

Der Satellit
erscheint Montag,
Mittwoch und
Freitag.

Der Satellit.

Der Satellit u. Kron-
städter Zeitung kostet
halbjährig 5 fl. mit
Post 6, ins Ausland
6 fl. 36 kr.

Conversationsblatt zur Kronstädter Zeitung.

Nr. 100.

Montag, den 23. August.

1858.

Johann Jakob Astor.

(Fortsetzung)

Um diesen gewaltigen Plan in's Werk zu setzen, rüstete er zuvörderst zwei Gesellschaften aus, deren eine die Felsengebirge von Osten her überschreiten und an den Columbia gehen sollte, deren andere um das Kap Horn nach demselben Zielpunkte steuerte und reiche Borräthe an Waaren, Schießbedarf und Lebensmitteln dahin beförderte. Er machte einen sonderbaren Gesellschaftsvertrag mit diesen Leuten — er fingirte, daß Jeder ein Kapital von 4000 Dollars bei ihm niedergelegt habe, verpflichtete sich, Kosten der Ausrüstung jeder Art herzugeben, verpflichtete sich, den Gewinn mit ihnen, den Aktionärs aus seinem eigenen Beutel zu theilen, und verpflichtete sich endlich, während der fünf nächsten Jahre jeden Schaden allein zu tragen. Er ferner wollte sich für verbunden errachten, die Gesellschaft vor Ablauf von 20 Jahren nie zu verlassen, ihr seine Mittel nicht vorzuenthalten — den sogenannten Aktionären jedoch gestand er zu, sich mit ihrem Kapital und dem darauf gefallenen Gewinn — ein Verlust war für sie nicht möglich — nach fünf Jahren zurück zu ziehen.

Man sollte kaum glauben, daß es möglich wäre, unter solchen großmüthigen Bestrebungen auf Verräther zu stoßen, auf Menschen, die so dumm und so nichtswürdig wären, das Vertrauen eines würdigen Mannes so schändlich zu hintergehen, ihr Glück so von sich zu stoßen; allein es fanden sich wirklich solche: die Schotten Mac Dougal und Mac Kenzie zeigten den ganzen Plan dem englischen Gesandten in New-York an, welcher natürlich nichts Siligeres zu thun hatte, als die kanadische Pelzkompanie davon zu unterrichten und, da das Gelingen des ganzen Planes von der Geheimhaltung desselben abhing, so war damit das Scheitern des Unternehmens ausgesprochen. Die bereits bestehende Gesellschaft bot alle ihre Mittel auf, um nach ihren Posten die fähigsten Leute zu senden, sie mit neuen Mitteln auszurüsten, Verträge mit den eingeborenen Völkern zu schließen, und so fanden Astor's Leute überall schon Bollwerke gegen sich, statt freie Bahn zu finden, und Astor versenkte eine Reihe von Jahren hindurch in diesen tiefen Brunnen immerfort neue Schätze, indem er nichts ahnte von dem falschen Spiel seiner Genossen, und als er endlich einsah, wie er hintergangen war, hatte er bereits 4 Millionen Dollars an eine Idee, die nicht auszuführen war, geopfert.

Dieser Schlag, lediglich durch Schurkerei herbeigeführt, machte ihn mißtrauisch und launisch; er war und blieb noch immer der große Kaufmann, sein Vermögen stieg noch immer, aber selbst als es sich durch lauter glückliche Spekulationen auf das Zehnfache seines Verlustes, auf vierzig Millionen Dollars erhoben hatte — konnte er die Täuschung, welche er erfahren, konnte er den Mißbrauch seines Vertrauens nicht verwinden, er selbst war mißtrauisch geworden und blieb es.

Die Niederlassung und die Postenkette gab er auf, den Pelzhandel aber nicht, für diesen schickte er alljährlich mehrere Schiffe nach verschiedenen Weltgegenden, um Handelsverbindungen anzuknüpfen, nach China und Japan, nach Persien und der Türkei; um neue Pelzthiere zu entdecken, nach dem Norden und Süden von Amerika, nach den großen Inseln des stillen Meeres, nach Neuholland und nach Afrika. Zu den Reisen im Innern der Länder hatte Astor immer junge und frische Leute gewählt, jeder Strapaze gewachsen und geneigt vielmehr sie aufzusuchen als sie zu vermeiden. Ein Aehnliches war es hinsichtlich der Gefahren, der Abenteuer, welche sie zu bestehen hatten; sie gingen ihnen mit Lust, sie gingen ihnen beherzt entgegen, und darum besiegten sie dieselben.

