

Dels'er Kreisblatt.

Erscheint jeden Freitag.
Abonnementspreis viertel-
jährlich 60 Npf., durch die
Post bezogen 75 Npf.



Inserate werden bis Donnerstags
Mittag in der Expedition
angenommen und kostet die ge-
wöhnliche Zeile 10 Npf.

Redakteur: Königl. Kreissekretair Raabe.
Druck und Verlag von A. Ludwig, in Dels.

Nr. 8.

Dels, den 21. Februar 1879.

17. Jahrg.

Am t l i c h e r T h e i l.

A. Bekanntmachungen des Königlichen Landraths-Amtes.

Nr. 71. Berlin, den 8. Januar 1879.

Das dienstliche Verhältniß der Gendarmen zu den Amtsvorstehern, dessen Regelung zur Kompetenz der Militärvorgesetzten nicht gehört, ist im Geltungsgebiete der Kreisordnung vom 13. December 1872 durch § 65 dieses Gesetzes näher festgestellt. Die Amtsvorsteher sind danach nicht Vorgesetzte der Gendarmen, haben ihnen also keine Befehle zu erteilen, sondern dieselben zu requiriren; sie haben es demgemäß zu vermeiden, ihren Requisitionen die Form von Befehlen zu geben oder sonst den Gendarmen in schroffer und herrischer Weise zu begegnen. Dagegen sind die Gendarmen nach der ausdrücklichen Vorschrift in demselben Paragraph verpflichtet, den Requisitionen der Amtsvorsteher in polizeilichen Angelegenheiten zu genügen. Gemäß § 18 der Verordnung über die Organisation der Landgendarmarie vom 30. December 1820 ist die Civildienstbehörde allein für die Rechtmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der von ihr den Gendarmen erteilten Aufträge und Anweisungen, der Gendarm aber nur für deren pünktliche Erfüllung und Ausführung verantwortlich. In Betreff aller anderen, als der unmittelbar vorgelegten Civildienstbehörde bestimmt der § 18 a. a. D., daß diese ihre Requisitionen resp. Befehle an die unmittelbar vorgelegte Civildienstbehörde zu richten haben, welche aber denselben vollständig zu genügen verpflichtet sei, eine Bestimmung, die schon früher bezüglich der Ortspolizeiverwaltungen, und sodann durch die Kreisordnung vom 13. December 1872 bezüglich der Amtsvorsteher dahin modificirt worden ist, daß dieselben zur direkten Requisition der Gendarmen befugt sind. Aus diesen Vorschriften ergibt sich der Grundsatz, daß der Gendarm den Requisitionen des Amtsvorstehers in polizeilichen Angelegenheiten zu genügen hat, ohne die Rechtmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der getroffenen Anordnung seiner eigenen Prüfung zu unterziehen. Er würde diesen Requisitionen die Folge nur zu versagen haben, wenn etwas an sich Ungeheßliches von ihm verlangt würde.

Hierzu muß von den Gendarmen erwartet und gefordert werden, daß sie nicht bloß den Requisitionen der Amtsvorsteher dienstwillig und pünktlich nachkommen, sondern auch in ihrem persönlichen und

schriftlichen Verkehr mit den Amtsvorstehern diesen die Höflichkeit und Achtung beweisen, welche dieselben in ihrer ehrenamtlichen Stellung als Verwalter der Ortspolizei beanspruchen dürfen.

Der Minister des Innern.

(g. z.) Graf Culenburg.

An sämtliche Herren Ober-Präsidenten.

Dels, den 17. Februar 1879.

Vorstehendes Ministerial-Rescript bringe ich hierdurch zur Kenntniß der Herren Amtsvorsteher und Königlichen Gendarmen des Kreises.

Nr. 72. Dels, den 17. Februar 1879.

Das Feuerlöschwesen im Kreise Dels betreffend.
Unter Hinweis auf die im Kreisblatte pro 1875 S. 51 abgedruckte Polizeiverordnung, betreffend das Feuerlöschwesen in den ländlichen Ortschaften des Kreises Dels, vom 5. April 1875, ersuche ich die Herren Amtsvorsteher ergebenst, die Bezirkspritzen und Spritzenhäuser, sowie die gemeinschaftlichen Löscheräte einer öfteren Revision zu unterziehen, auch darauf zu halten, daß die Revisionen der Feuerlöschgeräte, welcher jeder Hauseigentümer vorrätzig zu halten hat, durch die Gemeindevorsteher erfolgen und mir bis zum 1. Juli jedes Jahres über das Geschehene kurz zu berichten.

Nr. 73. Dels, den 18. Februar 1879.

Betrifft die Anfertigung der Klassensteuer-Zu- und Abgangslisten pro II. Semester 1878/79.

Die Magistrate, Guts- und Gemeindevorstände des Kreises veranlasse ich hierdurch, mit Aufstellung der Klassensteuer-Zu- und Abgangslisten pro II. Semester 1878/79 dergestalt vorzugehen, daß dieselben bis spätestens am 10. März cr. bei mir eingegangen sind. Bis dahin nicht eingereichte Listen müßte ich auf Kosten der Säumigen durch expresse Boten abholen lassen.

Wo Klassensteuer-Zu- und Abgänge nicht vorgekommen, sind Negativ-Berichte zu erstatten.

Die Listen sind in 2 Exemplaren einzureichen, und ihnen gleichzeitig die dazu erforderlichen Einkommens-Nachweisungen, sowie die ordnungsmäßig gehefteten Beläge beizufügen.

Zu Betreff der Anfertigung der Zu- und Abganglisten verweise ich auf meine Kreisblatt-Verfügungen vom 26. September 1876 (Kreisbl. pro 1876 S. 203) und vom 10. August 1877 (Kreisbl. pro 1877 S. 146—148).

Die Formulare zu den Zu- und Abganglisten mit der darauf abgedruckten Gebrauchs-Anweisung sind in der hiesigen Ludwig'schen Buchdruckerei vorrätzig.

Bis zu dem obigen Termine sind auch die Verzeichnisse der mit den Klassensteuerbeträgen ungedachtet der eingelegten Execution im Rückstande gebliebenen Steuerpflichtigen in duplo nach dem im Kreisblatte pro 1878, Seite 145/46, abgedruckten Schema einzureichen.

Nr. 74. Breslau, den 7. Februar 1879.

