

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Vareler Unterhaltungsblatt. 1850-1859 1855**

24.3.1855 (No. 12)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-968088](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-968088)

## U n t e r h a l t u n g s b l a t t.

Wochenschrift für gemeinnütziges Interesse.

1855.

— Sonnabend, den 24. März. —

N<sup>o</sup> 12.

### Tagesgeschichte.

Auch die verflossene Woche brachte keine Nachrichten von Erheblichkeit, außer, daß die Friedensconferenzen am 15. d. M. zu Wien eröffnet worden sind. Die Verhandlungen werden sehr geheim gehalten.

Vom Kriegsschauplatze nur einiges Nähere über die Vorgänge in der Nacht vom 23—24. Februar; sie werden zu den blutigsten gezählt, welche überhaupt stattfanden. Die Franzosen behaupten, sie hätten die Redoute erstürmt und ein Bataillon des zweiten Zuaven-Reg. habe das Plateau des Thurmes Malakoff genommen, dort 18 Kanonen vernagelt, sich dann vor dem 8000 M. starken Feind zurückziehen müssen. General Monet, der die Zuaven führte, ward an beiden Armen verwundet. Nach russischer Darstellung ist das Gefecht ganz entschieden zum Nachtheile der Franzosen ausgefallen. In dichten Massen seien sie herangerückt, um die ihren rechten Flügel gefährdende Position wieder zu nehmen; General-Major Chrustoff vertheidigte mit zwei Regimentern die Redoute. Nach mehrfachem Schießen, das in der dunkeln Nacht keinen Erfolg hatte, ward man handgemein und es entspann sich ein mörderischer Bajonnetkampf. Die russ. Freiwilligen, in weiße Hemden gehüllt und mit dem Arkan (oder der getheerten Fangschlinge) versehen, warfen die Schlingen besonders den feindlichen Offizieren über den Kopf und rissen sie nieder, worauf die russ. Soldaten diese Opfer mit Kolbenschlägen tödteten. Chrustoff ließ 4 Compagnieen im Sturmschritt gegen das Centrum der Franzosen rücken, worauf deren Linie durchbrochen und aufgelöst und sie in die Flucht geworfen wurden. Als der Morgen anbrach, war der Kampfplatz mit Leichen und Artamur bedeckt und den meisten Leichen der Franzosen war der Kopf eingeschlagen. Die gekrümmten Bajonnete und das blutige Federzeug der Russen zeugten von dem furchterlichen Kampfe. — Die Franzosen setzen ihre Belagerungsarbeiten trotz der unaufhörlichen Angriffe der Russen mit großem Erfolge fort. — Bei Eupatoria hatten am 5., nach russ. Bericht 2 Schwadronen Ulahnen und 400 Kosacken 8 türkische Schwadronen, die sich in die Ebene wagten, vollständig in die Flucht geschlagen. — Neue Redouten wurden von den Russen vor Sebastopol errichtet und im Eingange des Hafens wieder Schiffe versenkt; es scheint dadurch die Festung unneinnehmbar geworden zu sein.

Großbritannien. Die Ostseeflotte sammelt sich bei Spithead und man glaubt, daß sie am 27. in See stechen kann. Das fliegende Geschwader, welches der Flotte voraussegelt, besteht aus 6 Schiffen. Der neue Oberbefehlshaber, Admiral Saunders Dundas, begab sich bereits an Bord des „Herzogs von Wellington.“ — Aus Australien sind Goldsendungen und die Nachricht eingetroffen, daß in Melbourne die Ruhe wiederhergestellt ist.

Frankreich. Für die Reise des Kaisers nach der Krim ist Alles vorbereitet; über 12,000 Mann Gardes, die voran gehen, hielt er am 20. März Revue.

Rußland. Die Zeitungen werden nicht müde, immer neue Züge aus dem Leben des hingeshiedenen Kaisers zu berichten. Wenn man nicht Alles für erfunden halten will, so ergibt sich daraus ein Familienglück im kaiserlichen Hause, welches der beste und glücklichste Bürger sich nicht schöner wünschen kann, und dabei eine Einfachheit im Umgang, die wohlthuend und rührend ist. Auch schreibt Nikolaus in seinem Testamente nur eine kurze, einfache Trauer vor. Seine letzte Ermahnung an die Glieder des Hauses war: „Bleibt immer, wie bisher, durch das enge Band der Familie vereinigt.“ Die einbalsamirte Leiche war vom 4. März an im Winterpalais zur Parade ausgestellt. Die Menge strömte enorm zu. Jeder kniete nieder, bekreuzte sich und küßte die goldbordirte Leichendecke.

