." Darunter stand der Name einer Frau. Herr D. raste in seiner ersten Aufwallung und sprach von einer verheimlichten Tochter, von Scheidung rc. Endlich gelang es der beschuldigten Gattin, ihm zu beweisen, daß in der Postkarte von keinem Kinde, sondern von einem — Angorakätzchen die Rede war, das von einer alten Frau erst zimmerfähig erzogen werden muß, damit es Frau D. dann in ihre Wohnung nehmen könne. Die Sommerfrischler sind um einen Sensationsklatsch ärmer, dafür lebt das junge Ehepaar in Frieden wie ehedem.

* **Wrangel ist ausgerissen.** Daß Papa Wrangel ein Mal vor dem kleinen Adolf Menzel, allerdings mit Deckung des Rückzuges, ausgerissen ist, dürfte den Wenigsten bekannt sein. Zur Zeit, als Menzel an seinem bekannten Krönungsbilde malte, wurde, so erzählt die „Köln. Volks-Ztg.", der Königin Augusta darüber geklagt, daß einige Damen vom Hofe nicht gerade in ihrem schönsten Augenblick auf dem Bilde wiedergegeben wären. Mittlerlich wie immer, erbot sich der anwesende Wrangel, den ihm bekannten Künstler auf diesen betrübenden Uebelstand aufmerksam zu machen und ihn zu den nöthigen Aenderungen zu veranlassen. Er suchte Menzel in seinem Atelier auf und betrachtete dort längere Zeit mit Kennermiene das nahezu vollendete Gemälde. Als schlauer Diplomat suchte er sich den Künstler zunächst freundlich zu stimmen, indem er mit rührendem Interesse selbst die kleinsten Einzelheiten lobend hervorhob. Schließlich erlaubte er sich denn so unter der Hand als störende Kleinigkeit hervorzuheben, daß einige Damen ihm auf dem Bilde nicht ebenso hübsch vorkämen, wie in Wirklichkeit. Das müßte man doch eigentlich ändern, sügte er schüchtern hinzu. Aber da kam er bei Menzel schön an. Wie von einer Tarantel gestochen fuhr der „Kleine" auf. Das müßte er doch selber am besten wissen. Er hätte die Damen so gemalt, wie sie wären, und damit basta. Er begreife überhaupt nicht, wie Jemand, der von der ganzen Sache nichts verstände, zu ihm kommen könne, um ihm Vorschriften zu machen. Er mische sich ja auch nicht in den Militärkram des Andern u. s. w. Papa Wrangel schaute erst ganz verwundert auf das „Männeken", das da schimpfend und fauchend in dem Atelier auf und ab schwirrte. Als aber der „Kleine" sich durchaus nicht beruhigen wollte, schwoll auch ihm die Galle, und er fing auch an zu räsonniren. Doch damit erreichte er wenig. Im Gegentheil: der immer mehr in die Wolle gerathende Meister sprudelte ihn derartig an, daß er gar nicht zu Worte kommen konnte. Wrangel hielt es deshalb für gerathen, sich zurückzuziehen. Aber so ganz ohne „Coup" wollte er das Feld doch nicht dem Gegner überlassen. Sprungfertig, die Thürklinke in der Hand, drehte er sich um, maß den schimpfenden Künstler mit einem verächtlichen Blick und schrie ihn an: „Sie sind eene widrige kleene Kreete, un Ihr Bild is scheißlich!" — und raus war er. Seitdem soll er für ähnliche Aufträge nicht mehr zu haben gewesen sein.

* **Liebe und Speckseite.** In dem alten kleinen englischen Landstädtchen Dunmow besteht eine schöne Sitte. Jährlich am ersten Tage des August wird denjenigen Ehepaaren, welche von sich sagen können, daß sie ein Jahr in vollendetem Frieden gelebt haben, ohne daß ein Wort des Haders vorgekommen ist, eine Speckseite als Belohnung gegeben. Die Bewerber um den Preis haben sich einem strengen Kreuzverhör vor einer aus Junggesellen und Jungfern bestehenden Jury zu unterwerfen. Die Sitte ist uralt. Im Jahre 1229 ritt Robert Fitzwalter, ein Baron von Essex und Herr von Dunmow bei berühmten Fitzwalter, welcher der Baronie war, die den König Johann ohne Land zwangen, die Magna Charta in Rummmede zu unterzeichnen, nach Dunmow. Dort verliebte er sich in ein Mädchen und heirathete sie. Ihm folgenden Jahre, gerade an seinem Hochzeitstage, erkrankte er und starb am nächsten Tage. Auf seinem Todtenbette sah er eine Speckseite an der Wand hängen. Er ließ den Prior von Dunmow kommen und erklärte ihm, daß der Segen der Fitzwalters auf dem Orte ruhen sollte, wenn jedes Jahr denjenigen eine Speckseite geschickt werden würde, die beweisen können, daß sie ein ebenso glückliches ehelichs Leben geführt hätten, wie er selber. Die schöne Sitte erhielt sich von 1230 bis zur Aufhebung der Klöster durch Heinrich VIII. Wiederbelebt wurde sie zwischen 1740 und 1751. In ihrer gegenwärtigen Form hat sie Harrison Ainsworth eingeführt. Dieses Jahr erhielten drei Paare die Speckseite. Nachdem die Jury ihren Spruch abgegeben hatte, wurden die drei glücklichen Paare auf Sesseln durch den Ort nach einem Felde getragen, wo sie den üblichen Eid abzulegen hatten, daß sie fortfahren wollten, ein musterhaftes eheliches Leben zu führen. Darauf erhielten sie ihre Speckseite.

Sommerfahrplan.

Abfahrt nach:	Ankunft von:
Magdeburg: 12²² V. (b Cöthen), 4⁵⁵ N., 7¹⁷ N. 1—3, 10⁵ N. *11³⁸ V., 1⁹² N. 1—3, 3²⁵ N., 5⁵³ N., *7¹⁴ N., 8⁴⁵ N. 1—3, *10⁴⁸ N.	**Magdeburg:** 2⁴⁴ V., 6⁴⁰ V. (von Cöthen), *7⁴⁵ V., 10⁵ V., *10³⁹ V., 1²⁹ N. 1—3, 5⁴³ N., *5¹⁸ N., 7⁰⁰ N., 9¹² N. 1—3, *10⁵⁹ N.
Leipzig: 2⁵⁷ V., 4³³ V., 5⁵¹ V., 7³² V., *7⁴⁷ V., 9¹⁸ V., 10²² V., *10⁴⁴ N., 11⁵² N., 1⁴³ N. 1—3, 4⁰⁰ N., *5¹⁷ N., *5⁵⁵ N., 6³⁰ N., 7¹⁸ N., 8⁴² N., 9²¹ N. 1—3, *11⁵ N., 12⁸ N.	**Leipzig:** 12¹¹ V., 4⁴⁷ V., 6³⁹ V., 7⁸ V. 1—3, 7⁴⁹ V., 9⁴⁶ V., 10⁵⁵ V., *11³⁵ V., 1¹⁷ N. 1—3, *1²⁷ N., 3⁵ N., 4²⁸ N., 5²⁹ N., *7⁹ N., 7⁴⁸ N., 8⁵⁵ N. 1—3, 9⁸¹ N., 10²⁰ N., *10⁴¹ N.
Aschersleben-Halberstadt: 4⁵³ V., 7⁵⁷ V., 11⁴² V., *1⁸⁰ N., 3¹⁷ N., 6¹⁸ N., 10⁸⁰ N. (bis Halberstadt, von da ab Schnellzug nach Aachen).	**Aschersleben-Halberstadt:** 5⁵⁸ V. (v. Cönnern, nur Werktags.), 7¹⁵ V., 10¹⁸ V., 12⁴¹ N., 5⁷ N., *5⁵² N., 9⁸ N., 11⁵⁸ N.
Nordhausen-Kassel: 7⁵⁰ V., 6⁵⁰ N. (bis Sangerhausen nur Werktags), 7¹² N. (bis Nordhausen nur Sonn- u. Festtags), 9¹⁴ V., *11⁰⁰ V., 12⁰⁰ N. (bis Eisleben nur Werktags), 1⁸⁰ N. (bis Eisleben nur Sonn- und Festtags), 2²⁰ N., *5³⁶ N. 1—2, 6² N., *10⁴⁰ N., 11¹⁰ N. (bis Nordhausen).	**Nordhausen-Kassel:** 6⁴⁵ V. (von Nordhausen), *7²⁰ V., 9⁵⁸ V., 1²² N., 4¹⁶ N. (von Eisleben) *9⁴⁶ N. 1—2, 5²³ N., 7³⁰ N. (von Eisleben nur Werktags * 8¹ N., 9⁴ N. (von Eisleben nur Sonn- und Festtags), 10²⁰ N., 10⁵⁶ N. (von Nordhausen nur Sonn- und Festtags).
Berlin-Anhalt: 1²⁸ V., *3⁵⁸ V. D 4²⁷ V., 7⁰⁰ V., *9¹² V., 11¹² V., 1³² N., *5⁵⁸ N., 5⁴⁶ N., *8²⁴ N., 8⁴⁷ N. (b. Bitterfeld), D 9⁴⁷ N.	**Berlin-Anhalt:** 2⁵⁹ V., 4⁴⁵ V., 7⁵⁸ V. (von Bitterfeld), D 9⁵⁵ N., 10¹⁶ V., *10⁴⁴ V., *11²⁸ N., 2⁷ N., 5²⁰ N., *7³² N., 9⁴ N., 11⁸ N. D 11⁵⁸ N.
Soran-Guben: *7³⁰ V., 7⁴⁰ V., 1¹³⁴ V., *2⁵⁵ N., 6²⁸ N., 11¹⁰ N. (bis Torgau.)	**Soran-Guben:** 6³⁶ V. (v. Torgau) 10²⁰ V., *12 N., 3²⁶ N., 7³⁸ N., 10⁶ N., *10²⁰ N.
Thüringen: 3⁴ V., 5⁴⁵ N., 7⁸⁰ N. (bis Stadtfuhla nur Sonn- und Festtags) 2—3, *8¹ N., D 9⁵⁸ N., 10²⁸ N., *10⁴⁸ N. (nach Stuttgart und München), * 11²⁷ N., 1¹⁰ N., 2²² N., *3⁵² N., 5³⁹ N., 7²⁰ N. (bis Merseburg) 3—4, *7⁴¹ N. (nach Eisenach und München), 9⁴⁶ N. (bis Köfen) 2—3, 11⁷ N. (bis Erfurt), D 11⁵² N.	**Thüringen:** *3⁵⁴ V. (v. München), D 4²² N., 5⁸⁸ N. (v. Stuttgart) 3—4, 6⁴² N. (von Erfurt), *9⁸ V., 10²⁸ N., 11⁵ N., 2¹¹ N., 5¹¹ N., *5³⁶ N., *8¹⁹ N. (von Stuttgart und München), 8⁸⁶ N., D 9⁴³ N., 10⁴⁸ N. (von Apolda nur Sonn- und Festtags) 2—8, 12¹⁶ N.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-847518-18960826038/fragment/page=0001

Amtliche Bekanntmachungen.

