

in einen besondern (zweiten) Abschnitt vertheilt werden. Was nun den ersten Artikel dieses Abschnitts (Artikel 422) anlangt, so war im Artikel 370 des Entwurfs II. Lesung die Bestimmung enthalten:

„In allen Fällen hat der Frachtführer unter gleichen Umständen den Transport so viel als möglich nach der Reihenfolge der Anmeldeung der Frachtstücke zu bewirken.“

Da diese Vorschrift, auf welche der Handelsstand ein großes Gewicht legte, nur für den Eisenbahntransport von Wichtigkeit ist, so wurde dieselbe in den zweiten Abschnitt aufgenommen und, um mehreren dagegen erhobenen Bedenken zu begegnen, dahin ge-
 sagt, daß in Ausübung der Zeit der Beförderung kein Aufseher vor dem andern begünstigt werden dürfe. Bei den Conferenzenverhandlungen hierüber (vergl. Protokolle S. 5037 ff.) wurde jedoch geltend gemacht, daß diese Bestimmung keine praktische Bedeutung habe, wenn nicht zugleich ausgedrückt werde, daß eine Eisenbahn regel-
 mäßig einen bei ihr nachgesuchten Transport von Gütern nicht verweigern dürfe, weil sonst in der wirthschaftlichen Zukunft der Güter des einen oder andern Abenders ein indirectes Mittel zu Begünstigungen von der Art liege, wie sie durch die fragliche Vorschrift vermieden werden sollten. Außerdem hielt man die Vor-
 schrift, daß die Eisenbahnen einen ihnen angetragenen Frachttransport nicht zurückzuweisen berechtigt seien, deshalb für notwendig, um eine Umgehung der in Art. 370 II. Lesung enthaltenen Bestimmung zu verhindern, und diese Gründe veranlaßten die Aufnahme des Artikels 422. Derselbe lautet:

„Eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, kann die bei ihr nachgesuchte Einbringung eines Frachtstückes für ihre Bahnhöfe nicht verweigern, insofern

1) die Güter, an sich oder vermöge ihrer Verpackung nach dem Reglement, und im Fall die letzteren fehlen oder keinen Kauffact genähren, nach den Einrichtungen und der Benutzungswelche der Bahn zum Transport sich eignen,

2) der Abnehmer in Bezug auf die Fracht, die Auslieferung der Güter und die sonstigen, den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwirft,

3) die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen.

Der Eisenbahn wird nicht verpflichtet, die Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung derselben geschehen kann.

In Ausübung der Zeit der Beförderung darf kein Abnehmer vor dem andern ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen, oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden.

Zwischenhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründen den Anspruch auf Ersatz des durch entstandenen Schadens.“

Obgleich man hätte erwarten sollen, daß Herr G., welcher jedenfalls dem Handelsstande angehört, diesen lediglich im Interesse des Handelsstandes ausgekommenen Artikel in diesem Grade billigen werde, so greift er denselben im Gegenstheil an und begründet ihn mit einem „in letzter Stunde in den Entwurf gebrachten Einspruch zu Gunsten der Eisenbahnen.“

Der gegen die Fassung des Eingangssatzes des Artikels Nr. 1 erhobenen Einwendungen sind offenbar theilweis richtig, theils unrichtig, ich bemerke nur,

daß die genäuhste Abänderung des Wortes „Eisenbahn“ in „Bahnanverwaltung“ von der Konferenz aus Gründen, deren Darlegung hier zu weit führen würde, durch Stimmenmehrheit abgelehnt worden ist, und daß es doch klar vorliegt, daß Artikel 422 nicht auf Eisenbahnen angewendet werden darf, welche zwar zum Gütertransport bestimmt, jedoch dem Publikum noch nicht eröffnet sind.

