

Für Laibach:

Ganzjährig	8 fl. 40 kr.
Halbjährig	4 " 20 "
Vierteljährig	2 " 10 "
Monatlich	— " 70 "

Mit der Post:

Ganzjährig	12 fl. *
Halbjährig	6 " "
Vierteljährig	3 " "

Für Zustellung ins Haus
viertelj. 25 kr., monatl. 9 kr.

Einzeln Nummern 6 kr.

Tagblatt.

Bahnhofgasse Nr. 15.

Expeditions- & Inseraten-
Bureau:

Congressplatz Nr. 2 (Buch-
handlung von Jg. v. Klein-
mayr & Fed. Bamberg.)

Inserationspreise:

Für die einspaltige Zeitzeile
à 4 kr., bei wiederholter Ein-
schaltung à 3 kr.
Anzeigen bis 5 Zeilen

Bei größeren Inseraten
öfterer Einschaltung, ein-
schender Rabatt
Für complicirten Satz
andere Vergütung.

Anonyme Mittheilungen werden nicht berücksichtigt; Manuscripte nicht zurückgesendet.

Nr. 26.

Donnerstag, 1. Februar 1877.

Morgen: Maria Lichtm.
Samstag: Blasius B.

10. Jahrgang.

Die nächste Nummer erscheint des
4. Feiertages wegen am Samstag den 3. Februar.

Die Unterkrainer Eisenbahn.

Die Rede des Reichsraths-Abgeordneten Dr.
Schaffer (228. Sitzung des Abgeordnetenhauses
vom 27. Jänner l. J.) lautet vollinhaltlich, wie
folgt:

„Die Petitionen, um deren Erledigung es sich
gegenwärtig handelt, betreffen eine Eisenbahn, welche
einerseits meiner vollen Ueberzeugung nach auch vom
Reichsstandpunkte schon seit langem eine eingehende
Beachtung verdient hätte, und welche andererseits für
das Land Krain, dessen Hauptstadt und Handels-
kammer ich hier zu vertreten die Ehre habe, von
außerordentlicher Bedeutung ist, welche geradezu eine
Lebensfrage für das Land bildet und als eine un-
umgängliche Voraussetzung für dessen weitere wirth-
schaftliche Entwicklung betrachtet werden muß.“

Zum Beweise, welche Wichtigkeit dieser An-
gelegenheit im Lande beigelegt wird, führe ich nur
an, daß seit vielen Jahren, insbesondere seit 1864,
ununterbrochen vonseite des Landtages, vonseite der
Gemeinden, vor allem vonseite der Vertretung der
Landeshauptstadt, vonseite der Handelskammer und
von zahlreichen Corporationen und Privaten, durch
Denkschriften, Petitionen und Eingaben an die Re-
gierung und an beide Häuser des Reichsrathes um
diese Bahn sich verwendet wurde. Allein bis jetzt
leider immer vergeblich.

Die Bahnlinie, um welche es sich hier handelt,
ist bisher, wie ich glaube, etwas unrichtig und prä-
judicirlich Laibach-Karlstädter Bahn genannt worden,
während sie richtiger Laibach-Dgulin-Josefshaler
Bahn, oder vielleicht einfach Unterkrainer Bahn heißen
sollte. Sie ist bestimmt, von der Landeshauptstadt
Laibach, wo bekanntlich die Route der Südbahn
vorübergeht und die Rudolfsbahn dormalen ihr Ende
findet, auszugehen, den unteren Theil des Landes in
südsüdlicher Richtung zu durchziehen, die Grenze zu
überschreiten, dann die Linie Karlstadt-Fiume zu
berühren und auch diese zu überschreiten, um zum
Anschlusse an die aus dem Süden kommenden dalmati-
nischen Bahnen zu gelangen und auf diese Weise
die letztgenannten, dann die kroatischen und slawoni-
schen, sowie die künftigen türkischen Bahnen mit
dem österreichischen Bahnnetz zu verbinden.

Ich erlaube mir nun vor allem, über die Lage
und die Beschaffenheit des Landes, welches diese
Bahn zu durchziehen hätte, sowie über die lokalen
Interessen, welche dabei in Frage kommen, einige
Bemerkungen vorzubringen.

Das Land Krain hat in der Art und Weise,
wie es zu den spärlichen Bahnen, welche es jetzt
besitzt, gekommen ist, entschieden kein Glück gehabt.
Die erste Bahn, die ihm zu theil wurde, war die

Südbahn, welche mit Ausnahme des Sagorer Kohlen-
beckens hart an der steirischen Grenze faktisch die
sterilen, weniger bevölkerten Gegenden des Landes
durchzieht, so daß man sie vom Landesstandpunkte
aus nur als Transitobahn betrachten kann.

Dann bekam Krain lange Jahre hindurch keine
zweite Bahn. Erst später wurde dem Lande die
Rudolf-Bahnlinie Tarvis-Laibach zu theil, wodurch
allerdings schon ein viel kulturfähigerer Theil des
Landes, nämlich Oberkrain, mit der ersuchten Eisen-
bahnverbindung bedacht wurde.

Allein der entschieden bevölkertere, fruchtbarste
Theil des Landes ging damals leer aus und hat
auch heute noch keine Eisenbahn.

Ich habe eben Unterkrain den entwicklungs-
fähigsten Theil des Landes genannt, aber man kann
sagen, daß überhaupt im Süden Oesterreichs wenige
von der Natur bevorzugtere Landstriche zu finden sein
werden. Vorzüglich zwei große Artikel sind es, welche
geeignet wären, durch diese Bahn zu einem außer-
ordentlichen Aufschwunge zu gelangen, und andererseits
wieder dieser Bahn große Vortheile in ihrem Ver-
kehre zu sichern, nämlich Holz und Kohle. Man hat
kaum eine Vorstellung von der riesigen Ausdehnung
der Forste in diesem Territorium. Tausende von
Jochen wahren Urwaldes sind vorhanden und Kohlen-
schätze an verschiedenen Punkten aufgehäuft; so im
Tschernemberl und Gottscheer Bezirke und im Treßner
Bezirk, insbesondere bei Neudegg, wo dieses Mineral
in enormer Quantität und nach sachmännischem Ur-
theile auch in vortrefflicher Qualität zu finden ist.
Heute aber verfaulen viele Tausende von Klaftern
Holz und die Kohle bleibt unbenützt in der Erde
liegen, indem es diesem Artikel eben an einem ge-
eigneten Abgabebiete und an einem zweckmäßigen
Communicationsmittel fehlt.