Polizei-Verordnung*)
für die Schifffahrt und Flößerei auf der Saale und Unstrut.

Vom 17. Juli 1896.

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Ges.-S. S. 195 ff.) wird hierdurch für die schiffbare Saale und Unstrut im Bereich der Regierungsbezirke Merseburg und Magdeburg unter Zustimmung des Provinzialrathes der Provinz Sachen folgende Polizei-Verordnung erlassen:

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Im Sinne dieser Polizei-Verordnung bedeutet Nacht die Zeit von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang.

Ein helles weißes Licht im Sinne dieser Polizei-Verordnung ist ein solches, welches in einer Laterne mit farblosem und durchsichtigem Glase brennt, ein mattes weißes Licht ein solches, welches durch weißes Milchglas scheint.

Zu den in dieser Polizeiverordnung vorgeschriebenen Signalen müssen Flaggen und Bälle mindestens 1 m im Geviert bezw. Durchmesser haben und Lichter stets hell brennen; ferner muß ein kurzer Pfiff etwa 1 Secunde, ein langer Pfiff 5 bis höchstens 10 Secunden dauern und zwischen mehreren Pfiffen jedesmal etwa 1 Secunde Pause gelassen werden.

Ein langer Pfiff, wenn demselben zufolge der nachstehenden Vorschriften nicht eine besondere Bedeutung zukommt, bedeutet Achtung.

Verhinderung gegenseitiger Behinderung und Beschädigungen.

§ 2. Die Führer von Fahrzeugen jeder Art und von Flößen, die Inhaber von Fähren, Schiffbrücken, Badeanstalten und anderen an oder auf dem Strome befindlichen Anlagen haben stets darauf zu achten, daß gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

Abmessung, Ausrüstung und Erhaltung der Schiffe.

§ 3. Zum Schifffahrtsbetriebe auf der Saale dürfen nur sicher gebaute und gut erhaltene Fahrzeuge benutzt werden.

Die Fahrzeuge dürfen in ihren Längen- und Breitenverhältnissen (letztere einschließlich der hervorragenden Eisentheile) die lichten Abmessungen der Schleusenkammern nicht voll erreichen, damit sie ohne Schwierigkeiten durch die Schleusen befördert werden können.

Vom 1. April 1897 ab neu in den Verkehr tretende Fahrzeuge dürfen folgende Abmessungen nicht überschreiten:

	Größte Länge m	Größte Breite m
1. auf der Unstrut und der Saale oberhalb Halle .	46,5	5,5
2. auf der Saale zwischen Halle und Alsleben . .	51,5	6,02
3. desgl. von Alsleben (einschließlich) abwärts . . .	52,0	6,35

Auf jedem Schiffe müssen die zum sicheren Betriebe erforderlichen Ausrüstungsgegenstände, wie Anker, Tauwerk, Schnecke u. s. w. auf der Fahrt stets vollzählig und in gutem Zustande vorhanden sein.

Bei Dampfschiffen ist sowohl auf die gute Construktion, Ausrüstung und Unterhaltung derselben und ihres Zubehörs, insbesondere der Kessel und der Maschinen, als auch auf die genaue Befolgung der die Anlage und den Gebrauch von Dampfapparaten regelnden Vorschriften mit der größten Sorgfalt zu halten.

Mitführung eines Bootes.

§ 4. Bei jedem auf der Fahrt befindlichen Schiffe sowie bei jedem Dampfbagger ist ein nicht unter 6 Mann tragendes Boot in tüchtigem Zustande mitzuführen. Das Boot muß stets unbelasten bleiben und sofort zum Gebrauch klar gemacht werden können.

Bezeichnung der Schiffe und Fahrzeuge.

§ 5. Jedes Schiff hat an von außen stets sichtbarer Stelle Ausstellungsort und Nummer seines Patents oder seiner Vermessung zu zeigen.

An allen nichtstaatlichen Schiffen von 10 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit muß auf beiden Seiten der Kajüte oder des Bugs in deutlich lesbarer Schrift von mindestens 15 cm Höhe der kleinsten Buchstaben, deren Grundstrichbreite nicht unter ein Fünftel der Höhe betragen soll, dunkel auf hellem oder hell auf dunklem Grunde, bei Dampfschiffen deren Name, bei anderen Schiffen Vor- und Zuname oder Firma, sowie der Geschäftssitz des Eigenthümers angegeben sein.

Mehrere Schiffe desselben Eigenthümers sind in gleicher Weise jedes noch durch eine besondere Nummer zu kennzeichnen.

An den zu den vorgedachten Schiffen gehörigen Beifahrzeugen muß an beiden Borden in deutlich erkennbarer Weise Name oder Firma, sowie der Geschäftssitz des Eigenthümers angegeben sein; gehören sie zu einem Dampfschiffe, so braucht nur dessen Name angegeben zu sein.

Fährkähne, Baggerkähne, Fischerkähne, Gondeln, Ruderboote und andere derartige kleinere Fahrzeuge haben die für die Beifahrzeuge vorgeschriebene Bezeichnung an der Außenseite beider Borde nahe am Vorderende in mindestens 8 cm hoher, deutlich lesbarer Schrift zu führen. Besitzt Jemand mehrere solche Fahrzeuge, so ist jedes derselben außerdem mit einer Nummer zu versehen.

Abkürzungen der vorstehend vorgeschriebenen Bezeichnungen sind mit Genehmigung des für den Geschäftssitz des Eigenthümers zuständigen Bezirksbaubeamten gestattet.

Besatzung der Schiffe.

§ 6. Die Besatzung jedes Schiffes in Fahrt muß einschließlich des Führers mindestens betragen bei einer Tragfähigkeit des Schiffes von:
10 bis 40 Tonnen 1 schifffahrtskundigen Mann und 1 mindestens 14jährigen Jungen,
40 bis 125 Tonnen 2 schifffahrtskundige Männer, über 125 Tonnen 3 schifffahrtskundige Männer, von denen stets einer am Steuer zu bleiben hat und die übrigen für den Schiffsdienst bereit sein müssen.

Einrichtung und Bezeichnung der Flöße.

§ 7. Das Flößen von Eichstämmen ist nur gestattet, wenn dieselben mit mindestens gleich viel Stämmen Nadelholz zu einem Floß verbunden werden. Die ein Floß bildenden Stämme, Balken und sonstigen Hölzer müssen unter sich fest und dauerhaft verbunden und die Flöße selbst an jedem Ende mit ausreichender Steuereinrichtung versehen sein. An ihren Längsseiten dürfen weder Flößtheile noch andere Gegenstände über die Streichbäume hinausragen.

Kein Floß darf so lang sein, daß es die Schifffahrt in den Krümmungen behindert; die Breite darf im freien Strome 8 m nicht überschreiten. In den Schleusen dürfen die Flöße die nutzbaren Längen und Breiten nicht erreichen, sondern müssen den erforderlichen Spielraum gewähren. Die größten Abmessungen der Flöße dürfen danach die im § 3 dieser Polizei-Verordnung für die Fahrzeuge angegebenen Maße nicht überschreiten.

Jedes Floß muß in der Mitte seiner Länge eine parallel mit der Längenachse fest angebrachte, in keiner Weise zu verdeckende weiße Tafel führen, welche auf beiden Seiten mit lateinischen Schriftzügen von mindestens 35 cm Höhe, deren Grundstrichbreite mindestens 5 cm betragen soll, in schwarz die Anfangsbuchstaben des Vornamens und des Familiennamens, sowie den Geschäftssitz des Eigenthümers enthalten muß.

Besatzung der Flöße.

§ 8. Jedes Floß muß mit mindestens zwei Personen bemannt sein. Zur Bemannung der Flöße dürfen nur erwachsene kräftige Männer verwendet werden.

Ladelinie.

§ 9. Jedes Schiff von mehr als 15 Tonnen Tragfähigkeit muß an der Stelle seiner tiefsten Eintauchung mindestens 25 cm, jedes kleinere Fahrzeug mindestens 15 cm freie Bordhöhe behalten. Diese Höhe ist mittschiffs auf dunklem Grunde durch den untern Rand eines 15 cm langen und 2 cm breiten weißen Querstrichs (Ladelinie) zu bezeichnen, welcher Querstrich von einem gleich breiten weißen Ringe umgeben sein und dessen Durchmesser bilden muß. Gondeln und Jollen dürfen höchstens diejenige Personenzahl einnehmen, welche ihnen von der Strom-Polizeibehörde gestattet worden ist.

Tiefgangsanzeiger.

§ 10. An jedem Schiffe über 30 Tonnen Tragfähigkeit muß auf beiden Seiten vorn, mittschiffs und hinten ein metrischer Tiefgangsanzeiger mit Theilstrichen von 2 cm Höhe angebracht sein. Jeder Anzeiger muß bis zur höchsten zulässigen Einsenkung hinaufreichen, den Tiefgang des Schiffes richtig angeben und ohne Weiteres deutlich erkennen lassen.

Beladung der Schiffe und Flöße.

§ 11. Kein Schiff oder Floß darf stärker, als es sein Zustand (§ 9), die bekannte Beschaffenheit des Fahrwassers und der herrschende Wasserstand erlauben, und kein Floß anders, als mit Holz, Brettern oder anderen schwimmfähigen Gegenständen beladen werden.

Die Ladung ist so zu verstauen, daß dasselbe weder Etwas über Bord fallen, noch durch Hinausragen über Bord anderen Fahrzeugen beim Begegnen Schaden zufügen kann.

