



Steierisches Blatt.

Dinstag den 20. Jänner.

Ideen

zur Verbindung Kärntens mit dem Freihafen Triest
mittels
der südlichen Staats-Eisenbahn und einer Flügelbahn.

Vom k. k. Oberamts-Director Costa.
(Schluß.)

Die Erbauung einer Eisenbahn von Klagenfurt nach Laibach spricht demnach ein vielseitiges Interesse an, und bietet überwiegende Vortheile gegenüber einer Eisenbahn von Klagenfurt nach Marburg, denn diese könnte erstens nie auf eine so zahlreiche Personenfrequenz rechnen, als jene; zweitens wären die Kärntner bei dem Transporte ihrer Fabrikate auf der Eisenbahn von Klagenfurt nach Marburg um den ganzen Frachtlohn auf dieser Strecke, den Steyermärkern gegenüber, im Nachtheile, während, wenn die Eisenbahn auf Laibach zu geht, und die Frachtung auf dieser bis hieher geschieht, sie, nämlich die Kärntner, um die ganze Strecke von Marburg bis Laibach, und selbst noch um 6 Meilen der Flügelbahn, im Verhältnisse von 10 zu 16, an Zeit und Frachtkosten im Vortheile wären. Dieselben Vortheile würden den Kärntnern auch den Bezug der Colonial- und anderer Waren erleichtern, und sie hätten nicht nöthig, größere Capitalien für größere Vorräthe auszuliegen. Endlich müßte sogar die Erbauung einer Eisenbahn an der Seite des Draussuffes auf den Holzhandel, welcher durch die Befrachtung der Plätten begünstigt wird, störend einwirken, oder es würde der Transport auf den Plätten, da er zu einer Fracht, wie sie auf einer Eisenbahn nicht zu erzielen ist, betrieben wird, dem Transporte auf der Eisenbahn vorgezogen werden. „Eisenbahnen,“ sagt Herr Schließnigg an einem andern Orte (Carinthia Nr. 45 v. J. 1842), „die da angelegt werden sollen, wo sie unentbehrlich sind, und durch kein anderes Mittel ersetzt werden können, halten hinsichtlich der Transport-Spesen umfangreicher Waren mit den schiffbaren Flüssen und Kanälen keinen Vergleich aus, denn es wird allgemein angenommen, daß sich diese auf schiffbaren, geregelten Flüssen stromabwärts gegen die Eisenbahn wie 1 zu 40, und auf Kanälen gegen letztere wie 14 zu 40 verhalten.“

Wenn sich auf der Wiener-Marburger-Straße hin und zurück, nach Herrn Schließnigg's Angabe, mit Ein-

schluß der Drau nur 315527 Centner bewegen, und wenn davon vollends, ebenfalls nach Herrn Schließnigg's Versicherung, mittelst 200 Plätten 60000 Centner auf der Drau verführt werden, und auch künftig verführt werden sollten, und da, wie gesagt, auf eine zahlreiche Personenfrequenz auf der Klagenfurt-Marburger Bahn nicht zu rechnen wäre, so würde sich diese Bahn wohl auch in keinem Falle rentiren. Weit günstiger stellt sich die Berechnung für den Warentransport, die Personenfrequenz und der Ertrag einer immerhin kostspieligen Eisenbahn von Klagenfurt nach Laibach. Herr Schließnigg, welcher das lombardisch-venetianische Königreich als den bedeutendsten Abnehmer der kärntnerischen Eisen- und Stahlwaren, einiger Bleifabrikate, dann mancher landwirthschaftlicher Producte nennt, gibt den Absatz dahin auf . Ctr. 120247 und die Einfuhr von dort zum Provinzial-Consumo auf Ctr. 22122 mit dem Bemerken an, daß dieser Wechselverkehr nun größtentheils über Portogruaro und Venedig betrieben werde, bei einer Pferde-Eisenbahn aber um so mehr über Triest eingeschlagen werden könnte, als die langsame Beförderung auf der Achse und die hohen Frachtpreise Kärntens Verkehr mit jenem Theile Italiens sehr zu reduciren drohen.