Gegen Nr. 1 wird eingewendet:

„Soll, an sich“ — wie der Gegenstand zur Verpackung lehrt — die Substanz andeuten, so muß das ausgedrückt werden; soll damit gesagt sein, daß hier feuergefährlich (auch schon einseitig) erachtete Gegenstände u. s. w. ausgeschlossen seien, so bedarf das ausdrücklicher Hervorhebung. Mit den Worten „an sich“ kann man Alles, oder auch gar Nichts meinen.“

Wenn, wie hier anerkannt wird, der Gegenstand zur Verpackung lehrt, daß die Worte „an sich“ die Substanz andeuten, so ist dies ja schon durch diesen Gegenstand ausgedrückt; wenn ferner in Art. 422 gesagt wird, daß die Güter, an sich oder vermöge ihrer Verpackung zum Transport eignen, so kann darüber kein Zweifel obwalten, mer zu bestimmen habe, ob eine Waare wegen feuergefährlichkeit u. s. w. vom Transport ausgeschlossen, oder doch in einer besondern Weise zu verpacken sei; wenn endlich die Bedeutung der Worte „an sich“ durch den Gegenstand zur Verpackung außer Zweifel gesetzt wird, so kann man mit diesen Worten nicht Alles, oder auch gar Nichts, sondern offenbar nur dasjenige meinen, was der Gegenstand zur Verpackung lehrt!

Herrn tadelt Herr G., daß die Bestimmung darüber, ob die Güter an sich, oder vermöge ihrer Verpackung zum Transport sich eignen, den Reglements überlassen werden ist.

Daß gewisse Güter, z. B. solche, welche bei jeder Erschütterung erlöschen, nicht nur vom Transport ausgeschlossen werden können, sondern auch ausgeschlossen werden müssen, daß ferner andere, z. B. sehr feuergefährliche, ätzende und dergleichen eine besondere Verpackung erfordern, versteht sich von selbst. Die speziellen Bestimmungen hierüber können natürlich nicht in einem Handelsgebuch gegeben werden, und ebensowenig können dieselben aus nachstehenden Gründen dem Ermessen des Abnehmers, oder des Richters, sondern müssen dem Reglement überlassen bleiben. Uebrigens ist die Befürchtung, daß die Eisenbahnanverwaltungen durch die Reglemente gewisse Güter willkürlich vom Transport ausschließen, oder unnötige Verordnungen wegen der Verpackung vorschreiben könnten, völlig unbegründet und wird durch die Erfahrung widerlegt. Denn es liegt in dem eigenen Interesse jeder Eisenbahn, so viel Güter als nur möglich zu transportieren und das Publikum nicht durch unnötige Vorschriften bezüglich der Verpackung zu belästigen, und wo schon der eigene Vorteil der Eisenbahnen ausreichende Garantien gegen Verdrängungen des Publikums gewährt, da bedarf es keiner Anordnungen zum Schutz des letztern.

Sodann nimmt Herr G. Anstoß daran, daß die Güter nach den Einrichtungen und der Benutzungswelche der Bahn zum Transport sich eignen sollen. Er fragt: wie unterscheiden sich „Einrichtungen“ und „Benutzungswelche“ von einander? Ein einfaches Beispiel wird dies lehren. Wenn eine Bahn lediglich dazu bestimmt ist, Kohlen aus einer köstlichen Gegend nach einer großen Stadt, oder nach einer andern Bahn zu transportieren, so besteht die Benutzungswelche dieser Bahn in dem Transport von Kohlen und die Einrichtungen derselben werden nur auf diesen Transport berechnet sein.

Daß gewisse Güter, z. B. solche, welche bei jeder Erschütterung erlöschen, nicht nur vom Transport ausgeschlossen werden können, sondern auch ausgeschlossen werden müssen, daß ferner andere, z. B. sehr feuergefährliche, ätzende und dergleichen eine besondere Verpackung erfordern, versteht sich von selbst. Die speziellen Bestimmungen hierüber können natürlich nicht in einem Handelsgebuch gegeben werden, und ebensowenig können dieselben aus nachstehenden Gründen dem Ermessen des Abnehmers, oder des Richters, sondern müssen dem Reglement überlassen bleiben. Uebrigens ist die Befürchtung, daß die Eisenbahnanverwaltungen durch die Reglemente gewisse Güter willkürlich vom Transport ausschließen, oder unnötige Verordnungen wegen der Verpackung vorschreiben könnten, völlig unbegründet und wird durch die Erfahrung widerlegt. Denn es liegt in dem eigenen Interesse jeder Eisenbahn, so viel Güter als nur möglich zu transportieren und das Publikum nicht durch unnötige Vorschriften bezüglich der Verpackung zu belästigen, und wo schon der eigene Vorteil der Eisenbahnen ausreichende Garantien gegen Verdrängungen des Publikums gewährt, da bedarf es keiner Anordnungen zum Schutz des letztern.