Ueber Bord darf nur in dem Umfange geladen werden, daß dadurch die Betriebssicherheit nicht gefährdet ist.

Bereithalten der Anker.

§ 12. Während der Fahrt muß auf jedem Schiffe in der Vorderkaffe ein zum Werfen klarer Anker von solcher Stärke, daß das Schiff mit demselben gestellt werden kann, und auf Schiffen von 100 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit ebenfalls noch ein zweiter solcher Anker bereit liegen.

Außerdem ist auf jedem frei oder geschleppt zu Thal fahrenden Schiffe von 100 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit ein gleicher Anker in der Hinterkaffe stets bereit zu halten.

Auf den in Schleppzügen zu Berg fahrenden Schiffen dürfen die Anker nicht frei über Bord hängen, müssen aber jederzeit zu sofortigem Gebrauche bereit liegen.

Verhalten bei der Abfahrt und auf der Fahrt.

§ 13. Kein Schiff oder Floß darf von seiner Abfahrtsstelle aus in den Fahrweg eines andern im Fahren begriffenen Schiffes oder Flößes hineinfahren und es in seinem Laufe stören.

Während der Thalfahrt hat jedes Segelschiff von mehr als 50 Tonnen Tragfähigkeit, wenn es nicht geschleppt wird oder nicht unter Segel fährt, oben am Mast oder an der Spitze einer mindestens 10 m langen Stange einen mindestens 1 m langen und 30 cm breiten Wimpel von rother Farbe zu führen.

Die Stange darf zum Zwecke der Durchfahrt durch die Brücken frühestens 500 m oberhalb der Brücke niedergelegt werden.

Beim Sacken der Fahrzeuge darf nur klare Kette ohne Anhang benutzt werden.

Verhalten der Flöße.

§ 14. Flöße dürfen nur hinter einander treiben und haben innerhalb der im Staubereich der Wehre belegenen Strecken einen Abstand von mindestens 100 m, in den Strecken ohne Stau einen Abstand von mindestens 300 m von einander einzuhalten.

Bei welchen Wasserständen und unter welchen Bedingungen das Flößen über die Saalewehre stattfinden darf, wird durch besondere Polizeivorschriften bestimmt.

Bei Nacht, dichtem Nebel, Schneegestöber oder Sturm ist das Treiben der Flöße nicht gestattet.

Verhalten der Schleppzüge.

§ 15. Kettenschleppzüge haben einen Zwischenraum von mindestens 500 m unter sich zu halten.

Einstellen der Thalfahrt bei dichtem Nebel, starkem Schneegestöber oder Sturm.

§ 16. Bei dichtem Nebel, starkem Schneegestöber oder Sturm müssen alle Schiffe auf der Thalfahrt, mit Ausnahme der Dampfschiffe ohne Anhang, an der nächsten zum Anhalten geeigneten Stelle ihre Fahrt einstellen.

Vorbeifahren der Dampfschiffe an anderen Fahrzeugen und an Strombaustellen.

§ 17. So oft ein Dampfschiff an einer Fähre, an einem kleineren Fahrzeuge oder an einem in der Fahrt begriffenen Floße oder tiefgeladenen größeren Schiffe, an einem am Ufer liegenden beladenen Fahrzeuge, welches seine Lage durch Aufziehen einer genügend sichtbaren rothen Flagge kenntlich macht, oder an einem löschenden oder ladenden Fahrzeuge, an einem Baggerschiffe, einer Schiffbrücke oder einer im Flusse liegenden Badeanstalt vorüberfährt, hat es so möglichster Vermeidung jedes gefährdenden Wellenschlags nicht mit größerer Kraft zu fahren, als zu seiner Fortbewegung und sicheren Steuerung erforderlich ist.

Sollte das Dampfschiff dennoch einem anderen Fahrzeuge so nahe gekommen sein, daß auch bei langsamer Fahrt dem letzteren augenscheinlich noch Gefahr durch den Wellenschlag droht, so muß die Maschinenkraft noch weiter gemäßigt und nöthigenfalls die Maschine vollständig angehalten werden, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfschiff und dessen Anhang geschehen kann.

An allen Stellen, an welchen Strombauten ausgeführt werden, muß das Dampfschiff langsam vorüber fahren, wenn diese Stellen bei Tage durch eine rothe Flagge oder einen rothen Ball, Nachts mit einem rothen und einem hellen weißen Lichte am Ufer bezeichnet sind.

Diese beiden Lichter werden 1 m von einander entfernt und in gleicher Höhe, das weiße Licht immer wasserwärts aufgestellt.

Vorbeifahren an Baggermaschinen, beschädigten Fahrzeugen u. s. w.

§ 18. Den zur Räumung des Fahrwassers, zu Strom- und Uferbauten oder zu Messungsarbeiten im Fahrwasser liegenden Baggermaschinen und Fahrzeugen jeder Art — mit Ausnahme jedoch der Baggerfähne — und den zu solchen Zwecken dort hergestellten Vorrichtungen, sowie den im Fahrwasser liegenden beschädigten oder manövrirunfähigen Schiffen und Flößen muß von allen anderen Schiffen und Flößen ausgewichen werden.

Es ist jedoch auf jenen im Fahrwasser liegenden Baggermaschinen, Fahrzeugen u. s. w. bei Tage durch Aufstecken einer rothen Flagge oder eines rothen Balles diejenige Seite anzudeuten, an welcher vorbeizufahren ist; bei Nacht sind für diese Zeichen durch zwei nebeneinander angebrachte Lichter, ein rothes und ein helles weißes zu ersetzen, von denen das weiße die Seite anzudeuten hat, an welcher vorbei zu fahren ist.

Sperrung des Fahrwassers.

§ 19. Machen irgend welche Anlässe eine völlige Sperrung des Fahrwassers erforderlich, so wird dies an Ort und Stelle und nöthigenfalls auch noch weiter oberhalb im Strome oder an den Ufern durch Aufstecken zweier übereinander angebrachter rother Flaggen oder rother Bälle, Nachts zweier rother Lichter angezeigt werden. Alle Schiffe und Flöße müssen an so bezeichneten Stellen bis zur Wiederfreigebung der Fahrt beiliegen und allen näheren Anweisungen der Aufsichtsbeamten und Wachtposten Folge leisten.

Reinhalten des Fahrwassers.

§ 20. Im Fahrwasser dürfen Ballast, Steine und andere der Schifffahrt hinderliche oder gefährliche Gegenstände nicht ausgeworfen werden.

Die zur Beschwerung der Steuerruder dienenden Steine und andere Gegenstände sind so sicher zu befestigen und zu verwahren, daß sie nicht herabfallen können.

Nimmt ein Schiffs- oder Flößführer wahr, daß durch sein Fahrzeug oder von demselben aus mittelst der Schleppkette oder durch Anker, Schnecke oder dergl. Steine oder Hölzer im Fahrwasser heraufgerichtet worden sind, daß sie anderen Fahrzeugen hinderlich oder gefährlich werden können, so hat er ein solches Hinderniß, wenn thunlich sofort, selbst in geeigneter Weise zu bezeichnen (vermalen), jedenfalls aber dem nächsten Stromaufsichtsbeamten auf kürzestem Wege Anzeige davon zu machen.

Schonung und Beachtung der Schifffahrtszeichen, Einhalten des Fahrwassers.

§ 21. Die im Strome zur Bezeichnung des Fahrwassers, der Untiefen oder anderer gefährlicher Stellen gelegten oder ausgesteckten Merkmale und Warnungszeichen dürfen von Schiffen und Flößen weder beschädigt oder verschleppt, noch verrückt oder entfernt werden. Ist dies gleichwohl geschehen, so hat der Schiffs- oder Flößführer, wenn es ihm irgend möglich ist, das Merkmal oder Zeichen sofort wieder auszubessern, an die richtige Stelle zurückzubringen oder nothdürftig zu ersetzen, jedenfalls aber dem nächsten Stromaufsichtsbeamten auf kürzestem Wege Anzeige davon zu machen.

Jeder Schiffs- und Flößführer hat die durch solche Merkmale und Warnungszeichen bezeichneten hinderlichen und gefährlichen Stellen sorgfältig zu meiden und das Fahrwasser einzuhalten. Insbesondere haben auch die Führer geschleppter Fahrzeuge sorgfältig darüber zu wachen, daß diese im Fahrwasser bleiben.

Schonung der Ufer, Werke, Anlagen, Brücken u. s. w.

§ 22. Die Ufer nebst den daran oder darauf befindlichen Werken und Anlagen, sowie Brücken, Schiffbrücken, Fähren, Badeanstalten u. dergl. dürfen von Schiffen und Flößen auf ihrer Fahrt nicht beschädigt werden. Dampfschiffe haben sich während der Fahrt von den Ufern möglichst entfernt zu halten, damit diese durch den Wellenschlag nicht leiden.

Wo Telegraphenkabel, Rohrleitungen oder Ketten quer durch den Strom geführt und am Ufer durch Tafeln bezeichnet sind, dürfen Anker nicht geworfen oder geschleppt werden, auch sind Schnecke, Stangen und dergl. nur mit besonderer Vorsicht zu gebrauchen.

Benutzung des Leinpfads.

§ 23. Der Leinpfadsbetrieb ist nur bis zu höchstens 4 Meter Entfernung von dem obersten Rande des Flußufers gestattet. Diese Grenze darf nur da überschritten werden, wo das Ufer gekrümmt ist oder Ausbuchtungen hat, oder sonstige das Einhalten dieser Grenze nicht gestattende Umstände (Ueberfluthungen zc.) vorliegen.

Werden zum Leinpfadsbetriebe Zugthiere verwendet, so dürfen diese nicht neben einander gespannt werden, müssen vielmehr so gespannt werden, daß sie hinter einander auf dem Leinpfad gehen. Mutterpferde mit Füllen dürfen nicht verwendet werden. Die Zugthiere müssen durch besondere Führer geleitet werden, und zwar bei Verwendung von mehr als zwei Zugthieren durch mindestens zwei Führer. Die Führer haben dafür zu sorgen, daß, soweit der Leinpfadsbetrieb es zuläßt, das Flußufer und die Grundstücke, über welche der Leinpfad führt, sowie die darauf befindlichen Pflanzen, Sträucher und Bäume von den Zugthieren nicht beschädigt werden.

