16. Juni nach China abgegangene kleine Kanonenboot „Tiger" die ersten Verstärkungsmannschaften bei Taku landen werde, ist irrig. Der „Tiger" wird sowohl von den beiden Lloyddampfern „Frankfurt" und „Wittekind", als von dem Panzerkreuzer „Fürst Bismarck" überholt werden. Der „Tiger" besitzt eine geringe Fahrgeschwindigkeit und beschränkte Bunkerräume, so daß er auf der 12 000 Seemeilen weiten Fahrt dreimal Kohlen übernehmen muß. Der „Iltis" brauchte 1897 für die Fahrt von Kiel nach Shanghai mehr als drei Monate, wobei freilich in Betracht zu ziehen ist, daß unterwegs vielfach stürmisches Wetter herrschte und der „Iltis" durch die Einschleppung des im Atlantischen Ocean in hülflosem Zustande treibenden englischen Dampfers „Port Darwin" nach Coruña eine erhebliche Fahrstörung erlitt. Anders bei unsern Kreuzern und den Lloyddampfern. Die schnelle „Kaiserin Augusta" machte die Reise von Wilhelmshaven über Kreta nach Hongkong 1897 in 33 Tagen. Der Kreuzer „Prinzeß Wilhelm", der eine etwas geringere Geschwindigkeit besitzt, legte dieselbe Strecke in 40 Tagen zurück. Da in diese Fahrzeit der Aufenthalt in Gibraltar, Port Said, Aden, Colombo und Singapore eingeschlossen ist und „Fürst Bismarck" bei einer Strecke von 6500 Seemeilen in der Fahrgeschwindigkeit die „Prinzeß Wilhelm" übertrifft, aber hinter der „Kaiserin Augusta" zurückbleibt, so ist mit Sicherheit anzunehmen, daß das Schiff bereits in den ersten Augusttagen in den chinesischen Gewässern eintrifft. Von Hongkong aus erreicht der Panzerkreuzer in vier Tagen Tsingtau, in sechs Tagen den jetzigen Kriegsschauplatz. Erheblich früher werden aber die beiden kriegsstarken Seebataillone unter Generalmajor v. Haepfner China erreichen. Die 1897 mit der Ueberführung des dritten Seebataillons und der Matrosen-Artillerie betrauten Lloyddampfer „Darmstadt" und „Crefeld" gebrauchten nur reichlich 30 Tage. Mithin werden „Frankfurt" und „Wittekind", die voraussichtlich schon am 25. oder 26. Juni die Heimath verlassen, bereits Ende Juli die chinesischen Gewässer erreichen und die ersten Verstärkungen landen. Die Abfahrt des „Luchs" nach China erleidet eine kleine Verzögerung, da das Schiff zur Vornahme einiger Aenderungen an der Maschine in die kaiserliche Werft geht und dort bis Anfang Juli bleibt. Das Schiff unternimmt alsdann noch eine Probefahrt und geht bei günstigem Verlauf im ersten Drittel des Juli nach Taku ab. Das nach Ostasien bestimmte Detachement Marinematrosen der Matrosen- und Werftdivision schifft sich am nächsten Montag an Bord des „Fürst Bismarck" ein. In Folge der Verzögerung der Ausreise des „Luchs" ist die ursprünglich beabsichtigte Einschiffung des Detachements an Bord des Kanonenbootes aufgegeben worden.

Die Mächte.

Eine in New Yorker Blättern abgedruckte directe Meldung aus Shanghai besagt: Allgemein glaubt man hier, Rußland habe die Unruhen angestiftet, um dadurch Gelegenheit zu erhalten, unter dem Deckmantel der Wiederherstellung der Ordnung sich Pekings zu bemächtigen und sich zum Protector Chinas zu proclamiren. Dies wurde durch das Vorgehen der anderen Mächte verhindert. Amerika hat den Schlüssel, da es über dem Verdachte steht, ländergierig zu sein (?), und es ist in der besten Lage, die Führung zu übernehmen, indem es ein dauerndes Arrangement vorschlägt mit vorheriger Entthronung der Kaiserin-Mutter. Weiter heißt es in der Meldung: Es besteht eine thatsächliche englisch-amerikanische Allianz in China, die englischen Truppen sind nicht ausreichend; Engländer und Amerikaner erwarten die Entsendung mehrerer amerikanischer Regimenter von den Philippinen. — Li-Hung-Chang verdient kein Vertrauen.