Entsprechend dem Antrage in dem gefälligen Schreiben vom 27. Januar cr. — V. 244 — genehmige ich auf Grund der Bestimmungen §§ 4 und 11 des Statuts der Provinzial-Hilfskasse vom 24. Mai 1853, daß auch für das Jahr 1879 die wiederholt und zuletzt unterm 18. Februar 1878 — O. P. 924 — diesseits bestätigten Zinssätze beibehalten werden, wonach

1. die von Spar- und öffentlichen Kassen bei der Provinzial-Hilfskasse zu belegenden Gelder bei Vorbehalt gegenseitiger sechsmonatlicher Kündigung Seitens der Provinzial-Hilfskasse mit 4 pCt., bei kürzeren Kündigungsfristen aber nur mit 3 pCt. verzinst,

2. für die von der Provinzial-Hilfskasse auszugebenden Darlehne dagegen und zwar:

- a. für die Darlehne in 4procentigen Hilfskassen-Obligationen 4 $\frac{1}{4}$ pCt.,
- b. für die Darlehne in 4 $\frac{1}{2}$ procentigen Hilfskassen-Obligationen 4 $\frac{3}{4}$ pCt., und
- c. für baare Darlehne, dieselben mögen auf Amortisation oder gegen Kündigung gewährt werden, 5 pCt.

Zinsen erhoben werden.

Die Königlichen Regierungen der Provinz habe ich hiervon bereits in Kenntniß gesetzt.

An die Direction der Provinzial-Hilfskasse, hier.

Ober-Präsidium der Provinz Schlessen.

Dels, den 17. Februar 1879.

Vorstehenden Ober-Präsidial-Erlaß bringe ich hierdurch zur öffentlichen Kenntniß.

Nr. 75. Dels, den 18. Februar 1879.

Die Gewerbesteuer-Veränderungslisten betreffend.

Die Magistrate zu Hundsfield und Juliusburg, sowie die Guts- und Gemeindevorstände des Kreises veranlasse ich hiermit, die Gewerbesteuer-Zu- und Abganglisten pro II. Semester 1878/79 bis spätestens den 10. März cr. hierher einzureichen. Ich bemerke hierbei, daß in die Veränderungsliste nur diejenigen Gewerbetreibenden aufgenommen werden können, welche bis zum 7. März cr. vorschriftsmäßig an resp. abgemeldet worden sind. Die resp. An- und Abmeldungen sind daher schleunigst hierher einzureichen.

Nr. 77. Breslau, den 4. Februar 1879.

Auf das Gesuch vom 28. Januar cr. will ich hiermit ausnahmsweise genehmigen, daß der Vorstand der Diaconissen-Anstalt im Laufe des Jahres 1879 „Eintaufend achthundert neun und siebenzig“ eine einmalige Sammlung milder Beiträge in Form einer Hauscollecte zum Besten der gedachten Anstalt in den bemittelteren evangelischen Haushaltungen der Provinz Schlessen veranlasse.

Die von dem Vorstande mit der Sammlung zu beauftragenden Collectanten haben sich durch Vorzeigung dieser Verfügung oder einer beglaubigten Abschrift derselben zu legitimiren.

An den Vorstand der Diaconissen-Anstalt für Kinder und Armenpflege, z. H. des Königl. Superintendenten Herrn Gräve Hochwürden zu Frankenstein.

Ober-Präsidium der Provinz Schlessen.

Dels, den 13. Februar 1879.

Vorstehenden Ober-Präsidial-Erlaß bringe ich hierdurch zur öffentlichen Kenntniß.

Nr. 78. Dels, den 15. Februar 1879.

Gegenwärtig vacante, mit Militär-Anwärtern zu besetzende Stellen.

1. Neumarkt, Magistrat, Polizeifergeant, 720 Mark Gehalt.

2. Pilschowitz, Königl. Schullehrer-Seminar, Schuldiener, 600 Mark Gehalt, außerdem freie Wohnung; für die widerruflich gestattete Entnahme des Feuerungsmaterials aus den Vorräthen der Anstalt at der Schuldiener eine Entschädigung von jährlich circa 36 Mark zu zahlen.

3. Strehlen, Magistrat, Mathesdiener und Polizeifergeant, 630 Mark Gehalt jährlich.

Der königliche Landrath.

v. Rosenbergl.

B. Bekanntmachungen anderer Behörden.

Proskau, im Januar 1879.

Das Sommer-Semester am königlichen polytechnischen Institute zu Proskau in Schlessen beginnt Anfang April cr.

Der Unterricht umfaßt während des zweijährigen cursus aus dem theoretischen und praktischen Gebiete:

a) Hauptfächer: Bobenkunde, Allgemeiner Pflanzenbau, Obstkultur, insbesondere Obstbaumzucht, Obstkenntniß (Pomologie), Obstbenutzung, Lehre vom Baumschnitt; Weinbau, Gemüsebau, Treiberei, Handelsgewächsbau, Landschafts-Gärtnerei, Gehölzzucht und Gehölzkunde, Planzeichnen, Zeichnen und Malen von Früchten und Blumen, Feldmessen und Niveliren.

b) Begründende Fächer: Mathematik, Physik, Chemie, Mineralogie, Botanik, Krankheiten der Pflanzen, mikroskopische Uebungen.

c) Nebenfächer: Buchführung, Encyclopädie der Landwirthschaft.

Anmeldungen zur Aufnahme haben unter Beibringung der Zeugnisse schriftlich oder mündlich bei dem unterzeichneten Director zu erfolgen. Derselbe ist auch bereit, auf portofreie Anfrage weitere Auskunft zu ertheilen.

(gez.) Stoll, Director.

Nebst 2 Beilagen.

1. Beilage zu Nr. 8 des Dels'er Kreisblattes.

Die Erledigung der „Konstitutionellen Bedenken“ gegen die Finanzreform.

Die langwierige Budgetberathung, welche nächst den Gesetzen zur Ausführung der deutschen Gerichtsverfassung den größten Theil der ablaufenden Landtagsession erfüllt hat, ist nicht ohne ein erfreuliches Ergebniß geblieben.

