

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Nachrichten für Stadt und Amt Elsfleth. 1871-1933 1881

6 (13.1.1881)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-424073](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-424073)

Nachrichten

für Stadt und Amt Elsfleth.

werden auch angenommen von den Herren: Büchner und Winter in Oldenburg, E. Schlotte in Bremen, Dahlenstein und Vogler in Bremen und Hamburg, S. Koopbaar in Hamburg, Rud. Wasse in Berlin, Th. Dietrich und Comp. in Cassel, G. L. Daub und Comp. in Frankfurt am Main und von anderen Insertions-Comptoirs

Die Zustände der französischen Handelsmarine.

Seit einigen Jahren, sagt Paul Leroy-Beaulieu in dem „Journal des Débats“, hat man in Frankreich viel über die Mittel geredet, welche anzuwenden sind, um der französischen Handelsmarine, wenn nicht eine unmittelbare Blüthe, so doch wenigstens eine gewisse Lebenskraft zu geben. Man beruhigte sich, indem man sah, daß dieselbe beinahe auf demselben Standpunkt blieb, während die rivalisierenden Marinen mehrerer Länder, vor Allem Englands, sich immer stärker entwickelten. Diese Besorgnis über das Schicksal der nationalen Marine begt Frankreich nicht allein: Italien ist in der letzten Zeit nicht weniger beunruhigt, und hat gleichfalls, durch die Klagen seiner Rheder bewogen, die Untersuchungen und Enquêtes verdoppelt, um Mittel gegen die seiner Schifffahrt drohenden Gefahren zu entdecken. Nach der Gewohnheit der Menschen, vorzüglich bei den latinischen Nationen, vom Staate allein die Heilmittel gegen alle einzelnen Uebel zu fordern, hat man sich an die französische Regierung gewandt. Man hat sie ersucht, die Lage der Schifffahrt zu erleichtern und dafür Unterstützungen zu bewilligen und die Kammer der Deputirten hat Prämissen für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen bewilligt. Ob der Senat diese Maßregel gut heißen und glauben wird, die französische Handelsmarine durch eine Unterstützung von jährlich 10 bis 12 Millionen retten zu können, bedarf augenblicklich keiner Erörterung. Dagegen muß sich die Aufmerksamkeit der Schiffsheder, der Handel treibenden Bevölkerung, der Industriellen und des Publicums überhaupt auf die neuen Bedingungen der Schifffahrt richten. Dieselbe leidet an einem in der That sehr bedenklichen Uebel. Dieses Uebel ist seit langer Zeit bekannt, und hat einen traurigen Namen: es ist die Routine. Es handelt sich auch hier um den stets erneuerten Kampf des Alten gegen das Neue, wie bei der Handspinnerei und der Maschinenarbeit. Die holländischen Segelschiffe von kleinen Dimensionen verlieren ihre Kundschast, und man kann sich nicht daran gewöhnen, sie verlassen zu sehen. Vor 7—8 Monaten wurde die beträchtliche Steigerung der Frachten, welche seit dem letzten November und December eingetreten war und bis jetzt gewährt hat, hervorgehoben; ein Schiffsheder, welcher Mitglied der Deputirtenkammer ist, schrieb damals an Leroy Beaulieu, der dieses mittheilte, einen fast indignirten Brief; „Sie reden, hieß es darin, von dem Steigen der Frachten; Sie sind schlecht darüber unterrichtet; mein Schiff, die „Louise“ kann keine Ladung in einem Hafen der Bretagne finden; mein „Alfred“ mußte mit Ballast abgehen; meine

„Anna“ fährt mit Kohlen zu jämmerlicher Fracht nach den Antillen, Sie sehen also, daß Sie sich irren.“

„Wir irren und keineswegs, sagt der Adressat, und es ist merkwürdig, daß unser Gegner sich auch nicht täuschte. Seine Fahrzeuge „Louise“, „Alfred“, „Anna“ wurden vernachlässigt und nicht in Anspruch genommen; sie verkauften in den Häfen und dennoch war das Steigen der Frachten unbestreitbar; die Bewegung in der Schifffahrt war sehr intensiv; aber sie erstreckte sich auf andere Kategorien von Fahrzeugen, als alle diese Goeletten, Brigg's oder kleinen Dreimaster, welche noch dem Taufnamen der Angehörigen ihrer Rheder benannt sind. Kurz in der Marine, wie in der übrigen Industrie hat das Zeitalter des Eisens, das Zeitalter des Holzes ersetzt; das Zeitalter des Stahles ist sogar im Begriff, an die Stelle des eisernen zu treten, und die Schifffahrt nach entfernteren Gegenden wird sich bald durch Dampfschiffe von 300—600 Fuß Länge, von 4000—8000 Tonnen Tragfähigkeit und von 5—10,000 Pferdekraft vollziehen.“

„Diese enormen Zahlen kündigen die neuen Verhältnisse an, nach welchen diese Riesenschiffe construirt werden, welche bald fast ausschließlich das Atlantische und Rothe Meer, den Indischen und Stillen Ocean befahren werden. Verschiedene neue Documente: ein Bericht von M. Giffen über den Bau der Dampfschiffe in England, eine sehr lange Studie in den „Times“ vom 9. Sept. v. J., sowie einige Kapitel in einem sehr interessanten Buche, „Progress of the world“, von M. Micholls G. Mulhall, weisen auf diese Frage ein sehr lebhaftes Licht. Wenn man damit die Nachrichten verbindet, welche in dem Bulletin décadraire de la Compagnie de Suez enthalten sind, so ist man über die neuen Bedingungen der großen Fahrt vollkommen unterrichtet. Die Darlegung derselben ist deswegen von Interesse, weil manche Schiffsheder sie ignorirten oder sich ihnen nicht unterwerfen wollten und weil die Deputirten und Senatoren Maßregeln in Betreff eines Eigenstandes votiren sollten, welche die Mehrzahl unter ihnen nicht genügend studirt hat.“

Jeder Tag zeigt die wachsende Ueberlegenheit der Dampfschiffe über die Segelschiffe. Während einiger Jahre, 1873 und 1874, wurden die letzteren durch die große aber vorübergehende Steigerung in den Preisen des Eisens und der Kohle begünstigt, und die Abnahme derselben aufgehoben. Es war dieses einer jener flüchtigen Augenblicke der Erholung, denen man in allen Krankheiten begegnet. So bald aber die Kohlen- und die Eisenpreise wieder ins Fallen geriethen und die Schiffbaukosten sich vervollkommnete, wurde der Verfall der Segelschifffahrt intensiver als jemals. In jedem Jahre, man könnte fast sagen, in jeder Stunde nimmt

die Dampfshifffahrt an Schnelligkeit, Ersparung des Brennmaterials, Pünktlichkeit und Sicherheit zu.“