Vorstehendes ist, so fügt ein New Yorker Correspondent hinzu, die Probedepesche eines neuen Shanghaier Correspondenten, der offenbar hetzen will.

Eine Washingtoner Meldung, die sich mit der obigen Shanghaier Depesche beschäftigte, besagt: Die Behauptung von einer englisch-amerikanischen Allianz hat in hiesigen amtlichen Kreisen Unwillen erregt; dieselben erklären, sie würden dessen müde, immer wieder ganz bestimmt betonen zu müssen, daß eine solche Allianz nicht besteht, vielmehr lediglich eine Parallelaction Amerikas und der anderen Mächte zum Schutze der Angehörigen der betreffenden Mächte.

Dem mag sein, wie ihm wolle, jedenfalls ist Amerika gewillt, sein Wort mit allem Nachdruck in die Waagschale zu werfen. Wird doch gemeldet:

*** Washington, 25. Juni. (Telegramm.) Der Befehl zur Entsendung des Thurmschiffes „Monadnok" nach Taku ist zurückgezogen worden. Die vom Kriegsamte getroffenen vorläufigen Maßnahmen sind in beispiellosem Umfange erfolgt und sehen jede mögliche Eventualität in China vor. (Reutermeldung.)**

Die Widerstandskraft Chinas.

Vor mehreren Jahren wurde unter Beihilfe der Reichsregierung eine industrielle Commission nach Ostasien entsandt, um die besonderen Bedürfnisse des chinesischen Marktes zu erkunden, neue Anknüpfungspuncte zu schaffen und mit der gewonnenen Kenntniß die deutsche Industrie in Stand zu setzen, ihre Waaren den ostasiatischen Bedürfnissen anzupassen. An dieser Expedition nahm der gegenwärtige außerordentliche Professor in Kiel, Dr. Schumacher, Theil, der in dem von Gustav Schmoller, Max Sering und Adolph Wagner herausgegebenen Sammelwerke „Handels- und Weltpolitik" auf Grund der bei jener Reise an Ort und Stelle gewonnenen Eindrücke in einem soeben erschienenen lesenswerthen Aufsatz über „Deutschlands Interessen in China" sich eingehend äußert.

Wir schicken diejenigen Auslassungen voraus, die für einige Privatstrategen nützlich zu lesen sind, welche bereits mit Bleistift und Lineal Eroberungszüge unternehmen, die alle Thaten Alexander's des Großen in Schatten stellen. „Wer aber China und das Chinesenthum einigermaßen kennt", so lautet die sachkundige Belehrung, der weiß, daß von einer Auftheilung des Reiches der Mitte nicht die Rede sein kann.

Dazu ist das chinesische Volk — so indifferent, so gleichgiltig für alle nationalen Fragen der einzelne Chinese und auch stets erscheinen wird — eine durch Jahrhunderte alte Bande verschiedenster Art viel zu fest verbundene einheitliche Volksmasse, deren Bewußtsein der Zusammengehörigkeit in gewöhnlichen Zeiten allerdings nur in einer allgemeinen Abneigung gegen alles Fremde dumpf sich äußert, aber jüh emporflackern wird in kritischen Zeiten, in denen die Hand des verhaßten Fremden auseinanderzurreißen sucht, was seit Menschengedenken zusammengehört hat, was seit Jahrhunderten, wenn auch in noch so verfallenem Zustand, bestanden hat und den ehrwürdigen Inbegriff dessen ausmacht, was der bezopfte Sohn des Reiches der Mitte von Jugend auf als chinesisch zu betrachten gewohnt ist. Keine Macht der Erde wird es wagen, auch nur wenige Dutzend der nach Hunderten zählenden Millionen von Chinesen ihrer Herrschaft zu unterstellen. Sie würde — darüber sind fast alle Kenner Chinas sich einig — rathloser als die schwächliche jetzige Regierung den ungeheuer schwierigen Aufgaben gegenüberstehen, die die Beherrschung einer so großen Volksmenge an sich schon bietet und die ins Unermeßliche anschwellen, wenn Rassenverschiedenheit die Möglichkeit einer Verständigung außerordentlich erschwert und ein gegenseitiges auf Vertrauen erwachsendes Verständniß dauernd gänzlich ausschließt. Sie würde auf den steten Widerstand des ganzen Volkes, das ebenso meisterhaft zur Intrigue und zur Geheimbündelei, wie zum passiven Widerstand befähigt ist, gefaßt sein müssen. Verschwörungen, die jetzt schon gegen die Fremdherrschaft der chinesischen Mandschus beständig sich richten, würden einen fruchtbaren Boden hier finden, wie die Weltgeschichte ihn vielleicht noch nie gesehen hat. Im größten Maßstabe würde sich wiederholen, was Japan in Formosa, Nordamerika auf den Philippinen erlebt.