Der Voranschlag der Ausgaben und Einnahmen selbst hat bei den eingehenden Erörterungen keinerlei nennenswerthe Abänderungen erfahren, auch der Antrag der Regierung, die Deckung des Mehrbedarfs für das laufende Jahr durch eine Anleihe zu bewirken, hat die Zustimmung des Abgeordnetenhauses gefunden. Der umfassende Generalbericht, welcher von der Budgetcommission erstattet worden ist, hat nach manchen Richtungen interessante Uebersichten über die Entwicklung und den Stand unserer Finanzverhältnisse gegeben, — die schließlichen Anträge der Commission haben in einigen Punkten, namentlich in Betreff möglicher Ersparnisse bei den laufenden Ausgaben der Staatsverwaltung und der Einschränkung kostbarer Neubauten als völlig unbedenklich allseitige Zustimmung erhalten, — in anderen Punkten, insbesondere in Bezug auf die Eisenbahnpolitik hat in Folge eingehender und bedeutamer Darlegungen Seitens der Staatsregierung eine Klärung der Auffassungen stattgefunden, welche zur schließlichen Ablehnung der Anträge führte, — in dem wichtigsten Punkt aber, welcher vorzugsweise den Anlaß zu den allgemeinen Erörterungen gegeben hatte, nämlich in Betreff des Verhältnisses des preussischen Finanzwesens zur Steuerreform im Reiche, ist eine wesentliche und ausdrückliche Uebereinstimmung der maßgebenden Auffassungen und damit ein politisches Ergebniß von unverkennbarer Wichtigkeit für die weitere Entwicklung der gemeinsamen Finanzpolitik erreicht worden.

Die von der Budgetcommission in dieser Beziehung beantragten Erklärungen lauteten:

„Im Interesse einer geordneten Finanzwirtschaft ist es geboten: das Gesetz vom 25. Mai 1873, betreffend die Klassen- und Einkommensteuer, dahin abzuändern, daß es ermöglicht wird, in dem Staatshaushaltsetat jährlich so viel an Klassen- und Einkommensteuer in Ansatz zu bringen, als zur Deckung des jeweiligen Ausgabebedarfs erforderlich ist.

Die im Interesse des Deutschen Reichs und Preußens angestrebte Vermehrung der eigenen Einnahmen des Reichs liegt nur dann im preussischen Staatsinteresse, wenn die volle Gewähr dafür gegeben wird, „daß der hierdurch, sei es durch Herabminderung der Matrikularbeiträge unter den im Etat von 1879/80 vorgesehenen Satz, sei es durch direkte Ueberweisung verfügbarer Einnahmen vom Reich, für Preußen disponibel werdende Betrag, insoweit über denselben nicht mit Zustimmung der Landesvertretung im Etat eine anderweitige Verfügung getroffen ist, jährlich unverkürzt zur Herabminderung der Klassen- und klassificirten Einkommensteuer verwendet werde.“

Der Referent der Budgetcommission schloß die Begründung der Anträge mit dem Hinweis, daß die

Commission es für ihre Pflicht gehalten habe, Seitens der preussischen Landesvertretung die Hindernisse der Finanzreform im Reiche zu beseitigen. Durch Annahme der Resolutionen werde das Haus nicht bloß dem preussischen, sondern auch dem deutschen Vaterlande einen wesentlichen Dienst erweisen.

Hierauf ergriff der Finanzminister Hobrecht das Wort und äußerte Folgendes:

„Eine bestimmte Erklärung in Bezug auf diese Forderung abzugeben, hat die Regierung keine Veranlassung; wir sind alle darin einig, daß ihre Ausführung nicht möglich ist ohne eine tiefgreifende Reform der direkten Steuern, daß diese Reform nicht ernstlich in Angriff genommen werden kann, so lange die Mittel zur Durchführung nicht vorliegen, und daß es daher gegenwärtig zu keinem Ziele führen könnte, eventuell über derartige Constructionen zu berathen, die sich erst verwirklichen lassen, wenn eine bestimmte Reform durchgeführt ist. Was in diesem Augenblicke die Landesvertretung meines Erachtens, sobald es sich um eine Vermehrung der Einnahmen des Reiches handelt, fordern kann, so ist dies im Generalbericht selbst folgendermaßen ausgedrückt: „Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, bedeutet die Einführung einer beweglichen Steuer lediglich die Bethätigung des Willens: daß der Volksvertretung die Mitwirkung bei der Disposition über den im Reiche geforderten Mehrbetrag an Steuern, insbesondere zum Zwecke der Erleichterung bei den direkten Steuern nicht vorenthalten werden soll.“ Ich habe für meine Person in der Budgetcommission die Form bezeichnet, in welcher nach meiner Ueberzeugung eine Zusicherung erteilt werden könne, die dieser Forderung genüge und die im Stande wäre, den Einwand, der ja bisher mit einem gewissen Erfolg in den Berathungen des Reichstages einer sachlichen und unbefangenen Erörterung der Steuervorlagen entgegengestellt ist, zu beseitigen.

Es hat sich auch die Budgetcommission im Anschluß an diese meine Erklärung bemüht, eine Form zu finden, die dem Sinn derselben möglichst entspricht. Ich bin durch eine ausdrückliche Allerhöchste Kabinettsordre Sr. Majestät ermächtigt, das Einverständnis der königlichen Staatsregierung damit zu erklären, daß, insoweit eine Steuerreform des Reiches, sei es durch Herabminderung der Matrikularbeiträge unter den im Etat von 1879 vorgesehenen Satz, sei es durch directe Ueberweisung verfügbarer Einnahmen vom Reiche, für den preussischen Staat einen Betrag disponibel macht und insoweit über diese Mehreinnahmen nicht mit Zustimmung der Landesvertretung behufs Ueberweisung eines Theils der Grund- und Gebäudesteuer an die Kommunalverbände oder auf andere Weise Verfügung getroffen ist, ein entsprechender Betrag der Klassen- und klassificirten Einkommensteuer zu erlassen ist.“

Der Minister fügte hinzu:

„Die Regierung legt einen besondern Werth darauf, daß das Haus zu einer Beschlußfassung komme, die eine Uebereinstimmung mit der von mir abgegebenen Erklärung ausdrückt; sie sieht darin nicht nur

eine Bestätigung ihrer Ansicht überhaupt, sondern sie wird daraus die Verpflichtung entnommen, dem nächsten Landtage einen meiner Erklärung entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen.“

Die Erklärung des Finanzministers wurde im Hause augenscheinlich mit großer Befriedigung aufgenommen. Dem Wunsche desselben, daß das Haus einen Beschluß fasse, in welchem die Uebereinstimmung mit der Regierung zum bestimmten Ausdruck gelange, wurde durch die Einfügung der Worte entsprochen: „unter dankbarer Annahme der mit Allerhöchster Ermächtigung abgegebenen Erklärung der Regierung.“ Mit dieser Aenderung wurde schließlich der Antrag der Budget-Commission von der großen Mehrheit des Hauses angenommen.