Diese Reisen, welche bisher noch nicht im Zusammenhange erschienen, dem deutschen Publikum vorzulegen, theils auf schriftliche, theils auf mündliche Ueberlieferungen, über einzelne derselben erschienene amerikanische Werke gestützt — ist die Absicht Zimmermann's in der „Astoria,“ und es liegt die erste Arbeit dieser Art vor, eine Reise durch die Republik Guatemala, welche jetzt, mit etwas veränderten Grenzen, Nicaragua heißt, aus welcher wir noch die erste, den wackeren Astor charakterisirende Szene mittheilen.

Unser würdiger Patron (Astor) hatte eine Gesellschaft von zwölf jungen lustigen und muthigen Leuten zu dem Unternehmen ausgesucht, welche geeignet waren, dem Teufel ein Ohr abzuschneiden, wenn es darauf angekommen wäre, dergleichen Probestücke abzulegen, wie sie Karl der Große dem armen Hunn aufgab. Jeder derselben hatte schon weite Reisen in ferne Länder, ja in andere Welttheile gemacht, und hatte sich durch irgend etwas ausgezeichnet, welches Astor's Wahl auf ihn lenkte. Denn nur mit solchen

Leuten umgab er sich, nur durch solche Leute ließ er seine weitgesteckten Reiseziele aufsuchen, und es gehörte zu den größten Seltenheiten, unter ihm von Anfang an seine Schule zu machen, denn er forderte Erfahrung und Gediegenheit von seinen Beauftragten, wiewohl er auch die entschiedenste Willenlosigkeit ihm gegenüber verlangte, was nun gerade einem erfahrenen Mann schwer genug werden mochte.

Ob wir uns zu schicken wüßten, ob wir im Stande wären, uns mit Wenigem zu begnügen, Beschwerden zu ertragen, ermittelte er in diesem Fall durch die eigentliche Art der Ausstattung des Schiffes, welches uns nach Zentral-Amerika bringen sollte.

Der „Black-Foot“ (Schwarzfuß, ein Beinname eines Indianerstammes) war ein schönes, stark gebautes Schiff, doch nur eine Brigg und zwar von geringen Dimensionen. Die beiden Masten wurzelten in einem guten Kiel von derbem Eichenholze und konnten einem tüchtigen Segeldrucke widerstehen; um dies noch besser zu können, waren die Wandten (die fünf bis sechs Laue, welche von den Marsen oder sogenannten Mastkörben nach den Bord des Schiffes gehen, und die Masten nach hinten geneigt sehr fest gespannt halten; da sie durch Querleinen verbunden sind, sieht man sie gewöhnlich für Strickleitern an; die weniger geübten Schiffsleute steigen auch daran auf und ab, die geübteren Matrosen bedienen sich der Staggs) sehr scharf nach hinten gespannt, so daß das Hauptsegel einen tiefen Einschnitt haben mußte, um von dem Mast frei zu werden. Der zweite Mast führte ein Segel an einem meilenlangen Stielbaume und einer ziemlich kurzen Gaffel, so daß dasselbe beinahe viereckig war, wie die lateinischen Segel der Brigantinen im mittelländischen Meere.

Auch der Bugspriet mit seinen zwei Klüverbäumen, welche gestatteten, denselben unmäßig zu verlängern und drei lange dreieckige Segel aufzusetzen, versprach eine rasche Fahrt; allein hiermit war Alles beendet, was man Gutes von dem Black-Foot sagen konnte, denn jeder Gedanke von Bequemlichkeit war ausgeschlossen — Briggs haben ohnehin nicht viel Raum für Passagiere, nicht verschiedene Kajüten, nicht Doppeldecke, und der Raum über der Kajüte ist gewöhnlich nicht groß, weil diese selbst nicht groß ist, hier aber hatte man doch alles vernünftige Maß dadurch überschritten, daß unzählige Gegenstände aus den unteren Räumen nach oben gewandert waren. Die Brigg hatte nur Whisky geladen, um die armen Bewohner der Mosquitoküste mit den süßesten Genüssen der Zivilisation bekannt zu machen, und sie nach und nach so weit zu liefern, wie die übrigen Bewohner des amerikanischen Festlandes — nämlich sie durch den Säuserwahnsinn zu „stillen Männern“ zu machen.

(Fortsetzung folgt.)

Eine populäre Cherbourgbeschreibung.