Die gegebene Politik der europäischen Mächte in China besteht eben darin, möglichst in der Richtung „conservirend" zu wirken, daß eine starke Staatsgewalt erhalten bleibt, mit der ein geordneter, völkerrechtlicher Verkehr geführt und von der beansprucht werden kann, daß sie Leben und Eigenthum und die friedliche gewerbliche Betätigung des Europäers schützt. Die Interessen, die eine europäische Macht in China vernünftiger Weise verfolgen kann, sind, wie Dr. Schumacher darlegt, darauf gegründet, daß die so außerordentlich bedürfnißlose chinesische Bevölkerung, die dicht beisammenwohnt, fleißig arbeitet und ein Land mit reichen wirthschaftlichen Hilfsquellen bewohnt, möglichst consumtionsfähig wird. Den unmittelbaren Schutz dieser friedlichen Culturarbeit vermag Deutschland von Kiautschau ausreichend zu üben, von wo aus auch hinreichende Deckung den deutschen Kaufhäusern gewährt werden kann, die in weit größerer Zahl, als gewöhnlich, angenommen wird, bereits in Hongkong und Shanghai und in den anderen chinesischen Häfen, die den Ausländern offen stehen, thätig sind; nur die englischen Häuser sind ihnen, und nicht mehr weit, voran. Eingehend schildert Dr. Schumacher auf Grund eigener Kenntniß, wie vielseitig der deutsche Kaufmann in Ostasien schafft, wie geachtet dort seine sociale Stellung ist, und wie gewissenhaft er seine Anhänglichkeit an die Heimath bethätigt. Weiter berichtet Schumacher über den überraschenden Aufschwung der deutschen Schifffahrt in Ostasien, die unter reger Betheiligung des „Nordd. Lloyd" nun auch sich anschickt, 2000 Kilometer weit auf dem Jantsekiang in das Land hinein in Wettbewerb mit den Engländern zu treten, die auf diesem Flusse bisher das Monopol gehabt haben. Allerorten sieht man Kräfte thätig, die sich ersprießlich weiter entwickeln können, ohne daß es eines größeren Landerwerbs bedarf, sondern nur derjenigen Sicherungen, die ein Culturvolk bei anderen zu finden berechtigt ist.

Deutschlands Verkehrsstellung in Ostasien.

Im Auslande, besonders in England und Nordamerika, findet man häufig eine klarere Auffassung und ein richtigeres Urtheil über die Stellung des Reiches in der Weltwirthschaft und ihren großen Interessensphären, als in Deutschland selbst. Das gilt vor Allem in Bezug auf Ostasien. Man denkt in Deutschland etwas zu ausschließlich an Kiautschau und sucht dort gern den Mittelpunct, wenn nicht den Gipfelpunct der deutschen Interessen in Ostasien. In Wirklichkeit ist Kiautschau nur ein militärischer Stützpunct, dessen Nothwendigkeit durch die jüngsten Vorkommnisse in ein sehr helles Licht gerückt worden ist, nur eine Art von detachirtem Fort zum Schutze der großen deutschen Interessen, die in Zukunft gewiß auch im Hinterlande von Kiautschau geschaffen werden, vorerst aber noch ganz überwiegend außerhalb dieses kleinen Gebietes zu suchen sind, in den deutschen Geschäftshäusern, Unternehmungen und Ansiedelungen des fernen Ostens, in dem deutschen Handel und nicht zuletzt in dem deutschen Verkehr.