Die zum Uebersetzen der Zugthiere zc. in den Mündungen der Nebenflüsse dienenden Fährpontons sind nach stattgehabtem Gebrauche wieder an ihren Liegeplatz zurückzubringen und dort sicher zu befestigen.

Anlegen am Ufer.

§ 24. Schiffe und Flöße dürfen am Ufer in der Regel nur an den nach amtlicher Bekanntmachung hierzu bestimmten Landungs- und Ladeplätzen oder da anlegen, wo es außerdem für gewöhnlich gestattet ist.

Mehr als zwei Schiffskörper oder Floßgelenke dürfen, soweit nicht von der Strompolizeibehörde unter besonderen Umständen Ausnahmen zugelassen werden, nicht neben einander liegen.

Das Verbinden, Ein- und Ausschwemmen der Flößhölzer ist nur an den dazu amtlich genehmigten Stellen zulässig.

Nur in Nothfällen ist es den Schiffen und Flößen gestattet, auch an anderen Uferstellen anzulegen, wobei jedoch Buhnen, Uferbefestigungen, Dämme und abbrüchige oder durch Verbotstafeln bezeichnete Uferstrecken möglichst zu meiden sind.

Auch das Einschlagen von Pfählen und das Auswerfen von Ankern und Landhaken auf dem Ufer, um Schiffe oder Flöße daran zu befestigen, sowie das Befestigen der letzteren an dazu nicht ausdrücklich bestimmten Gegenständen (Geländern, Zäunen, Bäumen, Pfählen, Sänlen) ist nur in Nothfällen gestattet. Grenz- und Vermessungssteine dürfen niemals als Befestigungsgegenstände dienen.

Das Setzen von Schrieken oder Bundstaken gegen Buhnen, Deck- und Parallelwerke, sowie das Setzen von Landhaken und Ankern auf die aufgeführten Werke ist verboten.

Ist die Gefahr vorüber oder das Löschen oder Laden erfolgt, so haben die Schiffe und Flöße an den außergewöhnlichen Anlegeplatz sofort wieder zu verlassen.

Fahrzeuge oder Flöße, die am Leinpfade anlegen, dürfen dem Schiffszuge weder durch ihre Masten oder Treidelbäume, noch in anderer Weise hinderlich werden. Während des Liegens an der Leinpfadseite darf der Mast oder Treidelbaum nur zum Zweck und für die Dauer des Löschens und Ladens stehen bleiben.

Die Mannschaft der am Ufer liegenden Fahrzeuge und Flöße muß den vorbeifahrenden Schiffen oder Flößen beim Umholen der Treidelleine ohne Zeitverlust behilflich sein.

Auf Schiffen und Flößen, welche an der Fahrstraße liegen, muß jederzeit mindestens ein schifffahrtskundiger Mann anwesend sein. Die Strompolizeibehörde ist befugt, für die Zeit gefahrloser Zustände im Strome Ausnahmen von dieser Anforderung auf Antrag des Schiffs- oder Flößführers zuzulassen.

Anlegen an Brücken, in Fahrwegen und auf den Anlegeplätzen von Dampfschiffen.

§ 25. Das Anlegen und Ankern unmittelbar vor und hinter den Pfeilern der Fahröffnungen von Brücken ist verboten; nur den Bergschiffen soll dasselbe ausschließlich des Befestigens an den Pfeilern durch Taue so lange nachgelassen sein, als zum Niederlegen der Masten und zum Um- und Anlegen der Zugleine erforderlich ist. Nach der Durchfahrt darf das Wiederaufrichten der Masten erst in solcher Entfernung von der Brücke erfolgen, daß die Durchfahrt anderer Fahrzeuge nicht erschwert oder gehindert wird.

Die Anlegeplätze von Dampfschiffen sowie die Fahrwege nach und von Häfen, gewöhnlichen Anlege- und Landeplätzen, schiffs- oder flößbaren Nebenarmen, Nebenflüssen und Kanälen dürfen durch Schiffe und Flöße nicht verlegt werden.

Ankern im Fahrwasser.

§ 26. Im Fahrwasser darf ein Schiff oder Floß nur im Nothfalle und nur an solchen Stellen vor Anker gehen, wo die größten anderen Fahrzeuge und Flöße noch unbehindert vorbeifahren können.

Wenn ein stromrecht zu Thal gehendes Fahrzeug während der Fahrt aufankern muß und ein Umhalten desselben für andere Fahrzeuge, für Stromwerke, Anlagen oder dergleichen gefährlich werden könnte, so ist der Anker von der Hinterkaffe auszuwerfen.

Jedes im Fahrwasser der Kettenschleppschiffe vor Anker liegende Schiff oder Floß muß bei Annäherung eines solchen rechtzeitig den Anker heben und das Fahrwasser räumen.

Laden und Ableichten im Fahrwasser.

§ 27. Kein Fahrzeug darf im Fahrwasser an solchen Stellen um- oder überladen, wo es dem Schiffsverkehre hinderlich ist.

Ist eine Ableichtung nöthig, um das Fahrzeug über Untiefen im Fahrwasser hinwegzuschaffen, so muß sie stets vor der Untiefe und an einer Stelle erfolgen, wo Fahrzeug und Leichter den Schiffs- und Flößverkehr nicht hindern oder erschweren.

Ist die Ableichtung nöthig, um ein festgefahrenes Schiff wieder abzubringen, so darf auf der Untiefe nicht mehr abgeleichtet werden, als erforderlich ist, um das Schiff wieder flott zu machen und in das tiefere Fahrwasser zu bringen.

Begegnen von Segelschiffen untereinander und mit Flößen.

§ 28. Kommt ein Segelschiff einem andern Segelschiffe oder treibenden Flöße entgegen, so muß das Bergschiff, insoweit Wind oder Oertlichkeit es gestatten, ausweichen und schon zeitig vorher auf derjenigen Seite, an welcher das andere Schiff oder das Floß am besten vorbei kommen kann, mit einer blauen Flagge winken. Nachts eine Laterne mit hellem weißen Lichte schwenken. Das Thalschiff oder Floß muß hierauf sogleich in derselben Weise diejenige Seite bezeichnen, an welcher das Bergschiff vorbeizufahren hat.

Ein vom Leinpfade aus gezogenes Schiff hat am Leinpfadsufer zu bleiben, wenn nicht besondere Verhältnisse es anders bedingen.

Begegnen von Dampfschiffen untereinander.

§ 29. Kommen zwei Dampfschiffe mit oder ohne Anhang sich entgegen, so muß, wenn thunlich, jedes dem andern nach rechts ausweichen und dies schon zeitig vor der Begegnung durch einen kurzen Pfiff mit der Dampfpfeife ankündigen.

Kann das eine Dampfschiff nach rechts nicht ausweichen, so hat es schon zeitig vor der Begegnung durch zwei kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife anzukündigen, daß es links ausweichen will, und das andere Dampfschiff hierauf in gleicher Weise zu antworten, daß es ebenfalls links ausweichen wird.

Kann das eine Dampfschiff überhaupt nicht ausweichen, so hat es dies schon zeitig vor der Begegnung durch drei kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife anzukündigen und zugleich seine Maschine anzuhalten oder, insoweit es erforderlich und thunlich ist, rückwärts gehen zu lassen.

Begegnen von Dampfschiffen mit Segelschiffen und Flößen.

§ 30. Kommt ein Dampfschiff mit oder ohne Anhang einem Segelschiffe oder einem Floß entgegen, so muß es, wenn thunlich, ausweichen und zwar nach derjenigen Seite, auf welcher es ohne Gefahr für beide Theile am besten vorbeikommen kann; auch das ist schon zeitig vor der Begegnung durch einen kurzen Pfiff mit der Dampfpfeife anzukündigen, daß es rechts, oder durch zwei kurze Pfiffe, daß es links ausweichen will; das andere Schiff oder Floß muß hierauf sogleich auf derjenigen Seite, an welcher das Dampfschiff vorbeizufahren hat, mit einer blauen Flagge winken, Nachts muß das Segelschiff eine Laterne mit hellem weißen Lichte schwenken.

Kleine Fahrzeuge, wie Gondeln, Jollen, Fischerkähne zc. haben den Dampfschiffen auszuweichen.

Begegnen an schwierigen Stellen.

§ 31. Beim Begegnen in Stromstrecken, deren Fahrwasser stark gekrümmt, eng oder seicht ist, haben zu Berg fahrende Schiffe und

*) Abdrücke dieser Polizei-Verordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Saale und Unstrut sind zum Preise von 30 Pfennigen von der Pansa'schen Buchdruckerei (H. Otto) in Magdeburg zu beziehen.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-847518-18960826038/fragment/page=0002

Schleppzüge den Thalschiffen und Flößen die tiefe Seite des Fahrwassers zu überlassen und ihre Fahrt nach Bedarf zu verlangsamen oder selbst ganz einzustellen. Personen- und Schleppdampfer haben bei derartigen Krümmungen, in denen sie von entgegenkommenden Schiffen rc. nicht gesehen werden können, ihr Kommen rechtzeitig durch einen langen Pfiff anzuzeigen.

Für welche Stromstellen die vorstehenden Bestimmungen zu gelten haben, wird durch die zuständigen Behörden bekannt gemacht und an Ort und Stelle durch eine weiße Flagge oder einen weißen Ball angezeigt; soweit die Schifffahrt unbeschränkt auch während der Nacht ausgeübt werden darf, werden diese Stellen Nachts durch zwei helle weiße Lichter übereinander bezeichnet.

Begegnen beim Stromegen.

§ 32. Haben ein Schiff, ein Schleppzug oder ein Floß und ein entgegenkommendes Schiff oder ein Schleppzug eine zum Ausweichen zu schmale Stromenge zu durchfahren und ist eines von ihnen schon in dieselbe hineingefahren, so muß das noch außerhalb befindliche Schiff oder Floß so lange beilegen, bis das andere die Stromenge durchfahren hat.

Kommen beide zu gleicher Zeit vor der Stromenge an, so muß das Bergschiff oder der Bergzug so lange anhalten, bis das Thalschiff oder der Thalzug oder das Floß die Enge durchfahren hat. Kann jedoch das Thalschiff aus irgend einem Grunde nicht hindurch fahren, so muß es anhalten und zuvörderst das Bergschiff durchlassen.