Außerdem besitzt Unterkrain auch reiche Erz-
lager, einen schon weit vorgeschrittenen Weinbau,
welcher unter günstigen Umständen natürlich eben-
falls noch einer weiteren Hebung fähig wäre. Es
besitzt ferner einen vorgeschrittenen Landbau, eine
rationell betriebene Viehzucht und auch der Rüben-
bau wird bereits mit Glück dort versucht.

Ja, es hat sich trotz der Ungunst der Verhält-
nisse in diesem Landestheile, eben weil die Schätze
der Natur dort so reich ausgebreitet liegen, bereits
eine sehr beachtenswerthe Industrie entwickelt. Ich
verweise da nur auf die großen Eisenwerke in Hof
und Gradaz, auf das Zinkwerk in Johannisthal,
auf die Glashütte in Gottschee, auf die gut ent-
wickelte Holzindustrie im Reifnitzer Bezirke und die
ziemlich große Zahl von Dampfzügen u. s. w. Und
doch sind das naturgemäß erst vielversprechende An-
fänge, welche bisher, da sie in einem abgelegenen,
von dem großen Verkehre abgeschlossenen Territorium
liegen, nicht zur vollen Entwicklung gelangen konnten,
die aber beim Bestande einer Bahn ganz andere
Dimensionen annehmen würden. Ebenso sind die

Wasserkräfte in reichem Maße vorhanden, insbeson-
dere am Gurkflusse, die gleichfalls erst ihrer ent-
sprechenden Ausnützung harren.

Es kann mir nicht beifallen, Sie mit künst-
lichen Rentabilitätsberechnungen bezüglich dieser Bahn
zu behelligen, oder Ihnen mit Ziffern eines künftigen
erträumten Verkehrs imponieren zu wollen. Nur
ein paar Daten will ich mir daher anzuführen er-
lauben, die durchaus wahrheitsgemäß sind und Ihnen
ein Bild von der Größe des dortigen Waldgebietes
geben werden.

Es befinden sich an Hochwald erster Qualität
im Landstrache Bezirke 17,000 Joch, im Rudolfst-
werth 45,000 Joch, im Sitticher 16,000 Joch,
im Gottscheer 70,000 Joch u. s. w. Nur nebenher
möchte ich auch noch beifügen, daß in Teplitz bei
Rudolfstwerth ein Warmbad liegt, in welchem schon
heute, obwohl es in einer ganz entlegenen Gegend sich
befindet, Hunderten von Gästen Heilung und Rettung
gewährt wird und welches, wenn es an einer halb-
wegs günstigen Verkehrsstraße gelegen wäre, sich
vermöge der Heilkraft seiner Quellen zu einem Bade
ersten Ranges, zu einem der bevorzugtesten Warm-
bäder aufschwimmen würde.

So, meine Herren, sehen wir überall die Reime
großer Prosperität, wir sehen ein Land mit reichen
Naturschätzen, mit billigen Arbeitskräften, mit einer
betriebsamen, entwicklungsfähigen Bevölkerung, aber
trotzdem nicht nur keinen Aufschwung, sondern
geradezu einen entschiedenen Niedergang, weil die
nötigen Vorbedingungen fehlen, welche allein einen
Aufschwung herbeizuführen vermöchten, das sind ge-
eignete Abgabewege und bequeme Communications-
mittel. Es ist ein Territorium von nicht weniger
als 150 Quadratmeilen, welches, wenn diese neue
Bahnstrecke gebaut wird, der Wohlthaten derselben
theilhaftig zu werden hätte.

Außerdem sind in den letzten Jahren noch ganz
besonders betrübende Umstände dazugekommen, welche
die Bedeutung und die Nothwendigkeit dieser Bahn
für das Land noch mehr herausgestellt haben; es
sind dies jene traurigen Elementar-Ereignisse, welche
in den Jahren 1873 und 1874 über Unterkrain
hereingebrochen waren und welche einen Nothstand
von solcher Ausdehnung erzeugt haben, daß sogar
der hohe Reichsrath sich bewogen fand, im Jahre
1873 mit einer Unterstützung aus Reichsmitteln
einzugreifen. So ist es gekommen, daß die Bevöl-
kerung in diesen Gegenden, welche in dem mit der
Grundsteuer überhaupt überbürdeten Krain zu den
überbürdetsten gehören, dem Elende und der Ver-
armung preisgegeben wurde, obwohl alle Bedingungen
im Volke und im Lande selbst vorhanden waren,
welche zu einem Aufschwunge, zu einem Fortschritte
und zu einer hohen Kultur führen konnten. Das ist
wol, glaube ich, ein weiterer gewichtiger Grund, um
auch von diesem Gesichtspunkte aus den Bau der
fraglichen Bahnstrecke als etwas für das Land Krain

höchst Wünschenswerthes, ja Nothwendiges erscheinen zu lassen.

Nach diesen Bemerkungen lokaler Natur gestatten Sie mir, auch noch vom Standpunkte des gesamtstaatlichen Interesses die Frage dieses Bahnbaues ganz kurz zu beleuchten; denn auch dieses muß entschieden in Frage kommen und muß diese Frage erst bejahend gelöst werden, wenn es sich darum handelt, eine Strecke, die immerhin eine Ausdehnung von 18 bis 20 Meilen hat, zu bauen.

Wenn wir die Karte zur Hilfe nehmen, so finden wir, daß diese Bahn dazu bestimmt wäre, jene Lücke auszufüllen, welche sich gegenwärtig zwischen der Rudolfsbahn und den dalmatinischen Bahnen befindet, sie wäre bestimmt, gewissermaßen als sanierendes Mittelglied zwischen die beiden Schöpfungen, welche in unserer Eisenbahnmisere einen so traurig hervorragenden Platz einnehmen, einzutreten.

Was die Rudolfsbahn anbelangt, so kann es mir heute nicht beifallen, auf die Geschichte derselben und die Fehler, welche bei ihrer Anlage begangen wurden, zurückzukommen; aber es ist doch merkwürdig, wie auch hier das Land Krain ungünstig bedacht ward. Diese Bahn blieb viele Jahre bei Villach stehen, und als es sich darum handelte, daß weiter gebaut werde, wurde nicht die Strecke Villach-Tarvis-Laibach sofort gebaut, wie jedermann erwartet hatte, sondern es wurde nur die Strecke Tarvis-Laibach fertig gestellt und lange Zeit blieb wieder die Lücke Tarvis-Villach offen. Auch der Anschluß nach Pontafel, von dem man hätte erwarten sollen, daß wir bei Italien darauf gedrungen hätten, denselben herzustellen, wurde erst in Angriff genommen, nachdem Italien uns dazu gedrängt hatte, so daß jene günstige Abfahrtroute, welche die so arg bedrängte oberkrainische Eisenindustrie schon so lange nothwendig gebraucht hätte, in den letzten schlimmen Jahren leider nicht zur Verfügung stand.