Wer das Verkehrsmittel eines Landes in seiner Gewalt hat, hat das Land selbst in seiner Gewalt. So sagte einmal Friedrich List, und dieser Ausspruch gilt — mindestens in wirthschaftspolitischem Sinne — heute mehr als je, nachdem die Verkehrsmittel mit ihrer steten Vervollkommnung größere Bedeutung in jeder Hinsicht erlangt haben. Als Ende vorigen Jahres der Norddeutsche Lloyd in Bremen jene beiden Schifffahrts-Gesellschaften ankaufte, die mit 25 Dampfern den Küstenverkehr in Ostasien beherrschen, die Holt'sche Ostindische Oceandampferlinie und die Schottische Orient-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, da erregte diese Nachricht in England und Nordamerika das größte Aufsehen, während ihr in Deutschland weitaus nicht die genügende Beachtung geschenkt wurde. Es war dem Norddeutschen Lloyd bekannt geworden, daß beide Unternehmungen verkäuflich seien. Die Verhandlungen wurden still und flug geführt. Wenn man in England davon Kenntniß gehabt hätte, würde man den Uebergang dieser beiden verkehrspolitisch wichtigen Unternehmungen in deutsche Hände und, nun gar an eine so leistungsfähige Gesellschaft, wie es der Norddeutsche Lloyd ist, mit allen Mitteln verhindert haben. Aber man erfuhr davon erst, als es zu spät war, als die vollzogene Thatsache vorlag. Man mußte sich fügen und die öffentliche Meinung kam nicht einmal recht zu Wort, da ihre Aufmerksamkeit anderweitig gefesselt ward.

Inzwischen hat der Norddeutsche Lloyd die neuen Linien übernommen, er beherrscht jetzt den Verkehr zwischen Singapore, Hongkong, Bangkok und den übrigen Häfen jenes wichtigen Gebietes, er vermehrt die Verbindungen und bringt sie in engeren Anschluß an den Reichspostdampfer, er schafft dem deutschen Handel neue wichtige Vorbedingungen zu weiterer Entfaltung und er bethätigt in wirthschaftspolitischem Sinne das List'sche Wort, indem er es übernimmt, die Verkehrsmittel des ostasiatischen Küstengebietes, die Nerven in dem Leben auch dieses Weltwirthschaftskörpers, zu nationalisiren, unter deutschen Einfluß zu bringen und sie so functioniren zu lassen, daß sie in erster Reihe auch für deutsche Interessen im engeren wie im weiteren Sinne arbeiten.

Welche Bedeutung man im Auslande dieser Wandlung des ostasiatischen Seeverkehrs beimißt, zeigen einige Bemerkungen des New Yorker „Sun" vom 26. Mai. In England habe der Verkauf der beiden englischen Schifffahrtsgesellschaften in Ostasien an den Norddeutschen Lloyd tiefe Entmuthigung unter den Interessenten des ostasiatischen Verkehrs hervorgerufen; sie befürchten davon eine dauernde Abwendung des fremden Handels von der britischen Flagge. Nach der Behauptung des New Yorker „Sun" wäre der Ankauf der beiden englischen Schifffahrtsgesellschaften kein gewöhnliches Geschäft gewesen, sondern eine Phase in der Politik des deutschen Kaisers gegenüber dem fernen Osten und auf seinen Wunsch erfolgt, um die deutsche Handelsflotte zu vergrößern und ein neues gewichtiges Argument für seine Seepolitik beizubringen. Unseres Wissens liegt dieser Behauptung Thatsächliches nicht zu Grunde. Generaldirector Wiegandt vom Norddeutschen Lloyd machte vor zwei Jahren eine Studienreise nach Ostasien. Er lernte die Verhältnisse an Ort und Stelle kennen und als ihm die Verkaufsconjunctur bekannt wurde, da betrieb er durch seine Agenten mit Thatkraft die Verhandlungen und brachte sie rasch und glücklich zum Abschluß. Daß der Kauf auch rein geschäftlich betrachtet, gut war, ist von der englischen und nordamerikanischen Presse ausdrücklich anerkannt worden.

