

Die Redaktion und Administration befinden sich in der Buchdruckerei J. Krmpotic, Piazza Carli 1, ebenerdig. Telefon Nr. 54.
Postspartasskonto Nr. 71.660.
Sprechstunden der Redaktion:
Von 4 Uhr bis 1/2 6 Uhr nachm.
Ferner von 8-11 Uhr abends.
Bezugsbedingungen:
— mit täglicher Zustellung ins Haus durch die Post oder die Austräger monatlich 1 Krone 80 Heller, vierteljährig 5 Kronen 40 Heller, halbjährig 10 Kronen 80 Heller und ganzjährig 21 Kronen 60 Heller.
Einzelpreis 4 Heller.
Das Abonnement kann mit jedem Tage begonnen werden.

Volaer Tagblatt.

Die Zeitung erscheint an Wochentagen um 6 Uhr früh, nach Sonntagen und Feiertagen um 11 Uhr vormittags.
Abonnements und Anfordigungen (Inserate) werden in der Verlagsbuchdruckerei Jos. Krmpotic, Piazza Carli 1, entgegengenommen.
Auswärtige Anzeigen werden durch alle größeren Anfordigungsbureaus abgenommen.
Inserate werden mit 10 h für die 4mal gebaltene Zeile, Reklametexten im redaktionellen Teile mit 50 h für die Garnonsseite berechnet.
Abonnements und Insetionsgebühren sind im vornherein zu entrichten.

III. Jahrgang

Vola, Dienstag, 19. Februar 1907.

== Nr. 483. ==

Ein Urteil über die neuen Unterseeboote.

Im „Mattino“ spricht sich der Ingenieur Laurenti, der Erbauer der italienischen Unterseeboote, ziemlich abfällig über die großen Unterseeboote aus, die Frankreich jetzt auf Stapel legt. Er begreift es nicht, warum man den gewagten Sprung von 320 auf 800 Tonnen machen will. Die Absicht der Franzosen, ihren Booten dadurch größere Verwendbarkeit zu verschaffen, findet er zwar löblich, aber das Mittel erklärt er für geradezu verwerflich.

Er verspricht sich nämlich nicht viel von der Tätigkeit der Unterseeboote auf hoher See; er meint vielmehr, daß sie oft dem eigenen Geschwader weit eher hinderlich als förderlich sein werden. Das eigentliche Feld dieser Schiffe ist nach ihm der Küstentampf, sei es nun, daß es sich darum handelt, Landungen und Ausschiffungen zu vereiteln oder die Blockierung oder Beschießung einer unbefestigten Stadt zu verhindern. In letzterem Falle würde es genügen, meint er, außerhalb der Linie, von der die Stadt noch beschossen werden könnte, eine Kette von kleinen Booten aufzustellen, ein jedes mit einem begrenzten und bestimmten Tätigkeitsgebiete. Für einen solchen Zweck wäre aber, da die Küstengewässer meist leicht sind, ein großer Tonnengehalt eher ein Hindernis, als eine Hilfe. Nur ein Erfordernis sei allerdings nötig: eine große Geschwindigkeit über Wasser, um möglichst schnell auf das Arbeitsfeld zu gelangen. Dies kann aber, wie gesagt, auch ohne Erhöhung der Größe erreicht werden.

Die neuen französischen Unterseeboote werden ferner folgende Nachteile haben: Erstens werden sie eine zu große Besatzung erfordern und dadurch wird leicht die Genauigkeit und Schärfe der Leitung leiden. Und das will sehr viel heißen! Wie leicht geschieht es, daß bei einem Unterseeboot von 50 Metern Länge, das 5 Meter unter Wasser fährt, sich der Vordersteven um drei Grad neigt. Wenn da nicht haarfahrig aufgepaßt wird, und innerhalb drei Minuten der Fehler nicht verbessert wird, dann ist das Boot bei 9 Seemeilen Geschwindigkeit in diesen 3 Minuten 40 Meter unter Wasser oder gar schon auf Grund geraten. Zweitens wird eine so große Besatzung den weiteren Nachteil haben, daß mehr Deckungen am Boote angebracht werden müssen. Das ist eine weitere Gefahr für die Sicherheit der Boote. Haben doch schon die Boote von nur 200 Tonnen bereits drei Deckungen für die Besatzung und drei für die Lüftung usw. Laurenti fordert daher folgende Eigenschaften für ein gutes Unterseeboot: Erstens darf es nicht größer sein als 200 Tonnen. Zweitens darf es unter Wasser nur eine mäßige Geschwindigkeit haben, nicht mehr als 6 bis 7 Seemeilen in der Stunde! Drittens soll die Geschwindigkeit über Wasser wenigstens 14 Seemeilen betragen.

Den geplanten französischen Booten spricht er daher jede Zukunft ab, erklärt aber sehr bestimmt, daß das Schiff der Zukunft das Tauchschild sein wird. Da nämlich durch die Stärke der Geschütze der Panzerschutz immer machtloser wird, wenn man nicht die Schiffsgröße ins Ungeheuerliche steigern will, wird das Tauchschild, das sich im Augenblicke des Kampfes halb ins Wasser lassen kann, so daß nur die Geschütze herausragen, das Kriegsschiff der Zukunft bilden.

Kundschau.

Das amerikanische Einwanderungsgesetz.

Der Bericht der gemischten Kommission beider Häuser des Kongresses über das Einwanderungsgesetz wurde am 17. d. ohne namentliche Abstimmung vom Senat angenommen. Das Gesetz enthält einen Zusatz, wonach der Präsident die Zulassung von Staatsangehörigen eines anderen Landes zum kontinentalen Gebiet der Vereinigten Staaten verweigern kann, wenn die Pässe der betreffenden Einwanderer für ein anderes Land als die Vereinigten Staaten oder für die Inselarabien der letzteren oder für das Panamagebiet lauten, sofern er überzeugt ist, daß die Pässe in einer Weise benützt werden, welche die Interessen der amerikanischen Arbeiter schädigen. Durch diesen Zusatz, mit welchem sich der japanische Gesandte bis zum Abschluß eines neuen Vertrages zwischen Japan und Amerika einverstanden erklärt hat, soll der japanische Zwischenfall erledigt werden.

Die Erprobungsfahrt der „Dreadnought“.

Die „Dreadnought“ ist auf der am 5. Januar von Portsmouth aus angetretenen, vielbesprochenen großen Erprobungsfahrt nach eintägigem Aufenthalte in Villagarcia am 10. Januar in Gibraltar eingetroffen und von hier am 14. Januar nach der Aranci-Bai, Sardinien, abgegangen, wo Schießübungen abgehalten werden sollten. Der weitere Reiseplan ist: 23. Januar an Gibraltar, ab 26. Januar; 3. Februar an Trinidad, ab 21. März; 31. März an Sphenax. Beachtenswert sind die hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten, die die „Dreadnought“ auf den Fahrten von Gibraltar nach Trinidad (etwa 18 Seemeilen) einhalten muß, wenn die Reise in der vorgeschriebenen Zeit zurückgelegt werden soll. Die Strecke von Gibraltar nach Trinidad beträgt 3500 Seemeilen. Nach den amtlichen Angaben ist der Aktionsradius der „Dreadnought“ bei 18 1/2 Seemeilen 3500 Seemeilen. Die „Dreadnought“ wird also auf dieser Fahrt ihre Kohlenvorräte beinahe völlig aufbrauchen müssen. Die bisher in den Zeitungen über den Verlauf der Reise veröffentlichten Berichte sprechen sich sehr günstig über die Maschinenleistung aus; insbesondere wird der geringe Kohlen-

verbrauch hervorgehoben. Am 1. April soll die „Dreadnought“ die Tätigkeit als Flaggschiff der Heimatflotte übernehmen.