Sodann nimmt Herr G. Anstoß daran, daß die Güter nach den Einrichtungen und der Benutzungswelche der Bahn zum Transport sich eignen sollen. Er fragt: wie unterscheiden sich „Einrichtungen“ und „Benutzungswelche“ von einander? Ein einfaches Beispiel wird dies lehren. Wenn eine Bahn lediglich dazu bestimmt ist, Kohlen aus einer köstlichen Gegend nach einer großen Stadt, oder nach einer andern Bahn zu transportieren, so besteht die Benutzungswelche dieser Bahn in dem Transport von Kohlen und die Einrichtungen derselben werden nur auf diesen Transport berechnet sein.

Der letztere Absatz wird als überflüssig bezeichnet. Die Konferenz war — und, wie ich glaube, aus guten Gründen — anderer Ansicht (vergl. Prot. S. 5041 ff.). Ein weiterer Angriff ist gegen Artikel 424 gerichtet, in welchem den Eisenbahnen nachgelassen ist, zu belingen, daß sie in gewissen in diesem Artikel speciell aufgeführten Fällen für einen eintretenden Schaden nur dann zu haften verbunden sind, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verdrängungen der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist. Es wird also den Eisenbahnen gestattet, die in Artikel 395 dem Frachtführer auferlegte Verantwortlichkeit in den bezeichneten Fällen vollständig zu modifizieren. Daß diese Bestimmungen sehr durchgehend durch die Natur der Sache gerechtfertigt werden, ist in der bereits oben citirten Schrift „das deutsche Handelsgebuch und die Eisenbahnen“ S. 28 ff. gründlich nachgewiesen worden, und da Herr G. nicht einmal den Versuch gemacht hat, die dort angeführten Gründe zu widerlegen, so glaube ich denselben auf die gedachte Schrift verweisen zu müssen.

Die Bestimmung des Artikels 425 Nr. 1 bezüglich des Reisegepäckes, welches nicht zum Transport aufgegeben

ist, soll nicht härter werden. Diese Ansicht wird jedoch durch Artikel 390 in Verbindung mit den Protokollen S. 5010 und 5014 widerlegt. Wenn ferner Herr G. die Vorschrift des Artikels 425 Nr. 2 — wonach von den Eisenbahnen bedungen werden darf, daß für Verlust von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist, nur geholt werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Abreisezeit abgeholt wird — dahin versteht, daß das Reisegepäck auf dem Bahnhöfe „vogelfrei“ sein sollte, wenn es nicht binnen dieser Frist geholt sei, so beruht dies wieder auf einem Mißverständnisse. Denn hier ist nur von der strengen Haftung die Rede, welche dem Frachtführer in Artikel 395 auferlegt wird, wie sich dies aus einer Vergleichung mit Artikel 423 Nr. 1 a. E. ergibt, wogegen Ansprüche an die Eisenbahnen, welche auf einem andern Grunde beruhen, durch den Ablauf der gedachten Frist nicht berührt werden (vergl. auch Prot. S. 5012).

Hiermit erledigen sich zugleich alle Forderungen, welche aus den völlig unbegründeten Einwendungen gegen den Titel von dem Frachtgeschäft abgeleitet werden. Sollte der Wunsch des Herrn G., daß der zweite Abschnitt dieses Titels in Wegfall komme, in Erfüllung gehen, so würde dadurch dem Handelsstande in der That ein sehr schlechter Dienst erwiesen werden. Es würde dann den Eisenbahnen, wie jedem andern Frachtführer, in der Regel gestattet sein, die Transportbedingungen nach eigenem Ermessen festzusetzen, also gerade der Zustand eintreten, welchen Herr G. so eifrig bekämpft.