Das erste Dampfshiff, welches den Atlantischen Ocean durchkreuzte, war die Savannah im Jahre 1819, welche von Newyork nach Liverpool sechs und zwanzig Tage gebrauchte. Die bemerkenswertheften Fahrten sind die folgenden: im Jahre 1837 vollendete der Great-Western diese Ueberfahrt in neunzehn Tagen; die Britannia im Jahre 1840 in 14 Tagen und 13 Stunden; der Great Britain in 14 Tagen und einer Stunde; im Jahre 1875 die City of Berlin in nicht mehr als 7 Tagen und 18 Stunden; die Britannia, eine Namensgenossin des Fahrzeuges von 1840 bedurfte dazu nur 7 Tage und 11 Stunden. Man strebt, diese ausnahmsweise Geschwindigkeit zur Regel zu machen. Australien wird von Liverpool oder London aus in nur 36 Tagen und Bombay von Neapel aus in 16 bis 17 Tagen erreicht. So hat sich seit 1840, um nicht noch weiter zurückzugreifen und indem man die vorhergehende Periode als die Kindheit der Dampfshifffahrt betrachtet, die mittlere Geschwindigkeit der Dampfer verdoppelt. Diese Schnelligkeit wird jetzt so regelmäßig und pünktlich, daß die „Times“, freilich nicht ohne eine gewisse Uebertreibung es anzusprechen, daß die großen transatlantischen von Liverpool abgehenden Fahrzeuge an den Quais von Newyork mit größerer Genauigkeit anlangen, als die aus dem Centrum oder von dem Ende Englands in London eintreffendenzüge der Eisenbahnen auf den Bahnhöfen. Mit der Schnelligkeit und musterhaften Regelmäßigkeit der Dampfshifffahrt vereinigt sich die Sicherheit und Billigkeit, genug um ihr zum Siege über ihre ältere Schwester die Segelschifffahrt zu verhelfen.“

„Wenn man die Marine der ganzen Welt nach den sichersten statistischen Angaben betrachtet, so betragen die Dampfshiffe im Jahre 1872 20%, und die Segelschiffe 80%; im Jahr 1879 war das Verhältnis der ersteren auf 28% gesteigert und der letzteren auf 72% gefallen. Aber bei der Nation, welche an der Spitze des Seehandels steht, in England, ist das Verhältnis der Dampfshiffe zu den Segelschiffen noch bedeutend größer; man zählte im Jahr 1879 die Summe von 3,363,000 Tonnen für die Dampfshiffe unter britischer Flagge, gegen 5,807,000 Tonnen der Segelschiffe derselben Nation; das Verhältnis der britischen Dampfshiffmarine zu der Gesamtheit der Marine Großbritanniens beträgt 37%. Innerhalb weniger Jahre wird dieses Verhältnis auf mehr als 50% gesteigert sein. Noch zeigen die Segelschiffe in Ansehung des Tonnengehaltes ein nominelles Uebergewicht; aber wenn man bedenkt, daß ein Dampfshiff drei Reisen zurücklegt, wenn ein Segelschiff eine einzige macht, so sieht man, daß die

Der Doppelgänger.

Von Salomin Prokoff.
(5. Fortsetzung.)

„Maria!“ entfuhr es tiefem in der Ueberraschung. Dann aber sich schnell besinnend fuhr er fort: „Jesus und Maria! Ein hübsches Weib! O, Iwan, nun begreife ich, in welche Arme Du Dich stürzten willst, wenn Du Dich meinem Einfluß entziehst! Ah, mein Junge, Du bist verliebt!“

Iwan that, als wenn er die List des Fremden, die sich in dessen Worten äußerte, nicht bemerkt habe. Er steckte die Brieftasche wieder zu sich und beobachtete dabei seinen Gönner unausgesetzt.

Doch in den Mienen desselben war jetzt nichts mehr von der anfänglichen Ueberraschung zu merken und Iwan wurde irre, ob er sich in Betreff des ersten Eindruckes, den der Anblick des Bildes auf den Fremden hervorgeufen, getäuscht habe oder nicht.

„Iwan!“ sagte der Andere. „Du wirst die Gründe, die gegen Deine Kosogung von mir sprechen, wohl beherzigen. Sieh Dich nicht ganz der augenblicklichen Leidenschaft hin, die Dich beherrscht; vor Allem überlege, ob Du es jetzt schon verantworten kannst, das Lebensglück eines ehrlichen und braven Mädchens an Dein Schicksal zu ketten. Doch ich lasse Dich jetzt allein; ehe ich indessen von hier abreise, suche ich Dich noch einmal auf. Hast Du Bedürfnisse, die Be-

riedigung erheischen, hast Du Wünsche, die ich erfüllen kann?“

„Ich danke Ihnen, mein Wohlthäter!“ versetzte Iwan mit Wärme. „Für die Reise nach Gussow habe ich nicht einmal die Summe aufgebracht, die Sie mir zu diesem Zwecke zustellen ließen; auch mein Monatsgeld verbrachte ich selten ganz. Dagegen danke ich Ihnen!“

„So lebe wohl, Iwan!“

Der Fremde schüttelte dem Studenten freudig die Hand, nahm seinen Hut und ging.

Iwan sah ihm träumerisch nach.

Seitdem er die Brieftasche gefunden, waren zum ersten Male Zweifel in ihm aufgestiegen, ob die geheimnißvollen Pläne, die der Fremde verfolgte, auch wirklich edel seien, und ob sie nicht vielmehr dunkle und verbergerische wären. Aber dieser Zweifel an und für sich schon dünkte Iwan eine Undankbarkeit und darum hatte er ihn auch immer niederkämpft, so oft er auftauchte.

Jetzt aber war sein Argwohn von Neuem mächtig angeregt worden, ohne daß Iwan sich selber sagen konnte, durch welche besondere Veranlassung.