Verkehrskatastrophe.

Ueber die Entgleisung eines elektrischen Straßenbahnzuges wird aus New-York vom 18. d. noch gemeldet: Der mit heimkehrenden Vorstadtbesuchern dicht besetzte elektrische Vorortzug der New-Yorker Zentralferrbahn entgleiste abends um halb 7 Uhr an der Kreuzung der 205. Straße und der Webster-Avenue. 50 Personen sollen getötet und 200 verwundet sein. Die Nachricht verbreitete in der ganzen Stadt einen unbeschreiblichen Schrecken. Scharen von Bewohnern der Vorstädte, wohin der Zug bestimmt war, strömten an der Unglücksstelle zusammen, um über ihre Angehörigkeit Erkundigungen einzuziehen. Bis jetzt ist es unmöglich, die Namen der Verunglückten festzustellen. Die Ursache der Entgleisung ist bis jetzt nicht bekannt. Die Wagen rollten den Bahndamm hinunter und fingen Feuer. Alle verfügbaren Ärzte wurden aus den Spitälern und Lazareten aufgebeten.

Bismarcks Kopf. Die gegenwärtige englische Königin Alexandra war als Prinzessin eine erbitterte Gegnerin Bismarcks, weil er den preußisch-dänischen Krieg führte, der für ihr Vaterland Dänemark unglücklich ausfiel. Als einige Jahre nach dem Friedensschluß Kaiser Wilhelm nach England kam, fand er in Windsor die ganze Familie der Königin Viktoria versammelt. Während einer Soiree neigte er sich zur jüngsten Prinzessin Beatrice und sagte: „Ich möchte dir gern eine Freude machen, was soll ich dir schenken?“ Die Prinzessin schwieg verlegen. Da flüsterte ihr Prinzessin Alexandra ins Ohr: „Bismarcks Kopf.“ Allerdings war Kaiser Wilhelm kein Herodes und so blieb der Wunsch der Prinzessin unerfüllt.

Locales und Provinziales.

Im Konsulardienste. Der Kaiser hat den Konsul Wladimir Budisa v. Jevic Eden v. Friedor in Bari zum Statthalterrate im Stande der Statthalterei in Zara ernannt.

Auszug aus dem Personalverordnungsblatt. Verordnungen des k. u. k. Reichskriegsministeriums, Marinektion. Ernann werden mit 1. März 1907: Zum provisorischen Schiffbauingenieur dritter Klasse der Einjährig-Freiwilligen des Matrosenkorps Otto Bopp. Zum Maschinenbauingenieur in der Reserve: Der Reservemachinenmaat Robert Wislap. Zum Marinediener zweiter Klasse: Der Gendarm Titularpostenführer Rajetan Zeni des Gendarmereiwachbataillons im k. u. k. Seearsenal zu Vola, mit der Diensterteilung beim k. u. k. Hafenadmiral, Vola. Befördert

Feuilleton.

Der Chauffeur.

Von Berthold Karsten.

Nachdruck verboten.

Karl Steiner war sein nom de guerre. Er hatte alle Ursache, sein Intognito zu wahren, und es war ein erfreulicher Rest von Schamgefühl, daß er es tat. Welch ein sonderbarer Lebensweg lag hinter ihm! Mit Krümmungen und Windungen, die durch seine einunddreißig Jahre in beängstigender Wirnis hinführten. Der Vater hatte einen erblichen Sitz im Herrenhaus und gehörte dem Urabel an. Die Mutter entstammte der morgantischen Ehe eines kaiserlichen Prinzen. Der älteste Bruder und Fideikommisserbe vertrat das Reich auf einem wichtigen diplomatischen Posten. Fritz, der Jüngste, stand als Leutnant bei einem der vornehmsten Regimenter. Dort hatte auch er gestanden. Ein flotter, glänzender Reiteroffizier, von der Gesellschaft verwöhnt, beliebt bei allen Kameraden und Vorgesetzten.

Dann kam diese verdamnte Wechselgeschichte. Die Weigerung des alten Herrn, ein Giro anzuerkennen, das nicht von seiner eigenen Hand herrührte. Der Zusammenbruch, die Entehrung.

Aus dem Gefängnis heraus war Karl Steiner, von den Seinen verleugnet und verstossen, in die Fremde gegangen, hatte in den Staaten die üblichen Erfahrungen gemacht, die Emigranten seines Schlages kaum je eripart bleiben, und hatte sich nach zehn vergeblichen Versuchen, ehrlich zu bleiben, endlich unter die Luftpistole gemischt, die auf den amerikanischen Ueberseesdampfern die Passagiere ausbeuten.

Damals war er nahe daran gewesen, durch eine reiche Heirat in die Sphäre der Anständigkeit und des sorgenlosen Wohllebens sich zurück zu retten. Aber kurz vor dem entscheidenden Moment fand man das elende Herzstück doppelt in seinen Karten.

Das hatte ihm den Rest gegeben. Er hatte sofort gewußt, daß er sich nie wieder davon erholen würde. Sein

Leben würde jetzt bis ans Ende verpfuscht bleiben. Aber das hatte er sich bei der harten Gefängnisarbeit in Sing Sing doch zugeschworen, daß er seine Ansprüche an das Leben künftighin auf das bescheidenste Maß beschränken wollte. Sein Entschluß stand fest, nie wieder von der Fingerfertigkeit, sondern nur noch von der ehrlichen Arbeit seiner Hände seine Existenz zu fristen.

Nach seiner Entlassung nahm er seine Lohnersparnisse und setzte mit dem nächsten Schiff nach Frankreich über. Seitdem trug er den Namen Karl Steiner und ging dem Beruf eines Chauffeurs nach.

Der noch immer hübsch und elegant aussehende Mann fand bald eine Anstellung bei dem Grafen Duprét. Es war kein allzu anstrengender Dienst. Der Graf selbst zog ein flinkes Gespann edler Pferde dem modernen Behikel bei weitem vor und hielt seine beiden 40- und 70-Pferdigen eigentlich nur um der Mode willen. So sagte er wenigstens. Er wollte es nie so recht eingestehen, daß der Wille seines schönen und einzigen Töchterchens ihm Gehege diktierte.

Fräulein Hortense von Duprét war eine leidenschaftliche Automobilistin. Es war ihr Stolz, zwei der besten und vornehmsten Wagen Frankreichs zu besitzen. Daß man sie seit Karl Steiners Engagement auch um ihren Chauffeur beneidete, machte ihr lebhaftes Vergnügen. Dafür verzichtete sie zunächst auf weite Ueberlandfahrten und zog es vor, sich alltäglich beim Corso im Bois sehen zu lassen, um sich an der verärgerten Bewunderung ihrer Rivalinnen im Reiche der Schönheit und des Automobils zu weiden. Mit ihrer Vorliebe für große Touren vertröstete sich Fräulein Hortense auf die Zeit des Landaufenthaltes.