Die Handelsgebuchkonferenz hat gewiß das Rechte gethan, was auf dem Wege der Gesetzgebung geschehen kann, um das Publikum gegen etwaige Willkür der Eisenbahnen sicher zu stellen, und wenn Herr G. bei Besprechung des vorliegenden Absatzes des mitgetheilten Artikels 422 noch bemerkt, dem Schutze gegen die Willkür und ungerechten Frachtförderbedingungen, gegen die Bevorzugung der fremden Punkte gegen die nahen, der Durchgangsfracht vor der Streckenfracht sei keine Rede, und zu Artikel 427 gegen die Frachtschuldigkeit eifert, welche von den Eisenbahnen erhoben werden würden, wenn ein höherer Werth des Frachtgutes, als der Normalfracht, deklariert werde, so verkennt er offenbar die Aufgabe eines Handelsgebuches. Denn man mag auch das Verbot der Besetzung noch so weit ausdehnen, die Feststellung der Frachtsätze wird derselben in keinem Maße zugewiesen werden können. Uebrigens erscheint es auch vollkommen gerechtfertigt, daß die Eisenbahnen dann, wenn ein höherer Werth als der Normalfracht deklariert wird, für die größere Vertretungspflicht einen Frachtschlag erheben, was auch in der den Eisenbahnen keineswegs günstigen englischen Parlamentsacte vom 10. Juli 1854 anerkannt wird (vergl. die wiederholt citirte Schrift „das deutsche Handelsgebuch und die Eisenbahnen“ S. 10 ff. und S. 40 Nr. 7).

Hält sich dagegen Herr G. durch die Frachttarife der Eisenbahnen in anderer Beziehung mit Grund beschwert — was vielleicht in Bezug auf die Differenzialfrachten der Fall sein mag —, so mag er sich deshalb an die Regierungsbehörden wenden, nicht aber von der Gesetzgebung Abhilfe in einer Angelegenheit verlangen, welche unzweifelhaft außer ihrer Sphäre liegt.

Nächste Dampfer nach Nordamerika. Ein vierstöckiges Mittelsschiff, 15. Mai, Vorm. 11 Uhr der „Gina“ nach New-York (am 16. Vorm. 11 Uhr in Louisiana); Donnerstags, 18. Mai, Vorm. 12 Uhr die „Goderia“ nach Cuba (am 17. Vorm. 12 Uhr in New-York); Sonnabend, 18. Mai, Mittags 12 Uhr die „America“ nach Havannah (am 19. Vorm. 12 Uhr in Louisiana). — Den Hamburg, Sonnabend, den 19. Mai, die „Toraja“, Postdampfschiff der Hamburg-amerikanischen Paketfabrik-Actien-Gesellschaft, nach New-York.

Bei dem folgenden Absatz nimmt Herr G. Anstoß an den Worten „ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund.“ Er sagt: „Unter jeder dieser drei Ausdrucksweisen läßt sich sehr gut Alles bringen; die Bahnanverwaltungen können die Bevorzugung ganz gewiß ebensowohl mit den Einrichtungen, als mit den Transportverhältnissen und — besonders bei Staatsbahnen — mit dem öffentlichen Interesse motivieren oder motiviren.“ Hieran ist zu entgegen, daß die Frage, ob eine der gedachten Ausdrucksweisen vorliege, nicht von den Bahnanverwaltungen, sondern von dem Richter zu entscheiden ist, und daß dieser sich durch eine etwaige Waare gewiß nicht täuschen lassen wird.

Der letzte Absatz wird als überflüssig bezeichnet. Die Konferenz war — und, wie ich glaube, aus guten Gründen — anderer Ansicht (vergl. Prot. S. 5041 ff.). Ein weiterer Angriff ist gegen Artikel 424 gerichtet, in welchem den Eisenbahnen nachgelassen ist, zu belingen, daß sie in gewissen in diesem Artikel speciell aufgeführten Fällen für einen eintretenden Schaden nur dann zu haften verbunden sind, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verdrängungen der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist. Es wird also den Eisenbahnen gestattet, die in Artikel 395 dem Frachtführer auferlegte Verantwortlichkeit in den bezeichneten Fällen vollständig zu modifizieren. Daß diese Bestimmungen sehr durchgehend durch die Natur der Sache gerechtfertigt werden, ist in der bereits oben citirten Schrift „das deutsche Handelsgebuch und die Eisenbahnen“ S. 28 ff. gründlich nachgewiesen worden, und da Herr G. nicht einmal den Versuch gemacht hat, die dort angeführten Gründe zu widerlegen, so glaube ich denselben auf die gedachte Schrift verweisen zu müssen.