Ferner bemerkt Herr Schließnigg, daß die Gewerke und Fabrikanten um Villach, welche ihre Sendungen nach Triest bisher über Udine machten, dieselben über Marburg (folglich auch über Laibach) bewerkstelligen, und so dieser Route Ctr. 31223 zuführen könnten.

Nach Herrn Schließnigg benötigt der Klagenfurter Kreis Ctr. 6611 und der Villacher „ 3500 Triester Güter, dann beide Kreise an Producten des obern Italiens ungefähr Ctr. 16000 welche der Herr Berichtstatter der projectirten Pferdebahn zuweist. Weiters berechnet derselbe die Ausfuhr aus Kärnten nach Krain, und die Einfuhr von hier dahin, nach Abschlag der Transit-Güter, auf Ctr. 87242 und beklagt den vorauszu sehenden, künftigen Ver-

Iust des gesammten Transito-Verkehrs Kärntens; allein es läßt sich mit ziemlicher Veruhigung und Gewißheit die Rettung des größten Theiles dieses Transito-Verkehres voraussagen, wenn Kärnten mittelst einer Eisenbahn gegen Laibach mit der Wien-Triester-Eisenbahn in Verbindung gesetzt würde, denn es ist gewiß, daß die Triester Güter und die Producte und Fabrikate, welche gegenwärtig über Klagenfurt und Villach nach Salzburg und Wels gehen, und welche Herr Schelliesinig im Ge-

Utr. 286945
Utr. 174541
Utr. 461486

wichte von
anschlägt, künftig auf der Staatseisenbahn bis Laibach, und dann auf der Flügelbahn nach Klagenfurt und weiter gehen würden. Hiernach würde sich also der Gesamttransport auf der Pferde-Eisenbahn von Laibach nach Klagenfurt, und von dort hieher auf
belaufen, welches Quantum eher zu gering, als zu hoch angenommen ist, da schon Kärntens Bedarf an Colonial-Waren mit 10111 Centnern für eine Bevölkerung von 305044 Seelen unverhältnißmäßig gering erscheint, und Kärnten an Brotfrüchten und Mehl wohl über 50000 Centner des Jahres aus Krain bezieht. Sehen wir jedoch davon ab, lassen wir ferner die Wahrscheinlichkeit aus den Augen, daß Laibach der Haupt-Speditionsplatz für innerösterreichische Ausfuhrartikel werden dürfte, und denken wir auch nicht an die mögliche, ja wahrscheinliche Vermehrung des Transportes bei einer Verlängerung der Laibach-Klagenfurter Pferde-Eisenbahn über Salzburg und Linz hinaus, wobei höchst wahrscheinlich Salzburg, Tyrol und selbst Deutschland das Banater Getreide auf diesem Wege beziehen würden, sondern halten wir vorläufig die oben entzifferte Menge des Waren-Transportes mit 461486 Centner fest, welche Menge jedoch zur Gründung und Erhaltung einer Eisenbahn jedenfalls zu gering ist, zumal da wir den, 5477 Fuß hohen Leiblberg als ein scheinbar unübersteigbares Hinderniß vor uns haben. Ohne Durchbohrung dieses Giganten ist die Sache freilich wohl nicht ausführbar; diese Durchbohrung war bereits im Jahre 1824 im Antrage, allein sie unterblieb, wiewohl die dafür und für die Umlegung des Weges veranschlagten Kosten nichts weniger, als übertrieben hoch waren, denn es wurden für den Stollen nur 58208 fl. 39⁵/₆ kr. für die Brücke 22100 » 40²/₆ » für Kanäle 2705 » 2⁵/₆ » für die Straßenabbauung 241736 » 6¹/₆ » für die Grundablösung 953 » 26 » und auf Regiekosten 3500 » — »

folglich zusammen 329203 fl. 55¹/₆ kr. berechnet. Der Stollen von 380 Klafter Länge sollte in Krain ober St. Anna, nach der ersten Reihe (Wendung) der Straße beginnen, und jenseits, nämlich in Kärnten, unter St. Leonhard, 98° unter der Spitze des Loibls ausmünden, die neue Straße würde aber in Krain 2153° 2' 11", in

Kärnten dagegen 4219° 0' 4" folglich etwas mehr als 1¹/₂ Meile betragen haben.