Das beide Fahrzeuge in die Stromenge einlaufen, ist nicht gestattet; sollte es gleichwohl geschehen sein, so muß das Bergschiff vor die Mündung der Stromenge zurückfahren und zuvörderst das Thalschiff oder Floß durchlassen.

Welche Stromstellen im Sinne der vorstehenden Bestimmungen als Stromengen zu gelten haben, wird durch die zuständigen Behörden bekannt gemacht und an Ort und Stelle durch zwei Flaggen oder Bälle überkreuzender, die obere Flagge (Ball) weiß, die untere roth angezeigt. Soweit die Schifffahrt unbeschränkt auch während der Nacht ausgeübt werden darf, werden diese Stellen Nachts durch zwei helle Lichter, das obere weiß, das untere roth, bezeichnet.

Verhalten bei Schiffahrtsstockungen.

§ 33. Ist eine Schiffahrtsstockung eingetreten, so müssen nach näherer Anweisung des zuständigen Aufsichtsbeamten die wartenden Berg- und Thalfahrzeuge die schwierige Stelle abwechselnd durchfahren, bis dahin aber vor derselben bezw. jenseits der vor ihr ausgesteckten Zeichen (§ 19) hintereinander liegen.

Ueberholen.

§ 34. Erreicht ein Schiff oder Floß ein anderes in derselben Richtung, aber langsamer fahrendes, so kann es verlangen, von diesem vorbeigelassen zu werden, und zwar nach folgenden Regeln:

a. sind beide Fahrzeuge unter Segel, so muß das Vorbeilassen auf der Windseite erfolgen;

b. ein Dampfschiff muß das Verlangen, vorbeigelassen zu werden, durch einen langen Pfiff mit der Dampfpfeife anzeigen, ein darauf folgender kurzer Pfiff bedeutet, daß es rechts, zwei kurze Pfiffe, daß es links vorbeifahren will; das muß bei beschränkter Fahrwasserbreite das Dampfschiff von dem vorfahrenden Thalschiffe einen Abstand von mindestens 2 Schiffslängen so lange halten, bis das Fahrwasser von dem vorfahrenden Schiffe freigegeben ist;

c. in allen anderen Fällen ist von dem hinterdreinfahrenden Schiff oder treibenden Floß die Seite, an welcher es vorbeifahren will, durch Winken mit einer blauen Flagge, Nachts von dem Schiffe durch Schwenken einer Laterne mit hellem weißen Lichte zu bezeichnen; das vorausfahrende Schiff oder Floß hat hierauf sogleich in derselben Weise zu antworten und entsprechend auszuweichen;

d. kann das vorausfahrende Schiff oder Floß überhaupt nicht ausweichen, so muß dies sofort und für die Dauer der Verhinderung durch Heißen einer rothen Flagge oder eines rothen Balles am Mast oder an einer mindestens 8 m hohen Stange, in beiden Fällen auf halber Höhe, Nachts aber von einem Dampfschiffe durch fünf kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife, von jedem anderen Fahrzeuge durch Auf- und Niederbewegen einer Laterne mit hellem weißen Lichte am Steuer zu erkennen gegeben werden.

Anlegung und Anhalten von Personendampfschiffen an Landungsbrücken und Kahnstationen.

§ 35. Will ein Personendampfschiff an eine Landungsbrücke anfahren, so hat es vorher mit der Glocke zu läuten. Will dasselbe an einer Kahnstation anhalten, so hat es vorher entweder das Achtungssignal (§ 39) zu geben oder bei Tage eine quergetheilte rothweiße Flagge, Nachts eine Laterne mit hellem weißen Lichte zu heißen, welche über den Seitenlichtern an derjenigen Seite anzubringen ist, an welcher der Kahnführer anfahren soll.

Eine gleiche Flagge, bei Nacht eine gleiche Laterne hat auch der Kahnführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, zu zeigen.

Der Kahn muß von einem schiffskundigen und als nüchtern bekannten starken Manne geführt werden, in gutem Zustande und vollständig ausgerüstet sein.

Andere als die von zuständiger Seite dazu bestimmten Kahnführer dürfen Reisende weder an Personendampfschiffe bringen noch von solchen holen.

Verhalten bei Schiffsbrücken und Fähren.

§ 36. Jeder Schiffsführer, welcher eine Schiffsbrücke durchfahren oder an einer Fähranstalt mit Querseil vorüberfahren will, hat den Fährmann rechtzeitig von der Durchfahrt zu benachrichtigen, damit derselbe das Fahrjoch der Brücke frei machen oder das Fährseil werfen kann.

Dampfschiffe haben zur Ankündigung ihrer Annäherung an der für jede Fähranstalt oder Schiffsbrücke vorgeschriebenen Stelle einen langen Pfiff mit der Dampfpfeife zu geben.

Fischerkähne und andere derartige Fahrzeuge, welche kleine Masten oder Segelstangen haben, dürfen nur mit niedergelegten Masten oder Stangen unter dem Querseile durchfahren.

Für den Flößereibetrieb ist das Querseil stets derartig gespannt zu halten, daß es mindestens 95 cm über dem Wasser schwebt und die Flöße mit ihrer Bemannung ohne Gefahr darunter hindurch fahren können.

Bei Gierseilfähren ist der Fährbetrieb so zu handhaben, daß kein Thalschiff oder Floß in seiner Fahrt durch ein Fährgefäß aufgehalten oder gestört wird.

Die Anfangspunkte der Fährgierseile sind durch eine gelbe Tonne zu bezeichnen.

Sobald ein Bergdampfschiff oder ein Kettendampfschiff sich einer Gierseilfähre bis zu einem von der zuständigen Behörde bestimmten Punkte, der durch eine diagonal rothweiß getheilte Tafel deutlich gekennzeichnet ist, genähert und dies durch einen langen Pfiff mit der Dampfpfeife angekündigt hat, darf, bis das Dampfschiff vorüber ist, das Fährschiff nicht mehr abfahren und muß, wenn es bereits in Fahrt ist, die Fahrstraße so rasch als möglich wieder frei machen.

Die im Gange befindlichen Gierfähren und die stromaufwärts fahrenden Schiffe müssen einander je nach der Oertlichkeit ausweichen.

Nachts sind die Gierfähren so hinzulegen, daß die Schleppkette frei bleibt; machen besondere Umstände dies unthunlich, so müssen die Fährgefäße mindestens 5 m hoch über Wasser ein helles grünes Licht und 1 m senkrecht unter diesem noch ein helles weißes Licht zeigen.

Der Führer eines Kettendampfschiffs hat dafür Sorge zu tragen, daß die Kette sich nicht über ein Fährgierseil legt und, wenn solches gleichwohl geschehen, ungesäumt wieder entfernt wird.

In den Ueberfahrtswegen der Fähren von Schiffen oder Flößen weder gehalten noch beigelegt, im Bereiche eines Fährgierseils, und bei Querseilfähren auf eine Entfernung von 100 m oberhalb weder geankert, noch mit schleppenden Ankern, Ketten oder ähnlichen Gegenständen gefackt werden.

Verhalten beim Durchschleusen.

§ 37. In diejenigen Ober- und Untergräben der Schleusen, an welchen im Eingange Verbotstafeln aufgestellt sind, dürfen Schiffe und Flöße nicht eher einfahren, als bis dazu die Erlaubniß seitens des Schleusenmeisters ertheilt ist.

Segelschiffe haben vor der Einfahrt in die Schleusengräben die Segel einzuziehen.

Dampfschiffe haben bei ihrer Annäherung an eine Schleuse das Achtungssignal zu geben. Sie dürfen in den Schleusengräben nur mit ermäßigter Geschwindigkeit fahren und haben den ihnen vom Schleusenmeister angewiesenen Liegeplatz einzunehmen.

Vor der Einfahrt in die Schleuse sind die Anker auf die Kaffen zu nehmen und die Bordnägel herauszuziehen. Die Bordnägel dürfen erst wieder eingesetzt werden, sobald das Fahrzeug mit der Vorderkante das Schleusenthor passirt hat. Ferner hat jedes Fahrzeug vor Eintritt in die Schleuse bei der Segelducht und einige Meter vor der hintern Cajüte auf beiden Seiten ein mindestens 1 m langes, 5 cm starkes Tauende über Bord zu hängen. Bei Dampfschiffen sind die Tauenden an den breitesten Stellen anzulegen.

Das Durchschleusen erfolgt in der Reihenfolge, in welcher die Meldung erfolgt ist. Es haben jedoch Schiffe vor Flößen und Dampfschiffe nebst deren Anhängen nach Maßgabe der darüber bestehenden besonderen Vorschriften das Vorschleusenrecht vor anderen Schiffen.

Der Schleusenverkehr an Sonn- und Festtagen wird durch besondere Bestimmungen geregelt.

Des Nachts (§ 1) dürfen Schiffe und Flöße, mit Ausnahme der Dampfschiffe und deren Anhänge, nur mit besonderer Genehmigung des Schleusenmeisters durchschleusen.

Das Durchschleusen findet nicht mehr statt, sobald das Hochwasser über das Rahmstück der Ober- oder Unterthore geht.

Beim Füllen und Leeren der Schleusenkammern, sowie beim Oeffnen und Schließen der Thore hat die Besatzung der Schiffe und Flöße nach den Anweisungen des Schleusenmeisters Hülfe zu leisten. Das eigenmächtige Oeffnen und Schließen ist verboten.

Beim Durchschleusen sind die Schiffe und Flöße vorsichtig zu führen. In der Schleusenkammer muß das Schiff durch Tauwerk an die dazu bestimmten Ringe oder Stellpfähle derartig festgelegt werden, daß es nicht gegen die Thore oder Wände stoßen kann.

Bootshaken, Ruder und sonstige mit Eisen beschlagene Stangen dürfen zum Einsetzen in die Schleusenthore, Wände, Bohlwerke und gepflasterten Grabenböschungen nicht benutzt werden.

Kein Schiff oder Floß darf in einer Schleuse oder in den Schleusengräben länger verweilen, als es die Beförderung nöthig macht.

Lichterführung bei Nacht.