Auch Karl Steiner vertröstete sich auf diese Zeit. Seine junge Herrin hatte es ihm angetan. Der Glanz und der Duft ihres rotblonden Haars verfolgte ihn bis in seine Träume. Er schürfte vergeblich in seinen Erinnerungen nach einer Pulogestalt, die sich an Ebenmaß und an entzückender Grazie mit Hortense Duprét hätte messen können. Der bezaubernde Kontrast des madonnenhaft seinen Gesichts mit der blitzenden Schalkheit der graublauen Augen und der tiefen Linie des Mundes, der wie eine sündige Flamme aus

der bleichen Zartheit aufloderte, drohte ihn um den Verstand zu bringen.

So oft er sich auch in Verzweiflung die Aussichtslosigkeit seiner Leidenschaft vergegenwärtigte und seine hochfliegenden Wünsche durch selbstquälerische Vorhaltung seiner verbrecherrischen Vergangenheit zum Schweigen bringen wollte: immer selbstherrlicher geberdete sich die Liebe in seinem Herzen, pochte auf ihre Macht und verhöhnte seinen Kleinmut. Wenn Fräulein Duprét mit der sonnigen Liebenswürdigkeit, die sie allen Untergebenen gegenüber auszeichnete, ihm beim Besteigen und beim Verlassen ihres Wagens zunichte, wenn sie einmal in Erwartung ihrer Gardedame einige freundliche, aber ebenso belanglose Worte mit ihm wechselte: dann beilegte sich seine eitle Liebe, aus diesen unbedeutenden Selbstverständlichkeiten überzeugende Beweise einer erwachenden Gegenliebe zu konstruieren.

Unwählich wurde es ihm zur fixen Idee, daß Hortense nur sein Geständnis erwartete, um sich ihm an den Hals zu werfen, und er setzte seine ganze Hoffnung auf die größere Ungezwungenheit des Landlebens, die ihm erlauben würde, die junge Dame ohne Zeugen zu sprechen.

Es schien ein besonders wichtiger Tag zu sein, als er mit seinem 70-Pferdigen vor dem Palais in Faubourg auf Hortense und ihren Vater wartete, um sie auf ihr Schloß hinaus zu bringen. Die Sonne meinte es so gut, und der Himmel blaute so fröhlich!

Camille, der rotbäckige Dick, das Faktotum des Duprétischen Hauses, öffnete das Portal. Zuerst erschien das Fräulein, lichter und lieblicher noch als der Montag. Ein besonders gnädiges und aufmunterndes Lächeln umspielte ihre Lippen, und silberner noch als sonst klang ihr freundlicher Gruß: „Guten Morgen, Charles!“

Nach ihr kam die ein wenig dünne Gestalt des alten Grafen zum Vorschein, der Typus des angegriffenen Kavalliers mit der durch Kosmetika und Schneiderkünste notdürftig aufrecht erhaltenen Jugendlichkeit und Elastizität. Und endlich an dritter Stelle ein noch sehr jugendlicher Herr in der fleid-samen Tracht der Marineoffiziere. Ein Fremder, den der Chauffeur noch nie gesehen hatte. Er mußte auch vor kurzem

Wir machen die B. T. Leser auf den neuen Roman „Seemannslied“ besonders aufmerksam!

wird zum Marinediener erster Klasse der Marinediener zweiter Klasse Johann Gerzetic. Mit Wartgebühre wird beurlaubt der Winenschiffsführer in Marinelokalanstellung Karl Heiß nach dem Ergebnis der Superarbitrierung als derzeit dienstuntauglich auf die Dauer eines Jahres. (Evidenz: Hafenadmiralat, Vola. Urlaubsort: Wien.) Außer Stand werden gebracht der Marinediener erster Klasse Anton Biasiol, als am 26. Jänner 1907 zu Vola gestorben. Mit 6. Februar 1907 der Waffenmeister Franz Jgut der 10. Kompanie bei gleichzeitigem Uebertritt in den Zivilstaatsdienst.

Dienstbestimmungen. Zur Schiffbaudirektion des k. u. k. Seearsenals, Vola: Provisorischer Schiffbauingenieur 3. Klasse Otto Popper. Auf S. M. S. „Erzherzog Karl“: L.-Sch.-L. Erich Heyßler, L.-Sch.-F. Maximilian Lukas, die Seeladetten Jdenko Hudecel, Otto Kasseroller. Auf S. M. S. „Kaiser Franz Josef I.“: die L.-Sch.-L. Anton Casa, Egon Graf Melis-Collorodo, Karl Luppis, Emanuel Dworski, die L.-Sch.-F. Kurt Reiser, Siegfried Gobanz, Paul Ritter von Ferro, Edgar Wajlich, die Seeladetten Josef Polub, Heinrich Pfeiffer, Friedrich Dyrna, Viktor Selan, Hugo Stenta, Karl Zelisko, Eduard Pilny, Hugo von Viktorin, Karl Schubert, Freg.-Arzt Dr. Ladislaus Dworsky, Korv.-Arzt Dr. Desiderius Bozoky, Maschinenleiter 1. Klasse Johann Bozab, die Maschinenleiter 3. Klasse Stephan Turina, Franz Macel, Franz Kihacel, Mar.-Kom.-Adj. 2. Klasse Ignaz Kojman. — Auf S. M. S. „Szigetvar“: die L.-Sch.-L. Richard Matoviz (als Gesamtdetailoffizier), Wilhelm Buchmayer, Josef Culot, Franz v. Stecher, die L.-Sch.-F. Leonidas Baltje Edler von Grettberg, Emil Wyrdacz, Karl Preinl, Ernst Santer, Stephan Kozjar, die Seeladetten Tibor Ronay, Wilhelm Wiese, Edler von Kossendorf, Erich Schonta von Seebank, Richard Freiherr von Dobhoff, Walter Ulbing, Vladimir Saric, Josef Belizzoni-Schwendtner, L.-Sch.-Arzt Dr. Johann Rejeblo, Freg.-Arzt Dr. Leo Roth, Korv.-Arzt Dr. Richard Jug, Maschinenleiter 1. Klasse Josef Lusch, Maschinenleiter 2. Klasse Franz Zeitler, die Maschinenleiter 3. Klasse, Michael Reiter, Leopold Mühlbauer, Mar.-Kom.-Adj. 2. Klasse Franz Burgstaller. — Auf S. M. S. „Ulan“: L.-Sch.-L. Julius Riedlein (als Gesamtdetailoffizier). — Auf S. M. S. „Dromedar“: Die L.-Sch.-L. Adolf Wladic als Kommandant, Hermann Jobst, Seeladett Alois Poljanec. — Auf S. M. S. „Tegetthoff“: Seeladett Belimir Budisavljevic von Briedor. — Auf S. M. S. Artillerieschiff „Kadeth“: L.-Sch.-L. Wilhelm Ritter Gründorf von Zebegenyi. — Auf S. M. S. „Gigant“: L.-Sch.-L. Franz Leiharber als Kommandant. — Auf S. M. S. „Aipern“: L.-Sch.-L. Emil Conte Smechia als Gesamtdetailoffizier. — Auf S. M. S. „Panther“: L.-Sch.-L. Artur von Khuepach zu Ried, Zimmerlehen und Haslbürg als Gesamtdetailoffizier. — Zum k. u. k. Matrosenkorp, Vola: Mar.-Kom.-Elev Karl Rittchen. — Zum k. u. k. Hydrographischen Amte, Vola: L.-Sch.-F. Bernhard Jelocnik für das Seelartendeput, für besondere Ausarbeitungen. — Zur Schiffbaudirektion des k. u. k. Seearsenals, Vola: Provisorischer Schiffbauingenieur 3. Klasse Rudolf Hermann. — Zum k. u. k. Marinetechnischen Komitee, Vola: L.-Sch.-L. Ramillo Schwarzl für die dritte Abteilung. — Zur Militärabteilung des k. u. k. Seebezirkskommandos, Triest; L.-Sch.-F. Kojimus dei Medici für die Mobilisierungsarbeiten. — Zum k. u. k. Seebezirkskommando, Triest: Provisorischer Schiffbauingenieur 3. Klasse Hugo Paulus für die Bauleitung in San Marco. — Zum k. u. k. Flakkommando in Ragusa: L.-Sch.-F. Alexander Milosevic (provisorisch). — Zum k. u. k. Kriegshafenkommando, Cattaro: L.-Sch.-L. Max von Rosen. — Zum