Der britische Handel in Ostasien, sagt der New Yorker „Sun", hat einen harten Schlag erlitten, der ostasiatische Handel ist der britischen Controle entzogen worden. Nach dem neuen Erfolge Deutschlands wird das britische Prestige in Ostasien verschwinden, da die Engländer selbst mit den größten Opfern mit der eingeführten ehedem britischen, nunmehr deutschen Gesellschaft nicht concurriren können, und es sei nur eine Frage der Zeit, wann die britische Flagge im fernen ostasiatischen Meere zu einer gänzlich unbekannten werden wird.

Das mag übertrieben sein. Das bedeutende Anwachsen der deutschen Schifffahrts- und Handelsinteressen in Ostasien durch den Kauf des Norddeutschen Lloyd ist zweifellos und wird noch durch eine weitere Thatsache nachhaltig gefördert, durch die Einbeziehung des Jangtsekiang bis Hankau und Itschang hinauf in das deutsche Verkehrsnetz. Für diesen Dienst sind bereits 4 Dampfer fertiggestellt und 6 weitere im Bau begriffen. Von Shanghai aus werden gleichzeitig neue Linien mit Swatau und Hongkong eingerichtet werden.

Die Einflußgebiete der Mächte in China.

Es kann nach der bisherigen Entwickelung der Dinge wohl keinem Zweifel mehr unterliegen, daß die Ereignisse in China einer genaueren Eintheilung derselben in Interessensphären (nicht der politischen Auftheilung, d. h. Zerstückelung) des himmlischen Reiches zutreiben. Darum bieten wir unseren Lesern in beistehendem Kartenbilde eine Uebersicht, in welcher Weise schon jetzt die einzelnen „Interessensphären" der fremden Mächte sich entwickelt haben.

Im Norden hat sich seit langer Zeit Rußland einen überwiegenden Einfluß auf China gesichert und besonders große Fortschritte zur wirthschaftlichen Erschließung des Reiches der Mitte auf friedlichem Wege gemacht. Wir nennen nur die Ertheilung verschiedener Bahnconcessionen in der Mandschurei und den südlich davon gelegenen Provinzen und die Verpachtung Port Arthurs und der Talienwan Bay seitens der chinesischen Regierung an die Russen. Unsere Leser finden die projectirten, zum Theil schon im Bau begriffenen Eisenbahnlinien in der Karte angegeben. Demnach würde als russische Interessensphäre zu betrachten sein:

1) Die Mandschurei, zu welcher die beiden Provinzen Holung-kiang und Kirin gehören.

2) Die Provinz Schön-king mit der viel umworbenen Liautung-Halbinsel.

3) Der nördliche Theil der Provinz Tschili.

4) Der nördliche Theil der Provinz Shansi.

5) Der östliche Theil der Mongolei, durch welchen die große Karawanenstraße von Peking nach Kiachta führt, längs welcher sich schon seit Jahren feste russische Militärposten befinden.

Deutschland ist nach der Besitzergreifung der Bucht von Kiautschau und nachdem es die Concession zum Eisenbahnbau innerhalb der Provinz Shantung nach Tsinan und nach Itschou, sowie zum Bau der Anschlußbahn Tsinan-Tschau (in der Provinz Tschili gelegen), an die große projectirte Nordsüdbahn Peking-Hankau erhalten hat, vollauf berechtigt, als in seine Interessensphäre stellend anzusehen:

1) Die Provinz Shantung mit Ausnahme von Wei-hai-wei und der Nordostspitze.

2) Den südlichen Theil der Provinz Tschili.

3) Den nördlichen Theil der Provinz Honan.

4) Gewissermaßen als Hinterland den südlichen Theil der Provinz Shansi mit ihren reichen Kohlen- und Erzlagern.

Frankreich betrachtet als zu seiner Interessensphäre gehörig:

1) den westlichen Theil der Provinz Kwangtung einschließlich der Halbinsel Leichou und der zu dieser Provinz gehörigen Insel Hainan,

2) den südlichsten Theil der Provinz Kwangsi, und

3) den größeren östlichen Theil der Provinz Jünnan.