Soviel war ihm gewiß: der Fremde kannte die Dame, welche das Bildniß in der Brieftasche zeigte; derselbe kannte auch ihren Namen, „Maria“. Denn wenngleich der Geheimnißvolle vorher gleich hinzugefügt hatte: „Maria und Joseph“, gleichsam als hätte er diese Hülgen, von der Schönheit der Dame überrascht,

angerufen, so hatte ihn Iwan doch zu genau beobachtet, als daß er diesen späteren Zusatz nicht logisch als eine List erkannt haben sollte, die darauf berechnet war, den unwillkürlich verrathenen Namen der Dame der Aufmerksamkeit Iwans zu entziehen.

Doch der junge Mann war fest entschlossen, Alles daran zu setzen, jetzt endlich das Räthsel seines Lebens zu lösen. Daß ihm die auf so eigenthümliche Weise in die Hände gekommene Brieftasche dazu behülfslich sein könnte, daran zweifelte er keinen Augenblick und eben wollte er sich an das Studium seiner Zeichen Sprache vertiefen, in der die Notizen des Bildhauers niedergeschrieben waren, als man leise an seine Thür pochte.

Auf sein unwilliges „Herein“ trat ein älterer kleiner Herr von untersezierter Statur und mit glatt rasirtem Gesicht ins Zimmer, dessen eigenthümlich stehender Blick seinem sonst anständigen Aeußeren etwas Unheimliches gab.

Nach einer kurzen Begrüßung stellte sich der Angekommene als ein Beamter der Geheimpolizei vor und gab an, den Auftrag zu haben, dem russischen Studenten einige Fragen vorzulegen.

Iwan war zwar auf's Höchste überrascht, da er sich jedoch von jeglichem Vorwurf frei fühlte, welcher ihn etwa in Conflict mit den Gesetzen hätte bringen können, so erklärte er sich zu jeder wünschenswerthen Auskunft, soweit er solche zu geben in der Lage sei, bereit.

Transportkraft der englischen Segelschiffe nur die Hälfte der Transportfähigkeit ihrer kühnen und siegreichen Rivalen besitzt.

„In jedem Jahre verliert die Zahl der Segelschiffe und zwar nicht in relativer, sondern in absoluter Beziehung an Ausdehnung. Der Effectiv-Bestand derselben und ihr Tonnagegehalt ist in steter Verminderung begriffen. Nach dem Berichte von M. Giffen, Vorsteher des statistischen Bureau des „Board of Trade“ übertraf der Tonnagegehalt der britischen Segelschiffe in den Jahren 1875 und 76 noch einigermaßen denjenigen der Dampfschiffe. In der That aber war das Wachstum der Segelschiffe im Vergleich zu den Dampfschiffen zurückgegangen, weil, wie gesagt, drei Tonnas eines Segelschiffes einer Tonne eines Dampfers gleichzusetzen sind. Im Jahre 1877 und in den folgenden Jahren wird die Lage der britischen Segelschiffe bedeutend kritischer; das Uebel verschlimmert sich in steigender Weise; 1877 wuchs die Tonnagezahl der britischen Segelschiffe um 269,261 Tonnas aber in demselben Jahre verlor sie durch Schiffbruch u. s. w. 265,392 Tonnas, so daß der Ueberfluß die ganz unbedeutende Ziffer von 3,869 Tonnas aufweist. In demselben Jahre 1877 gewinnt die britische Handelsflotte bei den Dampfschiffen 223,971 Tonnas und der Verlust derselben während dieser 12 Monate beläuft sich nur auf etwa 133,000 Tonnas. Im Jahre 1878 ist der Tonnagegehalt der aus dem Register gestrichenen Segelschiffe um 21,000 Tonnas größer, als derjenige der neu eingetragenen, während die Zunahme des Tonnagegehaltes der Dampfschiffe nach Abzug der Verluste in Folge von Schiffbrüchen und dergleichen sich um 177,000 Tonnas vergrößert. Im Jahre 1879 vermindert sich der Tonnagegehalt der britischen Segelschiffe um 166,000 Tonnas, während im Gegentheil der Tonnagegehalt der Dampfschiffe um 194,000 Tonnas steigt. Wenn diese Bewegung, wie im Jahre 1879 fortbauerte, so würde nach Ablauf von 30 Jahren kein einziges Segelschiff unter britischer Flagge vorhanden sein.“

„Das Beispiel der ersten Seemacht der Welt beweist, daß die Tage der Segelschiffahrt gezählt sind; ihr Urtheil ist gesprochen, und dieses bedeutet ihren Untergang; sie erlegt nicht mehr die durch Schiffbruch oder Abnutzung verursachten Verluste, so daß ihre Verminderung in geometrischem Verhältnisse zunehmen wird. Die im Jahre 1879 auf den Werften von Großbritannien neu erbauten Segelschiffe haben nur 59,153 Tonnas Gehalt gegen 297,720 Tonnas der in demselben Jahre vollendeten Dampfer. Der Bau dieser Segelschiffe erstet in diesem Jahre nur den vierten Theil des Ausfalls, welchen Schiffbrüche oder das Alter der Segelschiffe verursacht haben.“

„Wir erleben also nicht nur den vollständigen, wachsenden, definitiven Triumph der Dampfschiffahrt, sondern es ist auch die Art der Construction der Dampfer durchaus verbessert. Man hat das Holz durch das Eisen und gegenwärtig selbst durch den Stahl ersetzt. Die Amerikaner, Canadianer und Italiener, welche in dem Bau hölzerner Schiffe Vorzügliches leisten, werden dadurch sehr benachtheiligt. Großbritannien dagegen, welches Stahl und Eisen in großen Quantitäten und zu niedrigen Preisen erzeugt, wird durch diesen Vorgang stark begünstigt. Auch Frankreich könnte daraus Vortheile ziehen, denn wenn es auch nicht an der Spitze der Eisenindustrie steht, so ist ihm in der Fabrication des Stahls Niemand überlegen.“