Der „N. P. Z.“ wird aus London geschrieben. Am 11. August wurde in Lynemouth ein Handwerker-Museum eröffnet, bei welcher Gelegenheit die bekannten englischen Parlamentsmitglieder Mr. Roebuck und Mr. Lindsay die üblichen Inaugurationsreden hielten. Mr. Roebuck begann offenbar mit dem Vorsatz, sich an

das zeit- und ortsgemäße Thema zu halten, und sprach sehr viel von dem Vorzug geistiger Genüsse, wie man dieselben in einem Handwerker-Museum sich verschaffen kann u. dgl., aber es versteht sich, daß er bald von dem Kapitel der intellektuellen Vergnügungen in die Politik übersprang und sich über Cherbourg verbreitete. Mr. Lindsay, der bekannte Rheder, machte keine langen Umschweife und erklärte gleich und vornhinein, daß er von nichts als Cherbourg sprechen könne.

Ich dachte, sagte er, ich könnte nichts Besseres thun, als einen kurzen Bericht über meine Fahrt nach Cherbourg abfassen. Nicht, daß ich im Stande wäre, graphischer zu beschreiben, als die Berichterstatte der Londoner Presse, aber ich glaube, daß ich als Mitglied des Unterhauses Gelegenheit hatte, Dinge zu sehen, welche man die Zeitungsschreiber in Frankreich nicht sehen läßt. Also bei der Einfahrt in Cherbourg war ich anfangs enttäuscht. Ich fand nicht mehr als ein Linienschiff und 8 Zweidecker. Die Schiffe im Ganzen schienen mir den unsern sehr nachzustehen. An Zahl waren sie gar nichts, verglichen mit dem, was Spithead zur Zeit unserer großen Seeparade aufzuweisen hatte. Als sich der Hafen zu füllen begann, auf denen ich mit Stolz die englische Flagge flattern sah, da gewann der französische Hafen von Cherbourg ein anderes Ansehen, und als Ihre Majestät auf der schönen Yacht „Victoria“ einfuhr, hinter ihr der prächtige „Royal Albert“, der herrliche Zweidecker „Renown“ und vier der schönsten Fregatten, die ich je erblickte, und als die Forts auf allen Seiten ihre Grüße donierten, war der Anblick ein sehr imposanter, Dank der Artigkeit des französischen Admirals durften wir alle die großen Kriegswerften und Arsenale in Begleitung eines Offiziers besichtigen. Bei diesem Besuch bekam ich eine Idee von der ungeheuern Stärke des Places. Der größte Hafen, den wir besitzen, ist der von Keyham bei Devonport. Wenn er ausgebaut ist, wird er einen Flächenraum von 72 engl. Morgen einnehmen. Er hat 2 Becken von je 6 Morgen Umfang, 3 große trockne Docks nebst der üblichen Anzahl Magazine und Werkstätten. Nun, paßt auf, Cherbourg nimmt einen Flächenraum von 220 engl. Morgen ein, ist also dreimal so groß als unser größter Hafen, wenn er vollendet sein wird. Es hat drei Becken, eines von 15, ein anderes von 16 und ein drittes von 20 Morgen Wasser. Jedes dieser Becken hat bei tiefer Ebbe 30 Fuß Wasser, sonst über 100. Längs den gemauerten Quais dieser Becken können 25 der größten Linienschiffe anlegen. In Verbindung mit dem Bauwerke steht die Eisenbahn nach Paris und dem ganzen Innern Frankreichs. In einem Tage kann die französische Armee auf jener Linie nach Cherbourg brausen; 100,000 Mann können aus dem Innern Frankreichs direkt an Bord der Kriegsschiffe geschafft werden, und diese Schiffe können bei jedem Wasserstand in See stehen. Aber als ich die Schiffe mit den unsern verglich, dachte ich bei mir: „Du kannst wohl Deine Soldaten hierherbringen, aber ehe Du sie nach England wirfst, mußt Du den Kanal beherrschen und eine ganz andere Sorte von Schiffen haben, als Du hast.“ Ich ging mit Admiral Sir Charles Napier an Bord der „Bretagne.“ Das ist nun in der That ein sehr prachtvolles Schiff, aber ich ging nachher auf unsern „Royal Albert“, der nicht so groß wie die „Bretagne“ ist, aber zur selben Klasse gehört. Nachher kam es mir vor, daß die

französische
trofen ans
stocks hina
auf die R
mit der ei
andere hin
Albert“ di
und Beifa
der Welt
4000 der
herrlichen
lichen Edl
dachte, da
kämpfen m
nun, wir
noch so
(Laute G
jenes mäc
muß, und
schen uns
daß unsere
angeschlage
Schiffe nur
glücklich, m
größte Auf
eingesetzt,
ich hoffe, t
bringen, de
zu kämpfen
gen wird.“