Die Bestimmung des Artikels 425 Nr. 1 bezüglich des Reisegepäckes, welches nicht zum Transport aufgegeben

ist, soll nicht härter werden. Diese Ansicht wird jedoch durch Artikel 390 in Verbindung mit den Protokollen S. 5010 und 5014 widerlegt. Wenn ferner Herr G. die Vorschrift des Artikels 425 Nr. 2 — wonach von den Eisenbahnen bedungen werden darf, daß für Verlust von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist, nur geholt werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Abreisezeit abgeholt wird — dahin versteht, daß das Reisegepäck auf dem Bahnhöfe „vogelfrei“ sein sollte, wenn es nicht binnen dieser Frist geholt sei, so beruht dies wieder auf einem Mißverständnisse. Denn hier ist nur von der strengen Haftung die Rede, welche dem Frachtführer in Artikel 395 auferlegt wird, wie sich dies aus einer Vergleichung mit Artikel 423 Nr. 1 a. E. ergibt, wogegen Ansprüche an die Eisenbahnen, welche auf einem andern Grunde beruhen, durch den Ablauf der gedachten Frist nicht berührt werden (vergl. auch Prot. S. 5012).

Hiermit erledigen sich zugleich alle Forderungen, welche aus den völlig unbegründeten Einwendungen gegen den Titel von dem Frachtgeschäft abgeleitet werden. Sollte der Wunsch des Herrn G., daß der zweite Abschnitt dieses Titels in Wegfall komme, in Erfüllung gehen, so würde dadurch dem Handelsstande in der That ein sehr schlechter Dienst erwiesen werden. Es würde dann den Eisenbahnen, wie jedem andern Frachtführer, in der Regel gestattet sein, die Transportbedingungen nach eigenem Ermessen festzusetzen, also gerade der Zustand eintreten, welchen Herr G. so eifrig bekämpft.

Die Handelsgebuchkonferenz hat gewiß das Rechte gethan, was auf dem Wege der Gesetzgebung geschehen kann, um das Publikum gegen etwaige Willkür der Eisenbahnen sicher zu stellen, und wenn Herr G. bei Besprechung des vorliegenden Absatzes des mitgetheilten Artikels 422 noch bemerkt, dem Schutze gegen die Willkür und ungerechten Frachtförderbedingungen, gegen die Bevorzugung der fremden Punkte gegen die nahen, der Durchgangsfracht vor der Streckenfracht sei keine Rede, und zu Artikel 427 gegen die Frachtschuldigkeit eifert, welche von den Eisenbahnen erhoben werden würden, wenn ein höherer Werth des Frachtgutes, als der Normalfracht, deklariert werde, so verkennt er offenbar die Aufgabe eines Handelsgebuches. Denn man mag auch das Verbot der Besetzung noch so weit ausdehnen, die Feststellung der Frachtsätze wird derselben in keinem Maße zugewiesen werden können. Uebrigens erscheint es auch vollkommen gerechtfertigt, daß die Eisenbahnen dann, wenn ein höherer Werth als der Normalfracht deklariert wird, für die größere Vertretungspflicht einen Frachtschlag erheben, was auch in der den Eisenbahnen keineswegs günstigen englischen Parlamentsacte vom 10. Juli 1854 anerkannt wird (vergl. die wiederholt citirte Schrift „das deutsche Handelsgebuch und die Eisenbahnen“ S. 10 ff. und S. 40 Nr. 7).

Hält sich dagegen Herr G. durch die Frachttarife der Eisenbahnen in anderer Beziehung mit Grund beschwert — was vielleicht in Bezug auf die Differenzialfrachten der Fall sein mag —, so mag er sich deshalb an die Regierungsbehörden wenden, nicht aber von der Gesetzgebung Abhilfe in einer Angelegenheit verlangen, welche unzweifelhaft außer ihrer Sphäre liegt.

Nächste Dampfer nach Nordamerika. Ein vierstöckiges Mittelsschiff, 15. Mai, Vorm. 11 Uhr der „Gina“ nach New-York (am 16. Vorm. 11 Uhr in Louisiana); Donnerstags, 18. Mai, Vorm. 12 Uhr die „Goderia“ nach Cuba (am 17. Vorm. 12 Uhr in New-York); Sonnabend, 18. Mai, Mittags 12 Uhr die „America“ nach Havannah (am 19. Vorm. 12 Uhr in Louisiana). — Den Hamburg, Sonnabend, den 19. Mai, die „Toraja“, Postdampfschiff der Hamburg-amerikanischen Paketfabrik-Actien-Gesellschaft, nach New-York.