„Es giebt jedoch noch eine andere Veränderung in der Construction der Schiffe, welche von äußerster Wichtigkeit ist und trotzdem in Frankreich nicht genug

beachtet wird. Dieses besteht in den immer größeren Dimensionen, welche man den Fahrzeugen für die große Fahrt giebt. Im Jahre 1839 betrug die mittlere Tragfähigkeit der britischen Schiffe nur 110 Tonnas, und die mittlere Tonnagezahl betrug für jeden Matrosen 16; im Jahre 1879 ist die mittlere Tonnagezahl 300 per Schiff; sie hat sich also mehr als verdreifacht und die mittlere Tonnagezahl für den Matrosen beträgt 26. Auf diese Weise verrichtet ein Matrose gewöhnlich fast zweimal so viel Arbeit als früher, das heißt: er leistet doppelt so viel für den Transport, als sein Vorgänger vor 40 Jahren und diese Leistung ist in der That noch viel größer, wenn man festhält, daß ein Dampfschiff in derselben Zeit drei Reisen macht, in welcher ein Segelschiff nur eine einzige zurücklegt. Man kann daraus schließen, daß ein Matrose im Jahre 1880 ebensoviel Arbeit, ebensoviel für den Transport leistet, als 5 Matrosen im Jahre 1839. Wenn der Uebergang der Marine von den Segelschiffen zu den Dampfern sich vollzogen haben wird, so wird für den Transport derselben Masse nur der fünfte Theil der sonst erforderlichen Matrosen gebraucht werden. Wenn man alle die Entbehrungen und die Gefahren der Seelente in Betracht zieht, so muß man gestehen, daß dies kein geringer Fortschritt ist.“

„Das Wachsen der den Fahrzeugen gegebenen Dimensionen tritt immer deutlicher hervor. Der mittlere Tonnagegehalt der Dampfer, welche den Suez-Canal passirt haben, beträgt 2,066 im Jahre 1879, gegen 1612 in dem Jahre der Eröffnung des Canals. Vor 20 Jahren hatten die Dampfer, welche den Postdienst von England nach dem Cap der guten Hoffnung versmittelten, 171 bis 224 Fuß Länge und 530 bis 739 Tonnagegehalt, bei einer nominellen Pferdekraft von 60 bis 130. Die größten damals bekannten Dampfschiffe, erreichten noch nicht die Länge von 350 Fuß, eine Breite von 45 Fuß, 3500 Tonnagegehalt und 4000 Pferdekraft. Gegenwärtig läßt die Cunard-Gesellschaft ein Fahrzeug von 500 Fuß Länge, 50 Fuß Breite und 10,000 Pferdekraft erbauen. Die Inman Gesellschaft läßt ein Schiff construiren von 546 Fuß Länge, 52 Fuß Breite, 8000 Tonnas Inhalt und etwa 10,000 Pferdekraft. Die Italian Union, Allan, Whitestar Peninsular und Oriental und British India verfahren in gleicher Weise. Es sind dieses nicht einzelne Fälle, sondern Mäner, welche sich jeder nachzuahmen bereit.“

„In Folge dieser wachsenden Macht der Dampfschiffe verändern sich die Gewohnheiten der Schiffahrt in den meisten Gegenden und Häfen, in welchen die Segelschiffe bis dahin noch das Monopol des Transports besaßen. Eines der letzten Bulletin's du Canal de Suez giebt den Beweis davon, soweit der Hafen von Nangoon dabei in Frage kommt. Vor 5-6 Jahren geschah der ganze Export von dort in Segelschiffen; im Jahre 1879 sind dabei schon 49 Dampfer theilhaftig; die Zahl der im Jahre 1880 betrachteten Dampfschiffe übersteigt schon 80 und man glaubt, daß sie die Zahl 100 erreichen werde. Die Schlussfolgerung aus den obigen Thatsachen ist leicht. Ein Volk, welches eine Handelsmarine haben will, muß sich folgenden drei Bedingungen unterwerfen: erstens, im Allgemeinen sind nicht mehr Segelschiffe, sondern nur noch Dampfschiffe zu erbauen, zweitens ist beim Schiffbau das Holz durch das Eisen oder noch besser durch den Stahl zu ersetzen; drittens endlich müssen die neuen Fahrzeuge große Dimensionen, und wenigstens 2-3000 Tonnas Tragfähigkeit erhalten. Wo diese Bedingungen nicht erfüllt werden, vermögen alle Prämien der Welt nicht, eine Marine vor dem Untergange zu schützen. Frankreich erzeugt einen schönen

Stahl; der Zinsfuß ist in diesem Lande nicht hoch; es giebt also kein wesentliches Hinderniß für die Entwicklung einer bedeutenden Handelsflotte, als vielmehr der Mangel einer genügenden Anwendung der Association.“

K u n d s c h a u.

* Berlin. Die Reichsregierung hat beschlossen, auf Einladung der französischen Regierung an der im August d. J. in Paris stattfindenden allgemeinen telegraphischen Ausstellung Theil zu nehmen und sich auf dem zu gleicher Zeit stattfindenden Congresse, der sich mit den Fortschritten auf dem Gebiete der Electricität beschäftigen wird, vertreten zu lassen.

* Der zwischen Deutschland und Mexico bestehende Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtvertrage von 1869 wird, nach erfolgter Kündigung seitens der mexicanischen Regierung, mit dem 22. Decbr. d. J. außer Kraft treten.

* Am Sonntag wurde in Wien eine von 2000 Arbeitern besuchte Versammlung abgehalten, welche eine Resolution beschloß, die scharf gegen die jüngst von der Regierung eingebrachte Gewerbeordnung auftritt und erklärt, die jetzige Regierung zeige ebensowenig den Willen, wie die frühere, den Arbeiterforderungen nachzukommen. Der Vorige empfahl allseitige Mitwirkung bei Bildung eines Central-Arbeitervereins, sowie Unterstützung der Familien der wegen socialistischer Vergehen Inhaftirten.

* Der Reichskanzler Fürst Bismarck, der am Sonntag in Berlin eintraf, ist nach Versicherungen der „Vossischen Zeitung“ in der Zeit seiner Abwesenheit mindestens um zehn Jahre gealtert. Nachdem er seiner Gemahlin den Arm gereicht, ging er, sich hoch aufrichtend, in der linken Hand einen Krüstock haltend, nach allen Seiten die sich schnell um ihn drängenden Passagiere freundlichst grüßend, durch eine kleine Seitenthür zu der bereit gehaltenen Equipage, die er mit Graf Herbert und Thyra besitzig, schlenderte nach dem Reichskanzlerpalais abtrehend, während die Fürstin mit Graf Rangau in einem zweiten Wagen folgte. Im Reichskanzlerpalais in der Wilhelmstraße war es inzwischen sehr lebhaft geworden, die Fenster der Front desselben und die Portale ergänzten im Gesichte, die Schlingelate besetzten außen und innen ihre Posten und die Kanzelriener ließen geschäftig hin und her.