Eine Pferde-Eisenbahn, von welcher auf der Route von Klagenfurt nach Laibach freilich wohl nur die Rede seyn könnte, sollte verhältnißmäßig nicht so hoch zu stehen kommen, denn nach Herrn Dr. Hlubek's Erhebungen hat die Pferde-Eisenbahn von Budweis bis Linz sammt fundus instructus 2374000 fl.; jene von Prag bis Lagna sogar nur 337000 fl. gekostet, wonach sich die Kosten der erstern Bahn auf 86327 fl. 16 kr., jene der letztern dagegen auf 44933 fl. 20 kr. von der Meile berechnen. Im Durchschnitte nimmt man die Kosten einer Pferdebahn mit 60000 fl. für die Meile an; halten wir uns jedoch an die vor uns liegende Erfahrung, und nehmen wir die Kosten einer Pferde-Eisenbahn mit dem oben berechneten höchsten Betrage, und zwar, nach Dr. Hlubek, Seite 73, in runder Zahl mit 87000 fl. für die Meile, folglich in Erwägung, daß der Weg von Klagenfurt nach Laibach bei Durchstollung des Loibls wenigstens um eine Meile kürzer werden würde, für 10 Meilen mit 870000 fl. an; rechnen wir noch die oben ausgewiesenen Kosten eines Tunnels, deren Nichtigkeit wir als Nichttechniker voraussetzen müssen, mit 58208 » und jene einer Brücke mit 22100 » dann die Kosten zur Anschaffung von 10 Eisenbahnwägen mit 4000 »

hinzu, so zeigt sich ein gesammter Kostenanschlag von 954308 fl.

Die fünfprozentigen Zinsen dieses Capitals entfallen mit 47715 Gulden. Zur Deckung dieser Interessen erscheint die oben ermittelte Menge des Gütertransportes von 461486 Centnern und resp. der davon zu erwartende Frachtlohn allerdings nicht zureichend; nachdem aber bisher die Erfahrung gelehrt hat, daß Eisenbahn-Unternehmungen nicht so sehr auf den Waren-Transport, als vielmehr auf die Personenfrequenz ihre Rechnung stellen müssen, so soll auch hier dieser Grundsatz uns zu Hilfe kommen.

Herr Professor Dr. Hlubek berechnet in seiner erwähnten schätzbaren Broschüre: „Der Verkehr zwischen Triest und der Monarchie, und die Wien-Triester Eisenbahn, Wien 1841,“ deren Gründlichkeit sich von Tag zu Tag mehr bewährt, die Personenfrequenz auf Eisenbahnen nach der Bevölkerung ihrer Endpunkte im Verhältnisse wie 350 zu 100. Da nach dem Provinzial-Handbuche des Laibacher Gouvernements pro 1845, Laibach eine Bevölkerung von 16465 Seelen, und Klagenfurt von 10684 Seelen zählt, so stellt sich die Aufgabe: 27149 : 100 = x : 350 demnach

$$\frac{27149 + 350}{100} = \frac{95021}{100}$$

Auf der Linz-Budweiser Bahn zahlt jeder Reisende in den Wägen der ersten Classe 7 kr., in jenen der zweiten Classe 5 kr. Nehmen wir für die Laibach-Klagenfurter Bahn das Mittel von 6 kr. oder für 10 Meilen einen

Gulden an, und wir haben dann nach obiger Anzahl der Passagiere 95021 fl. 30 fr.
 rechnen wir nun den Frachtlohn für den Gütertransport dazu, nach der oben ermittelten Menge von 481485 Centnern und zwar nicht höher als zu $\frac{3}{4}$ fr. pr. Centner und Meile, sonach von 10 Meilen $7\frac{1}{2}$ fr., und wir erhalten 60185 „ 37 „
 daher Gesamteinnahme 155207 fl. 7 fr.