Man kann heute die Rudolfsbahn nur als einen kostspieligen Eisenbahnumpf bezeichnen, welcher, wenn er zu einer ersprießlichen Entwicklung gelangen soll, vor allem des Anschlusses nach Süden hin, ans Meer und an die dalmatinischen Bahnen bedarf.

Die dalmatinischen Bahnen! Man konnte seinerzeit über die Ersprießlichkeit der Herstellung derselben verschiedener Meinung sein, man konnte damals bedauern, daß der Bau dieser Bahnen beschloffen wurde, aber heute liegt die Thatsache einmal vor; sie sind nicht nur beschloffen, sondern auch in Ausführung begriffen und werden vollständig hergestellt werden. Unter diesen Umständen ist es gewiß keine Frage, daß alle Mittel aufzumenden sind, um diese Bahnen, welche dem Staate so große Summen gekostet haben, wenigstens einigermaßen rentabel zu machen, und die einzige Rettung, das einzige Heil, welches es da gibt, kann nur darin liegen, daß die dalmatinischen Bahnen mit dem österreichischen Bahnnetz in Verbindung gebracht werden, was eben ausschließlich durch die heute in Rede stehende Unterkrainer Bahn zu bewerkstelligen ist.

Es liegt mir gewiß fern, mich hier mit weitgehenden Projekten einer künftigen Welthandelslinie zu befassen, allein die Thatsache ist unleugbar, daß die durch die Unterkrainer Bahn mit dem österreichischen Bahnnetz verbundenen Dalmatinischen Bahnen die kürzeste Verbindung vom Süden des adriatischen Meeres nach dem Norden Mittel-Europas und zu den Centren des Verbrauches und der Erzeugung bilden würden.

Und wenn schon einmal die dalmatinischen Bahnen da sind, können sie nur durch Ausnützung dieser Verbindung zu einer Bedeutung gelangen.

Es unterliegt weiters keinem Zweifel, daß es Dalmatien möglich sein würde, auf dieser kürzesten Route bei weitem viel günstigeren maritimen Verhältnissen und seinen besten Häfen der gegenüberliegenden Küste, besonders dem Hafen von Brindisi, mit großem Erfolge Konkurrenz zu machen.

Es ist nicht minder eine Thatsache, daß durch die Verbindung der Unterkrainer Bahn mit der

Karlstadt-Fiumaner Bahn die kürzeste Route zu den kroatischen, sudungarischen Bahnen, also zu der Kornkammer der Monarchie geschaffen wird.

Meine Herren! Wenn wir die dalmatinischen Bahnen so lassen würden, wie sie jetzt sind, und den Anschluß nicht schaffen wollten durch Unterkrain an das österreichische Bahnnetz, was wäre die Folge davon? Einfach die, daß wir alle jene Millionen, die uns die dalmatinischen Bahnen kosteten, daß wir diese enormen Summen lediglich zugunsten unserer transleithanischen Nachbarn verwendet hätten. Denn es unterliegt gar keinem Zweifel, wenn die dalmatinischen Bahnen nicht den Anschluß nach Oesterreich finden, so würde aller Nutzen, der noch relativ von denselben gezogen werden könnte, auf unsere Kosten unseren ungarischen Nachbarn zugute kommen. Das kann nun nicht unsere Absicht sein, im Gegentheil, unsere Aufgabe ist, diesen Nutzen uns zu sichern um doch einigermaßen das Kapital zu verzuusen, welches in diese Bahnen hineingesteckt wurde.

Es ist obnehin fatal, daß fünf bis sechs Meilen dieser Bahn auf alle Fälle über ungarisches Territorium gehen werden, so daß es Aufgabe unserer Regierung sein wird, durch rechtzeitige Verhandlung mit der ungarischen Regierung sich diese kurze Strecke auf ungarischem Gebiete sicherzustellen und so allen Einwendungen beizeiten vorzubeugen.

Meine Herren! Es soll bei einem Bahnbaue, wenigstens nach meiner bescheidenen Auffassung, in erster Linie nicht Aufgabe sein, strategische Momente dabei zu verfolgen, obwohl es nicht zu leugnen ist, daß zu a. en Zeiten in anderen Staaten, so vorwiegend bei unserem östlichen Nachbarn, dieses strategische Moment sehr hervorragende Beachtung fand.

Jedenfalls aber kommt es immer vor, daß solche Momente neben anderen bedeutend ins Gewicht fallen. Nun spricht aber auch, von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, alles ganz entschieden für diese Bahn. Ich glaube, die jüngsten Ereignisse im Oriente haben neuerdings gezeigt, daß diese Linie, respective die Verbindung mit Dalmatien, für die Verteidigung des Reiches im Süden und Südosten von entschiedener Nothwendigkeit ist, und es kann keinem Zweifel unterliegen, daß, wenn je das Unglück eines Krieges in diesen Gegenden ausbrechen sollte, Dalmatien, unverbunden mit Oesterreich, sich bezüglich seiner Verteidigung hier in außerordentlich fataler und aussichtsloser Lage befinden würde.

Wenn ich mich, meine Herren, um den Charakter dieser Bahn vom technischen Standpunkte aus umsehe, so zeigt ein Blick ins Land, daß dieselbe zu jenen gehört, die mit verhältnismäßig wenigen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, bei welcher die Kosten daher auch verhältnismäßig unbedeutend sind. Hochgebirge hätte sie nirgends zu überwinden; es schiebt ihr nirgends an Holz, nirgends an Wasser, von Vora keine Spur. Sie würde gewiß zu jenen gehören, bei welchen der Kostenaufwand ein ganz erträglicher wäre.

Auch hier will ich nicht mit Zifferndetails kommen, nicht jener Ueberschläge erwähnen, die für die verschiedensten Varianten dieser Route schon gemacht worden sind; es ist dies heute noch nicht am Platze, aber das kann ich sagen, daß noch in den letzten Jahren verschiedene Bahnen gebaut wurden, die entschieden kostspieliger waren und deren Rentabilität jener der vorliegenden weit nachsteht.

Die Wichtigkeit der Unterkrainer Bahn wurde auch vonseite verschiedener Regierungen im Laufe der letzten Jahre mehrfach anerkannt.