* Die „Nat.-Ztg.“ schließt eine Notiz über die Frage der Retorsionsmaßregeln gegen Rußland folgendermaßen: „Wir unsererseits lassen gleichfalls unser Urtheil offen, bis wir von kompetenter und verantwortlicher Seite über die Sachlage und die Möglichkeit der Durchführung von Retorsionsmaßregeln aufgestellt sein werden.“ Wir haben diesen Satz zuerst in der „Germania“ und dann in der „Kreuzztg.“ gelesen und denselben in diesen Blättern völlig am Plage gefunden, wären aber neugierig, zu erfahren, ob derselbe etwa durch ein Versehen des Seters in die „Nat.-Ztg.“ gerathen ist.

* Kiel, 10. Januar. Wie die „Kiel. Ztg.“ meldet, ist der Contradmiral Runderling auf sein Ansuchen zur Disposition gestellt und der Viceadmiral Vahl auf Chef der Marinestation der Ostsee ernannt worden. Interimistisch führt der Contradmiral Maclean die Geschäfte des Stationschefs. — Der Kronprinz von Schweden passirte gestern, von Amsterdam kommend, Kiel und begab sich mit dem deutschen Postdampfer nach Kopenhagen. — Der deutsche Postdampfer „Kronprinz Friedrich Wilhelm“ ist glücklich hier eingebracht worden.

* Stuttgart, 10. Januar. Heute Mittag feuerte im hiesigen Posthof der frühere Eisenbahnbautechniker

„In welchen Beziehungen stehen Sie zu Herrn Sobiruff?“ fragte der Agent mit den Augen blinkend.

„Sobiruff?“ wiederholte Zwan; „ich habe den Namen nie nennen hören.“

„Ich mache Sie darauf aufmerksam, Herr Missulskiewitsch,“ fuhr der Geheimpolizist fort, „daß etwaige falsche Angaben, die Sie nicht machen, Ihnen unangenehme Folgen bereiten könnten.“

„Und ich muß Sie ermahnen, jeden Zweifel in die Richtigkeit meiner Angaben, wenigstens in meine Wahrheitsliebe zurückzuhalten, wenn Sie nicht wollen, daß ich Ihnen jegliche Auskunft verweigere.“

„Ihr Wort in Ehren, Herr Missulskiewitsch — den von mir genannten Mann kennt hier wohl jedes Kind in der Stadt. Sie behaupten aber, Herrn Sobiruff nicht zu kennen.“

„Und bleibe dabei stehen,“ setzte Zwan hinzu.

„Und dennoch heißt es, daß Sie von ihm Ihre Existenzmittel erhalten!“

„Man irrt; ich bekomme dieselben, wie Ihnen diese Poststempel beweisen können, almonatlich aus meiner Heimath!“

Damit legte der Sprecher dem Fremden eine Anzahl mit fünf Siegeln versehener Briefconverts vor.

Der Polizist prüfte die Aufschriften und die Poststempel und nickte dann befriedigt.

„Und wer war der Herr, welcher Sie vor kurzem verließ?“ fragte er dann.

„Auch hierauf kann ich Ihnen keine Antwort geben.“

„Wie? Und vor kaum fünf Minuten hatten Sie mit demselben hier in diesem Zimmer doch noch eine Unterredung.“

„Auch Sie erweisen mir die Ehre einer solchen, gleichwohl kenne ich Ihren Namen ebensowenig, wie den des Fremden, von dem Sie sprechen.“

„Wie lange kennen Sie jenen Herrn? Denn er stand Ihnen doch sicher nicht zum ersten Male gegenüber.“

„Ich kenne den Fremden seit meiner frühesten Jugend,“ entgegnete Zwan; „er ist es auch, dem ich meinen Unterhalt verdanke.“

„Und Sie haben nie nach seinem Namen geforscht?“ fragte der Agent weiter.

„Wie!“

„Sie haben auch keine Ahnung von den geheimnißvollen Beziehungen dieses Mannes?“

„Wissentlich doch!“ versetzte Zwan nach kurzem Zögern; „er selbst theilte mir darüber Einiges mit, indessen finde ich keine Veranlassung, mich darüber zu äußern, so lange ich nicht überzeugt werde, daß jene Verbindungen strafbarer Natur sind.“

Der Polizist blickte eine Zeit lang sinnend vor sich nieder; dann fuhr er fort:

„Herr Missulskiewitsch, mein Beruf wird Ihnen nicht gerade besonderes Vertrauen einflößen; dennoch halte ich es nicht für überflüssig, Ihnen zu sagen, daß meine Thätigkeit in dem vorliegenden Falle nicht nur eine rein amtliche, sondern zugleich eine mich privatim betreffende ist. Ich muß Ihnen ferner sagen, daß Sie von dem ersten Tage an, wo Sie diese Stadt betreten, polizeilich überwacht worden sind, daß sich aber bis auf die Reife, die Sie vor drei Tagen antraten, nichts Verdächtiges gegen Sie ergeben hat. Daraus schöpft ich persönlich die Vermuthung, daß Sie in das Complot, an welchem man Sie theilnehmen läßt, nicht eingeweiht sind, ja daß Sie sich mit Ekel und Verachtung davon abwenden würden, wenn Sie die geheimen Triebfedern kennen lernten.“

Dem Sprecher waren bei diesen Worten die Thränen in die Augen getreten und seine Stimme nahm einen mittheilenderen Ton an, als er, seine Hand auf Zwans Schulter legend, fortfuhr:

„Ich lese in Ihren Augen, daß ich mich in Ihnen nicht täusche. Auch Sie leiden unter dem Druck einer qualvollen Ungewißheit. Nehmen Sie sich zum Verbündeten an, Zwan! Das Schicksal tetet uns enger aneinander als Sie glauben. Sie suchen Ihre Eltern, ich meine Tochter. Derselbe Mann, der Ihnen die Umarmung Ihrer Mutter graum vorenthält, derselbe raubte mir den Trost, zu wissen, daß mir dereinst eine

Braun von hier mit einem Doppelterzerol zweimal nach dem Oberbaurath v. Abel, welcher an der Spitze, jedoch nicht lebensfähig, verwundet wurde. Der Mitteräter ist verhaftet. Das angebliche Motiv ist ein verlorner Proceß gegen die Eisenbahnbaucommission.