Durch diesen Beschluß dürfen die Bedenken, welche seit vorigem Jahre vom Standpunkte des preussischen konstitutionellen Rechts einer Vermehrung der Reicheinnahmen durch eine Steuerreform entgegengesetzt wurden, als beseitigt gelten, und es ist somit von dieser Seite der Finanzreform im Reiche freie Bahn geschaffen.

Die Eisenbahnen und die Landeswohlfahrt.

Aus der Rede des Handelsministers Maybach bei der Berathung des Generalberichts der Budget-Commission in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Februar

(mit Bezug auf den Antrag:

die Staatsregierung aufzufordern, vom Ankauf von Vollbahnen unter den gegenwärtigen finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen Abstand zu nehmen).

— — „Es ist wiederholt die Aufforderung an mich gerichtet, mit einem Programm hervorzutreten, mit einer Denkschrift, wie ich mir das Eisenbahnwesen und die Eisenbahnverwaltung in Zukunft geordnet denke. Indessen, meine Herren, was sind Programme? Wollen Sie ein Programm mit meinem Namen verbinden, so kann das allerdings insofern geschehen, als ich, so lange ich in der Eisenbahnverwaltung thätig bin — und das ist ein Vierteljahrhundert — niemals den Gedanken verleugnet habe, weil ich ihn eben aus der praktischen Anschauung als richtig erkannt habe, daß das, was man gewöhnlich unter Staatseisenbahnsystem versteht, für einen Staat wie Preußen das Richtige sei. Indessen die Modalitäten der Ausführung, das Tempo, der Umfang der Maßregeln, welche zur Ausführung dieses Gedankens zu ergreifen sind, werden sich, wie es bei praktischen Dingen natürlich nicht anders sein kann, nach Zeit und Umständen richten, und dabei wird ganz gewiß in erster Reihe mit die Finanzlage des Staats in Erwägung kommen. — —

Ich bringe den Passus der letzten Thronrede in Erinnerung, welcher lautet:

Im Interesse der Landeswohlfahrt erweist sich eine kräftigere Zusammenfassung und Ordnung des Eisenbahnwesens, sowie die Ergänzung des vaterländischen Eisenbahnnetzes in verschiedenen Theilen des Staates als unerläßlich. Sofern, wie gehofft wird, die behufs demnächstiger Ueber-

führung wichtiger Aktien-Eisenbahn-Unternehmungen in die Hände des Staats und für den Bau einiger besonders dringlicher Eisenbahnlinien eingeleiteten Vorarbeiten bei Zeiten zum Abschluß gelangen, wird Ihnen eine desfallige Vorlage zugehen.

Dieser Passus bezeichnet den Standpunkt der Staatsregierung, welche an dem festhält, was sie im Jahre 1876 gelegentlich der Vorlage wegen Uebertragung des Eigenthumsrechts des preussischen Staats an das Reich ausgesprochen hat, nämlich daß sie, sofern das Reich auf die preussische Anerkennung nicht eingehen möchte, es für nothwendig halte, im eigenen Lande mit denjenigen Maßregeln vorzugehen, welche das eigene Interesse gebietet. Ich darf als bekannt voraussetzen, daß der Gedanke, Reichseisenbahnen ins Leben zu führen in dem Umfange, wie sie das Gesetz vom 6. Juni 1876 ins Auge gefaßt hat, bei unseren verbündeten Regierungen nicht den Anklang gefunden hat, auf den man glaubte rechnen zu dürfen. Es liegt keinerlei Anlaß vor, nach irgend einer Seite einen Druck zu üben. Wir wollen ja alle Rücksicht nehmen auf die verbündeten Regierungen; indessen es wird uns nicht zu verdenken sein, daß wir uns in unserem Hause selbst vorläufig so einrichten, wie es unserem Interesse entspricht. Die Staatsregierung hat mit jenem Satz aussprechen wollen, und sie wiederholt es durch meinen Mund, und zwar in einem Beschluß, den das Staatsministerium gefaßt hat, daß sie die Durchführung des Staatseisenbahnsystems sich zur Aufgabe stellen will in demjenigen Umfange, welcher in jener Vorlage von 1876 bezeichnet worden ist, d. h. in Bezug auf die Hauptlinien des Eisenbahnnetzes.

Meine Herren, wie stehen denn die Dinge heute? Ich stimme dem, was hier gesagt worden: „wir haben in Bezug auf diese Frage nicht mehr freie Hand“, vollkommen bei. Wir befinden uns in der That in dem Staatseisenbahnsystem, in dem Sinne, den ich vorhin bezeichnet habe; allerdings gebe ich zu, nicht in einem vollkommenen Staatseisenbahnsystem, sondern in einem, wenn ich den Ausdruck gebrauchen darf, verkrüppelten, und zwar nicht zum Nutzen weder der Staatsbahnen noch der Privatbahnen. Sie haben seiner Zeit die Zustimmung gegeben zur Ausführung der großen Linie von Berlin nach Weplar. Sie hatten ein Netz im Osten, Sie hatten ein Netz im Westen, welches durch die Staatsbahnen der einverleibten Länder verstärkt worden war. Es fehlte aber die richtige Verbindung; eine solche sollte hergestellt werden, und diese Verbindung war die Linie Berlin-Weplar. Sie ist damals bezeichnet worden als das Rückgrat des Systems, welches noch der Ausführung bedürfe. Es ist das richtig, es ist aber bloß der Rückgrat, es fehlen noch die Rippen, vielleicht auch etwas Fleisch. Wenn Sie die Karte betrachten, so werden Sie finden, daß zwischen dem Staatseisenbahnnetz des Ostens und demjenigen des Westens, insofern sich die Richtung nach dem Unterrhein bewegt, eine sehr bedenkliche übele Lücke sich befindet. Die Verbindung des östlichen und des westlichen Netzes empfiehlt sich aus technischen, wirthschaftlichen und finanziellen Gründen. — —

Wenn Sie mich nun fragen, ja, wie denkt ihr denn mit dem Erwerb solcher Bahnen vorzugehen? Der Gedanke ist der, daß wir dem schwankenden Credit solcher Gesellschaften den guten Credit des Staats zu einem billigen Preise substituiren in Form einer Rente. Diese Rente würde nach der Auffassung der Regierung und nach den angestellten Erörterungen nicht allein kein Nachtheil sein für die Staatskasse, sondern sie würde bei vollster Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der Actionäre im Stande sein, dem Staat einen Vortheil zuzuführen, indem, wie gesagt, wirtschaftliche Ersparnisse ermöglicht werden, die nicht gering anzuschlagen sind, dadurch, daß wir z. B. Doppelbauten ersparen können.