Schon im Jahre 1869 hat der damalige Handelsminister v. Plener in einer Zuschrift an den Landesauschuß Krains die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit dieser Bahn anerkannt und bezüglich des Baues nur die Voraussetzung gemacht, daß die Linie Villach-Franzensfeste und die dalmatinische Bahn zuerst ausgeführt werden, Voraussetzungen, die heute bekanntermaßen bereits eingetroffen sind. Im Jahre 1872 wurde schon die militär-technische Begehung

der Bahn vorgenommen, 1874 hat bereits die vollständige Ueberprüfung des Projektes im Handelsministerium stattgefunden, 1875 hat Seine Excellenz der jetzige Handelsminister in das damalige Exposé jene Bahn als Hauptbahn aufgenommen, und 1875 hat auch die Tractierung durch Ingenieure der Generalinspektion stattgefunden. So hat die Bevölkerung fortwährend Hoffnungen und Erwartungen für die Bahn gehegt, bis jetzt ist sie aber in diesen Hoffnungen und Erwartungen immer wieder getäuscht worden.

Meine Herren, um kurz zu reasumieren: Es handelt sich um eine Bahn, bei welcher das lebhafteste und gewiß beachtenswertheste Lokalbedürfnis zusammenrifft mit den allgemeinen gesamtstaatlichen Interessen. Es handelt sich um eine Bahn, durch welche ein reich gesegneter Landstrich einer weiteren Entwicklung zugeführt werden soll, während anderseits dadurch zwei unserer verfahrensten und nothleidendsten Eisenbahnunternehmungen nach Thunthkeit verbessert und für den Staat minder kostspielig gemacht werden sollen; es handelt sich um eine Bahn im Süden, speziell in einem Lande, wo auf diesem Gebiete bisher entschieden zu wenig gethan wurde, wo wir aber in kommerzieller, politischer und militärischer Beziehung wichtige Interessen zu vertreten haben, wo es Oesterreichs Aufgabe ist, von seinem Handel drohende Gefahren abzuwenden und ihm durch rechtzeitige Schaffung der nothwendigen Verkehrswege den reichen Nutzen zu sichern, der dort in der Zukunft noch zu ernten ist, so glaube ich, daß es denn doch zweckmäßig und billig wäre, wenn die Regierung angewiesen würde, dieser Bahn ihr Augenmerk zuzuwenden und das Erforderliche vorzubereiten, um sie seinerzeit in entsprechender Weise realisieren zu können. In diesem Sinne empfehle ich Ihnen wärmstens den Ausfußantrag zur Annahme. (Bravo! Bravo!)

Reichsrath.

229. Sitzung des Abgeordnetenhauses.

Der Minister des Innern übersendet einen Gesetzentwurf, durch welchen Bestimmungen in Ansehung des Contadinen- und Colonenverhältnisses in den gegenwärtigen Gerichtsbezirken Ragusa-Vecchia, Stagno und Sabbioncello in Dalmatien getroffen werden.

Der Handelsminister gibt mittels Zuschrift bekannt, daß er den Gesetzentwurf, betreffend den Bau neuer Eisenbahnlinien auf Staatskosten, und die erforderlichen Spezial-Kredite pro 1877 zum Zwecke des Eisenbahnbaues rückichtlich der zum Bau beantragten Eisenbahnlinien Innsbruck-Bludenz (Arbergbahn), Tarvis-Görz (Predilbahn), Czernowitz-Rovosatica, von der verfassungsmäßigen Behandlung im Reichsrathe zurückziehe.

Der Minister des Innern übersendet eine Regierungsvorlage wegen Abänderung der Bestimmungen des Anhanges der Reichsraths-Wahlordnung inbezug des Wahlbezirkles Galizien mit Krakau, d) Landgemeinden 3. 1, 2 und 7, dann in Böhmen, d) Landgemeinden 3. 13, 14 und 15, ferner von Niederösterreich, d) Landgemeinden, 3. 9.

Der Finanzminister übersendet einen Gesetzentwurf, betreffend die Eröffnung von Nachtrags-Krediten zum Staatsvoranschlag pro 1877 nebst Begründung.

Es wird die General-Debatte über den Gesetzentwurf, betreffend die Maximal-Tarife für Personenbeförderung und einige allgemeine Transport-Bestimmungen auf den Eisenbahnen, fortgesetzt; das Wort ergreifen Abg. Teusch, Abg. Skene, der Handelsminister, die Abgg. Dr. Schoup, Kupitz, Dr. Ruf und Studel, der Handelsminister, die Abgg. Dr. Roser, Fuchs, und Berichterstatter Schwab.

Sämmtlich gestellte Anträge wurden an dem Eisenbahn-Ausfuß zurückgeleitet.

Politische Rundschau.

Laibach, 1. Februar.

Inland. Am 30. v. M. fand bei Herrn von Pretis ein „ministerielles“ Diner statt, welchem die Minister beider Reichshälften und Vertreter der Nationalbank beiwohnten. Ueber den Verlauf der Bankverhandlungen erzählt die „Bohemia“: „Es wird sich fast ausschließlich darum handeln, zu erfahren, inwieweit die Bank geneigt ist, den politischen Erwägungen, die aus dem staatsrechtlichen Verhältnisse der beiden Reichshälften folgen, Rechnung zu tragen und zu einem beider Theile befriedigenden Resultate mitzuwirken. Die österreichischen Minister haben bei wiederholten Anlässen erklärt, daß der Standpunkt der Bank auch jener des Parlaments sei, und daß das letztere wol nicht jeden Modus, zu dem die Bank sich versteht, acceptieren, aber nicht jeden Modus, den die Bank unannehmbar findet, ablehnen werde. Die Ungarn ihrerseits wollen die Nöthigung zur weiteren Verhandlung mit der Bank nicht zugeben; sie wollen jedoch diese Verhandlungen, bei denen sie nicht mitwirken wollen, nicht hindern, um nicht den letzten Weg zu versperren, der noch zu einem Ausgleich führen kann.“

Vjubijsa stellte im dalmatinischen Landtage folgenden Antrag: „Der Landtag wolle beschließen, es werde ein Ausschuss von neun Mitgliedern mit dem Auftrage gewählt, den Entwurf einer allerunterthänigsten Adresse an den Kaiser zu verfassen, in welcher Sr. Majestät gebohren würee, durch ein allerhöchstes Rescript dem Landtag allergnädigst erklären zu wollen, ob das letzte Alinea im dritten Artikel des Patents vom 26. Februar 1861 schon aufgehoben ist und ob das Königreich Dalmazien in Verbindung mit den im Reichsrath vertretenen Königreichen und Ländern auf Grundlage des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867 bleiben soll, was auch die Mehrzahl der dalmatinischen Bevölkerung wünscht.“ Das erwähnte Alinea lautet: „Jedoch kann, nachdem Wir über die staatsrechtliche Stellung Unseres Königreiches Dalmazien zu Unseren Königreichen Krայien und Slavonien noch nicht endgültig entschieden haben, die für Unser Königreich Dalmazien erlassene Landesordnung dormalen noch nicht vollständig in Wirksamkeit treten.“

Ausland. Der „Retasanzeiger“ publiziert eine kaiserliche Verordnung, mit welcher der eljablotztrigische Landesauschuss auf den 5. Februar einberufen wird.