* **Linz**, 10. Januar. Der heute hier abgehaltene Bauernstag, welcher von ca. 3000 Personen, darunter etwa die Hälfte Bauern, besucht wurde, nahm einen vollkommen ruhigen Verlauf. Die auf der Tagesordnung stehenden Anträge betreffend die Grundsteuer, den Erlaß einer Dankadresse an den Kaiser, sowie an das Gesamtministerium für die günstige Lösung der Lehensfrage, ferner die Statuten des oberösterreichischen Bauernvereins und eine Resolution über das Wohlrecht der Landgemeinden wurden angenommen. Die Versammlung schloß mit einem Hoch auf den Kaiser.

* **Riga**, 11. Januar. Der deutsche Dampfer „Prinz Friedrich Karl“ ist gestern in der Nähe des Hafens von Baltischport auf den Grund gerathen. — Die Aube von Reval ist mit Treibeis erfüllt.

* **Türkei**. Wie aus Konstantinopel gemeldet wird, ist in der Schiedsgerichtsfrage noch keinerlei Entscheidung erfolgt, der Schiedsgerichtsvorschlag begegnet aber fortgesetzt großem Widerstande. Die anderwärts verbreitete Meldung, die griechischen Refusen seien mittels eines am Freitag erschienenen königlichen Dekrets zu den Rängen einberufen worden, ist unbegründet.

* **Frankreich**. Am Sonntag haben in ganz Frankreich die Gemeinderathswahlen für die nächsten drei Jahre stattgefunden. Es waren in 36,075 Gemeinden 480,000 Municipalräthe zu wählen. Soweit sich bis jetzt übersehen läßt, sind die Wahlen im Allgemeinen zu Gunsten der gemäßigten Republikaner ausgefallen. Die communisistischen Candidaten sind meistens unterlegen. Von den Amnestirten ist keiner gewählt, nur Trinquet ist in die Stichwahl gekommen. Auch in Paris sind die meisten der ausweichenden republikanischen Municipalrathsmitglieder wiedergewählt worden, ebenso wurden die ausweichenden 5 conservativen Gemeinderäthe wiedergewählt, außerdem noch drei neue conservative.

* **England**. Unter den Gesetzentwürfen, welche dem englischen Parlament zur Genehmigung vorliegen, befindet sich auch derjenige bezüglich der Verheirathung mit der Schwägerin der verstorbenen Gattin. (Bisher war eine solche Heirath in England verboten.) Nach Annahme des Gesetzes soll sich der Großherzog von Hessen-Darmstadt mit seiner Schwägerin Prinzessin Beatrice, der jüngsten Tochter der Königin Victoria, vermählen.

* **London**, 10. Januar. Die „Times“ meldet aus Durban vom 9. d.: Die Boers griffen Wasserstrom am 7. d. an und wurden zurückgeschlagen. Die in Natal eingekesselten Boers räumten auf Vorstellungen des Statthalters Colley Natal wieder.

* **Amerika**. Vom Kriegsschauplatz der südamerikanischen Republiken lief die Nachricht in Washington ein, die Chilenen hätten Lima, die Hauptstadt von Peru, eingenommen. Dem chilenischen Gesandten in Washington war indessen bis zum 10. d. eine bestätigende Nachricht nicht zugegangen.

Locales und Provinzielles.

† **Gleseth**, 13. Jan. Herr Capt. G. Volke und Frau feiern heute, wie uns mitgetheilt wird, das Fest ihrer silbernen Hochzeit. Wünschen wir dem Jubelpaare, daß es demselben vergönnt sein möge, auch die goldene Hochzeit feiern zu können.

liebende Tochter die Augen zudrückt. Welchen Zweck der Geheimniß wohl dabei verfolgt, ist mir noch nicht klar, ebenso wenig, wie ich wirkliche Beweise dafür habe, daß er der eigentliche Thäter sei. Aber mein Gefühl, die Stimme meines Innern klagt ihn an. Wollen Sie mir helfen, das Truggewebe zu zerreißen, das Sie und mich umgibt?

Eine mächtige Erregung hatte sich des jungen Studenten bemächtigt. Der Agent hatte schon die Seite berührt, welche zur Vorsicht gegen ihn mahnte, . . . nämlich sein Verfaß. Zwar beschloß daher, ehe er eine Zusage machte, zu prüfen, ob ihm der Andere wirklich ein Bundesgenosse werden könne, oder ob derselbe vielleicht das Märchen von seiner verschwundenen Tochter erfunden hätte, um sein Zutrauen zu gewinnen und ihn zu weiteren Gefährdungen zu veranlassen. (Fortsetzung folgt.)

† **Theater in Gleseth**. Mit bedeutenden Kosten geht am Freitag als nur einmalige Aufführung das große Ausstattungsstück, neu einstudirt, „Der Rattenfänger von Hameln“ hier über die Bühne. Dieses Stück ist wohl ziemlich 300 Mal am Belle-Alliance-Theater in Berlin gegeben worden, und zwar bei stets ausverkauften Häusern. Auch unsere Direction hat sich die Ausstattung sehr angelegen sein lassen. Die in dem Stück enthaltenen Kinderchöre sind gewissenhaft einstudirt und werden, wie wir uns als Zuschauer bei einer Probe überzeugt haben, von 15 Kindern allerliebt vortragen. Was ein solches Werk für Ausgaben verursacht, davon hat wohl selten einer genügende Einsicht. Vor allen Dingen verursacht der Ankauf des Stückes und der Müßel für sich selbst eine bedeutende Ausgabe, dann die Garderoben, welche neu angefertigt werden müssen, ebenso die dazu nöthigen Decorationen, Requisiten u. s. w. Bei einem vollen Hause können nur annähernd die Unkosten gedeckt werden, und bleibt bei einmaliger Aufführung der Direction und den Darstellern wenig übrig. Mit großem Bedauern müssen wir erwähnen, daß die letzten Vorstellungen sehr schwach besucht waren, für all die großen Mühen, welche Direction und Darsteller sich geben, wäre ein besserer Besuch erwünscht. Wir wollen darum nicht egoistisch sein und wollen die paar Vorstellungen, da der Schluß der Saison sehr nahe steht, doch etwas besser besuchen, damit Director Gürtle in seiner Casse kein Deficit erhält, und die Lust zum Wiederkehren nicht verliert, denn es ist kein leichtes Stück, eine so zahlreiche Gesellschaft bei so schlechten Zeiten ehrenvoll von einem Orte zum andern zu führen. Nun vor allen Dingen zum „Rattenfänger“. Für genügende Stühle und anderweitige Gefäße wird wohl Sorge getragen sein.