Sie werden weiter fragen: wie kann man sich eine Organisation eines so großen Eisenbahnnetzes denken? Wir sinnen darüber nach, wie wir die Organisation der Staatsbahnen, nicht im Sinne der Centralisation, wenigstens nicht über das Maß hinaus, was für gewisse Gegenstände centralisirt werden muß, sondern im Sinne der Decentralisation zu bewirken gedenken. Wir wünschen Behörden zu haben, welche, mit den nöthigen Befugnissen ausgestattet, ein angemessenes Verkehrsgebiet in einfacher, beweglicher Weise leiten, — und das nicht allein, sie sollen in Bezug auf die Maßregeln, die sie in wirtschaftlichen Interessen ergreifen, Fühlung behalten mit den Bedürfnissen des Lebens, sie sollen nicht vom grünen Tisch aus regieren, sie sollen mit denjenigen Vertretern des Verkehrs, welche bei der Entwicklung des Eisenbahnwesens ein lebhaftes Interesse haben, in fruchtbringender Verbindung bleiben. — — —

Die Budgetcommission schlägt Ihnen nun vor, Sie sollen in den verschiedenen Resolutionen die Regierung auffordern, abgesehen unter den gegenwärtigen finanziellen und wirtschaftlichen Verhältnissen vom Erwerb von Vollbahnen. Ja, meine Herren, ich muß gestehen, daß dieser Antrag für den Handelsminister in gewisser Beziehung etwas Anmuthendes hat; er verheißt ihm eine gewisse Ruhe in den nächsten Jahren, und bei der Ueberlastung der jetzigen Zeit könnte ich mir ja schon diese Ruhe gefallen lassen. Allein, meine Herren, **Ruhe auf diesem Gebiet ist Rückschritt; ich kann deshalb auf eine solche Ruhe nicht eingehen.**

Die Vorbereitungen, welche von uns getroffen waren, um mit einer ausführlicheren Vorlage an das Hohe Haus zu treten, sind bisher zu meinem Bedauern noch nicht so weit gefördert, daß es möglich sein würde, namentlich bei dem vorgerückten Stande der Session, in dieser Session noch vor Sie gebracht zu werden.

An diese Vorlage würde sich allerdings geknüpft haben eine Vorlage über die Ausführung und Subventionirung verschiedener Sekundärbahnlagen, welche wir als den Ausbau des jetzigen Eisenbahnnetzes zur Wohlfahrt des Landes für erforderlich erachten; wir hegen die Hoffnung, aus den Mitteln, welche uns noch zu Gebote stehen, aus Ersparnissen und ebenso aus den Mitteln, welche uns durch den Erwerb von Privatbahnen und durch den Umstand, daß der Staat gerade durch solche Erwerbungen besondere Mittel zur Verfügung erhalten könnte, das Sekundärbahnwesen

in Preußen erheblich zu fördern, sei es, indem man Linien, für die andere Unternehmer mit Rücksicht auf die geringe Leistungsfähigkeit der betreffenden Landesheile sich nicht finden, für Staatsrechnung unter Beihilfe der Interessenten baut, sei es, indem man eine Subvention an Privatunternehmer gewährt, die den Interessenten es möglich macht, die betreffenden Sekundärbahnlagen zur Ausführung zu bringen.

Die aus allen Theilen des Landes nicht bloß an mich, sondern schon an meinen Vorgänger in großer Menge gelangten Anträge beweisen mir, wie sehr das Land das Bedürfnis hat, solcher Verkehrswege theilhaftig zu werden. Wir haben uns bemüht, mit den Efforts des Reichs — mit der Post- und Telegraphenverwaltung und mit der Militärverwaltung — uns zu verständigen über diejenigen Erleichterungen, welche wir zur Förderung des Sekundärbahnwesens glauben in Anspruch nehmen zu müssen. Diese Verständigung ist gelungen, wir haben eine feste Basis für die Zukunft gewonnen.

Wenn die Regierung ausspricht, daß sie in dem vorhin angedeuteten Sinne sich dem Staatseisenbahnsystem zuwendet, so befindet sie sich, wie ich glaube, im Einklang mit den besten Traditionen der preussischen Verwaltung, mit dem ganzen bisherigen Gange der Gesetzgebung, mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens und auch mit der Haltung dieses hohen Hauses selbst. Gestatten Sie mir, meine Herren, zu diesem Zwecke einen kurzen Rückblick auf den Verlauf der Entwicklung unseres Eisenbahnwesens, namentlich auch in Bezug auf die Gesetzgebung.

(Nach einem Rückblick auf die wichtigsten Thatfachen und Aeußerungen bis zu dem Berichte der Eisenbahn Untersuchungscommission von 1873, welcher sich entschieden im Sinne der oben bezeichneten Eisenbahnpolitik aussprach, fuhr der Minister fort.)

Nun sind Bedenken verschiedener Art ausgesprochen worden, wenn auch nicht gerade gegen das Prinzip, so doch gegen die Opportunität (die augenblickliche Zweckmäßigkeit). Man sagt, sind denn die jetzigen Zeiten geeignet für solche große Unternehmungen? Ist nicht die wirtschaftliche, die finanzielle Lage des Landes so, daß wir absehen müssen von allen weiteren Engagements? Meine Herren, die Staatsregierung ist nicht dieser Meinung, wirtschaftlich nicht, weil, wenn wir etwas nothwendig haben, wir gerade bedürfen einer Verbesserung unseres Eisenbahntransportwesens im Interesse unserer Industrie, unserer Production, um concurrenzfähig zu sein, — wir bedürfen billiger und gut eingerichteter Transportwege, und da gerade kann die Erweiterung des Staatseisenbahnsystems ganz außerordentlich nützliche Dienste leisten. Die Zusammenfassung desselben, die Möglichkeit, Einrichtungen zu treffen auf großen Strecken, ein großer Nutzen, wird es uns in den Stand setzen, für die Zukunft Einrichtungen zu treffen, welche dem Verkehr durch billige und gut eingerichtete Transportwege eine recht nöthige Erleichterung verschafft.