Die „Gazzetta Ufficiale“ veröffentlicht ein königliches Dekret, mit welchem die am 16. Novemder 1876 zwischen Italien und Rumänien nach dem Grundsatz der meistbegünstigten Nationen vereinbarte Handelsconvention in Kraft gesetzt wird.

Die Friedens-Vorbesprechungen zwischen Serbien und der Türkei werden in Wien geführt, zu Pretisoll gebracht, hievon eine Kopie der serbischen Regierung und eine dem Großvezier zu geschickt werden. Beide Regierungen werden dann diese Protokolle zur Kenntnis der Pariser Tractatmächte bringen. Erst nachdem eine volle Verständigung über alle Punkte erzielt ist, wird zum Abschlusse des Friedens geschritten werden. Der Ort, wo dieser Akt stattfinden soll, ist bis jetzt noch nicht bestimmt, doch dürfte derselbe Konstantinopel sein, wohin sich eine Spezial-Gesandtschaft begeben würde.

Der von der Pforte unternommene Schritt zur Herbeiführung des Friedens mit Serbien und Montenegro ist nicht infolge einer PreSSION der Mächte geschehen. Die Gerüchte, betreffend die Aufhebung der Privilegien des Rhedive, die Befestigung der Capitulationen und über die angeblich drohende Sprache, welche der Großvezier dem bulgarischen Tractaten gegenüber geführt haben soll, sind vollständig unwahr.

Zur Tagesgeschichte.

— Von Stufe zu Stufe. Hofrath Freiherr von Burg, dessen 80. Geburtstag in Wien gefeiert wurde,

begann seine Laufbahn als Tischlerlehrling, besuchte die Architekturabtheilung der Akademie der bildenden Künste, frequentierte an der Wiener Universität die Vorlesungen über Astronomie, Physik, Mechanik etc., trat 1815 in das Polytechnikum, wirkte noch als Schüler der Mechanik beim Montieren der ersten aus England nach Oesterreich eingeführten Dampfmaschine mit und brachte es so weit, daß er von 1836 an am Polytechnikum als Lehrer der Mechanik und Maschinenlehre in Thätigkeit trat. Erst nach 45jähriger Thätigkeit trat er vom Lehramte zurück. Er war 1839 Mitglied der Hofcommission für die erste Gewerbe-Ausstellung in Wien und später bei allen ähnlichen Veranlassungen thätig. 1844 wurde er zum Regierungsrathe ernannt, 1849 in den Ritterstand erhoben, erhielt 1863 Titel und Charakter eines Hofrathes, 1866 wurde er Freiherr und 1869 lebenslangliches Mitglied des Herrenhauses. v. Burg hat 21 selbständige Werke und Lehrbücher und 154 Broschüren über allerlei Fachgegenstände geschrieben.

— Ueber die Bankfrage hielt Dr. Bischof im steierischen Gewerbevereinslokale einen Vortrag. Der Redner wies vom volkswirtschaftlichen Standpunkte nach, daß Oesterreich unmöglich auf die Wainvereinbarung eingehen könne, ohne sich und die Gesamtmonarchie volkswirtschaftlich zu ruinieren. Der Kern der Lösung der ganzen Bankfrage liegt vorläufig darin, daß 1. die Valuta geregelt wird; 2. ein hinreichender Kriegsschatz geschaffen wird und ohne eintretenden Falls neuerdings die Nationalbank in Anspruch zu nehmen und die Banknoten zu entwerthen; 3. daß die 80-Millionenschuld des Staates an die Nationalbank getilgt werde. Bis dieses gelingt, solle bis zum Ablauf einer Maximalfrist die jetzige Nationalbank mit einiger Modification fortbestehen, Ungarn im Zentralorgane derselben angemessen vertreten sein, in Budapest eine Bankdirection bestehen, die der Nationalbank-Zentrale in Wien untergeordnet ist, und an Ungarn solle die nöthige Notenmenge nach Maßgabe seines Bedarfes zugewiesen werden. Weitere Zugeständnisse an Ungarn sind, ohne unsere und die gesammstaatslichen Interessen zu gefährden, unmöglich und ein Mehrbegehren unbedingt zurückzuweisen.

Local- und Provinzial-Angelegenheiten.

— (Wahlbestätigung.) Der Handelsminister hat die von der Handels- und Gewerbeammer für Krain kürzlich vorgenommene Wiederwahl des Herrn Alexander Drex zum Präsidenten und des Herrn Karl Luchmann zum Vizepräsidenten derselben für das Jahr 1877 gestern bestätigt.

— (Fleischtarif für den Monat Februar.) Das Kilogramm bester Qualität von Rindfleisch kostet 48 kr., mittlerer Qualität 40 kr., geringster Qualität 32 kr., von Kühen und Zugschafen kosten die drei Sorten Fleisch 42, 34 und 26 kr.

— (Schwerzenschrei.) Der national-keritale „Slovenec“ ruft in seiner heutigen 11. Nummer aus: „Eintracht kommt von Gott!“, beklagt die auf dem Gebiete der inneren Politik Oesterreichs herrschenden Wirren und bedauert, daß weder unter den verschiedenen Nationalitäten, noch unter den verschiedenen politischen Parteien eine Verständigung möglich sei. „Slovenec“ bemerkt: der Absolutismus hielt Oesterreich zusammen; in der constitutionellen Ära sei noch kein Mann aufgetreten, der im kaiserstaate Einigkeit zu Stande gebracht hätte. „Slovenec“ schließt seine Zeremonie mit der Aeußerung: „Nur eine Partei könnte in Oesterreich Wurzel fassen und alle Volkstämme zufriedenstellen, dies wäre die Partei des — Rechtes!“ — Leider gibt der Verlauf des letzten Decenniums Zeugnis, daß der im national-keritalen Lager herrschende Begriff „Recht“ im liberalen Lager eine andere, wesentlich verschiedene Deutung erfahren hat.