### Eine Scene aus dem Kriege.

Ueber das Gefecht um die russischen Redouten am 24. Febr. früh, hat der „H. C.“ ein Schreiben, in welchem folgende erschütternde Scene erzählt wird:

„Das Scharmukiren hörte erst lange nach Beendigung des wirklichen Kampfes, etwa gegen 8 Uhr Morgens, völlig auf, wo die Russen sich dann völlig zurückzogen, wobei sie nicht verabsäumten, die verfolgenden französischen Tirailleurs — Vincennes Jäger, Zuaven und Afrikaner — dann und wann durch Entgegensendung von Plänkeln in Respekt zu halten. —

Bei dieser Gelegenheit begab es sich, daß ein Zuave und ein russischer Soldat — Beide vom Wege und ihren Kameraden abgekommen — auf eigene Faust zu

Scharmuziren begannen, wobei der Zuave um so mehr im Vortheil war als er seinem Gegner den Paß zur Festung verrannt hatte, und außerdem noch an vereinzelt im Boden steckenden Pfählen hinreichende Deckung fand. Dieses Gefecht mit der Schußwaffe mochte bereits eine halbe Stunde gewährt haben, als eine französische Patrouille desselben Weges kam. Sie wollten dem Zuaven secundiren, dieser aber war so erbittert auf seinen Gegner (der ihm — obwohl bereits verwundet — stets zu entgehen gewußt), daß er den commandirenden Sergeanten beschwor, von aller Einmischung abzustecken, und, als ihm dies gewährt, sofort zur weiteren Verfolgung seines Feindes eilte, während die Kameraden als Zuschauer stehen blieben.

Der Russe, den Succurs gewährend, machte verzweifelte Anstrengungen, die Festungsseite zu gewinnen, ward aber immer wieder daran verhindert, und mußte sich wieder zum Schießen bequemen. Beide Streiter durcheilten bald im Bogen, bald im Zickzacklaufe eine bedeutende Terranestrecke. Das französische Commando rückte langsam nach. Endlich zwang eintretende Ermüdung Beide zu gemäßigterem Avanciren; zuletzt — etwa nach einer Viertelstunde — standen sie gänzlich still, und suchten sich — Einer dem Andern zur sichern Zielscheibe dienend — durch um so schnelleres Feuern den Sieg streitig zu machen. Nach mehreren gegenseitigen Fehlschüssen streifte endlich eine Kugel den Arm des Zuaven, während der Russe in demselben Moment durch das Bein geschossen ward und niederstürzte. Aufjubelnd schleppte der Sieger sich dem am Boden Liegenden zu, mit froher Stimme „Pardon!“ rufend. Der Russe antwortete nicht, sondern schien beschäftigt, seine Wunde zu verbinden.

Plötzlich, als sein Gegner ihm nur noch wenige Schritte entfernt, raffte er sich auf's Knie, machte zuerst eine bittende Geberde, hob aber gleich hinterher ein verborgen gehaltenes Pistol und feuerte es auf den Herankommenden ab, ohne jedoch zu treffen. Sofort hielt Letzterer im Schritt inne, lud sein Gewehr, zielte kaltblütig nach dem noch immer Knieenden, schoß ihn mitten durch die Brust und ging dann auf die Leiche zu, um sie, nach Zuaven Sitte, auszuplündern. Die Patrouille folgte dicht hinterdrein.

„Canaille!“ rief der Zuave und war eben im Begriff, dem Verräthelnden einen Fußtritt zu geben, als jener das von Todesblässe überzogene Antlitz dem Tage entgegenwandte. Ein Blick in dieses Antlitz war genug, den Sieger noch bleicher zu machen, als den Besiegten.