Bezüglich der Provinzen Kwangsi und Jünnan erhebt aber auch England nicht ganz unberechtigte Ansprüche. England besitzt in Shantung Wei-hai-wei mit dem die Ostspitze Shantungs umfassenden Gebiet, außerdem im Süden Hongkong, und es kann nicht überraschen, daß die englische Regierung mit der ihr eigenen Bescheidenheit die Verbindung Hongkongs mit den britischen Besitzungen in Indien möglichst nahe der nördlichen Grenze Tongkings anstrebt, um so einer Ausbreitung des französischen Einflusses im Süden Chinas besser entgegenarbeiten zu können. So würde als Sphäre der hauptsächlich englischen Interessen sich ergeben:

1) der kleinere westliche Theil der Provinz Jünnan, und

2) der größere westliche Theil der Provinz Szechuan.

Außerdem wird England entschädigt durch eine Gebietserweiterung seiner Colonie Hongkong.

Als neutral oder international würde dagegen noch anzusehen sein:

1) das ganze Jangtsekiangthal stromaufwärts bis Tchunking, mit den anliegenden Provinzen Nganhwei, Kiangsi, Hupe, Hunan, und dem kleineren östlichen Theil der Provinz Szechuan,

2) die Küstenprovinzen Kiangsu, Tschekiang, Fokien und der östliche Theil der Provinz Kwangtung,

3) die beiden Provinzen Kwei-tschou südlich und Shensi nördlich vom Jangtsekiang gelegen,

4) der größere nördliche Theil der Provinz Kwangsi und

5) die Mongolei, abgesehen von einem kleinen östlichen Theil, welcher in die russische Interessensphäre fällt, und Tibet.

Japan strebt nach dem der Insel Formosa gegenüberliegenden Festlandsgebiet; in wie weit dies mit Erfolg geschieht, muß ja wohl die nächste Zukunft lehren.

In unserer beistehenden Karte sind die Interessensphären der verschiedenen Nationen durch besondere Signatur (siehe die Zeichenerklärung) kenntlich gemacht. Diejenigen Gebiete, welche nach den obigen Ausführungen als international betrachtet werden müssen, sind weiß gelassen. Der Deutlichkeit halber sind in unserer Karte nur die hauptsächlichsten Städte Chinas, ferner fast alle in dem obigen Artikel genannten Orte und Vertragshäfen angegeben.

Bäder, Sommerfrischen und Reisen.

§ **Ostseebad Wustrow.** Im Nordosten von Mecklenburg liegt auf einer langen, fruchtreichen Landenge das Seebad Wustrow. Die hier meilenlange Seeküste mit vorherrschend westlichen Winden und die Lage zwischen zwei Meeren sind Ursache des hier herrschenden gesunden Klimas. Dies vorzügliche Klima mit der reinen Seeluft und die sehr salzhaltigen, hohen Wellenbäder veranlassen die Aerzte, Wustrow allen Erholungsbedürftigen, den Nervenleidenden jeglicher Art, den Blutarmen und Magenschwachen zu empfehlen. Der Aufenthalt hat aber auch in anderer Weise seine Annehmlichkeiten. Der Ort liegt nämlich in einem Walde von Obst- und Zierbäumen, und schattige Alleen durchziehen denselben bis zum Strande, auch ein Kiefernwald mit Spaziergängen ist vorhanden. In comfortabel eingerichteten Hotels mit guter Küche finden Gäste allzeit freundliche Aufnahme. Wer Privatwohnung mit Küche sucht, findet dieselbe in den von Gärten eingeschlossenen, äußerst sauberen Wohnungen der Einwohner. Gesellige Zusammenkünfte in den größeren Hotels oder im Strandpavillon, sowie Spaziergänge in die nächsten Ortschaften, Segelfahrten oder ergiebige Angelei geben den Gästen genügend Abwechselung. Post-, Telegraphenstation, sowie auch Fernsprechverbindung mit allen großen Städten besteht. Wustrow steht durch Dampfschiffe im täglichen Verkehr mit der nächsten Eisenbahnstation Ribnitz. Die Ueberfahrt dauert 50 Minuten. Ribnitz ist von Berlin aus über Stralsund oder Rostock in fünf Stunden zu erreichen.