k. u. k. Gesandtschaftswachbataillon in Peking: L.-Sch.-L. Friedrich von Helreich zu Brunfeld, L.-Sch.-F. Karl Göhl. — Zum k. u. k. Hauptetappe in Tientsin: Korv.-Arzt Dr. Alois Helmeberger. — Zum k. u. k. Hafenadmiralat, Vola: L.-Sch.-L. Mijko Kovacic. — Zum k. u. k. Marinetechnischen Komitee, Vola: Schiffbau-Oberingenieur 1. Klasse Heinrich Zweig für die 1. Abteilung. — Zur Schiffbaudirektion des k. u. k. Seearsenals, Vola: Schiffbau-Oberingenieur 1. Klasse Josef Grund als Direktor. — Zum k. u. k. Seebezirkskommando, Triest: Schiffbau-Oberingenieur 2. Klasse Franz Pizinger als Bauleiter in San Marco. — Zur Bauleitung im k. u. k. Seearsenal, Vola: Schiffbauingenieur 1. Klasse Georg Stipetic. — Mar.-Kom.-Adj. Ignaz Kojman wird bis zur Einschiffung auf S. M. S. „Szigetvar“ dem k. u. k. Hafenadmiralat zugeweiht.

Die k. u. k. Eskader. Die k. u. k. Eskader ist gestern vormittags im Hafen von Vola eingelaufen. Der Marinekommandant Admiral Graf Montecuccoli trifft, wie verlautet, heute in Vola ein.

Adriatische Bank in Triest. In der gestrigen Sitzung des Verwaltungsrates der Adriatischen Bank wurde die erste Bilanz seit dem Bestehen des Unternehmens für das Geschäftsjahr 1906 vorgelegt. Der Reingewinn beträgt 97.166 Kronen, das sind 97 Prozent des Einlagekapitals. Der Verwaltungsrat nahm die vorgelegte Bilanz zur Kenntnis und beschloß, der am 10. März stattfindenden Generalversammlung vorzuschlagen, vom Reingewinn dem ordentlichen Reservefond im Sinne der Statuten 4858 Kronen das ist 5 Prozent zuzuwenden, eine fünfprozentige Dividende im Gesamtbetrag von 50.000 Kronen zur Verteilung zu bringen, der ordentlichen Reservefond weitere 15.000 zuzuteilen, sodas diesem auf 20.000 Kronen anwächst, dem Verlust-Reservefond 10.000 Kronen und dem Pensionsfond 2000 Kronen zu überweisen und 10.089 Kronen auf neue Rechnung vorzutragen.

Theater. Die gestrige Aufführung der dreiatigen Komödie „Der Schlafwagenkontrollor“ von A. Bissou bewies, das die Mitglieder des gastierenden Ensembles nicht nur auf jenem Gebiet sondern auch auf jenem der heiteren Bühnendichtung Vortreffliches leisteten. Das flotte Stück gelangte zur tadellosen Aufführung. Der Beifall des spärlich besuchten Hauses war sehr lebhaft. Heute abends gelangt das Drama „Die Fleischstatue“ (La statue di carne) zur Aufführung.

„Vega nationale.“ Wie ziffermäßig ausgewiesen wird sind der „Vega Nationale“ in Dalmatien aus den Ueberzahlungen der von den Italienern veranstalteten Wälle heuer 34.450 Kronen zugeflossen. Der in Zara veranstaltete italienische Ball warf einen überaus ansehnlichen Ueberschuß von 12.500 Kronen, der in Spalato veranstaltete einen von 9000 Kronen ab; an diese reihen sich die Wälle in Sebenico mit 5000 Kronen und in Ragusa mit 2600 Kronen, in Curzola mit 1800 Kronen, in Stradin mit 1300 Kronen, in Vechio mit 1250 Kronen an. Diese Ziffern sprechen für eine Opferwilligkeit, die man sich zum Beispiel nehmen könnte.

Mehr Licht. Das städtische Gaswerk und das städtische Elektrizitätswerk lösen einander in wenig anmutiger Weise ab. Gegenwärtig gibt das letztere vielen Grund zur Klage. Die von der Elektrizität betriebenen Motore laufen flau, elektrische Glühlampen geben kaum ein Licht — höchstens für Augenblicke, die erkennen lassen, wie eine elektrische Lampe eigentlich leuchten soll. Die Wagen der Elektrischen werden von Zeit zu Zeit zum unfreiwilligen Stillstande gebracht, und mitunter, beispielsweise vorgestern, war es überhaupt nicht möglich, elektrisches Licht zu gebrauchen, weil der ganze Apparat der Anlage verlagte. Letzten Sonntag waren Die-

jenigen, die ausschließlich darauf angewiesen sind, elektrisches Licht zu benützen, darauf angewiesen, Kerzen zu brennen. Das elektrische Licht verlagte durch fünf Stunden, bis etwa halb 8 Uhr abends. Es ist mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der beiden städtischen Schwesteranstalten noch immer das Beste, beim Petroleum zu bleiben.

Der neue Roman. Wie schon gemeldet wurde, beginnt heute die Veröffentlichung des russischen Romanes „Seemannslied“. Der Seeroman, einer der gelungensten des englischen Schriftstellers, wird speziell hier, der Meeresstadt, Interesse erwecken und zahlreiche Leser finden. In spannender Weise schildert Russell, einer der besten Kenner des Seelbens, die Abenteuer eines kühnen Seemannes, der nach zahlreichen und schweren Fahrten glücklich im Hafen seiner Wünsche landet. Wir machen auf diesen Roman besonders aufmerksam.