Bekanntmachung.

Vom 20. dieses Monats an wird die zweite tägliche Periode und Postzeit zwischen R. Stadt b. St. und der Poststelle zu Fischbach aus R. Stadt b. St. wieder um 5 Uhr 30 Min. Nachmittags abgefertiget werden.

Leipzig, den 13. Mai 1861.

Königliche Ober-Post-Direction.

von Jahr.

Bekanntmachung.

Nach den Belgischen Gesetzen ist es strafbar, wenn Sendungen mit barem Gelde, Papiergeld, Pretiosen, Juwelen u. s. nach Belgien eingeführt werden, deren Werth vom Absender zu niedrig deklariert ist, oder wenn solche Gegenstände, mit andern Sachen verpackt, ohne Werthdeklaration abgeleitet worden sind.

Die Absender von nach Belgien bestimmten oder durch Belgien zu besternden Sendungen der vorbeschriebenen Art werden daher auf die Notwendigkeit der genauen Angabe des Werths, beziehentlich in den Werthdeklarationen, andurch aufmerksam gemacht.

Leipzig, den 2. Mai 1861.

Königliche Ober-Post-Direction.

von Jahr.

Aachener u. Münchener Feuer-Versicherungs-Gesellschaft.

Der Geschäftskund der Gesellschaft ergibt sich aus den nachstehenden Resultaten des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1860:

Grund-Capital	Thlr. 3.000.000. —
Prämien- und Zinsen-Einnahme für 1860 (excl. der Prämien für spätere Jahre)	1.700.836. 10
Prämien-Reserven	2.586.609. 13
	Thlr. 7.287.445. 23
	882.411. 977. —

Versicherungen in Kraft während des Jahres 1860 882.411. 977. —
 Mit dieser Bekanntmachung wird die Anzeige verbunden, daß die allgemeinen Versicherungs-Bedingungen eine neue Abfassung erhalten haben, und bei den Agenten der Gesellschaft zur Mittheilung bereit liegen.

Dresden, den 1. Mai 1861.

H. Hügel.

H. Hügel.

Das Hôtel de France hier,

Gde. d. Leipziger und Charlottenstraße, in der Nähe der Linden, des Opern- und Schauspielhauses, habe ich mit dem heutigen Tage künftighin übernommen.

Ich empfehle dasselbe dem Wohlwollen der geehrten reisenden Herrschaften unter Zusage einer aufmerksamsten Bedienung bei angemessenen Preisen.

Berlin, den 15. Mai 1861.

H. Hügel.

Photogr. Atelier von C. Hahn, Waisenhausstraße 34.

Kurfürstlich Hessische Staats-Anlehens-Loose à 40 Thaler,
 Ziehung am 1. Juni d. J.

mit Gewinnen von 40.000 bis herab zu mindestens 60 Thaler, empfehle ich zum billigsten Course und kaufe diese Loose nach der Ziehung bestmöglichst wieder zurück.

D. Wallerstein,
 Comptoir: am Neumarkt Nr. 2, neben Hotel Stadt Berlin.

Die Molken- u. Bade-Anstalt Kreuth
 im bairischen Hochgebirge
 wird am 1. Juni eröffnet.

Es werden, wie bisher, Schwefel-, Sool- u. Molkenbäder, Ziegenmolke und frische Pflanzensäfte verabreicht und bestehen für alle Bedürfnisse sehr besetzte Preise.

Bestellungen beliebe man an die Badeinspection Kreuth einzusenden, woselbst auch die gedruckten Cataloge gratis zu haben sind.

Tegernsee, den 31. März 1861.

Seiner Königl. Hoheit des Prinzen Karl von Baiern Güter-Administration.

Das größte Lager in Hamburg
 von ächten feinen
Panama-Hüten

zu erkautlich billigen Preisen.

Dieselben werden nur pr. Dubend verkauft.
 Erste Sorte 26 Thlr. pr. Cour. sein, sein.
 Zweite Sorte double 20 1/2 Thlr. pr. Cour.
 Dritte Sorte 13 Thlr.

Sämmtliche Hüte sind 50 % unter dem Fabrikpreise. Jede Bestellung wird prompt und gewissenhaft ausgeführt gegen Einzahlung von Cassa oder gegen Bestaufschuß.