— (Unsere tüchtige Militär-Musikcapelle) konzertiert am 5. d. im Salon des Gasthauses „zum goldenen Löwen“ in Lilla.

— (Der Verein der Aerzte) hielt gestern abends im „Hotel Stefani“ eine Versammlung ab; 32 Mitglieder, darunter Laibach, Adelsberg, Krainburg, Oberlaibach, Rabmannsdorf, Stein und Birkisch durch 22 Doctoren und 10 Wundärzte vertreten, sind erschienen, um den Erentag des Vereinsobmannes, des Sanitätsrathes und Seniors der Laibacher Medizin-Doctoren, des Herrn Dr. Schiffer, der mit der kaiserlichen Verleihung des Franz-Josef-Ordens

ausgezeichnet wurde, in erhebender, unter einem in gemüthlicher Weise zu feiern. Der Gefeierte und die ganze Gesellschaft befand sich in bester Stimmung, Toaste folgten in ansehnlicher Reihe aufeinander, Dr. Reesbacher öffnete seine reiche poetisch-humoristische Ader, und „echte Gemüthlichkeit“ war das Lösungswort des Festabendes.

— (Aus den Nachbarkländern.) Der Gesangsverein „Eintracht“ in Klagenfurt zählt 5 Ehren-, 49 ausübende und 213 unterstützende Mitglieder, dessen Archiv besitzt 1000 Stück Partituren und ein Inventar im Werthe von nahezu 600 fl. — Die kärntnerische Sparcasse passierte verschiedenen humanen Instituten, Vereinen und Anstalten 33 Ausgabe-posten im Gesamtbetrage von 42,260 fl., darunter der Feuerweh: 400 fl., dem Stadtarmsfond 1000 fl., für die Gewerbehalle 6400 fl., der Volksschule zum Bau eines Vereinshauses ein unverzinsliches Kapital von 25,000 fl., der Realschule 700 fl., dem Musikverein 500 fl., dem Schulspennig 200 fl. u. s. w. — Die „Agrarische Presse“ meldet, daß in Dalmazien unter dem Kommando des FML. Freih. v. Rodic zwei Infanterie-Divisionen und an der dalmatinischen Grenze bei Metkovic ein türkisches Corps, aus 6000 Mann bestehend, aufgestellt werden.

— (Landschaftliches Theater.) Unter dem modernisirten Titel „Fürst oder Bürgermädchen“ ging gestern das bekannte, recht nett gearbeitete historische Lustspiel „Anna Lise“ über die Bretter. Fr. Arensdorf führte die Hauptrolle der „Anna Lise“ in der gelungensten Form durch. Das natürliche, herzige, aufrichtige, der ersten Liebe treu ergebene Wesen der „Anna Lise“ fand in der genannten, mit lobenswerthem Fleiß und consequentem Eifer ihrem Kunstberufe obliegenden Schauspielerin vollkommen entsprechende Vertretung. Herr Direktor Frischke drang im den Geist der Rolle des arbeitsamen, unbegleiteten, volkfreundlichen und tapferen Fürsten „Leopold zu Anhalt-Deffau“ vollständig ein; ganz besondere Wirkung erzeugte die Szene der Rückkehr des Fürsten im fünften Akte. Recht possentlich traten die Herren Laska (von Salberg) und Ströhl (Marquis von Chalisac) ein. Fr. Arensdorf und die Herren Frischke, Laska und Ströhl erfuhr die Auszeichnung des Hervorrufes. Frau Schuberth-Barbieri (Fürstin Henriette) spielte die Anstandszenen gut, ließ jedoch in den Szenen mit dem Fürsten „Leopold“ das innige Gefühl der Mutterliebe vermissen. Herr Unger (Höfse) entledigte sich seines Partes in gemüthlichster Weise.

— (Die „Großherzogin von Gerolstein“) geht in großer Ausstattung heute über unsere Bretter. Frau Frischke-Wagner und Herr Weiß sind im Besitze ihrer Glanzrollen.

Zur Kultur des Karstgebietes.

(Fortsetzung.)

Im zweiten Abschnitt behandelt der Verfasser die Wiederkultur des Seckarstes. Diese Wiederkultur kann, da drei Vierttheile des Seckarstes absolutester Waldboden sind und nur durch Bewaldung die Macht der Bora gebrochen zu werden vermag, nur die Aufforstung des Seckarstes sich zur Aufgabe stellen. Diese Arbeit ist zwar in finanzieller Hinsicht nicht rentabel, aber die Existenz der dort anässigen Bevölkerung von 23,000 Menschen und die Rettung des Hochkarstes fordert dieselbe. Der Verfasser bezeichnet diese Arbeit nicht bloß in technischer Hinsicht, sondern wegen der ökonomischen und sozialen Schwierigkeiten als eine Herkulesarbeit, für deren Ausführbarkeit er jedoch einstehe. Die von ihm gestellten Vorschläge zur Regelung der Grundeigenschaftsverhältnisse betreffen namentlich die Restringierung der Gemeindegutweiden auf die wirklich benutzbaren, d. h. begrasteten oder bebauten Grundstücke, die Verbesserung der ersteren durch Säuberung von losen Steinbrocken und Herstellung von Grenz- und Abtheilungsmauern, dann Theilung derselben in abwechselnd zu beweidende Schläge; die Wiederbewaldung der letzteren durch schlagweise einzuführende Schonung und Ummauerung bei Mittelwaldbetrieb mit Unterholz zur Futterlaubgewinnung unter Ausschluß der Beweidung. Die errichteten Schonungen und die noch vorhandenen Staatsmaadungen sollen nach Rückerwerbungs etwaiger Privat-Enclaven mit Trockenmauern verhegt und durch zweckentsprechenden Fieb aus Buschwerk in Mittelwald umgewandelt,

jedoch gleichfalls zur Futterlauberzeugung benötigt werden. Die Dedungen wären lediglich vor weiterer Unbill durch Ummauerung zu schützen. Verfasser beantragt sodann noch mehrere Maßregeln zur Hebung der bäuerlichen Wirtschaft, so die Erlassung eines Grundarrondierungs-Gesetzes, sowie eine Reihe von die Seelart-Kultur unterstützenden Gesetzen, deren Wirksamkeit, um den so sehr überhand genommenen Forstrevell und Holzdiebstahl zu unterdrücken, durch Anlage neuer und Verbesserung der alten Straßen und Schaffung neuer Erwerbsquellen gefördert werden müßte. Von diesen, sich den gegenwärtigen Zuständen accommodierenden Maßregeln erwartet der Verfasser in den nächsten Decennien die Schöpfung von 6—8000 Joch Mittelwald mit Futterlaubetrieb auf Staatsgrund; circa 20,000 Joch dergleichen Wald auf den jetzt bebauten Gemeindeweiden; 1—2000 Joch Privat-, Obst- und Weinpflanzungen, also die Regenerierung von ein Drittel des Seelartes; mehr zu leisten hält er nicht nur mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Wirtschaftsverhältnisse, sondern auch wegen Unzulänglichkeit der Geldmittel und des acquirierbaren Forstpersonals für unmöglich. (Schluß folgt.)