„Es ist mein Bruder!“ rief er mit markerschütterndem Jammer und stürzte ohnmächtig neben dem Todten nieder. Nach wenigen Minuten kam er wieder zu sich, hatte jedoch den Verstand verloren. Man brachte ihn in's Lager zurück, wo er den Aerzten übergeben ward, denen er tausend tolle Dinge vorschwahte und dabei bald weinte, bald in unmäßiges Lachen ausbrach. Gestern Abend verfiel er in Tobsucht, aus dieser in Krämpfe und bekam dann einen Blutsturz, welcher seinem Leben ein Ende machte. Bei angestellter Recherche ergab sich, daß der von ihm Getödtete wirklich sein Bruder, und zwar

sein Zwillingbruder gewesen, welcher zum Feinde hinüber defertirt war und dort Dienste genommen hatte.

Unter den Zuaven waren in letzterer Zeit vielfache Desertionen vorgekommen. Wir glauben, daß dieser Vorfall zur Verminderung derselben beitragen wird.

### Die Eisenbahn.

Die Volkszeitung vom 7. u. 9. d. M. No. 28. u. 29. enthält das Pro Memoria des Herrn Senators Doornkaat in Norden, betreffend die Weiterführung der Westbahn von Emden über Norden, Esens, Barel, Oldenburg nach Bremen.

Herr Doornkaat läßt es sich angelegen sein, Oldenburg zu beweisen, daß es ein reges Interesse habe, diese Richtung zu begünstigen und eine Concession für die Richtung von Leer über Oldenburg nach Bremen zu verweigern.

In so weit nur eine Eisenbahn nach Bremen verlangt wird, wollen wir die Ansichten des Herrn Doornkaat nicht bestreiten, aber den Interessen Oldenburg's genügt keine Eisenbahn nach Bremen, sondern eine nach Minden und Osnabrück. Ist eine solche vorhanden, dann erst kommt ein Anschluß nach Bremen und an die Westbahn in Betracht, und bis dahin haben wir Zeit, zu überlegen und zu ermitteln, in welcher Richtung ein solcher Anschluß den Oldenburgischen Interessen am meisten angemessen ist.

Herr Doornkaat stellt sich in seinem Pro Memoria zu sehr auf den hannoverschen Standpunkt, als daß es uns nicht erlaubt sein sollte, unsererseits den Oldenburgischen in's Auge zu fassen, so sehr wir auch überall jedem Particularismus, sobald die allgemeinen Interessen dabei theilhaftig sind, feind sind.

Einer Eisenbahn zur Vermittelung des inneren Verkehrs glauben wir keine Rentabilität in Aussicht stellen zu dürfen; einer solchen aber, welche uns mit dem Meere und zugleich mit dem Süden, Osten und Westen Deutschland's und so mit Belgien, Frankreich u. s. w. auf dem kürzesten Wege in Verbindung stellt, einer solchen wird man die Rentabilität schwerlich absprechen können.

Wir reden übrigens aus Grundsatz jedem Anschlusse das Wort, indem wir die Ueberzeugung haben, daß das Eisenbahnnetz nicht weit genug ausgedehnt werden kann und jeder Anschluß nur den Verkehr steigern wird. — Wir sehen daher im Geiste schon den Anschluß von Leer über Oldenburg nach Bremen stattfinden; auch haben wir die feste Ueberzeugung, daß die von dem Herrn Doornkaat vorgeschlagene Richtung später in's Leben gerufen werden wird, wenn Hannover in dieser Beziehung den Interessen des nördlichen Theils der Provinz Ostfriesland Rechnung tragen will; aber bevor wir Anschlüsse gestatten können, müssen wir selbst im Besitz einer Eisenbahn sein und zwar einer solchen, welche uns selbstständig in unsern Verkehrsverhältnissen macht und unabhängig von Nebenbahnen darstellt. Diese Selbstständigkeit gewinnen wir nur durch den Anschluß von Heppens und Brake an die Cöln-Mindener Bahn via Minden und Osnabrück, und jede an-

diese Linie bleibt vorläufig eine untergeordnete, weil sie, sollen wir zu dem Besitz einer Haupt-Linie gelangen, den Oldenburgischen Interessen in dieser Beziehung schnurstracks entgegen ist.

Wie aber und wann kommen wir zu dieser Hauptlinie?

Während der Verhandlungen über den Beitritt zum September-Vertrage hatte Oldenburg das Schwert in Händen, um jede beliebige Richtung zum Anschluß an das Eisenbahn-Netz Deutschland's erzielen zu können, und unbegreiflicher Weise ließ man sich von Hannover mit glatten Worten abspereien und gab, indem man diese Gelegenheit unbenutzt ließ, eins der größten Interessen des Landes der Willkür Hannover's Preis.