C. J. Cohn,
 Schmiedestraße Nr. 3 in Hamburg.
 NB. Für Unbeschädigt wird garantirt.

Das Ostseebad Heringsdorf
 auf der Insel Usedom, hart am Strande des Meeres gelegen, und umgeben von schönen Buchenwäldungen, eröffnet die diesjährige Badezeit am 15. Juni. — Die Einrichtungen der warmen und kalten Bäder sind wiederum verbessert worden. — Für Verschönerungen und Vermehrung der Annehmlichkeiten wird fortwährend möglichst gesorgt. — Auskunft über: „das Bad u. betr. Angelegenheiten“ (posto restante Swinemünde), ertheilt vom 1. Juni ab: der Badeort: Dr. von Wallenkede.

Eine große Sommerwohnung
 in der Nähe von Pillnitz, herrschaftlich möblirt und mit Gartenzenst ist zu vermieten. Das Nähere im „Kisthof zum Kronprinzen“ in Desteritz.

Wasserheilanstalt zu Liebenstein
 am Thüringerwalde Eisenbahnstation Immelborn.

Mein in diesem Jahre bedeutend erweitertes Privat-Etablissement bietet Kranken, welche eine Wassercur, Molken- oder diätetische Cur gebrauchen wollen, alle hierzu und für die täglichen Lebensbedürfnisse nöthigen Einrichtungen.

Ziegenmolken liefert von Mitte Mai an die hiesige Molkenanstalt.
Dr. Martiny, Herzogl. Badearzt.

Kabinet-Planino's, Kabinet-Flügel, empfiehlt als das Neueste unter vollständiger Garantie die

Pianofortefabrik von August Schumann,
 Toblergasse Nr. 8.

Von Stettin nach Riga.

Die beiden nächstst besonnenen, für Passagiere ausß Beste eingerichteten Räder-Dampfschiffe, unter Lübecker Flagge.

„Hansa“, Capt. G. H. Geslien,
 „Riga & Lübeck“, Capt. H. L. Geslien,
 werden auch in diesem Jahre auf ihrer Tour zwischen Lübeck und Riga regelmäßig Swinemünde anlaufen um Passagiere aufzunehmen, sie werden jeden Sonntag früh von Swinemünde nach Riga expedirt und zwar zwecklich

am 10. Mai „Riga & Lübeck“, u.
 Dauer der Fahrt auf See bei gutem Wetter pr. „Hansa“ 26 Stunden, pr. „Riga & Lübeck“ 42 Stunden.

Von Stettin werden die Passagiere jeden Sonnabend Mittag (auch früher wenn es gewünscht wird) auf bequemem Räder-Dampfschiffen für Rodnung der Gesellschaft befördert.

Die Passagierpreise sind gegen diejenigen des vergangnen Jahres wesentlich ermäßigt.

Nähere Auskunft ertheilt

Heinr. Kuhr, Stettin,
 Frauenstr. Nr. 11-12.

Offerte.

Ein tüchtiger, praktischer, militärfreier, in den dreißiger Jahren stehender uneheliche, mit allen Branchen und Bodemannen wohl erfahrener

Deconomie-Inspector

welcher gegenwärtig als solcher in Condition steht, über eine sechsjährige Dienstzeit die glaubwürdigsten Zeugnisse besitzt, worinnen nicht allein seine Tüchtigkeit, sondern auch seine Treue und Ergebenheit, welche ein Untergebener seiner Herrschaft schuldig ist, anerkannt wird, sucht Johann oder Spillstend Michael seine Stelle mit einer andern zu vertauschen, jedoch nur bei einer abthigen Herrschaft; ob der Suchende aus barem Gehalt oder theilweis auf Lantwirthschaft gestellt wird, ist ihm ganz gleich. Nähere Auskunft zu ertheilen werden die Güte haben: Dr. Antmann Dienhardt in Dornreichenbach bei Wunnen, so wie Hr. Dr. Geißler zu Grafenbainchen b. Wittenberg.

Ein kleines Landgut

mit ca. 22 Schffl. Areal, sehr hübschem Garten, in schönster Lage, nur eine kleine Stunde von Dresden, mit allen hübslichen Deconomie-lieuten u. s. w., ist wegen Abreise sehr billig zu verkaufen. Auf Wunsch sammt Einrichtung, Pferde u. s. — Adresse zu erfragen i. d. Expedition d. Blattes.