§ 38. Nachts sind folgende Lichter zu führen:

a. Jedes nicht geschleppte Segelschiff von 30 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit hat, wenn es in Fahrt ist, an der Backbordseite (links) ein rothes Licht und an der Steuerbordseite (rechts) ein grünes Licht zu führen.

Diese Lichter müssen im Vordertheil des Schiffes auf $^1/_3$ der Schiffslänge an den Gangborden so hoch angebracht sein, daß sie vom Steven nicht verdeckt werden; auch müssen dieselben so abgeblendet sein, daß sie nur von vorn und von derjenigen Seite her, auf welcher sie angebracht sind, gesehen werden können.

Außerdem hat jedes nicht geschleppte Segelschiff von 30 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit am Steuer ein mattes weißes Licht zu führen, welches so beschaffen sein muß, daß es nur von hinten und von beiden Seiten her gesehen werden kann.

Jedes nicht geschleppte Segelschiff von weniger als 30 Tonnen Tragfähigkeit hat, wenn es in Fahrt ist, nur ein von vorn und von den beiden Seiten her sichtbares helles weißes Licht zu führen.

b. Jedes Dampfschiff hat, wenn es in Fahrt ist, eben solche und ebenso abgeblendete Seitenlichter zu führen, wie ein nicht geschlepptes Segelschiff von 30 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit. Diese Seitenlichter müssen bei Dampfschiffen mit Seitenrädern vorn an den Radkasten, bei anderen Dampfschiffen außen am Vorderschiffe, auf etwa $^1/_3$ der Schiffslänge, immer aber so hoch angebracht sein, daß sie vom Steven nicht verdeckt werden.

Außerdem hat jedes in der Fahrt begriffene Dampfschiff ein nur von vorn und von beiden Seiten her sichtbares helles, weißes Licht zu führen, welches am Vordersteven oder im Vordertheile des Schiffs und mindestens 2 m höher als die Seitenlichter angebracht sein muß.

Ein Dampfschiff, welches ein oder mehrere andere Schiffe oder Flöße schleppt, muß senkrecht über diesem hellen weißen Lichte und $^1/_2$ m bis 1 m höher noch ein zweites eben solches Licht führen.

c. Jedes von einem Dampfschiffe geschleppte Schiff hat in seinem Vordertheil ein nur von vorn und von den beiden Seiten her sichtbares mattes weißes Licht an einer Stange zu führen. Außerdem muß ein einzelnes geschlepptes, sowie das letzte von mehreren geschleppten Schiffen hinten am Steuer ein von allen Seiten her sichtbares helles weißes Licht führen.

d. Ein von einem Dampfschiffe geschlepptes Floß muß an seinem hinteren Ende ein hoch angebrachtes mattes weißes Licht führen.

e. So lange Schifffahrt und Flößerei nicht geschlossen sind, muß jedes im Fahrwasser oder in dessen Nähe auf dem freien Strome oder auf einem Nothlandeplatze liegende Schiff, sowie jede dort befindliche Anlage (Schiffbrücke, Badeanstalt u. dergl.) ein von Fahrwasser her zu Berg und Thal gut sichtbares helles weißes Licht, jedes Floß aber an den beiden dem Fahrwasser zugekehrten Ecken je ein solches Licht führen.

f. Wenn die Fahröffnungen fester Brücken Nachts bezeichnet werden, so geschieht dies durch ein rothes Licht mitten über der Oeffnung.

Verhalten der Dampfschiffe bei Nebel und Schneegestöber.

§ 39. Bei Nebel und Schneegestöber hat jedes Dampfschiff in Fahrt alle 3 Minuten und außerdem, wenn es vor sich in seinem Fahrstriche ein anderes Schiff oder Floß bemerkt, sofort nach dessen Wahrnehmung einen langen Pfiff mit der Dampfpfeife zu geben und bei der Thalfahrt die Maschinenkraft zu mäßigen.

Ersatz der Dampfpfeife durch die Glocke.

§ 40. Statt der in dieser Polizeiverordnung vorgeschriebenen Signale mit der Dampfpfeife dürfen Personendampfschiffe entsprechende Signale mit der Glocke geben.

Im Bereiche größerer Orte kann der Gebrauch der Dampfpfeife zur Signalgebung — abgesehen von den Nebelsignalen der Fracht- und der Schleppdampfschiffe — seitens der zuständigen Polizeibehörde untersagt und die Signalgebung mittelst Glocke vorgeschrieben werden.

Verbot des Mißbrauchs von Signalen.

§ 41. Von den in dieser Polizeiverordnung vorgeschriebenen oder gestatteten Signalen darf keins in anderen, als den dafür vorgesehenen Fällen zur Anwendung gebracht werden, insbesondere gilt dies auch von dem Achtungssignal (§ 1).

Fahrgeschwindigkeit der Schleppzüge.

§ 42. Wenn nicht sehr niedriges oder schnell steigendes Wasser, plötzlich eintretender Eisgang oder starker widriger Wind es hindern, so muß die Fahrgeschwindigkeit der Schleppzüge mindestens 3 km während einer Fahrstunde betragen.

Einstellung der Fahrt bei Beschädigung des Fahrzeuges.

§ 43. Wird ein Fahrzeug auf der Reise gefährlich beschädigt, so ist dessen Fahrt einzustellen und vor einer zur Fortsetzung der Fahrt genügenden Ausbesserung des Schadens wieder fortzusetzen.

Verhalten bei Unglücksfällen.

§ 44. Bei Unglücksfällen dürfen der Schiffs- oder Flößführer und die Mannschaften das Schiff oder Floß erst bei augenscheinlicher Lebensgefahr verlassen. Sie müssen zunächst sich angestrengt bemühen, die für das Fahrzeug oder die Fahrgäste und die Ladung eingetretene Gefahr zu beseitigen, sofern hierzu noch Aussicht vorhanden ist, bei dringender Gefahr aber vor Allem auf die Rettung der bedrohten Menschenleben und erst dann auf die Bergung der Ladung bedacht sein.

Führer und Mannschaften der in der Nähe befindlichen Fahrzeuge und Flöße aller Art, insbesondere der entgegen- oder hinterherkommenden Dampfschiffe sind bei Unglücksfällen zu schleunigster Hilfsleistung verpflichtet. Insbesondere müssen die Fahrgäste eines beschädigten Schiffs, wenn dieses die Fahrt nicht fortsetzen kann, von jenen Fahrzeugen und Flößen aufgenommen und befördert werden.

Von jedem Unglücksfalle ist auf kürzestem Wege dem nächsten Stromaufsichtsbeamten Anzeige zu machen und dessen weiteren Anordnungen Folge zu leisten.

Verhalten beim Festfahren und Versinken von Fahrzeugen oder Anlagen.

§ 45. Hindert oder gefährdet ein festgefahrenes oder gesunkenes Schiff oder Floß oder eine gesunkene Anlage (Schiffbrücke, Badeanstalt oder dergl.) die Schiffs- oder Floßfahrt, so hat der Führer oder Besitzer ungesäumt die Wiederflottmachung oder Herausschaffung herbeizuführen, widrigenfalls sie auf seine Kosten von der Strompolizei veranlaßt werden kann.

Stellung des Schiffs- und Flößführers zu den Mannschaften und Fahrgästen.

§ 46. Dem Schiffs- und Flößführer steht in Allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung u. s. w. und die Aufrechterhaltung der Ordnung auf demselben angeht, der Oberbefehl über die Mannschaft und die Aufsicht über die Fahrgäste zu.

Beide sind verpflichtet, den vom Schiffsführer in jenen Beziehungen ertheilten Anordnungen ohne Widerspruch Folge zu leisten; doch dürfen Handleistungen den Fahrgästen nur in Fällen dringender Noth angesonnen werden.

In Schleppzügen steht der Oberbefehl dem Führer des schleppenden Dampfschiffs zu; alle im Schleppzuge befindlichen Schiffer und Leute haben seinen Anordnungen unweigerlich Folge zu leisten. Er kann widersetzliche Schiffer mit ihren Fahrzeugen aus dem Schleppzuge verweisen.

Der Schiffsführer hat dafür zu sorgen, daß die ihm untergebenen Mannschaften, auf Dampfschiffen auch die Schaffner, Maschinenführer und Feuerleute ihre Pflicht pünktlich erfüllen, sich anständig und friedfertig untereinander und höflich gegen die Fahrgäste verhalten.

Widersetzliche, Unordnung veranlassende oder den Anstand verletzende Mannschaften und Fahrgäste kann der Schiffsführer mit ihrer Habe an geeigneter Stelle von den Fahrzeugen entfernen und behufs des Weiteren der Polizeibehörde übergeben.

Seinerseits hat der Schiffsführer stets ein anständiges und gemessenes Betragen zu beobachten und den Fahrgästen gegenüber sich höflich und zuvorkommend zu erweisen.

Befolgung der Anordnung der Polizeibeamten. Mittführen eines Abdrucks dieser Polizeiverordnung.

§ 47. Jeder Schiffs- und Flößführer hat den dienstlichen Weisungen der die Strom- und Schifffahrtspolizei wahrnehmenden Beamten, welche an ihrer Dienstkleidung oder anderen Dienstabzeichen erkennbar sind, unweigerlich Folge zu leisten und ihnen zu gestatten, innerhalb ihres Dienstbezirks sowohl sein Schiff oder Floß zu betreten und darauf mitzufahren, als auch ihr Dienstfahrzeug daran anzubinden. Ebenso haben die unbeschäftigten Mannschaften der am Lande liegenden Fahrzeuge der Aufforderung der Stromaufsichtsbeamten, sie über den Fluß zu setzen, Folge zu leisten.

Jeder Schiffs- und Flößführer hat während der Ausübung seines Gewerbes einen Abdruck dieser Polizeiverordnung zu führen und den vorgenannten Beamten auf deren Verlangen vorzulegen.

Freihaltung des Leinpfads.

§ 48. Soweit das Ufer als Leinpfad in Anspruch genommen wird (§ 23), ist es von allen Gegenständen, Vorrichtungen und Anlagen, welche das Treideln hindern, frei zu halten.

Wagen, Karren und andere zum Ein- und Ausladen dienende Gegenstände dürfen auf dem Leinpfade nicht aufgestellt, auch Materialien dort nicht gelagert werden.

Anlagen am Ufer.