Der Brand auf dem Mercato Vecchio. Der „Ecco dell' Adriatico“ fühlt sich berufen, für die Feuerwehr, die sich gelegentlich des letzten Brandes auf dem Mercato Vecchio so wenig ausgezeichnet hat, eine Lanze zu brechen. Diese Stellungnahme wird dem Blatte höchstens in Feuerwehretreuen Freunde verschaffen. Gegen die Tatsache, das das Feuer kurz nach 9 Uhr abends ausbrach und, bei vollkommener Windstille, erst um 12 Uhr nachts gelöscht wurde, nachdem es auch auf das andere Stockwerk übergegriffen hatte und ein ganzer Trakt des Gebäudes ausgebrannt worden war, läßt sich nichts einwenden. Eine Tatsache ist es ferner, das im Anfange, da die Beschränkung des Feuers noch möglich gewesen wäre, nur eine einzige Spritze vorhanden war, das Leitern fehlten und das die Löschung des Brandes nicht in umfassender sondern in der Weise vorgenommen wurde, das man an das Löschen immer erst ging, wenn selbst schon der einfältigste Laie konstataren konnte, das das Feuer sich fortgepflanzt habe. Außerdem konnte jeder Anwesende die Wahrnehmung machen, das die Leitung der Rettungssaktion jener zielbewußten Ruhe entbehrte, die in solchen Fällen unvermeidlich ist. Durch Geschimpfe, planloses Herumläufen und Nervosität hat man noch niemals gute Ergebnisse erzielt. Und es kann nicht bestritten werden, das auf dem Brandplatze die größte Nervosität herrschte, das nichts klappete. Nicht einmal das Zusammenfügen der kombinierten Leitern, Spritzen und Leitern waren in ungenügender Zahl vorhanden. Die große Schubleiter und notwendige Spritzen wurden erst um halb 11, also fast einundeinhalb Stunden nach dem Ausbruche des Feuers herbeigeschafft. Wenn an jenem Tage Bora geherricht hätte, wäre das Haus ganz gewiß niedergebrannt.

Gefährlicher Unzug. Es hat sich unter den Schülern der Anstalten in S. Polcarpo die Mode gebildet, die Steinbrüstungen der auf den Platz vor der Marinekaserne führenden Rampe zum Schauplatze von allerlei gefährlichen Kunststücken zu benützen. Da sich auf diese Weise leicht ein Unglück ereignen kann, indem der eine oder der andere der kleinen Akrobaten abstürzt und sich Verletzungen zuzieht, wäre es nicht unangezeigt, das der Wachmann, der den dortigen Rayon abpatrouilliert, zur entsprechenden Zeit den Platz bewache. Es ist nicht notwendig, darauf zu warten, bis sich ein Unfall wie jener vor zwei Jahren ereignet.

Drahtnachrichten.

Eröffnung des Landtages in Görz und Gradiska.

Görz, 18. Februar. Nach einem um 10 Uhr stattgefundenen Hochamte in der Domkirche fand gestern die Eröffnungssitzung des Landtages in Görz und Gradiska statt.

erst angekommen sein, denn sein Gesicht prahlte noch mit der Patina der Tropen Sonne.

Sicherlich ein Verwandter, dachte Karl Steiner; er wird sich jetzt verabschieden.

Aber er verabschiedete sich nicht, sondern nahm Hortense gegenüber im Wagen Platz, nachdem er ihr und dem Grafen beim Einsteigen geholfen hatte.

Man wird ihn für einige Tage geladen haben, überlegte der Chauffeur, als sich das Automobil ratternd und stampfend in Bewegung setzte. Man wird ihm erlauben, einen Bock zur Strecke zu bringen, und ihn dann wieder nachhause schicken. Ich werde einige Tage länger warten müssen — das ist alles.

Diese erheuchelte Ruhe war aber nicht von Dauer. Fräulein Hortense und Leutnant de Favre — ihr Vetter, wie Karl sich sagen ließ — standen auf überaus vertraulichem Fuß miteinander. Bei den täglichen gemeinsamen Ausfahrten erblickte das eifersüchtige Auge des Chauffeurs manchen zärtlichen Blick und oft auch fing er ein Wort der Unterhaltung auf, das ihm keinen Zweifel über die herzlichen Beziehungen ließ, in denen die beiden zueinander standen.

Sie ahnten nicht, was in dem Herzen dieses Mannes vorging, dem sie täglich ihr Leben anvertrauten. Sie schienen keine Gegenwart allmählich ganz zu vergessen, da sie den Reaktionen ihrer Zärtlichkeit immer deutlicheren und immer häufigeren Ausdruck gaben, als hätten sie ein verbrieftes Recht, über die Gegenwart eines Domestiken sich einfach hinwegzusetzen.

Eine Woche lang führte Karl Steiner einen verzweifeltsten Kampf mit seiner Leidenschaft. Dann bat er den Grafen um seine Entlassung. Nach den Gründen zu diesem auffallenden Entschlusse befragt, verzweigte er jede Auskunft. Da wurde Hortense gerufen. Sie war untröstlich. Mein Gott, wenn Jeanne Labiche den hübschesten Chauffeur Frankreichs wegkaperte!

„Sie dürfen nicht fortgehen, Monsieur Charles!“ bat sie und der Gedanke an Jeanne Labiche, nach ihr das gefeiertste Mädchen von Paris, brachte sie fast zum Weinen. „Sie dürfen nicht!“

„Ich bitte Sie darum, Mademoiselle!“ stammelte Karl Steiner.

„Und ich bitte Sie, zu bleiben.“

„Sie verlangen Unmögliches Mademoiselle.“

Sie stampfte eigensinnig mit dem kleinen Fuß auf, während ein verführerisches Lächeln als letzter Versuch ihr reizendes Antlitz erhellte.

„Und wenn ich Ihnen befehle, Monsieur Charles —?“

„Ich flehe Sie an, Mademoiselle! Sie wissen nicht, was Sie von mir verlangen!“

„Ich bewillige Ihnen das doppelte Gehalt!“ mischte sich der Graf ein.

„Bravo, Papa!“

Der Chauffeur biß die Lippen aufeinander.

„Ich bleibe, Herr Graf, aber nur zu denselben Bedingungen wie bisher.“

Und seine martervollen Leiden begannen von neuem. Er versuchte sich zu betrinken. Er bat um die Erlaubnis, in der frühelsten Morgenstunde weite und anstrengende Marsche, um vielleicht durch äußerste Ermüdung des wütenden Gährens in seinem Innern Herr zu werden — aber vergebens!

Es erregte Mitleid und Bewunderung, wie das frische Gesicht des Chauffeurs mehr und mehr verfiel, wie harte und verzerrte Züge um seine Mundwinkel sich eingruben und seine traurigen Augen in tiefe und dunkle Höhlen sich gleichsam vertrocknen. Wer aber sollte auf den abenteuerlichen Gedanken kommen, das Hortense Dupret die Schuld an dem Unglück ihres Chauffeurs trug.

Nach einer völlig schlaflosen Nacht lenkte Karl Steiner den 7upierigen Wagen in raschem Tempo aus dem Park hinaus. Das Brautpaar saß darin, Hortense und de Favre, die sich am Abend vorher verlobt hatten. Man wollte Besuch bei den Bertrams machen, die gut fünfhundert Kilometer weiter jenseits der Bahn residierten.

Am Rand eines jungen aufgefrosteten Gehölzes wünschte Fräulein Dupret zu rasten. Den Chauffeur schickte man ins Wirtshaus hinüber, um eine Flasche leichten Landweins zu holen. Um allein zu sein — verbesserte Karl Steiner ingrinnig, während er quer über die Wiesen schritt.

Zurück kam er durch die Schlucht, die sich im Bogen heranzog, und als sein Kopf darüber auftauchte, war es zu spät, den Fuß ihm zu verbergen, der die Lippen der Liebenden aneinander schweißte. Die Sonne stand ihm im Rücken. Man sah nicht, das eine Blutwelle sein Gesicht über-

flutete, das seine Augen wie die eines Raubtieres hervorquollen und das sein Mund zuckte in wahnfinigem Schmerz.