Sie sagen nun aber, ja die bisherigen Finanzresultate der Staatsbahnen sind doch zu betrübend, sie sind belastend für den Staat, sie enthalten eine Belastung der Steuerzahler. Ihre Commission hat

Ihnen ausgerechnet, daß die Staatsbahnen in der vollen Ausdehnung sich sogar nur mit 3,8 Prozent verzinsen werden. Diese Berechnung kann ich doch nicht anerkennen. Ich habe auch Berechnungen anstellen lassen, diese schließen mit anderen Resultaten. Es stellt sich danach heraus, daß der gesammte Ueberschuß der Staats-Eisenbahnen vom Jahre 1852 bis inklusive 1877—78, nach Abzug der Verzinsung der darauf verwendeten Anleihen und der Tilgung, noch ein Ueberschuß verblieben ist, der an die Staatskasse hat abgeführt werden können, von über 140 Millionen Mark. Sie werden mir zugeben, daß, so betrachtet, das Resultat doch kein so übles ist.

Ich will noch eine andere Berechnung geben, welche die Summen enthält, die 1873 bis 1878 für das Eisenbahnwesen im Ganzen zur Verwendung gekommen sind: die Rechnung stellt sich so, daß noch immerhin ein Ueberschuß des Eisenbahnwesens verbleibt, der der Staatskasse zur Erleichterung der Steuerzahler baar zugeflossen ist, von 235 Millionen Mark.

— — War etwa die Anlage der Kriegskontribution in Staatseisenbahnen eine schlechte? Wenn wir aus der Kriegskontribution Linien hergestellt haben und noch herstellen, welche das Land melioriren, welche die Steuerkraft heben, welche die Vertheidigungsfähigkeit des Landes bessern, haben wir dann die Kriegskontribution etwa schlecht angewendet? Ich glaube, meine Herren, wir hätten kaum einen besseren Zweck finden können.

Ich möchte nach allem dem auf das dringendste bitten, für welche Resolution Sie sich auch entscheiden mögen, daß Sie sich in einem Sinne aussprechen, der für uns, für die Regierung ermutigend ist auf dem Wege, den sie beschritten hat, daß Sie uns vor der, ich kann sagen, Calamität bewahren, von dem Wege, der nun einmal mit Ihrer Zustimmung betreten ist, wiederum auf einen andern einzuklenken. Es ist ja ein Uebelstand, daß in der preussischen Eisenbahnpolitik wiederholt ein Schwanken vielleicht bemerkbar gewesen; dieses Schwanken dürfen wir aber nicht weiter fortsetzen, wir schädigen damit das Land. Will die Majorität dieses Hauses, die 1876 der Regierung auf dem betretenen Wege ihren Beifall gewährt hat, dazu übergehen, jetzt eine Schwenkung vorzunehmen, meine Herren, die Regierung macht sie nicht mit. Für mich selbst würde immer der Gedanke werthvoll sein, wenn ich nicht unterstützt werde durch die Zustimmung, sei es dieses Hohen Hauses, sei es des folgenden, an welches die betreffenden Vorlagen gelangen, daß ich wenigstens das Gute erstrebt habe, daß ich mir bewußt bin, was ich will, und daß ich mich schließlich mit dem Worte werde trösten müssen: in magnis voluisse sat est. (In großen Dingen hat auch entschiedenes Wollen seinen Werth.)

(Das Abgeordnetenhaus lehnte schließlich den Antrag der Budgetkommission ab.)

Die Eisenbahntarife und die wirthschaftlichen Interessen.

Der Reichskanzler Fürst Bismarck hat einen weiteren Schritt im Zusammenhange seiner Bestre-

bungen für die Förderung der Interessen des öffentlichen Verkehrs gethan, indem er Namens des Bundes-Präsidentiums den Antrag bei dem Bundesrathe gestellt hat, die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den deutschen Eisenbahnen zu beschließen, und zu diesem Behufe zunächst einen Ausschuß zu berufen, welcher aus einem Vertreter des Präsidentiums und aus einer vom Bundesrathe näher zu bestimmenden Zahl von Vertretern derjenigen Bundesstaaten, welche eine eigene Staatsbahnverwaltung besitzen, zu bestehen hätte.

Die Reichsverfassung bestimmt in Artikel 45: Dem Reiche steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken: 1) daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebs-Reglements eingeführt werden; 2) daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt werde.

In Uebereinstimmung mit den Absichten der Reichsverfassung wurde von einer Untersuchungs-Kommission, welche im Jahre 1874 versammelt war, einstimmig ausgesprochen, daß die möglichst baldige Einführung einer einheitlichen Tarifordnung auf allen Bahnen Deutschlands als ein unabweisliches Bedürfnis anzusehen sei.

Nachdem in den folgenden Jahren noch mehrfache Berathungen stattgefunden hatten, wurde durch eine Konferenz deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin im Februar 1877 im Wege der Vereinbarung zwischen den Staats- und Privatbahnverwaltungen ein System der Frachtberechnungen festgestellt, welches im Wesentlichen bisher besteht.

Die Erfahrungen aber, welche mit demselben bis jetzt gemacht worden sind, haben zur Genüge erwiesen, daß dessen Einführung nur einen geringen Fortschritt auf der Bahn der Bestrebungen zur Reformirung des deutschen Eisenbahntarifwesens bezeichnet, und daß dasselbe vom Standpunkte der Einheitlichkeit aus von nur zweifelhaftem Werthe ist. Abgesehen davon, daß die getroffenen Vereinbarungen noch keineswegs durchweg in's Leben geführt sind, ist auch auf denjenigen Verkehrsgebieten, bezüglich deren die Einführung als beendet anzusehen ist, die Zufriedenheit der Interessenten mit dem kaum eingeführten Zustande weit hinter dem erwarteten Maße zurückgeblieben.