Die Regiekosten einer Dampfeisenbahn werden mit 50 Procent, jene einer Pferdebahn dagegen nur mit $\frac{1}{4}$ der Betriebsauslagen berechnet; weit entfernt jedoch, sanguinische Hoffnungen zu erregen, nehmen wir die 50 Procent auf Regie- und Erhaltungskosten in Anschlag, und uns bleiben sodann noch von der Einnahme 77603 fl. $18\frac{1}{2}$ fr., mit welchen sich das Fonds- oder Auslags-Capital zu $8\frac{1}{8}$ Procent verzinsen würde. Die Dividende der Nordbahn erreicht nicht 7 Procent, jene der Budweis-Gmündner Bahn $7\frac{1}{2}$ Procent.

Dieses günstige Resultat gründet sich auf die berechnete Personenfrequenz, auf welche im Anbetrachte des billigen Frachtlohnes und in der begründeten Voraussetzung, daß künftig alle Reisenden aus Italien und von Triest, dann dahin nur den Hauptweg und die Eisenbahn benützen werden, sicher zu rechnen ist. Die Fahrt auf einer Pferdebahn geht zwar nicht so schnell, als auf einer Locomotivbahn, jedoch sicherer und gemächlicher, und jedenfalls so schnell, wo nicht schneller, als die Pferd- oder Eilpost, welche gegenwärtig von hier nach Klagenfurt, oder von dort hieher 14 Stunden fährt; man kann annehmen, daß künftig die 10 Meilen dieses Weges durch den Loibl-Tunnel mit Pferdetrain innerhalb 8 Stunden der angenehmsten Fahrt durch anmuthige Auen und Thäler zurückgelegt werden könnten. Bei dem Güter-Transporte handelt es sich aber eigentlich nicht so sehr um die Schnelligkeit, als vielmehr um die Wohlfeilheit des Transportes; mittelst einer Pferdebahn würden jedoch, gegenüber dem gegenwärtigen Frachtwesen oder Umwesen, beide Zwecke zu erreichen seyn, denn auf einer Pferdebahn wird die Meile innerhalb $1\frac{1}{2}$ Stunden zurückgelegt; folglich würde man für diesen Transport künftig nicht einmal 18 Stunden benötigen, während man gegenwärtig drei Tage dazu verwendet, und die Waren dem Verderben, ja selbst dem Verluste aussetzt. Auch würde sich der Frachtpreis auf dieser Pferdebahn weit billiger stellen, da, wie oben gezeigt wurde, von Klagenfurt bis Laibach für 10 Meilen nur fl. $7\frac{1}{2}$ fr.
 von Laibach bis Triest für $16\frac{1}{2}$ Meilen » $12\frac{1}{4}$ »
 folglich zusammen nur fl. $19\frac{3}{4}$ fr.
 vom Centner zu bezahlen wären, wogegen die Fracht von Triest nach Klagenfurt, nach Herrn Schelliesnigg's Berechnung, auf der Achse 1 fl. 24 fr. beträgt, und auf der Eisenbahn von Triest nach Marburg und von da nach Klagenfurt auf 42 fr. sich belaufen würde.