§ 49. Anlagen an oder auf dem Ufer bedürfen einer vorgängigen strompolizeilichen Genehmigung.

Ebenso darf die Befestigung oder jede Umgestaltung der Ufer nur mit strompolizeilicher Genehmigung vorgenommen werden.

Verunreinigung des Flußbettes.

§ 50. Erde, Sand, Steine, Schutt, Asche, Schlacke, Kehricht und andere den Wasserlauf hemmende oder störende und die Erhaltung der Wasserstraße beeinträchtigende Gegenstände dürfen nicht in den Flußlauf, die zugehörigen Flußarme oder Flußtheile geworfen oder geschüttet werden. Das Auswerfen von Asche und Schlacke aus den Feuerungen der Schiffe ist jedoch außerhalb der Schleusen und Schleusengräben gestattet, auch darf der Kehricht aus den Schiffen nach näherer Anweisung der Stromaufsichtsbeamten in die Zwischenfelder der Strombauwerke verschüttet werden.

Das Ablagern der vorgedachten Gegenstände auf den Ufern der Flüsse, Flußarme oder Flußtheile ist verboten, sofern ein Eintreiben derselben in das Flußlauf bei höheren Wasserständen stattfinden kann.

Entnahme von Materialien aus dem Flußbett.

§ 51. Die Entnahme von Steinen, Kies oder Sand aus dem Bette des Flusses und dessen Nebenarmen ist nur mit strompolizeilicher Erlaubniß gestattet. Wer die bei der Erlaubnißertheilung gestellten Bedingungen nicht einhält, ist strafbar.

Schutz der Uferwerke.

§ 52. Vorbehaltlich der den Schiffern zugestandenen Befugniß zum Verkehr von ihrem Fahrzeuge nach dem Lande und zur Rückkehr vom Lande auf das Fahrzeug ist jedes unbefugte Betreten der Buhnen, Deckwerke und sonstigen Wasserbauten und Anlagen, sowie jede andere Benutzung der vorgedachten Werke und Anlagen verboten.

Bestrafung von Zuwiderhandlungen.

§ 53. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften werden, falls sie nicht nach den strafgesetzlichen Bestimmungen zu ahnden sind, mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder im Unvermögen mit entsprechender Haft bestraft.

Zusammenstellung der Signale.

§ 54. Die in den §§ 13, 17 bis 19, 22 und 28 bis 39 dieser Polizei-Verordnung vorgeschenen Signale sind in der Anlage zusammengestellt.

Uebergangsbestimmung.

§ 55. Diese Polizeiverordnung tritt vom 1. Oktober 1896 ab in Kraft.

Alle derselben entgegenstehenden Bestimmungen sind von demselben Zeitpunkte ab aufgehoben.

Magdeburg, den 17. Juli 1896.

Der Oberpräsident der Provinz Sachsen,
Chef der Elbstrombauverwaltung.
gez.: v. Pommer-Esche.

---

*) Anmerkung. Insbesondere treten außer Kraft:

a. für die zum Regierungs-Bezirk Merseburg gehörigen Strecken der Saale und Unstrut:

1. Polizei-Verordnung vom 7. Oktober 1830, Amtsblatt 1830, Seite 358,
2. Polizei-Verordnung vom 20. December 1832, Amtsblatt 1833, Seite 4,
3. Polizei-Verordnung vom 13. November 1838, Amtsblatt 1838, Seite 341,
4. Polizei-Verordnung vom 20. Oktober 1840, Amtsblatt 1840, Seite 290,
5. Polizei-Verordnung vom 21. Juni 1842, Amtsblatt 1842, Seite 178
6. Polizei-Verordnung vom 24. Mai 1851, Amtsblatt 1851, Seite 170
7. Polizei-Verordnung vom 28. August 1857, Amtsblatt 1857, Seite 333,
8. Polizei-Verordnung vom 12. März 1864, Amtsblatt 1864, Seite 75,
9. Polizei-Verordnung vom 21. Februar 1865, Amtsblatt 1865, Seite 80
10. Polizei-Verordnung vom 22. Februar 1866, Amtsblatt 1866, Seite 88,
11. Polizei-Verordnung vom 15. December 1866, Amtsblatt 1866, Seite 445,
12. Polizei-Verordnung vom 5. August 1869, Amtsblatt 1869, Seite 201,
13. Polizei-Verordnung vom 11. April 1870, Amtsblatt 1870, Seite 93,
14. Polizei-Verordnung vom 27. März 1879, Amtsblatt 1879, Seite 144,
15. Polizei-Verordnung vom 31. März 1886, Amtsblatt 1886, Seite 122,
16. Polizei-Verordnung vom 19. Oktober 1887, Amtsblatt 1887, Seite 427,
17. Polizei-Verordnung vom 4. December 1888, Amtsblatt 1888, Seite 435.

b. für die zum Regierungsbezirk Magdeburg gehörige Saalestrecke.

1. Polizei-Verordnung vom 3. August 1881, Amtsblatt 1881, Seite 279,
2. Polizei-Verordnung vom 19. Juli 1886, Amtsblatt 1886, Seite 380,
3. Polizei-Verordnung vom 28. August 1886, Amtsblatt 1886, Seite 409,
4. Polizei-Verordnung vom 14. April 1887, Amtsblatt 1887, Seite 170,
5. Polizei-Verordnung vom 13. März 1888, Amtsblatt 1888, Seite 95,
6. Polizei-Verordnung vom 4. Oktober 1888, Amtsblatt 1888, Seite 367,
7. Polizei-Verordnung vom 23. Mai 1892, Amtsblatt 1892, Seite 210,
8. Polizei-Verordnung vom 8. August 1894, Amtsblatt 1894, Seite 302.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-847518-18960826038/fragment/page=0003

Bekanntmachung.

Die öffentlichen unentgeltlichen Schutzpocken-Impfungen für den Stadtbezirk Halle a. S. finden in diesem Jahre unter Leitung des Königlichen Kreisphysikus, Geheimen Sanitätsrath Dr. Rösel

in dem Turnsaale der Mittelschule Clearingstraße 7

nur noch Mittwochs Nachmittags von 3 bis 4 Uhr statt.

Dieser Impfung sind diejenigen Kinder zu unterwerfen, welche

a. im Jahre 1895 geboren sind,

b. in früheren Jahren geboren sind, jedoch bis zum Jahre 1895 der Impfpflicht noch nicht vollständig genügt haben, erfolglos geimpft worden sind, oder wegen Krankheit nicht geimpft werden konnten.

Bei Vorführung jedes Impflings ist dem Impflistenführer ein Zettel zu übergeben, auf welchem Name und Ort, Jahr und Tag der Geburt des Kindes, sowie Name, Stand und Wohnung des Vaters, Pflegevaters oder Vormundes beziehentlich der Mutter oder Pflegemutter richtig und deutlich verzeichnet ist.

Die Eltern, Pflegeeltern und Vormünder der im laufenden Jahre impfpflichtigen Kinder bezw. Pflegebefohlenen — ausgeschlossen diejenigen, welche ihre Kinder bezw. Pflegebefohlenen durch Privatärzte impfen lassen wollen — werden daher hierdurch unter ausdrücklicher Verwarnung vor den in § 14 Absatz 2 des Impfgesetzes angedrohten, bis zu 50 Mark oder 3 Tagen Haft ansteigenden Strafen aufgefordert, mit ihren Kindern bezw. Pflegebefohlenen in den anberaumten Impf- bezw. Revisionsterminen behufs der Impfung und Controle zu erscheinen, oder die Befreiung von der Impfpflicht durch ärztliche Zeugnisse nachzuweisen.

Diejenigen Eltern, Pflegeeltern und Vormünder aber, welche ihre i. J. 1896 impfpflichtigen Kinder bezw. Pflegebefohlenen, wie ihnen freigestellt ist, durch Privatärzte der Impfung unterziehen lassen wollen, werden hierdurch aufgefordert, bis längstens zum 30. September 1896 die erforderlichen Impfungen ausführen zu lassen.

Halle a. S., den 3. August 1896.

Der Magistrat.

Gas-Coke

ab Anstalt: 90 Pfg. das hl zerkleinert,
80 „ „ „ grobstückig,
frei Gelaß 1,05 Mk. und 95 Pfg. bei Abnahme von mindestens 14 hl.

Halle a/S., den 15. August 1896.

Die Verwaltung der Gas- u. Wasserwerke.

Bekanntmachung.

Bei der städtischen Sparkasse sind von jetzt ab Gelder auf mündelsichere Hypotheken in allen Beträgen zu jeder Zeit auszuleihen. Näheres ist in der Kasse zu erfragen.

Halle a. S., den 26. Juni 1896.

Das Direktorium der städtischen Sparkasse.
Elze.

Bekanntmachung.

Der am 26. Oktober 1861 zu Leobschütz geborene Arbeiter **Albert Werner** sorgt nicht für seine Familie, sodaß dieselbe aus öffentlichen Mitteln unterstützt werden muß.

Wir bitten um Mittheilung seines Aufenthaltsortes.

Halle a. S., den 18. August 1896.

Die Armen-Direktion.
Zernial.

Bekanntmachung.

Wegen Ausführung von Kanal-Bauarbeiten wird der **Schützenhof** vom Markt ab zur Zapfenstraße **vom 26. d. Mts. ab**, bis zur Fertigstellung der betreffenden Arbeiten, für den Fahr- und Reitverkehr **gesperrt.**

Halle a. S., den 25. August 1896.

Die Polizei-Verwaltung.

Staatlich concessionirtes

Seminar für Kindergärtnerinnen v. L. Sellheim,
(Dir. Eyssell-Weidling), Halle (Saale), **Laurentiusstr. 7.**

Ausbildung von Lehrerinnen jüngerer Kinder u. an Seminaren, Vorsteherinnen von Kindergärten, Kinderbewahranstalten etc. und Familienerzieherinnen nach Fröbel. Kurse zur Weiterbildung. Von **Oktober ab** für **Frauen** und **junge Mädchen 6 wöchentliche Hospitantenkurse.**

Anmeldungen zum Oktober nehme von 1—3 Uhr entgegen.

Dir. Eyssell-Weidling.