* Zu Besitzern des Oberseeamtes sind für den folgenden Turnus von Oldenburgischer Seite ernannt die Herren: J. F. Hein, Vorsitzender der „Concordia“ in Gleseth, Wasserhauth J. Toegel in Brake, Rhyder D. Hage dojelst.

* Die Newyorker Weltausstellung im Jahre 1883. Das Exequit-Comitee der im Jahre 1883 zu Newyork abzuhaltenden Weltausstellung hat, dem Vernehmen nach, nunmehr definitiv den Inwood-Parc als Terrain hierfür in Aussicht genommen, da derselbe nach einer gründlichen Untersuchung zu diesem Behufe als geeignet befunden worden ist. Die notwendige Drainirung bietet keine Schwierigkeiten, und die in Betracht kommenden Dampf- und Pferdebahnen, sowie Dampfer-Gesellschaften haben sich ebenfalls mit dem Plag einverstanden erklärt. Die Vertreter der Ersteren behaupten, daß sie im Stande sein würden, den an sie durch die Ausstellung herantretenden Forderungen des Passagier- und Frachtkverkehrs vollständig zu genügen. In der auf heute (10. Januar) festgesetzten Sitzung der Weltausstellungs-Commission wird ein ausführlicher Bericht erstattet werden.

* Aus Tönning, 9. Januar, wird gemeldet: Das Schiff „Thetis“, v. Alpern, von Aarhus mit Gerste nach Gleseth bestimmt, ist gestern in Holtenua binnen gekommen, muß jedoch Eisess halber wahrscheinlich dort überwintern.

* Nr. 40 des in Dresden erscheinenden „Schiff“, Wochenchrift für die gesammten Interessen der Binnen-schiffahrt (viertelj. 2 Mk.) enthält: Actenstücke. — Der Der-Spre-Canal. — Die Hafenfrage am Rhein. — Die Nordwestbahn und die Elbschiffahrt. — Vom Main. — Dampfschiffahrt auf der Oder. — Von der Soole. — Monatsversammlung des conc. Sächs. Schiffervereins am 4. Januar 1881. — Wasserbau. — Häfen. — Notizen. — Personalien. — Unfälle. — Versicherung. — Personen-Dampfschiffahrt. — Erledigte Stelle für Militär-Anwärter. — Verkehrs-Statistik. — Fahren. — Vom Frachtenmarkt. — Verkehrsbehemmungen. — Wasserstand. — Kurse. — Vermischtes. — Verichtigungen. — Inserate.

* **Berne**. In der Versammlung der Landwirtschafts-Abtheilung Berner stand unter anderen Gegenständen die Besprechung über Errichtung eines landwirtschaftlichen Consumvereins auf der Tagesordnung. Es wurde in der Versammlung hervorgehoben, daß sowohl für die Märkte wie aber namentlich für die Geist Consumvereine von außerordentlichem Nutzen sein würden. Es würden alsdann die Mitglieder solcher Vereine nicht nur billigere Waaren erzielen, sondern auch der Uebertheilung durch schlechte Waare geschützt

sein. Die landwirtschaftlichen Consumvereine haben schon in vielen Provinzen, namentlich im Großherzogthum Hessen außerordentlich Verbreitung gefunden. Es existiren dort 74 Vereine mit 4474 Mitgliedern und habe der Verband der hessischen Vereine laut Jahres-abschluß 1879—80 allein durch den gemeinsamen Ankauf von 10,400 Etr. Reismehl 11,600 Mk. erspart, welche Summe als Ringewinn der Mitglieder zu betrachten sei. Die landwirtschaftlichen Consumvereine befaßen sich namentlich mit der Beschaffung von Futtermitteln, Rausbänder und Sämereien. Diese Artikel würden auf Submissionswege, unter Garantie eines bestimmten Gehalts, in großen Quantitäten und von den besten Fabriklagen beschafft, wodurch billige Preise und bessere Waare erzielt würden. Von der Versammlung wurde der Bildung eines solchen landwirtschaftlichen Consumvereins in Händen der landwirtschaftlichen Vereine zugestimmt.

* **Delmenhorst**. Die Leiche des seit Weihnachtsabend vermißten Zimmermanns Meyerholz ist in Tappenort nahe bei der Delme aufgefunden, wohin sie augenscheinlich vom Hochwasser gespült worden ist. Das Geld, welches Meyerholz von Bremen mitgebracht hatte, fand sich bei der Leiche vor, wodurch die Annahme eines an ihm begangenen Raubmordes ausgeschlossen, dagegen die anfängliche Vermuthung bestätigt wird, daß er beim Uebergange über die neue Brücke verunglückt ist.

* **Zever**. Der erste Montag nach „heil. drei Könige“ ist hier alljährlich eine Art Festtag, denn an dem Tage ist Püttbier. Die vorhandenen öffentlichen Brunnen (im Volksmunde Pütten genannt, werden nämlich nicht auf Kosten der Stadt erhalten, sondern eine Anzahl Interessenten, die zusammen eine Püttacht bilden, hat für die Instandhaltung ihres Brunnens nach den Vorschriften einer alten, aus dem vorigen Jahrhundert stammenden Verordnung selbst zu sorgen. Beim Püttbier hat der jedes Jahr neu zu wählende Brunnmeister (Püttmeister) Rechnung abzulegen, auch außerdem mancherlei für die Püttacht wichtige Vorgänge, wie Umzug der Mitglieder, Verkauf der Häuser etc., in dem sogenannten Püttbuch zu registriren. Daburch bekamen diese alten Bücher, von welchen mehrere aus der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts Protocolle enthalten, einen eigenen Werth, und sie verdienen wohl sorgfältige Aufbewahrung. Was aber das fernere Fortbestehen der Püttachten betrifft, so mehren sich von Jahr zu Jahr die Stimmen derer, die eine Uebernahme der Brunnen durch die Stadt wünschen.

Ber m i s c h t e s.

— Das Schiff „Sarah und Emma“ aus Bremerhaven, das in Carlsbiff angekommen, um 1800 Tonnen Kohlen an Bord zu nehmen, gerieth am 6. d. Mts. in Brand und mußte, da sich alle Löschanstrengungen als vergeblich erwiesen, in den Grund gehohlet werden. Der Ursprung des Feuers, das im Vordertheil des Schiffes ausbrach, ist noch nicht ermittelt worden.