Die Fahrt ging weiter, eine lange Strecke auf der sanft abfallenden Chaussee neben dem Bahnkörper hin.

„Fahren Sie rascher!“ befahl Herr de Favre, und Hortense, die sich umgesehen hatte, fügte hinzu: „Es ist unnötig. Dort unten kommt der Pariser Schnellzug. Wir können den Bahnübergang doch nicht mehr vor ihm erreichen.“

Da wandte auch Karl Steiner den Kopf und maß mit einem raschen Blick die Entfernung. Er setzte sich auf seinem Platz zurecht, machte sich an den Hebeln der Maschine zu schaffen und ließ den Wagen zunächst in ein langsames Tempo fallen, bis das Brausen und Dröhnen des Schnellzuges näher kam. Dann rief er zurück: „Wir können es mit denen da schon aufnehmen, Mademoiselle. Geben Sie acht!“

Ein Druck, ein Moment des Atemholens gleichsam, und in rasender Hast legte das Gefährt, dicht gefolgt von der fauchenden und prustenden Lokomotive, die Strecke hinunter.

Herr de Favre wollte Einspruch erheben. Hortense aber hatte ihre helle Freude an der improvisierten Wettfahrt. Ihr unbegrenztes Vertrauen in die Tüchtigkeit ihres Chauffeurs ließ kein Bedenken in ihr aufkommen. Sie lachte hell auf, als sie den Zug wieder überholten, der ihnen vorübergehend einiges Terrain abgewonnen hatte, und als sie an den Gesichtern der Passagiere vorbeiflogen, die wie erlaunte Astege an den Fenstern der Coupées sich plattdrückten. Ihr Vergnügen an dem kleinen Abenteuer war so lebhaft, das sie ganz vergaß, die Entfernung bis zum Bahnübergang abzuschätzen. Sie jubelte und klatschte in die Hände, als sie an der Lokomotive vorüber sausten.

Karl Steiner saß bewegungslos wie ein Erzbiß am Steuer. Jeden Meter und jede Sekunde berechnete er. Dort tauchte die Barriere zur Rechten auf. Sie war geschossen. Es galt also, ein wenig nach links auszubiegen, um dann mit einem wuchtigen Anprall sie zu durchbrechen. Das mußte geschehen, sobald der Zug auf etwa fünfzehn Meter heran war. Jetzt — jetzt — war der Augenblick da —

Ein einziger, fürchterlicher Schrei —!

Die Räder der langen Wagenreihe wälzten sich durch eine blutige Wasse.

Der Landeshauptmann Ritter von Bajer begrüßte die Landtagsabgeordneten in italienischer und slovenischer Sprache, erwähnte das wichtige Faktum, daß in der Reichsvertretung das allgemeine Wahlrecht eingeführt wurde und weist auf die Tätigkeit des Landesausschusses in den letzten Jahren hin.

Dr. Lueger.

Wien, 18. Februar. Die Besserung im Zustande des Bürgermeisters Dr. Lueger ist anhaltend. Auf den gestern gut verbrachten Tag folgte eine ziemlich ruhige Nacht mit gesundem Schlaf.

Ungarn.

Budapest, 18. Februar. Das Ung. Tel.-Korr.-Bur. meldet aus Wien: Ministerpräsident Dr. Wefele stiftete heute vormittags dem Minister des Äußern Freiherrn von Khevenhull einen längeren Besuch ab.

Jugzusammenstoß.

Rom, 18. Februar. Wie der „Messaggero“ meldet, stieß in der zwischen Mortara und Mailand gelegenen Station Gaggiano ein Personenzug mit einem Güterzug zusammen. Sieben Personen wurden verletzt, darunter drei schwer.

Der Kirchenstreit in Frankreich.

Paris, 18. Februar. Kultusminister Briand überreichte seinen Ministerkollegen ein Exemplar der neuen Vertragsformel bezüglich der Vermietung der Kirchen. Die Situation bleibt indessen bis zu dem am Dienstag stattfindenden Ministerrat unverändert, der darüber entscheiden wird.

Schiffszusammenstoß.

London, 18. Februar. Heute vormittags erfolgte im Kanal von Bristol ein Zusammenstoß der zwei englischen Dampfer „Heliopolis“ und „Orianda“. Die „Orianda“ sank, wobei 14 Mann der Besatzung ertranken.

Das Eisenbahnunglück in New-York.

New-York, 18. Februar. Ueber das Eisenbahnunglück, das an der Kreuzung der 205. Straße und der Webster-Avenue sich ereignete, wird noch gemeldet, daß die Ursache des Unglückes in übermäßiger Fahrgeschwindigkeit an einer Kurve liege.

Wien, 18. Februar. Aus Anlaß des zwölften Todestages des Erzherzogs Albrecht wurde heute in der Augustinerkirche ein Requiem abgehalten.

Prag, 18. Februar. (Landtag.) Der Landtag verhandelte Gegenstände lokaler Natur. Unter den am Schlusse der Sitzung verlesenen Anträgen und Interpellationen befindet sich eine Interpellation des Abg. Tro und Genossen betreffend den ungesetzlichen Gebrauch der tschechischen Sprache bei mehreren Strafverhandlungen beim Kreisgerichte Eger.

Prag, 18. Februar. Gestern ist hier Hofrat P a c o l d, ehemaliger Professor an der böhmischen technischen Hochschule, gestorben.

Marburg (in Deutschland), 18. Februar. Der Professor der alten Sprachen an der hiesigen Universität, J u s t i n, ist gestern gestorben.

Berlin, 17. Februar. Der Physiker v. B e z o l d, der Direktor des königlichen meteorologischen Institutes, ist heute gestorben.

Paris, 18. Februar. Der „Eclair“ meldet, daß der Gemeinderat von Roches (Departement Bas de Calais) beschlossen habe, den 102 Jahre alten Pfarrer Gardonne, welcher seit 40 Jahren den Seelsorgeposten in diesem Orte innehat, aus dem Pfarrgebäude auszuweisen falls er nicht die ihm auferlegte Miete von 240 Francs bezahlen sollte.

Petersburg, 18. Februar. Gestern drang die Polizei in die Universität ein, wo Studenten in Gegenwart vieler Nichtstudenten und Arbeiter eine Versammlung abhielten und revolutionäre Referate anhörten.

Baku, 18. Februar. Der hiesige Hofenchef wurde gestern ermordet.

Telegraphischer Wetterbericht

des Hydr. Amtes der k. u. k. Kriegsmarine vom 18. Februar 1907.

Allgemeine Uebersicht:

Die im R. befindliche Depression hat einen Ausläufer gegen Polen vorgeschoben, sonst ist die Druckverteilung so ziemlich die gleiche geblieben.

Im Norden der Donarchie trüb und stellenweise Nieberdrückte, im Süden und an der Adria zumeist heiter bei schwacher Luftbewegung. Die See ist im Norden ruhig, im Süden leicht bewegt.

Voraussichtliches Wetter in den nächsten 24 Stunden für Pola: Heiter bis leicht wolkig und neblig, schwache, variable Luftbewegung, mäßig kühl.

Barometerstand 7 Uhr morgens 769.8 2 Uhr nachm. 762.3

Temperatur . . . 7 + 14°C, 2 . . . + 8.4°C.

Regenbesitz für Pola: 24.0 mm.