Bei dem Kriegshafen-Vertrag glaubte man der Eisenbahn gewiß zu sein und bis jetzt besteht Art. 24 desselben nur in der Einbildung. Ueberhaupt ist der Inhalt dieses Artikels sehr illusorisch für Oldenburg. Wozu nützt ihm der Vorbehalt, die Concession zum Bau der Bahn Privaten ertheilen zu können, oder wohin soll es hauen, wenn Preußen nach Ablauf der in besagtem Art. festgesetzten, dreimonatlichen Frist erklärt hat, nicht bauen zu wollen? — Etwa nach Minden? — Dies will Hannover ja nicht gestatten und, um nach Bremen zu bauen, bedarf es der Erlaubniß Preußen's ebensowenig, als Hannover's. Hätte man Art. 24. zu Art. 1. des Vertrages und alle anderen von dessen Vollziehung abhängig gemacht, so wäre der Bau der Bahn in einer den Oldenburgischen Interessen zugunsten Richtung vielleicht schon in Angriff genommen trotz der Abhängigkeit von Hannover. Wir sind allen Repressalien feind, aber wenn sie in dieser Angelegenheit ausgeübt werden, so ist es nur ein Akt der Wiedervergeltung, wodurch zugleich die Gesamt-Interessen Deutschland's gefördert werden.

Hannover wird früh oder spät in seinem eigenen Interesse den Anschluß von Holland herbeiwünschen und eben so wünschenswerth wird ihm der Anschluß Oldenburg's werden.

Oldenburg muß mit sich selbst aber zuvor über diejenigen Richtungen, welche seinen eigenen Interessen angemessen sind, im Klaren sein, und darüber scheinen noch Zweifel obzuwalten, ja, was noch mehr ist, es giebt selbst noch in Oldenburg Leute, welche für intelligent gelten wollen und bei denen man in Folge ihrer Stellung im bürgerlichen Leben, eine gewisse Intelligenz stillschweigend voraussetzen sollte, die dennoch eine Eisenbahn für ganz überflüssig halten, weil wir noch nicht hinlänglich Chaussees haben. Sie begreifen in ihrer Indolenz nicht, daß es gerade die Eisenbahnen sind, welche den Bau von Chaussees fördern. Frankreich, England, Holland und Belgien liefern uns dafür den besten Beweis. Oldenburg wird vielleicht in dem nächsten Decennium die Aufmerksamkeit Europa's auf sich ziehen, als dasjenige Land, welches noch einer Eisenbahn entbehrt. Ueber die Richtung derselben, wenn es je zum Bau kommen sollte, woran man fast verzweifeln möchte, kann unserer Meinung nach kein Zweifel obwalten.

Heppens und Brake als Endpunkte annehmend, kann die Linie von Oldenburg über Bechta nach Minden nur

diejenige sein, welche seinen Interessen angemessen ist. Ob man nun über Dingstede, Wildeshausen und Wisbeck oder über Wardenburg und Ahlborn nach Bechta bauen soll, darüber sind die Meinungen getheilt. Für die letztere Linie dürfte die Majorität auf unsere Seite sein. Die Gründe für diese Richtung sind in der im vor. J. erschienenen kleinen Schrift „Die Eisenbahnfrage Oldenburg's u. s. w.“ hinlänglich erörtert worden.

Die von vorne herein seit 1845 stets von uns aufgestellte Behauptung, daß ein möglichst directer Anschluß an die Cöln-Mindener Bahn der einzige sei, welchem eine Zukunft zugesprochen werden könne, wird jetzt wohl ziemlich allgemein anerkannt, und Oldenburg darf daher in seinem Interesse vorläufig keinen Anschluß an andere Bahnen über sein Territorium gestatten, wenn derselbe nicht mit der Concession, von Oldenburg aus an die Cöln-Mindener Bahn anschließen zu können, verbunden ist.

Ein Anderes wäre es, wenn durch irgend ein Ereigniß eine Eisenbahn preussischer Seite von Heppens nach Minden nicht zu Stande kommen sollte; dann allerdings dürfte es in Oldenburg's Interesse liegen, die Weiterführung der Westbahn von Emden über Norden derjenigen von Leer aus den Vorzug zu geben; aber bis dahin darf es nur die Haupt-Linie in's Auge fassen.