Der oben entzifferte, äußerst geringe Frachtlohn für den Transport auf der Pferdebahn von Klagenfurt nach Laibach, und von hier auf der Locomotivbahn bis Triest, wäre selbst mit Rücksicht des mindern Frachtlohns auf dem Draufusse, bei Benützung desselben und der Staats-Eisenbahn von Marburg aus, nicht zu erreichen; es thut aber in der That Noth, auf die möglichste Verminderung der Transportspesen zu sehen, weil widrigens die Gewerke nördlich von Kärnten, z. B. in Obersteiermark, den Meiler Eisen oder Stahl, wie man berechnet hat, um 9 fl. 20 fr. wohlfeiler nach Triest absetzen können, als die kärntnerischen Producenten.

Für die Reisenden aus Italien und von Triest her hätte der Umweg über Marburg nach Klagenfurt wahrlich nichts Einladendes, und es wäre sonach hier auf eine ergiebige Personenfrequenz wohl in keinem Falle zu rechnen, wogegen die Route von Laibach nach Klagenfurt schon ihrer Wohlfeilheit wegen häufig benützt werden würde, indem für diese Strecke, wie gesagt, nur 1 fl. zu bezahlen wäre, während gegenwärtig für die Fahrt mit dem Eilwagen 4 fl. 19 fr. bezahlt werden müssen.

Und endlich ist es wohl für jedes Land von höchstem Interesse, mit der Provinzial-Hauptstadt des Nachbarlandes in die nächste Verbindung zu kommen, denn die Provinzial-Hauptstädte besitzen die geeignetsten Mittel, den Producenten der Landwirtschaft, der Montan- und jeder andern Industrie Vortheile zu verschaffen, die an andern Orten entbehrt werden müssen. Producte aller Art finden in den Provinzialstädten die besten Lagerplätze, und die Concurrenz der Handelsleute und Fabrikanten, so wie der Käufer und Consumenten findet zunächst in den Provinzial-Hauptstädten Statt.

Die Beurtheilung der Vortheile, welche eine Pferdebahn von Laibach nach Klagenfurt, zumal in ihrer allfälligen Verlängerung über Salzburg und Lienz hinaus, und Anschließung an die Eisenbahn gegen Baiern, in strategischer Beziehung gewähren würde, bleibe als Staatsangelegenheit der hohen Staatsverwaltung vorbehalten, hochwelche in ihrem nicht genug zu preisenden weisen Rathe auch diese Lebensfrage für Kärnten und das gewerbthätige Oberkrain sicherlich vor Augen hat.

Es mögen übrigens diesen angeregten Ideen reifere Ansichten und Erfahrungen immerhin entgegengesetzt werden können, sie können jedoch, wofern sie öffentlich ausgesprochen werden, nur zu einem und demselben erwünschten Ziele führen, und müssen daher, frei von Parteigeist und persönlichen Interessen, höchst willkommen seyn.

Die ersten Verthen.

Allegorie von Hilarius.

Als einst in den Tagen der ersten Schöpfungszeit Aurora an einem schönen Lenzmorgen in neuerjüngter Rosenblüthe über ein zartbesprotes Saatheld dahin schwebte und ihren Augen über die unglückliche Wahl ihres Gatten, dem sie für sein unsterbliches Greisenalter die ewige Jugend zur Morgengabe darbrachte, wehmüthige Thränenperlen entträu-

felten, vernahm sie plötzlich tief unter ihr einen Wechselgesang von zwei lieblichen Stimmen.

Erweckt aus ihrem tiefen Kummer, blickte sie neugierig aus ihrer rosigen Wolfenhülle auf die stille Landschaft herab. Da sah sie auf einem Felde der Ceres ein holdes, jugendliches Hirtenpaar. Gleich munter, als flink, säuberten die beiden Liebenden sorgfältig den reinen Fruchtkeim von seinem wuchernden Unkraute. Gerührt über den lieblichen Frohsinn der munteren Hirtenjugend bei ihrem raschen Fleiße, verließ Cos eiligst ihr Rosenlager, und sank am fernen Rande des Saatheldes in einem thauenden Morgennebel zu ihr hernieder.