Das österreichische Bürgerthum.

Herr Heinrich Reschauer, Redacteur der „Deutschen Zeitung“ und Gemeinderath in Wien, hielt am 26. v. M. einen längeren Vortrag über die Mission des gewerblichen Bürgerthums in Oesterreich. Aus diesem Vortrage wollen wir in der Erwägung, als dieselben auch vom Gewerbebestande unseres Heimatlandes mit lebhaftem Interesse aufgenommen werden dürften, hier nachfolgend die Cardinalstellen hervorheben:

Das Bürgerthum ist ein Stand von der größten volkswirtschaftlichen und politischen Bedeutung. Die Neuzeit brachte unfehlbar eine große politische Erregung, die Gleichberechtigung der Individuen. Die Neuzeit brachte die Gewerbe-Ordnung, mit ihr die Gewerbefreiheit; leider hat die Neuzeit auch die Verarmung des Mittelstandes im Gefolge.

Man legt die Ursache dieser unliebsamen Erscheinung den Gewerbetreibenden von heute zur Last; man stellte den Satz zum Dogma auf, daß den Gewerbeleuten von heute nicht zu helfen sei, weil denselben die nöthige Bildung zum Verständnis der neuen Zeit und des Fortschrittes fehle, man müsse eine neue Generation erziehen.

Die Thatsache, daß der Gewerbebestand verarme, kann nicht hinweggeleugnet werden; Thatsache ist, daß die eigentliche praktische Erziehung zum Gewerbebetrieb in Händen des Lehrherrs liegt; jedoch ebenso gewiß ist es, daß der jetzige Gewerbebestand nicht so verdorben, nicht so fortschrittsfeindlich und bildungslos sei, als man denselben in gewissen Kreisen hinstellt.

Es tritt der Wunsch in den Vordergrund, daß den gewerblichen Interessen vonseite des Staates das Behnliche von dem zugewendet werden sollte was diesem Zwecke heute zugewendet wird. Die Ansicht findet in allen Kreisen Gehör, daß etwas geschehen solle, um Abhilfe zu schaffen; es fragt sich nur: „Was soll geschehen?“

Vor allem müßte das in Oesterreich fehlende Bewußtsein der Solidarität der Interessen aller Stände geweckt werden. In Oesterreich hält man die Interessen eines bestimmten Standes nur für Sonderinteressen, so z. B. sagt man: den Schutzoll brauchen nur die Fabrikanten.

Sämmtliche Gewerbetreibende müssen einig werden über die Fragen: was noth thue, und welche sind die Mittel, durch die zu helfen sei? — Es müssen alle Nebensachen, so Schutzoll und Freihandel, beiseite gesetzt und nur die Hauptfragen ins Auge gefaßt werden.

Eine dieser Hauptfragen ist die — Verminderung der Steuern, und um zu diesem Ziele zu gelangen — Reduzierung der Auslagen für Heer und äußere Großmachtspolitik.

Das Kleingewerbe in Oesterreich dürfte nicht verloren gehen; dort, wo Maschinen das Terrain bereits erobert haben, ist dem Kleingewerbe der Boden entrückt worden, aber auf jenem Gebiete, wo individuelle Fertigkeit und Geschmack maßgebend sind, gibt es für das Kleingewerbe immerhin noch viel zu thun. Das Kleingewerbe wurde bisher vom Staate stiefmütterlich behandelt, es wurde vernachlässigt, es mußte verarmen; es fehlten dem Kleingewerbe Arbeitsmittel und Absatz, es fehlten Musterwerkstätten.

Es wird Klage geführt, daß die Handels- und Gewerbetreibenden in erster Linie Handels-, und in letzter Linie Gewerbetreibenden seien. Die Gewerbetreibenden sollten dahin streben, ihren Wünschen in maßgebenden Kreisen höhere Geltung zu verschaffen. Dies könne nur durch den allgemeinen österreichischen Gewerbetag geschehen. Die Aufgaben des Gewerbetages wären: 1. Organisation des Gewerbeverbandes; 2. die Lehrlingsfrage; 3. Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer; 4. Beurtheilung der Wirkungen der Gewerbe-Ordnung vom J. 1859.

Die Mission des heutigen gewerblichen Bürgerthums sei, dahin zu streben, daß Einigung bezüglich der gewerblichen Fragen erzielt werde, daß die Einflussnahme auf die Gesetzgebung und hiedurch die Inanspruchnahme des Staates für gewerbliche Interessen gesichert werde, endlich in politischer Beziehung eine solche Organisation des Staatswesens herbeizuführen, daß nicht eine stetige Vermehrung, sondern eine Verminderung der Steuern einreite.

Witterung.

Laibach, 1. Februar
Morgens dichter Nebel bis gegen Mittag unanhaltend, dann besser, windstill. Temperatur: morgens 7 Uhr 70°, nachmittags 2 Uhr + 0.6° C. 1876 — 0.8°; 1875 — 1.6° C.)
Barometer, 786.01 mm. Das gestrige Tagesmittel der Temperatur — 1.1°, gleich dem Normale; der gestrige Niederschlag 1.85 mm. Schnee.

Angenehme Freunde

am 1. Februar.
Hotel Stadt Wien. Gries, Savel, Rste., und Baron Zornberg. — Samman Anna, Pettau. — Dr. Depertis, Advokat, Görz. — Babič Maria, Sachsenfeld. — Bobstinsky, Hof. — Lupjanusch, Arzt, Beides — Graf Thurn, Hadmannsdorf. — Friedmann, Junsbruck. — Dr. Ralli, Krainburg.
Hotel Glesant. Bernizel, Lebrer, Patka. — Ruprecht, Bezirksarzt, Egg. — Dr. Rappet, Idria.
Kaiser von Oesterreich. Gauer, I. I. Artillerie-Oberlieutenant, Karisdorf.