* Frequenz an Curgästen in Bädern und Curorten: Bad Elster: (22/6) 2857 Personen, Seebad und Inhalatorium Salzungen: (22/6) 626 Pers., Eisenmoorbad Schmiedeberg: (23/6) 741 Pers., Bad Berneck: (23/6) 349 Pers., Karlsbad: (23/6) 21 158 Pers., Helgoland: (21/6) 1129 Pers., Schandau: (22/6) 883 Pers., Kgl. Seebad Dürrenberg: (22/6) 1006 Pers., Sulza: (21/6) 598 Pers., Krummhübel (23/6) 656 Pers., Marienbad: 22/6) 6295 Pers., Wyk: (20/6) 480 Personen, Oppelsdorf: (23/6) 485 Personen, Sylt: (23/6) 1093 Personen, Nordseebad Benningstedt: (23/6) 1104 Personen, Suderode: (23/6) 1149 Personen.

Reise und Verkehr.

§ **Carl Stangen's Reise-Bureau, Berlin W., Friedrichstraße 72,** veranstaltet vom Juli ab während der Dauer der Weltausstellung jede Woche zwei Sonderfahrten nach Paris und bezeichnet diese Reisen je nach dem Abfahrtstage von Berlin, Dienstagsreisen und Mittwochsreisen. Für die Dienstagsreisen werden ungefähr je 250 Theilnehmer angenommen und gewöhnlich von Köln aus mit Sonderzug nach Paris befördert. An den sogenannten Mittwochsreisen können sich jedesmal höchstens 100 Personen betheiligen. Nach Schweden, Norwegen und Dänemark werden von dem Bureau im Monat Juli verschiedene Reisen angetreten. Die am 30. October beginnende zehnte Carl Stangen'sche Gesellschaftsreise um die Erde ist durch genügende Einschreibungen gesichert. Ausführliche Programme giebt das Bureau kostenfrei aus.

von einigen tausend angesehenen Professoren und Aerzten erprobt, angewandt und empfohlen! Beim Publicum seit 18 Jahren als das **beste, billigste u. unschädlichste**

Blutreinigungs- u. Abführmittel

beliebt und wegen seiner angenehmen Wirkung Salzen, Tropfen, Mixturen, Mineralwässern ꝛc. vorgezogen. — Erhältlich nur in Schachteln zu Mk. 1.— in den Apotheken und muß das Etiquett der ächten Apotheker Richard Brandt's Schweizerpillen ein weißes Kreuz, wie nebenstehende Abbildung, in rothem Felde tragen. Nur 5 ₰ kostet die tägliche Anwendung. — Die Bestandtheile der ächten Apotheker Richard Brandt'schen Schweizerpillen sind Extracte von: Silge 1,5 Gr., Meschusgarbe, Aloe, Absynth je 1 Gr., Bitterklee, Gentian je 0,5 Gr., dazu Gentian- und Bitterkleepulver in gleichen Theilen und im Quantum, um daraus 50 Pillen im Gewicht von 0,12 herzustellen.

Prof. **MYRRHOLIN-SEIFE**

„Die einzige Seife, die bisher meine volle Zufriedenheit erlangte", schreibt ein Arzt, nachdem er Versuche mit der Patent-Myrrholin-Seife gemacht. Ueberall, auch in den Apotheken erhältlich.

München.
Hôtel Russischer Hof,

an den Maximilians-Anlagen, 5 Min. vom Centr.-Bahnhof. Neuerbautes, modernstes Hôtel I. Ranges, in ruhigster, vornehmster Lage der Stadt. Für Familien zum Winteraufenthalt besonders geeignet. (Pensions-Arrangement.)

Im Besitz u. unter Leitung der Hôtel-Aktien-Gesellschaft
4 Jahreszeiten, München.

Chemische Untersuchung Dr. A. Röhrig, gerichtlich vereid. Sachverst., Lindenstraße 20.

Plasmon (Siebold's Milcheiweiss)
löslich kochbar
verleiht jeder Speise höchsten Nährwerth.
Erhältlich in Apotheken und Drogerien.