Töchter-Pensionat

on **Eyssell-Weidling, Laurentiusstr. 7.** Einführung in Haushaltungskunde u. Kinderpflege. Betheiligung an einzelnen Fächern im Seminar für Pens. frei. Auf Wunsch Unterricht in Musik, Latein, Englisch u. Französisch. Gute Verpflegung. Pensionspreis Mk. 600. Schwestern haben Ermässigung.

Internationale

Kunst-Ausstellungs-Lotterie.

Ziehung am 10. u. 11. September 1896.

4200 Gewinne zus. 116000 Mk.

1. Hauptgewinn 30000 Mk. Werth.

1 Gewinn von	30000	Mark.	4 Gewinne von	750	Mark.
1 „ „	15000	„	5 „ „	500	„
1 „ „	5000	„	6 „ „	400	„
1 „ „	4000	„	10 „ „	300	„
1 „ „	3000	„	20 „ „	200	„
2 Gewinne „	2000	„	25 „ „	100	„
3 „ „	1000	„	u. s. w.	u. s. w.	

Original-Loose à 1 Mark (Porto und Liste 30 Pfg.)

empfiehlt und versendet

G. A. Findeisen,
Cigarren-Geschäft,
Leipzigerstraße 11 (Ecke Kl. Sandberg).
Filiale des „Général-Anzeiger".

Baufach-Ausstellung Halle a. S.

Patentirte Baufach-Artikel.
Ausstattungsstücke vornehm. Wohn-Räume.
Atelier für Architektur und Kunstgewerbe
***Adams & Lander,* Architekten,**
Brüderstrasse 1 (Markt).

Eröffnung am 1. Januar 1897.

Absatzgebiet: Prov. Sachsen, Anhalt, Braunschweig, Thürin. Staaten und Königreich Sachsen.

Anmeldungen werden schon jetzt entgegengenommen. Prospekte umsonst und postfrei.

Hühner, gar. leb. Ank. 5 Mon. alt, 7-8 Hühn. 7 Mk., 3-4 **Enten** M. 6,50 franco. **Soltzer** Pöpelwitz b. Breslau.

Feinst. Kopfschmuck! **Wiener Schildpatt-Aufsteckkämmchen,** pass. z. neuen Frisur f. Damen, bill. bei **Oscar Ballin,** Unt. Leipzigerstr. 91.

Oeffentlicher Vortrag.

Am Freitag den 28. August, Nachmittags 4 Uhr
findet im
grossen Saale der Kaisersäle
(Eingang Schulstraße)
ein **Vortrag** statt über:

„Der Kaffeegenuß in der Familie"

in hygienischer u. volkswirthschaftlicher Bedeutung
gehalten von
Fräulein Martha Schmidt aus Hamburg.

Die geehrten Damen werden höflichst um recht rege Betheiligung ersucht.
Nach dem Vortrage werden Tassenproben verabreicht.

Eintritt frei.

Meerschaum- u. Bernsteinspitzen, Tabakspfeifen

in allen Preislagen empfiehlt

F. Eschke, Leipzigerstraße 16.

Fussbodenfarbe

mit **Firniss,** à Pfd. 35 ₰,

Fussbodenfarbe

mit **Bernsteinlack,** à Pfd. 60 ₰, über Nacht hart trocknend, offerirt

C. Kaiser,
Drogenhandlung u. Lackfabrik, Schmeerstraße 13.

Leinölfirniss,

in meiner Firnißfabrik aus bestem holländ. Mohnöl gekocht, **garantirt rein,** sow. meine schnell u. hart trocknenden

Copal- u. Bernstein-Lacke

offerire zu **billigsten** Preisen.

C. Kaiser,
Drogenhandlung, Schmeerstraße 13.

Hochinteressant für Jedermann!

„Lustige Kneippianer-Geschichten", interessante Heilungen, Schilderungen u. Humoresken von B. Waibel. 3. Aufl. Preis 50 Pfg.

„Etwas Neues über Pfarrer Kneipp" von einem „Wörishofener Kinde". Preis 50 Pfg.

Beide Aufsehen erregende Werke gegen vorher. Einsendung von Mk. 1,— franco, Nachnahmen unfrankirt.

Gebhardt,
Redaktion der „Wörishofener Zeitung",
Wörishofen.

Was ist Feraxolin?

Feraxolin ist ein großartig wirkendes Fleckputzmittel, wie es die Welt bisher noch nicht kannte. Nicht nur Wein-, Kaffee-, Harz- u. Oelfarben-Flecken, sondern selbst Flecken von Wagenfett verschwinden mit verblüffender Schnelligkeit, auch aus den heikelsten Stoffen.

Preis 35 und 60 ₰.

In allen **Galanterie-, Parfumerie-, Droguenhandlungen u. Apotheken** käuflich.

---

ff. Guts-Süssrahmbutter
6 Pfd. ℳ 6.60, 9 Pfd. ℳ 9.50 frco. Nachn.
N. Hemmerling, Herforst (Eifel).

Graue Haare

(Kopf- u. Barthaare) erhalten eine schöne, echte, nicht schmutzende, helle od. dunkle Naturfarbe durch unser garantirt unschädliches Original-Präparat „Crinin". (Gesetzlich geschützt.) **Preis 3 Mk. Funke & Co., Parfumerie hygiénique, Berlin S., Prinzessinnenstrasse 8.**

Große Betten 12 Mark

mit rothem Inlet
und gereinigten neuen Federn (**Oberbett, Unterbett und zwei Kissen**).

In **besserer** Ausführung . . . . Mk. 15,—
desgleichen **Halbdaunig** . . . . „ 20,—
desgleichen **Daunig** . . . . „ 25,—

Versand gegen vorherige Einsendung oder Nachnahme. Rücksendung oder Umtausch gestattet.

Heinrich Weissenberg,
Berlin SO., Landsberger Straße 39.
Preisliste gratis und franko.

Meine vollständig rein gelottene

Kali-Fettseife,

à Stück 25 Pfg.,

wird von vielen der Herren Aerzte als beste Seife zum Heilen und Conservieren der Haut empfohlen.

Ich erlaube mir daher, dieselbe als mildeste Seife nicht allein zum Rasiren, sondern auch zum Waschen und Baden der Kinder ganz ergebenst zu empfehlen.

Seifensiederei v. **Eduard Kobert.**

Naturbutter, 10 Pfd. franco M. 7, **Bienenhonig** M. 5. Streifsand b. Breslau-Pöpelwitz.

Wintergarten.

Dienstag den 25. und Mittwoch den 26. August 1896

Zwei grosse Gala-Concerte

der

Banda Rossa

di San Severo (Apulien),
45 Künstler in Uniform, unter Leitung des
Maestro Eugenio Sorrentino
vom Conservatorium in Neapel.

Die **Banda Rossa** wurde auf dem Musik-Congreß zu **Genua** mit dem **1. Ehrenpreise der 1. Kategorie** ausgezeichnet.

Entree 75 Pf.

Vorverkauf 60 Pf. bei den Herren **Steinbrecher & Jasper, Beeck u. M. Stoye.**

Anfang 8 Uhr.

Im Falle ungünstiger Witterung finden die Concerte im Saale statt.

Saalschlossbrauerei, Giebichenstein.

Sonntag den 30. August cr., Nachm. 3½ Uhr:

Gedächtnißfeier des 26. Jahrestages der Schlacht bei Sedan

von der

Halleschen Krieger-Kameradschaft.

Großes Militär-Concert, Schlachtenfeuerwerk u. Ball.

Eintrittskarten für Concert und Feuerwerk im Vorverkauf à Person **20 Pfg.** bei den unterzeichneten Kameraden; **an der Kasse 30 Pfg.**

Der Vorstand.

A. Timpel,	**Geyer,**	**Reine,**	**Steyer, Faulmann.**
Vorsitzender,	Krieger-Begr.-Ver.,	Ver. ehem. 32er.,	Ver. wirkl. Krieger „Germania"
Gr. Ballstr. 5.	Geiststr. 30.	Charlottenstr. 12.	Dryanderstr. 13. Rathswerder 7.

Mit dem ergebenen Bemerken, daß die **Theilnahme an dieser Feier auch Nichtmitgliedern gestattet** ist, erlaube ich mir freundl. einzuladen.

Fritz Rahne.

Saalschlossbrauerei.

Mittwoch den 26. d. Mts.

Grosses Militär-Concert

der gesammten Kapelle des Stadt- und Theater-Orchesters
unter persönlicher Leitung des Herrn Musik-Direktors **Friedemann.**

Entree 30 Pfg. Anfang 4 Uhr.

Zu diesem Concert, wie zu jedem Mittwochs-Concert, haben die ausgegebenen Passe-Partouts und Abonnements der Militär- und der Stadt-Kapelle Gültigkeit.

Max Friedemann. Fritz Rahne.

Königliches Bad Lauchstädt.

Sonntag den 30. August 1896

Brunnenfest.

Die Königliche Bade-Direktion.

Scholle's Restaurant, Leipzigerstraße 11
Morgen Abend **Kartoffelpuffer.**

Kavallerie-Verband.

Donnerstag den 27. d. Mts. findet im **Restaurant „zum Markgrafen"** nochmals eine **Versammlung** betreffs Berathung über das abzuhaltende gemeinschaftliche Sommerfest statt.

Die Kameraden der hiesigen Kavallerievereine werden ersucht, möglichst **zahlreich** zu erscheinen, um einen geplanten Festzug zum Abschluß zu bringen.

Der Vorstand.

Deutsche Reichsfechtschule, Verband Halle a. S. u. Umgeg.

Bekanntmachung.

1. **Dienstag Abend 8 Uhr** veranstaltet Herr Restaurateur **Schulze** im **„Altenburger Hof"** ein

Frei-Concert,

zu welchem Mitglieder und Gäste herzlich willkommen sind.
Der Verband erhebt pro Person 10 Pfg. Eintrittsgeld und kommt die ganze Einnahme ungekürzt den armen Waisenkindern zu Gute.
2. Herr Schriftsteller **Nelten** wird um eine eilige Unterredung mit dem Verbandsvorsitzenden gebeten.
3. Herr **L. K. 29319 I** wird nochmals um Angabe seiner Adresse gebeten.
4. Der Verband hat noch ½ **Centner Cigarrenspitzen, Bänder und Stanitol zum Verkauf** bereit liegen.

Der Verbandsvorstand.