„Euer Festlied bei Euerem frühen Fleiße, ihr holden Kinder des Feldes!“ sprach die sauft sich entnebelnde Morgenröthe, „hat mich entzückt, und den tiefen Gram, der meine Rosenstirne umwölkte, süßtröstend zerstreut. — Wie glücklich ist nicht Euer Loß!“

„Nur weniger mißvergnügt, als glücklich, holde Göttin des Morgens!“ sprach das vereinte Schäferpaar. „Gesang bei Müh und Arbeit verschleicht allen Kummer!“

„O, wie beneide ich Euch!“ entgegnete die beschämte Göttin, und ein noch helleres Morgenroth überfloss ihr Antlitz. „Wie gerne tauschte ich nicht meinen Götterstand um Euer harmloses Hirtenleben! Ja wohl, Gesang bei Müh und Arbeit verschleicht allen Kummer!“ fuhr Aurora seufzend fort, und ein sanftes Lächeln umzog unter Demantthränen ihre blühenden Rosenwangen. „Aber der lehrreiche Frohsinn bei Eurem Fleiße verdient einen besseren Lohn, als den Euer dürftiges Menschenloß Euch geben kann. Ein besseres, ein glücklicheres Daseyn, als Euer gegenwärtiges, soll Euch Beide gleich zärtlich vereinigen. Als meine treuen Gefährten, sollt Ihr die Lehre, so Ihr mir gabt, künftig in einer andern Gestalt den mühseligen Erdenkindern durch Euer Wechsellied wieder verkündigen, und täglich auch über mein eigenes Schicksal mich trösten.“

Aurora sprach's — und erhob über die Erstaunten ihren zarten Rosenfinger. Siehe! — und sogleich verwandelten sich die beiden Liebenden und schwebten auf regen Fittigen, als ein fröhliches Pärchenpaar, helltrillernd in die ätherische Sphäre der heiteren Frührothe vor ihr empor. — Halb des Himmels und der Erde Bewohner, preisen sie nun mit lieblicher Vogelstimme dankbar und froh die Morgengöttin für ihre wohlthätige Verwandlung, für ihre selige Erhebung in einen weit schöneren Weltraum. — (West. Volksblatt.)

Feuilleton.

(Russischer Gruß.) In dem Zimmer eines hochberühmten Arztes zu Paris war eine Gesellschaft vornehmer Leute aus allen Ländern versammelt, unter andern auch ein russischer Fürst mit seiner Tochter. Da nahte sich ein Bauer, ein alter hinfälliger Greis in einfachem Kleide, um ein Heilmittel für seine kranke Frau zu holen. Ein junger, vornehmer Franzose machte sich lustig über den Alten und rief: „Ich wette um zwölf Louisd'or, daß keine dieser Damen den Alten da küßt!“ — Sogleich legt die schöne Russin zwölf

Louisd'or auf einen Teller, geht auf den Alten zu und spricht: „Erlaubet mir, alter Vater, Euch nach Sitte meines Landes zu begrüßen.“ Mit diesen Worten umarmte sie den Greis und küßte ihn. Der Franzose legte sein Geld beschämt hin und das edle Mädchen überreichte sie dem armen Bauer mit den Worten: „Russische Mädchen halten es für Pflicht, das Alter zu ehren.“

(Politische Windstille) Man erinnert sich vielleicht seit Jahrzehnten keines so ruhigen Augenblickes in der europäischen Geschichte. Die politischen Windmühlen, die Journalisten, können mit vollem Rechte klagen: Wie sollen wir Neuigkeiten malen, wenn der Wind aus gar keiner Ecke weht?

Theater in Raibach.