Daß man in Holland die s. g. Nord-Bahn zu bauen beabsichtigt, liegt außer Zweifel. Es ist dies die Linie, welche von Harlingen über Franeker und Leeuwarden nach Groningen führt und von da über Winshoten nach Nieuwe Schans. Von letzterem Orte beabsichtigt man allerdings einen Anschluß an die Westbahn, und dazu bedarf es der Concession Hannover's. Die holländische Gesellschaft wird es bei dem Anschluß an diese Bahn nicht bewenden lassen, sondern weiter über Oldenburg nach Bremen bauen wollen. Vielleicht Hannover die Concession, was es, wie vorher gesagt, über kurz oder lang in seinem eigenen Interesse thun muß, so wird Oldenburg dadurch die Gelegenheit gegeben, seinen Anschluß an die Cöln-Mindener Bahn zu erzielen. Möge es diese Gelegenheit, wenn sie ihm geboten werden sollte, nicht unbenutzt vorübergehen lassen.

Wir waren im Begriff, diesen Aufsatz der Presse zu übergeben, als die Weser-Zeitung vom 13. dieses in unsern Besitz gelangte, worin der Möglichkeit erwähnt wird, daß Preußen den Bau des Kriegshafens an der Saabde aufgeben wolle. Ob die dafür angegebenen Gründe wirklich wahr sind, muß sich bei der nächsten technischen Untersuchung herausstellen. Daß die Sände sich verfest haben sollten, haben wir schon früher vernommen. Dies geschieht aber in allen Flüssen mehr oder weniger alljährlich; daß aber die Saabde zur Anlegung eines Kriegshafens ganz untauglich geworden sein kann, will uns nicht recht einleuchten. Dennoch ist es möglich; vielleicht ist der Abbruch bei Wangeroog auch nicht ohne Einfluß darauf gewesen; jedenfalls wird Preußen das Projekt nicht ohne Weiteres aufgeben, und hoffen wir daher das Beste. — Wie aber, wenn es aufgegeben werden müßte? — Wo bliebe dann die Eisenbahn? Vielleicht zu Grabe getragen



für immer oder, wenn nicht dieses, dann doch auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben. Armes Oldenburg! Das „prokiter de l'instant“ scheint in dem Dictionaire Deiner Diplomaten unbekannt zu sein. Die Gelegenheit des Profitirens war ihnen zu zwei verschiedenen Malen geboten und sie ließen sie unbenutzt.

Barel am 14. März 1855.

N. S. In späteren Nummern der Weser-Zeitung wird obige Nachricht theils widerrufen, theils berichtigt; Letzteres namentlich in der vom 20. dieses. — Alle Hoffnung auf die Eisenbahn ist daher noch nicht verloren.

### Ein Mittel gegen die Lungensucht.

(Aus einem Briefe der Karschin an Gleim.)

„Ein 13jähriges Mädchen hatte die Lungensucht in so hohem Grade, daß Professor Fr. ihr das Todesurtheil sprach. Das Mädchen war ein Skelett, ihre Sprache war das Zischen einer Gans, wenn Jemand ihre Lungen gefährdet. Man ließ sie einen halben Monat im Garten wohnen und brachte sie auf's Land in die frische, freie Luft. Alles war umsonst. Der Arzt reiste ihr nach und rief: „Sie muß sterben!“ Ein altes Landmütterchen lächelte fromm über des Arztes Todesurtheil. Sie nahm zwei Quart Braunbier, kochte es in einem neuen Topfe nebst den abgestreiften Blättern von Lungenkraut (*Pulmonaria officinalis*, L.), wovon sie für einen Groschen nahm, so wie für eben so viel sogenannten weißen Honig und eine Handvoll Weizenkleie, ließ das Ganze bis zur Hälfte einkochen, wornach sie es verköhlt durch ein feines leinenes Tüchlein goß und zuletzt in eine Flasche füllte. Die Kranke trank davon, so oft sie Lust hatte, und ward gesund. Ihre Mutter rettete seitdem viele Lungensüchtige durch dieses einfache Tränkchen. Ich selbst habe es mir kochen lassen und fühle herrliche Erleichterung. Ich bitte Sie, dieses Mittel allen Leidenden und Lungensüchtigen zu empfehlen; es ist leicht, wohlfeil und hilft gewiß.“

### Theater in Barel.

Freunde des Scherzes und Humors machen wir auf die Vorstellung zum Besten des hier so beliebten Schauspielers A. Großmann — „Große Hahnen-Polka“ — dazu „das Fest der Handwerker“, komisches Gemälde aus dem Volksleben, besonders aufmerksam. Ref. hatte Gelegenheit, den Proben der Ersteren mehrere Male beizuwohnen und glaubt, daß das Originelle und Ueber-raschende der kleinen Kosacken, welche auf den Hähnen manöveriren, auf den Zuschauer eine heitere Wirkung hervorbringen wird.