Die Regulirung der Frachtpreise der Eisenbahnen als öffentlicher Verkehrswege, bei deren Benutzung die gleiche Behandlung Aller nicht beeinträchtigt oder künstlich beschränkt werden darf, ist für die wirthschaftlichen Interessen der Nation von weittragendster Bedeutung. Die Reichsregierung wird sich der Ausübung der ihr verfassungsmäßig obliegenden Pflichten, einen den Anforderungen der nationalen Wirthschaft entsprechenden Zustand auf diesem Gebiete herbeizuführen, nicht länger entziehen dürfen, nachdem sich erwiesen hat, daß die bisher eingeschlagenen Wege nicht zum Ziele führen, und nachdem auf anderen Gebieten von minder umfassender Bedeutung die dem Reiche verfassungsmäßig zugewiesene Regelung bereits zu Ende geführt ist.

Die Eisenbahnen sind vom Staate monopolisirte, mit besonderen Vorrechten ausgestattete öffentliche

2. Beilage zu Nr. 8 des Vels' er Kreisblattes.

Verkehrswege und können nur von einem Unternehmer befahren werden. Durch die ihnen konzessionsmäßig verliehenen Rechte der Expropriation, der Ausübung polizeilicher Funktionen, der Aufnahme öffentlicher Anleihen u. s. w. hat der Staat den Eisenbahnen einen Theil der staatlichen Hoheitsrechte eingeräumt. Die Verleihung dieser Hoheitsrechte ist nicht im Interesse des Bahneigentümers, sondern in demjenigen des Gemeinwohls erfolgt; hieraus folgt aber, daß die Ausübung des Bahnbetriebes nicht der Willkür der Bahnverwaltungen überlassen werden darf, sondern daß derselbe nach den Bedürfnissen des Gemeinwohls und des öffentlichen Verkehrs geregelt werden muß.

Nach dieser Richtung hin stimmt die Lage der Eisenbahnen genau mit der staatsrechtlichen Stellung und den, ausschließlichen Interessen des Gemeinwohls dienenden, Aufgaben der übrigen öffentlichen Verkehrsanstalten überein.

Den desfallsigen Erwägungen würde es auch entsprechen, wenn bei der Bemessung der Transportpreise nicht vorherrschend die Rücksichten der Rentabilität maßgebend wären. Für den Staat darf nicht bloß die Rücksichtnahme auf die Höhe der Verzinsung des Anlagekapitals bei der Bemessung der Eisenbahntarife ausschlaggebend sein, sondern er hat außerdem auch die aus der wirtschaftlich richtigen Ausübung des von ihm gewährten oder geübten Privilegiums hervorgehende Befruchtung des allgemeinen Verkehrs und die Zunahme des Wohlstandes der Bevölkerung, sowie die damit im Zusammenhange stehende Erhöhung der staatlichen Lebenskraft der Nation in Rücksicht zu nehmen.

Es gereicht jedenfalls zum Nachtheil der Gesamtinteressen, wenn die Privateisenbahnen diese Gesichtspunkte außer Acht lassen müssen, und es ergibt sich hieraus eine Verstärkung der Gründe, welche gegen das System der Privateisenbahnen überhaupt sprechen.

Wenn es hiernach keinem Zweifel unterliegen kann, daß die Festsetzung der Tarifsätze nur der Staatsgewalt zugewiesen werden darf, welche allein im Stande ist, die Interessen des Allgemeinwohls auf diesem Gebiet mit erforderlichem Nachdruck zu wahren, so ist auch die Richtung, nach welcher hin eine Regelung des Tarifwesens in Deutschland gegenwärtig vorzunehmen sein wird, durch die heutige Lage der deutschen Eisenbahnverhältnisse vorgezeichnet.

Die Thatfachen liegen jedenfalls vor, daß durch besondere, hierauf berechnete Tarife einzelnen Geschäftszweigen direkt ein höherer Aufschwung gegeben, eine lokale Produktion unmittelbar gefördert, selbst eine neue Industrie bewußt in's Leben gerufen worden ist, gleichwie dadurch unbestreitbar die Preise bestimmter Waaren in bestimmten Lokalitäten herabgedrückt werden können. Es kann den einzelnen Bahnverwaltungen das Recht aber nicht zustehen, gegenüber den hundertfach verwickelten Faktoren und

Bedingungen der Produktion und Konjunktion einer Volksgemeinschaft des 19. Jahrhunderts eine nach allen Seiten regelnde und beherrschende Thätigkeit, gewissermaßen gleich einer eingreifenden Vorsehung sich vindiciren zu wollen. Es darf nicht von ihnen abhängen, an irgend einem Punkte des Vaterlandes durch künstliche Bildungen, wie die Ausnahmetarife, Industrien großzuziehen und gleichzeitig an anderen Orten die von der Natur gegebenen Erwerbszweige zu bedrücken oder selbst zu unterdrücken.

Unter diesen Gesichtspunkten ist davon auszugehen, daß der Tarif, ohne gewaltsame Verschiebungen der bestehenden Voraussetzungen der Produktion und Konsumtion herbeizuführen, den Anforderungen entsprechen muß: daß er in seiner Anlage klar ist und Jedermann in den Stand setzt, die Fracht für eine Sendung leicht zu berechnen; — daß er die Gleichberechtigung der Reichsangehörigen in allen Wirthschaftsgebieten sichert; — daß er die Benachtheiligungen beseitigt, welche bei dem gegenwärtigen System auf dem Verkehr des kleinen Gewerbebetriebes lasten; — daß er bei seiner Anwendung die Entstehung schädlicher, die Kosten des Eisenbahntransportes durch unwirtschaftlichen Betriebsaufwand erhöhender Bildungen nicht begünstigt, sowie die Integrität der Beamten nicht gefährdet.

Diesen Anforderungen wird durch das bestehende Tariffsystem nicht entsprochen.

Die Nothwendigkeit der baldigen Herstellung eines geordneten Zustandes im deutschen Eisenbahntarifwesen tritt in so dringender Weise hervor, daß zur Ausführung der gesetzlichen Regelung der Erlass eines allgemeinen Reichseisenbahngesetzes, welcher mit anderen noch nicht spruchreifen Fragen zusammenhängt, nicht abgewartet werden kann. Die gesonderte Ordnung des Tarifwesens unterliegt keinem Bedenken, da dasselbe ohnehin eine getrennte Materie auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung bildet und einer unabhängigen Behandlung fähig ist.

Indem daher Fürst Bismarck die Reform des Eisenbahntarifwesens bei dem Bundesrathe anregt, glaubt derselbe nur an der Erfüllung einer Pflicht mitzuarbeiten, welche der Gesetzgebung des Reiches, der Nation gegenüber obliegt.