In unserer Zeit, wo man fast: „ein Königreich für ein neues, gutes Lustspiel!“ rufen könnte, ohne Gefahr zu laufen, es zu verlieren, und Kogebue als deutscher Lustspieldichter noch immer unübertroffen dasteht, muß man einer Theaterdirection noch Dank wissen, wenn sie, bei der Schältheit der meisten Novitäten dieses dramatischen Genre's, Kogebue'sche Lustspiele zur Darstellung bringt. Das fünftactige Lustspiel: „Die Verwandtschaften“, aufgeführt Donnerstag am 15 Jänner, gewährte uns daher einen wahren theatralischen Genuß, obgleich einige der Mitwirkenden, wegen des allzufröhlichen telegraphischen Rapports mit dem Kassenmanne, dem Ensemble des Stückes gewaltigen Eintrag thaten; diesmal wollen wir diese selben nicht näher bezeichnen, aber es bleibt fast unverzeihlich, wenn Rollen eines alten, bekannten Stückes, das sich, so zu sagen, von selbst spielt, nicht gehörig memorirt werden. Herr Zeiner gab die Parthie des Nature burischen Anton bis in die kleinste Nuance sehr gelungen; überhaupt sind es Parthien dieser Art, die seine Force im Schauspiel ausmachen. Dlle. Etterich spielte das naive, liebenswürdige Gretchen mit der treuesten Natürlichkeit und Amuth und war des lebhaften Hervorrufs mit Herrn Zeiner vollkommen würdig. Herr Köppl und Mad. Lubeck (Hans Wollmuth und Marthe) entsprachen ihren Aufgaben. Mad. Etterich, als Frau Morgan, war die gelungene Copie einer alten, verliebten Haushälterin, und Herr Posing er repräsentirte den vornehmthuenden, seiner Familie sich schämenden fürstlichen Rath in gewohnter tüchtiger Manier. Somit genug des Erwähnenswerthen. Die Vorstellung war leider nur schwach besucht. Samstag am 17. Jänner: „Die Räuber“ Tragödie in 5 Aufzügen, von Schiller. Es war unsers thätigen Regisseurs, Herrn Alexander Posing er's, Beneficentvorstellung. Der Beneficiant wählte sich den schwierigen Part des Franz, den er auch durchdacht und mit künstlerischer Färbung recht glücklich durchführte. Herr Thomé (Karl Moor). — Wenige Charaktere der dramatischen Helden Schiller's sind so consequent und mächtig durchgeführt, als dieser Räuberhauptling. Herr Thomé bewies sich in der Auffassung dieser keineswegs leichten Aufgabe als tiefdenkender Mime. War er für das Auge eine wahre Heldengestalt an Figur und Haltung, so waren auch der Ausbruch seines jugendlichen Fuers, wie seine Mäßigung und Ruhe im Spiel wohl berechnet, und es war wirklich zu bedauern, daß der selbige hinkende Bote Heiserkeit auch diesmal in den letzten Acten seinem braven Spiele Eintrag that. Herr Köppl stellte den regierenden Grafen von Moor mit ergreifender Wahrheit dar, wie Dlle. Spengler die Amalie. Dlle. Posing er wäre als Rosinsky vortrefflich gewesen, wenn die Kraft eines zarten Mädchens in dieser Parthie ausreichen würde. Von den Uebrigen verdienen noch Herr Schmidt als Schweizer und Herr Pogrell als Koller beifälliger Erwähnung, ingleichen Herr Zeiner als Hermann. Die Vorstellung fand eine sehr zahlreiche Zuhörerschaft, nur wirkte sie durch ihre Länge von 7 bis 11 Uhr etwas ermüdend auf das Publikum ein. — Sonntag am 18. Jänner zum zweiten Male: „Sie ist verheirathet,“ komisches Charakterbild in drei Acten, von Fr. Kaiser. Unsere Begutachtung dieses Stückes geschah bereits im vorletzten Blatte. Es gefiel, wie das erste Mal, nur unter der Veränderung, daß Dlle. Etterich statt der Dlle. Knechtberger, die unpäßlich wurde, die Parthie von Schlossinsector's Tindchen übernehmen mußte, wodurch aber die Vorstellung keineswegs etwas verlor. — Leopold Korbesch.

Auflösung der Charade in Nr. 5:

Stegreif.