### Notizen.

Wie groß die Leichtgläubigkeit und der Aberglaube auch heute bei uns noch ist, davon bringen Bremer Blätter folgendes Beispiel: Ein Mann in Bremen, dem drei-

mal geträumt hatte, daß sich an der Chaussee nach einem benachbarten Dorfe Bremens ein Schatz befände, den er heben möchte, begab sich wirklich mit einem verschwiegenen Freunde dort hin, und schlug mit vieler Mühe und Anstrengung mit einem Beile ein über einen Fuß tiefes Loch in den Chaussee-Graben, wo der Schatz liegen sollte. . . . . Leider kam aber von diesem nichts zu Tage, der Chaussee-Aufseher kam jedoch und vertrieb die Schatzgräber von Amtswegen. —

Die feierliche Beisetzung der Leiche des Kaisers Nikolaus fand am 18. März statt. Es herrschte dabei folgende Ordnung: Erst verschiedene Garde-Regimenter, Beamte, Pagen, dann Fahnen und Waffen der Fürstenthümer und Provinzen, sowie die von Schleswig, Holstein, Laurien, Sibirien, Finnland, Polen u. s. w., dann Gilden, Gewerke, Adel und Beamte; dann Handelsgesellschaften, Wohlthätigkeitsinstitute, ferner die Minister-Beamten, Sekretaire, der Reichsrath; nun folgten die 34 Orden des Kaisers, seine Kronen, Reichsinsignien u. s. w., und dann der Leichenwagen, voran die gesammte Geistlichkeit, zur Seite und hinten die Generale. Kaiser Alexander II. folgte, von Ministern und General-Adjutanten umgeben, hinter dem Leichenwagen; dann die drei Großfürsten Constantin, Nikolaus und Michael, der Erbgroßherzog von Mecklenburg-Strelitz, Erbherzog Wilhelm, Prinz Karl von Preußen u. Die beiden Kaiserinnen und die Großfürstinnen schlossen sich dem Zuge in Wagen an; ihnen folgten die Staats- und Hofdamen, und endlich wieder Garde-Commando's. Dieser ungeheure Zug ging vom Winterpalaste aus nach der Peter Paul Citadelle, in deren Kathedrale die russischen Kaiser begraben liegen.

Von den mit dem vorigen Monat ungültig gewordenen preuß. Cassenanweisungen vom Jahre 1835 sind im Ganzen kaum 20,000 Thlr. verloren gegangen. Die 100,000 Thlr., welche nicht zur Einwechslung gekommen, haben zum übrigen Theile den Termin versäumt.

Wie man zu starker Praxis kömmt. Bei einem Armenarzt im Hannover'schen mußten die Kranken Morgens von 8 bis 9 Uhr sich einstellen. Da kamen sie denn, Kretz und Plezi, halbnackt, auf Holzpantoffeln und mit bloßen Füßen, ächzend und seufzend zum Herrn Doktor. Der ließ sie erst zu einem großen Haufen ansammeln, damit die Nachbarn sahen, wie viel Kranke ihn bestürmten. Wenn die Thür zu seinem Zimmer sich öffnete, zitterte die ganze Bande, wenn er sie anfuhr, war der dritte Theil schon gebeilt. Die übrigen mußten warten; denn gerade kam ein eiliger Bote, der holte den Doctor zu einem Sterbenden; dann ging die arme kranke Sippschaft nach Hause und erzählte überall von des Doctors langer Zeit, von seinen vielen Kranken. Sein Gang auf der Straße war ein guter Trab; Anfangs wußte Niemand, wer der Geschäftige sei, nach einem Jahr kannte ihn jedes Kind, beklagte ihn Jung und Alt der kargen Zeit und vielen Kranken wegen, die sich am Ende auch wirklich einstellten.