Unser Kaiser ist von einer leichten Erkältung, welche er sich in den letzten Tagen der vorigen Woche zugezogen hatte, bereits wieder hergestellt. Se. Majestät konnte sich ununterbrochen den Staatsgeschäften widmen und empfing den Reichskanzler, den Vicepräsidenten des Staatsministeriums, den Kriegsminister u. A.

Unsere Kronprinzessin hat sich am Donnerstag (13.) zum Besuch ihrer Mutter, der Königin Victoria, nach England begeben.

Kirchliche Nachrichten.

Am Sonntage (Fronthi) predigen zu Dels:

In der Schloß- und Pfarrkirche:

- *) Frühpredigt: Herr Propst Thielmann.
 - *) Amts-predigt: Herr Superintendent Ueberschär.
 - *) Nachm.-Pred.: Herr Diaconus Krebs.
- Früh 8 $\frac{1}{2}$ Uhr Beichte: Herr Superintendent Ueberschär.

Wochenpredigt.

Donnerstag, den 27. Februar, Vorm. 8 $\frac{1}{2}$ Uhr: Herr Superintendent Ueberschär.

Montag, den 24. Februar, Abends 7 Uhr, in der St. Salvatorkirche Bibelstunde: Herr Diaconus Krebs.

Amtswoche: Herr Superintendent Ueberschär.

*) Collecte für das Schlef. Blinden-Institut in Breslau.

*) Preis 50 Pf., vorzüglich in Breslau in A. Goschorski's Buchhandlung, welche dieselbe gegen 60 Pf. in Briefmarken franco überreichen verlanget.

Wer an Gicht, Rheumatismus oder Erkältungskrankheiten leidet, versehen sich mit dem in zweiter Auflage erschienenen Buche:

• Die Gicht •

Dies vorzüglich, tausendfach bewährte und leicht zu befolgende Anleitungen zur Selbstbehandlung u. Heilung obiger Leiden enthaltende Buch sollte in keiner Familie fehlen und namentlich kein an Gicht oder Rheumatismus Leidender verkümmern, dasselbe zu kaufen. Viele Kranke, die vorher Alles vergebens gebraucht, verbanken den Anleitungen dieses Buches die ersehnte Heilung. — Prospect auf Wunsch vorher gratis u. fr. durch Ch. Höhnleitner in Leipzig und Basel.

Eine Milchpachtung

von circa 50 Kühen ist vom 1. Juli a. c. ab auf dem Gute Zencow zu übernehmen. Das Gut liegt unmittelbar an der Kreis- und Garnisonstadt Ostrowo, welche letztere Stadt Sitz eines Landgerichts wird. Näheres per Dominium Przynodzice bei Ostrowo.

30 Centner gelben Hopfenflee

in Hülsen offerirt das Dominium Pawelwik, Station Hundsfeld.

In einer anständigen Beamtenfamilie findet zu Ostern ein Pensionair gute und freundliche Aufnahme. Näheres in der Expedition dieser Zeitung.

Tanzerlaubnißbücher

sind in Ludwig's Buchdruckerei in Dels wieder zu haben.

Höhere Simultan-Anabenschule zu Namslau.

Ostern dieses Jahres wird die hiesige höhere Simultan-Anabenschule durch Errichtung der **Tertia** erweitert.

Anmeldungen nimmt der Dirigent der Anstalt, Rector **Kittelmann**, jederzeit an. Ebenso weist derselbe Pensionen nach. Die aufzunehmenden Anaben haben den Impffchein (resp. das Revaccinationsattest) und das Schulzeugniß beizubringen.

Namslau, den 13. Februar 1879.

Der Magistrat.

Dels-Gnesener Eisenbahn.

Für Lieferung von ca. 1200 Stück eichenen Bahnschwellen, 26 cm breit, 16 cm stark, und ca. 10,000 Stück kiefern Mittelschwellen, 25—28 cm breit, 16 cm stark, abzuliefern bis 1. Mai d. J. franco auf einer Station der Dels-Gnesener Eisenbahn, werden Offerten bis zum 15. März d. J. entgegen genommen. Bedingungen sind gegen Einsendung von 20 Pfg. in Marken von unserem Centralbureau unfrankirt zu beziehen.

Breslau, den 15. Februar 1879.

Direktion.

W. Spindler,

Färberei, Druckerei, Wasch-, Flecken- und Garderoben-Reinigungs-Anstalt in Berlin,

empfehlte sich bei Beginn der **Frühjahrssaison** zu allen in dieses Fach einschlagenden Arbeiten.

Vervollkommnete Einrichtungen ermöglichen es, **wollene und halb-wollene Kleider — unzertrümert —** zu färben, nur empfiehlt es sich, den Gurt vom Rocke resp. vom Ueberwurfe abzutrennen.

Annahme für Oels: **Julius Kleiner**, Nähmaschinenhandlung, Ring 58.

Um den hochverehrten Herrschaften zu genügen, hiermit zur Anzeige, daß ich mein

Tafelglaslager

bestens sortirt habe, und offerire feines, mittleres und ordinäres Tafelglas zu zeitgemäß billigen Preisen. Ganze Original-Kisten bedeutend billiger.

Lager von **Glaser-Diamanten** bei vorzüglicher Qualität von Mark 4—12.

Gleichzeitig empfehle mich zu den bevorstehenden Frühjahrs-Reparatur-Glaserarbeiten, sowie zur Ausführung von **Neubauten**.

Einrahmungen von **Bildern und Spiegeln** werden in Baroque-, antique geschnitzten, Nußbaum-, Polisanter- und Gold-Leisten sauber und pünktlich bei solider Preisberechnung effectuirt.

Dels, den 7. Februar 1879.

Hochachtungsvoll

E. Krieger's

Glaserei und Porzellanhandlung,
Breslauerstraße Nr. 1.

W. Kervogt,

unverheirathet, welcher gute Zeugnisse aufzuweisen hat, kann bald Stellung erhalten. Auskunft ertheilt die Expedition des Kreisblattes.

Ein tüchtiger Schaffer wird auf dem Dominium **Steine a. D.** bei Groß-Nadlitz, Kreis Breslau, zum baldigen Antritt gesucht.

Ein kräftiger, solider, junger Mann, gewesener Cavalierist, sucht Stellung als

Kutscher

bei einer Herrschaft oder als Haushälter in einem Hotel; Näheres durch Herrn Kaufmann **Moldner** in Bernstadt