Temperatur des Seewassers um 8 Uhr vormittags 6.9°

Ausgegeben um 3 Uhr 30 Min. nachmittags.

Fremdenverkehr in Pola.

18. Februar.

Hotel Central.

August Stephaner, Reisender, Wien — Albert Finzi, Reisender, Triest — Salomon Schloffer, Reisender, Wien — Friß Bam, Kaufmann, Wien — Max Werner, Kaufmann, Wien — Gustav Höller, Reisender, Wien — August Graier, Kaufmann, Wien — Heinrich A. Josef, Reisender, Wien — Alfred Rancev, Reisender, Wien — Eduard Fenzl, Kaufmann, Wien.

Hotel Stadt Triest:

Rudolf Ledeschi, Ploßbeamter, Triest — Josef Drexler, Reisender, Wien — Josef Ködlinger, Beamter, Wien — Johann Scat, Reisender, Triest — Hermann von Notta, Student, Graz.

Hotel Imperial:

Anton Petral, Privatier, Triest — Kathi Gaberschnig, Stubenmädchen, Klagenfurt — Johann Stanich und Familie, Besitzer, Parenzo — Helena Koval, Private, Graz.

Hotel De la Ville:

Marco Radtich, Agent, Pola — Friedrich Klement, Reisender, Triest — Ferdinand Malek, Reisender, Wien.

Kleiner Anzeiger.

1 Wort 3, Fettdruck 6 Heller, Minimaltaxe 30 Heller.

2 Paar Brillant-Ohrgehänge (vom Verfasser) staunend billig zu verkaufen bei Karl Jorgo, Via Sergia 21.

Arbeiterwohnungen prompt oder pro 15. Februar 1907 zu beziehen. Anzufragen Via Selenghi Nr. 14, Weinkellerei Konrad Karl Eger.

Großes Gebäude samt Zubehör, mit Grund und Stallung, am Meeresstrande bei Port Bourignon gelegen, als Wohnung, Gastwirtschaft zu vermieten. Sehr gesunde Lage, schöne Aussicht, frei zu beziehen. Anfragen schriftlich oder mündlich an die Weinkellerei Konrad Karl Eger, Via Selenghi Nr. 14.

Gelegenheitskauf. Villa in Barcola-Triest sehr preiswürdig zu verkaufen. Auskunft Via Selenghi Nr. 14, Weinkellerei Konrad Karl Eger.

„Briou“ Uhren, bereit-beste Strapazieruhren, feinstausend, guter Aufzug, aus gehärtetem Material erzeugt, genau gehend, direkt aus der Schweiz, bei Ludwig Kalitzky, Pola, Via Sergia 65.

Heiratstaxtionen, stets disponibel. Auskunft in der Weinkellerei Via Selenghi Nr. 14, Konrad Karl Eger, Pola.

Eidmark-Wehrschuhschwarz zu 2 und 5 Heller zu haben beim Vereinszahlmeister K. Jorgo, Uhrmacher Via Sergia 21.

Gelegenheitskauf in Pola. Kleine Realität, gute Lage, sehr billig und zu günstigen Bedingungen abzugeben. Anfragen schriftlich zu richten an die Weinkellerei Konrad Karl Eger, Via Selenghi 14.

Volgsländer Feldstecher, Anschaffungspreis 140 Mark, wird gegen gutes Grauphon mit Platten umzutauschen gesucht. Auskünfte bei Fotograf Zamboni.

Zarotti & Co., Pola, Via Cenide 7, Kunstatelier für Holzschneiderei und Bergolderei, Großes Lager aller Sorten Rahmen, Spezialität in Expositionsrahmen. Del- und Chromgemälden religiösen und weltlichen Charakters, Oeuren- und historischen Gemälden von den berühmtesten Malern, Silber und Spiegel aller Art. Fabrikspreise.

Personalkredit für Beamte, Offiziere, Lehrer etc. Die selbstständigen Spar- und Vorschußkassentaxtionen des Beamtenvereines erteilen zu den mäßigsten Bedingungen auch gegen langfristige Rückzahlungen Personalbarlehen. Agenten sind ausgeschlossen. Die Adressen der Kassentaxtionen werden kostenlos mitgeteilt von der Zentralleitung des Beamten-Vereines, Wien, Wipplingerstraße 25.

Als Haushälterin zu älteren Herrn sucht intelligentes, älteres Fräulein Stellung, gute Köchin, verlässlich in allen Zweigen des Haushaltes. Gest. Offerte unter Chiffre „J. 14“, Prag, hauptpostlagernd (Heinrichstraße) erbeten.

Sehr schönes, gassenseitiges Zimmer ist sehr preiswert zu vermieten. Via Cenide Nr. 9, 3. Stock, links.

Ein tüchtiger, energischer Capo servo wird von der Offiziersmesse „Sankt Georg“ gesucht. Bewerber haben sich um die Mittagszeit am Bord vorzustellen.

2 möblierte Zimmer, eventuell mit ganzer Verpflegung billig zu vermieten. Auskunft in der Administration.

Zwei unmöblierte Zimmer (eventuell dieselben auch möbliert) und mit Gartenbenutzung, unweit der Landwehrkaserne, zu vermieten. Auskunft in der Administration.

Gepörrte Lehrerin erteilt Klavier- und Zitherunterricht Klaviers in der Administration.

Zeichfeldstecher sind die besten Feldstecher der Neuzeit, besonders für Offiziere, Jäger und Touristen, zu haben zu Original-Fabrikspreisen beim direkten Vertreter K. Jorgo, Via Sergia 21. Auch auf Raten. Preislisten gratis und franko.

Oesterreichische Polntechnische Zeitschrift. Organ des Zentralvereines der aus höheren Gewerbeschulen hervorgegangene Techniker. Pro Jahrgang 10 Kr. Probehefte durch die Schrinnersche Buchhandlung (C. Mahler).

Für Naturfreunde! Francé: „Streifzüge im Wassertropfen“ — „Liebesleben der Pflanzen“ — „Sinnesleben der Pflanzen“. Jeder Band broschiert Kr. 1.20. Erhältlich in der Schrinnerschen Buchhandlung (C. Mahler).

Eidmark-Jünderhölzer sind zu haben bei Michael Smetochler, Riva del mercato Nr. 10, in der Tabaktrafik am Bahnhof und in den Tabaktrafiken Via Ruzio Nr. 32, Via Biffa 37 und Campo Margio 10.

219 Schriften zur Förderung einer freien und wissenschaftlich durchgebildeten Weltanschauung: Carneri, Entföndung und Bewußtsein K 1.20 Darwin, Entstehung der Arten 1.20 Forel, Gehirn und Seele 1.20 Zu haben in der Schrinnerschen Buchhandlung (C. Mahler), Pola.

Kurort Abbazia-Volosca. Villa „Ernesto“.

Schön möblierte Zimmer und Salons zu billigen Preisen zu vermieten. Hochgelegene, staubfreie Gegend, mitten in einem Parke mit der Aussicht auf den Quarnero. — Auskunft erteilt C. Obendorfer, Riva del Mercato. 268

Böhrnerwald-Himbeer-Saft hochfein, dickflüssig, in 100 Perz. Rfd.-Zucker eingesotten, 5 Kg. Demyolin, franko K 7.50. !! Verlangen Sie Preisblatt !! Josef Seidl, Eisenstein (Böhrnerwald.)