— **Castrop**, 8. Januar. Auf Zechen Schwerin fand eine Kesselexplosion statt; ein Mann ist todt, sechs erlitten schwere Brandwunden.

— **Petersburg**, 10. Jan. Wie ein Telegramm des „Berl. Tagebl.“ meldet, ist gestern früh um 3 Uhr das Theater in Kronstadt abgebrannt. Der Theater-Ausscher mit seiner Familie, zusammen sieben Personen, verbrannten.

— (Neues transatlantisches Kabel.) Zwischen Europa und America wird ein neues Doppelkabel gelegt werden, mit dessen Herstellung die Firma Gebrüder Siemens in Charlestown betraut worden ist. Das nöthige Capital für das Kabel, dessen Länge 9000 englische Meilen betragen wird, ist in Newyork gezeichnet worden.

— Eine bei Lloyd's eingegangene Depesche meldet in Bezug auf den jüngsten Zusammenstoß zwischen dem spanischen Dampfer „Leon“ und dem englischen Dampfer „Harelda“, 12 Meilen vom Cap Roca entfernt, daß die Mannschaft des „Harelda“ in Cascares gelandet und drei Seelente von einer vorüberfahrenden Yacht aufgenommen wurden.

— **Rio de Janeiro**. In Entre Rios erbrachten 300 Personen, die von dem Begräbniß eines durch vier Sklaven ermordeten Herrn zurückkehrten, das Gefängniß, in welchem die Sklaven saßen, schlepten dieselben auf die Straße und hieben sie dort bluthäblich in Stücke.

Wegen banlicher Veränderungen meiner Geschäftsräume beabsichtige ich mein Lager möglichst rasch aufzuräumen und beginne heute ab an ein

Verkauf sämtlicher Sachen zu ganz bedeutend ermäßigten Preisen.

Gleseth, 11. Jan. 1881.

H. G. Deetjen.

Berger Klippfische
trafen wieder ein bei
J. H. Siege.

Deutsche Haushaltungskohlen,
frei ins Haus geliefert, empfiehlt
G. von Gütschler.

Summischuhsohlen in allen Größen
wieder vorrätig, ebenfalls empfehle ich
Serpentinsteine zu billigen Preisen.
G. E. von Thülen Wwe.

Stoßfische empfiehlt
G. von Gütschler.

Feinste Kieler Sprott.

Direct per Post verzollt und franco
gegen Einfindung oder Nachnahme des
Betrages:

1 Kiste mit ca. 200—250 St. für 2 Mk 50 ¢
2 Kisten mit ca. 4—500 St. für 4 Mk 50 ¢
(Größeren Abnehmern billiger)

liefert **W. Niemeyer.**
Ottensen in Holstein.



sich nicht entblöden, Verpackung, Farbe und Etikette in täuschender Weise herzustellen. Die Packete des ächten Tollwerck'schen Fabrikates tragen den vollen Namen des Fabrikanten und kennzeichnen sich die Verkaufsstellen durch ausgelegte Firmen-Schilder.

Zur Beachtung!

Herr A. Rehrmann hat in seiner Annonce in letzter Nummer d. Bl. behauptet, ich verstehe nichts vom Bettenreinigen, da ich nicht bei ihm gelernt. Ich behaupte dagegen, daß eine Bede oder ein Feder, wenn er beim Apparat thätig ist, innerhalb 5 Stunden das Reinigen der Bettfedern erlernen kann, ohne bei Herrn Rehrmann gewesen zu sein.

Achtungsvoll
S. Höpfer.

Deutscher Reichsbote, Preis 40 ¢,
zu haben bei **E. Zirk.**

Theater in Elsleth.
im Saale des Herrn B. Stindt.
Freitag, den 14. Januar,

Der Mattenfänger von Sameln.

Phantastisches Volksstück mit Gesang in acht Bildern.

H. Gürcke, Director.

Elsleth. Ein gewandtes junges Mädchen sucht auf Mai eine Stelle als Haushälterin oder als Demoiselle.
Bodenkamp, Ritter.

Dr. A. Richter's electromotivische Zahnbalsbänder, a 1 Mk., sind zu beziehen durch
L. Zirk.

Ich suche auf Mai ein gutes **Küchenmädchen** in einen landwirthschaftlichen Haushalt, welches auch melken kann.

Frau G. H. Menke Wwe.
Lienen.

Zu vermieten.

Das Nebenhaus habe noch an zwei einzelne Leute zu vermieten.

G. F. Stindt.

Lienen bei Elsleth.

Am Sonntag, den 16. Januar:

BALL,

wozu freundlichst einladet
G. Schild Wwe.

Bremerhaven, 10. Januar nach
Herfules, Johannfen Liverpool
Melbourne, 10. Januar von
Borber Chief, Schierloh London
(90 Tage Reise)

Gerson Cohn

**Elsleth
beim Gastwirth Wenke.**

Auction

auf übliche Zahlungsfrist durch Herrn Auctionator Borgstede.

Die noch vorhandenen colossalen Waarenbestände, welche zufolge

vollständiger Aufgabe meines Geschäfts
geräumt werden müssen, veranlassen mich die Auction nur noch

drei Tage

als am **Donnerstag, den 13., Freitag, den 14., und
Sonntag, den 15. Januar,**

fortzusetzen, und ist es mein Vorsatz, um den Zweck einer

!! gänzlichen Räumung !!

zu erzielen, die Waaren zu **Preisen** abzugeben, wie sie einen **Jeden** animiren sollen, sich für längere Zeit zu versehen, denn

Cohn kann und wird nie wiederkommen.

Die reelle Geschäftsführung meines seit 25 Jahren bestehenden Geschäftes ist genügend bekannt, so daß es eines besondern Hinweises auf die Güte der von mir geführten Waaren nicht bedarf.

Es sind noch in schönster Auswahl vorhanden: Kleiderstoffe, Seide, Sammete, Tuche und Buckskins, Winterpaletots, Regenmäntel, Flanelle, Leinen, Halbleinen, Cattune, Handtücher, Bettzeuge, Drelle, Chales und Tücher, Teppiche, Gardinen, Bettdecken etc. etc.

Zum Schluss

soll **Sonntag, gleich jedem andern Vormittag, für baares Geld spottbillig verkauft werden.**