Lebensmittel-Preise in Laibach

am 31. Jänner.
Weizen 9 fl. 90 kr., Korn 6 fl. 70 kr., Gerste 5 fl. 10 kr., Hafer 4 fl. — kr., Fuchweizen 6 fl. 20 kr., Gerste 5 fl. 20 kr., Kukuruz 6 fl. — kr. pr. Hektoliter; Erdäpfel 4 fl. 10 kr. pr. 100 Kilogramm; Hirsen 8 fl. — kr. pr. Hektoliter; Rindfleisch 92 kr., Schweinefleisch 85 kr., Speck, frischer, 66 kr., Speck, gesalzen, 76 kr., Butter 82 kr. pr. Kilogramm; Eier 2 kr. pr. Stück; Milch 7 kr. pr. Liter, Rindfleisch 48 kr., Kalbfleisch 52 kr., Schweinefleisch 48 kr. pr. Kilogramm; Hen 3 fl. 15 kr., Stroh 3 fl. 5 kr. pr. 100 Kilogramm; bariertes Holz 8 fl. — kr., weiches Holz 5 fl. — kr. pr. vier Q.-Meter; Wein, rother 24 fl., weißer 20 fl. pr. 100 Liter.

Gedenktafel

über die am 5. Februar 1877 stattfindenden Vertatationen.
3. Feilb., Meglic'sche Real., Neumarkt, W. Neumarkt.
— 1. Feilb., Strupl'sche Real., Napa, W. Krainburg.
1. Feilb., Obajdin'sche Real., Oberfehniz, W. Krainburg.

Theater.

Heute: Die Großherzogin von Gerolstein.
Komische Oper in 3 Akten und 4 Bildern. Musik von Jacques Offenbach.

Berstorbene.

Den 31. Jänner. Jakob Kregota, Privat-Schreiber, 56 J., Zivilspital, Darmlatarich.

Telegramm.

Petersburg, 31. Jänner. (Aus slavischer Quelle.) Die Aufstellung der Armee ist beinahe ganz vollendet, dem Beginne des Krieges wird positiv Mitte März entgegengesehen. An eine feindselige Haltung Oesterreichs wird hier in maßgebenden Kreisen nicht geglaubt, eher noch an ein gemeinsames Vorgehen.

Wiener Börse vom 31. Jänner.

Staatsfonds.	Werb	Ware	Pfandbriefe.	Werb	Werb
Spez. Rente, 8 fl. Pap.	62.80	62.90	Ang. 8 fl. Bob.-Cred.	105.-	105.50
die. do. 8 fl. in Silb.	68.-	68.20	do. in 33 J.	89.25	89.50
Lose von 1854	108.-	108.50	Nation. 5 fl.	96.90	97.-
do. von 1860, ganze	112.-	112.50	Ang. Bob.-Credittanf.	86.-	86.25
Lose von 1860, Stück.	120.-	120.50			
Prämienf. v. 1864	124.50	125.-			
			Prioritäts-Obl.		
			Frans. Josef's-Bahn	91.40	91.60
			Oest. Nordwestbahn	90.50	90.75
			Stechenbürger	61.-	61.25
			Staatsbahn	153.00	154.-
			Südbahn 5 Berg.	92.75	93.-
			do. Bond	—	—
			Grundent.-Obl.		
			Siebenbürg.	71.25	71.75
			ungars	73.50	74.-
			Actien.		
			Anglo-Bank	77.75	78.-
			Kreditbank	148.-	148.25
			Depositenbank	139.-	139.-
			Escompte-Anstalt	695.-	705.-
			franco-Bank	—	—
			Handelsbank	—	—
			Nationalbank	834.-	836.-
			Oest. Bankgef.	—	—
			Union-Bank	54.-	55.-
			Verkehrsbank	79.50	80.-
			Kaffee-Bahn	98.25	98.75
			Rail. Rudwigsbahn	207.25	207.75
			Rail. Ost.-Bahn	135.75	136.25
			Rail. Pr. Josef's	125.-	125.75
			Staatsbahn	240.-	241.-
			Südbahn	77.00	78.-
			Lose.		
			Kredit-Lose	163.-	163.25
			Rudolfs-Lose	13.50	14.-
			Wechs. (3 Mon.)		
			London 100 Mark	59.45	59.55
			Frankf. 100 Mark	—	—
			Hamburg	—	—
			Venedig 100 Franc.	123.70	123.90
			Berlin 100 Franc.	48.65	48.75
			Münzen.		
			Rail. Münz-Ducate	5.80	5.82
			Rail. Pr. Josef's	9.79	9.80
			Deutsche Reichsbank	60.20	60.35
			Silber	116.75	116.90

Telegraphischer Kursbericht

am 1. Februar.
Papier-Rente 62.95. — Silber-Rente 68.20. — Gold-Rente 74.55 — 1860er Staats-Anlehen 111.50. — Bankactien 840. — Kreditactien 147.80. — London 122.60. — Silber 114.60. — R. I. Münzducate 5.80. — 20-Francs Stücke 9.80. — 100 Reichsmark 60.25.

Bahnarzt Paichels

Rundwasserseife, das vorzüglichste Zahnreinigungs- und Erhaltungsmittel, ist außer im Ordinationslokal an der Stadthauptbrücke im Malley'schen Hause noch bei Herrn Apotheker Mayer und Herrn Kartinger zu haben. Preis pr. Flacon 1 fl. (39) 4

Rheumatismus-Aether

zur Behebung von Schmerzen aller Art, ob acut oder chronisch.

Dieser Aether ist das beste, reellste und sicherste bis nun bekannte Mittel gegen Rheumatismus (Gliederwehen, Gelenkschmerz), nicht jede Art Lähmung in den Händen und Füßen, Seitenstechen etc. Sehr häufig beobachtet er genannte Leiden schon nach einmaligem Gebrauch vollkommen. — Preis eines großen Flacon kommt Anwendung 1 fl., eines kleinen Flacon kommt Anwendung 40 kr. Die geringste Postsendung sind entweder 1 großes oder 2 kleine Flacons. Bei Postsendungen entfallen für Emballage und Stempel noch 20 kr.

Depot für Krain: Laibach Victor v. Trnkoozy, Apotheker „am gold. Einhorn“, Rathhausplatz Nr. 4. Rudolfswerth: Dom. Rizzoli, Apotheker. (38) 10—4

Ein tüchtiger

Agent in Innsbruck

sucht eine leistungsfähige Firma in Vertretung; Hauptartikel: Landesprodukte etc. Referenzen ersten Ranges stehen zur Seite. Adresse ist in der Expedition dieses Blattes zu erfahren. (48) 3—2