6000 Meter La Leinwand-Reste! 150 cm breit, garantiert Seinen ohne Naht, feblertrei 1 Meter a 48 Kreuzer 5000 Meter La Rumburger Reste! hochfeine Qualität, geeignet für Bestäubung, feblertrei, 1 Meter a 24 Kreuzer. Kleinfänge von beiden Sorten 8—30 Meter. Mindestabnahme eines Probepacktes 10 Stück 18—20 Stk. Mindestabnahme eines Probepacktes Rumburger 40 bis 45 Stk. Geben es auch sortiert in ein Badet gegen Nachnahme. Bei Abnahme ein größeren Quantums große 5 Prozent Nachlab. S. Seidl, Rumburger, Böhmen, Postfach 34. 266

Bestes Instrument für Offiziere, Jäger und Touristen! Original-Fabrikspreise der Zeiss-Doppel-Feldstecher mit erhöhter Plastik des Bildes. Lineare Vergrößerung: 4-fach „Feldstecher“ Mark 110, 6-fach Mk. 120, 8-fach Mk. 130, 12-fach Mk. 185, — Jagdgias 5-fach Mk. 175.—

Vertretung der berühmten Färberei-Anstalt von Friedrich Maule, Triest mit Wälderei u. Trockenreinigung Anton Pistorelli Hutmacher Pola, Via Sergia 12.

Seemannslied. Seeroman von Clark Russell.

Nachdruck verboten.

Ich habe manchen traurigen Tag in meinem Leben kennen gelernt, wie ja auch diese Geschichte zeigen wird; aber der traurigste, dessen ich mich erinnern kann, ist doch ein Mittwoch im Juni des Jahres 1858. Daß ich nach einem dreimonatlichen Landaufenthalt am folgenden Tage wieder an Bord und voraussichtlich auf eine wenigstens ein Jahr dauernde Reise gehen sollte, war nicht der Grund meiner Traurigkeit. Seit dem Tode meiner alten Mutter, die meinem Vater um fünf Jahre überlebt hatte, stand ich ganz allein auf der Welt. Seit meinem vierzehnten Jahre ging ich zur See und fand das ebenso selbstverständlich, wie irgend ein anderer Knabe den Aufenthalt im elterlichen Hause gefunden haben würde. Jetzt war es etwas anderes.

Als ich an diesem Junimorgen erwachte, lag mir das Herz so schwer in der Brust, wie ein Tieffeelot auf dem Grunde des Meeres. Kein Sterblicher rasierte wohl jemals ein trübserigeres Gesicht, als das mir in eingeseiftem Zustande aus dem Spiegel entgegenblickende. Ich, William Lee, dreißig Jahre alt, war nämlich nicht nur verliebt, sondern sogar verlobt.

Meine Braut war eine Waise, wie ich selber. Ihr Vater, ein Vetter meiner Mutter, war Seeoffizier gewesen und hatte ihr bei seinem Tode ein kleines Vermögen hintergelassen, das ihr Vormund, Herr Paul Johnson, für sie verwaltete. Der alte Herr war früher Rechtsanwalt gewesen; jetzt, nachdem er sich zur Ruhe gesetzt hatte, bekleidete er schon seit einer Reihe von Jahren das Amt eines Stadtrates von Burmarsh. Er war ein Schulkamerad meines Vaters gewesen und blieb auch nach dessen Tode ein treuer Freund unserer Familie. Als ich von einer Reise nach China zurückgekehrt war und erfuhr, daß meine Mutter gestorben und ihr altes Haus vermietet sei, erklärte mir Herr Johnson, ich möchte sein Haus von jetzt an als mein eigenes betrachten. Ich tat es und das Ergebnis davon war, daß ich Helene Williams kennen und lieben lernte. Schon vor der Reise, die der in diesem Buche beschrieben voranging, hatten sich unsere Herzen gefunden. Auf ihren Wunsch aber hatten wir unsere förmliche Verlobung bis zu meiner Rückkehr verschoben.

Seit einem Vierteljahr — so lange hatte mein diesmaliger Aufenthalt an Land gedauert — waren

mir nun bereits öffentlich verlobt. Diese ganze Zeit über waren wir wohl kaum jemals länger als eine Stunde von einander getrennt gewesen. Unsere Unzertrennlichkeit bildete das Tagesgespräch von Burmarsh; denn dort kann man nicht über die Straße gehen, ohne beklatscht zu werden. Das soll übrigens auch jetzt noch so sein, obgleich sich die Einwohnerzahl des Ortes seitdem verdoppelt hat.

Heute war nun der letzte Tag für mich herangekommen. Morgen sollte ich nach London fahren und dort den Dienst als zweiter Steuermann auf meinem neuen Schiffe antreten. Ich besaß allerdings bereits ein Obersteuermannspatent, konnte aber keine Stellung als solcher bekommen, denn schon damals war es ebenso schwierig, eine gute Stellung in Kaufahrtsdienst zu finden, wie einen Walfisch im Kanal. Der „Waldershare“, so hieß mein Schiff, sollte dann in acht Tagen absegeln.

Hinter dem Hause des alten Johnson lag ein großer, wegen seiner Birnen in der ganzen Gegend berühmter Obstgarten und davor befand sich ein prächtiger wohlgepflegter Blumengarten.

(Fortsetzung folgt.)

ENRICO PREGEL * POLA

Reichhaltige Auswahl:

in Chinasilber-, Kaiserzinn-, Kupfer-, Bronze-, Majolika-, Leder- und Holz-Waren.

Grosses Lager:

Alpacca-Silberwaren der Berndorfer Metallwarenfabrik, Arthur Krupp, Berndorf, und A. Köhler & Cie, Wien.

Zu Original-Fabrikspreisen.

Unverschlossene Zeitungsreklamationen sind portofrei!



Visiten- und Adresskarten sowie alle anderen Druckarbeiten werden promptest und solid zu mäßigen Preisen ausgeführt.

Spezialität: Drei- u. Vierfarbendruck. Buchbinderei u. Kautschukstempelerzeugung.

* Buchdruckerei Jos. Krmpotic - Pola, Piazza Carli 1. Telephon Nr. 58



Meine Herren!

Kaufen Sie Herrenkleider Knabenkleider

nur bei der bestrenommierten Firma

Arnold Brassers Nachfolger

Via Sergia 34

Adolf Verschleißer

Via Sergia 55

Wegen vorgerückter Saison sind die Preise tief herabgesetzt!

Alleinverkauf von wasserdichten Regenmänteln, Patent „Waterproof“ für Militär und Zivil und Incerata-Anzügen und Mänteln.

Keine Glatze! Keine Schuppen!

Der Capilol

die beste Erfindung für den Haarwuchs.

- Der Capilol** die beste Erfindung für den Wuchs des Schnurr- und Backenbartes.
- Der Capilol** verhindert den Haarausfall und verstärkt den Haarwuchs.
- Der Capilol** lässt Schuppen in kürzester Zeit verschwinden.
- Der Capilol** ist eine hochbeliebte, moderne Crème, welche mit Vorliebe gebraucht wird.
- Der Capilol** befindet sich ausschliesslich auf Lager bei

Giuseppe Steindler

Via Sergia 7 POLA Via Sergia 7

und ist ausserdem in allen grösseren Drogerien und Friseurstuben in Pola und in der Provinz in Tiegeln zu 2 Kronen zu haben.