Mr.
erst im T
mit einand
sind Beide
henswerth
trische Tel
worden.
vielleicht,
Beifall.)
sahen zwe
küften, w
Menschhe
that, denn
uns und
schildert d
die ihn a
erbärmlich
Lindsay, t
nicht in
darauf fü
das Cher
ich am L
stalt umg
China-Hü

französischen Schiffe zwar sehr schön seien, aber wenn ich die Matrosen ansah — die unfern, wie sie bis zum Knopf des Flaggenstocks hinaufkletterten (während die Franzosen nicht höher, als bis auf die Masten konnten), und wie sie da oben die englische Flagge mit der einen Hand schwenkten, auf einem Brett stehend und das andere hin und her schwingend, da dachte ich doch, daß der „Royal Albert“ die „Bretagne“ bald zu Wurst hacken würde. (Gelächter und Beifall.) Als ich ferner eines der großartigsten Schauspiele der Welt sah, nämlich 300 bis 400 schöne Dachts mit 3000 bis 4000 der stattlichsten Seeleute Englands bemannt, und als ich die herrlichen Leute sah, die auf den Dachts kommandirten, die staatlichen Edlen und Gentlemen Englands am Ruder, und als ich dachte, daß diese Gentlemen in der Stunde der Noth ebenso gut kämpfen würden, wie ihre Matrosen, da dachte ich bei mir: „Nun, nun, wir haben von Frankreich nichts zu fürchten, wenn es auch noch so mächtige Werften und Arsenale uns gegenüber hat.“ (Laute Cheers.) Es ist nur traurig, daß Frankreich bei dem Bau jenes mächtigen Arsenal's fern liegende Ziele im Auge gehabt haben muß, und ich meinerseits bedaure es sehr, daß ein Argwohn zwischen uns beiden sich erheben konnte, und verhehlen wir uns es nicht, daß unsere Seemacht an einer Schwäche leidet, die nicht gering angeschlagen werden darf: daß wir in der Stunde der Noth unsere Schiffe nur mit Mühe bemannen können. Ich schätze mich jedoch glücklich, mittheilen zu können, daß die Regierung dieser Frage die größte Aufmerksamkeit schenkt. Sie hat eine königl. Kommission eingesezt, zu deren Mitgliedern ich zu gehören die Ehre habe, und ich hoffe, daß es uns gelingen wird, einen Plan zu Stande zu bringen, der die einzige Schwierigkeit, mit welcher unsere Seemacht zu kämpfen hat, die Schwierigkeit der Bemannung glücklich beseitigen wird.“ (Beifall.)

Mr. Roebuck, der in sehr guter Laune zu sein schien, verglich erst im Tone der „Times“ die zwei großen Ereignisse der Woche mit einander. „Ich“, sagte er, „und mein ehrenwerther Freund sind Beide Cherbourgfahrer, und wir sahen Beide dort viel Sehenswerthes, gewiß; aber in Cherbourg hörten wir, daß der elektrische Telegraph auf den Grund des Oceans glücklich gesenkt worden. Das war eine Heldenthat der Intelligenz, die größte vielleicht, die des Menschen Geist jemals vollbracht hat. (Lauter Beifall.) Zugleich hörten wir den Donner der Artillerie — wir sahen zwei große Potentaten — wir sahen, wie sie sich zärtlich küßten, wir sahen das — und wie viel darin für das Glück der Menschheit lag. — Der elektrische Telegraph ist eine positive Wohlthat, denn er verknüpft uns mit Amerika, er macht gleichsam aus uns und den Amerikanern ein einziges Volk.“ — Mr. Roebuck schildert dann mit aufrichtigem Humor die gräßliche Seekrankheit, die ihn auf der ganzen Fahrt gefoltert und wie er sich als eine erbärmliche Landratte vorkam im Vergleich mit seinem Freunde Lindsay, der auf dem Verdeck umherschritt, als ob das Verdeck gar nicht in Bewegung wäre. Mr. Roebuck entschädigt sich aber gleich darauf für diese Erinnerung seiner physischen Schwäche, indem er das Cherbourger Schauspiel naserümpelnd kritisiert. „Was habe ich am Lande gesehen? Ich sah Männer in Hosen von der Gestalt umgekehrter Pyramiden, sie erinnerten mich sehr an Cochinchina-Hühner. (Lautes Gelächter.) Ich sah Priester und Weiber

— und sehr häßliche Weiber obendrein. (Gelächter.) Jemand warnte mich, auf meiner Hut zu sein, die französischen Obersten hätten mich auf dem Korn und ich sei nicht in England jezt, aber ich schlug die Warnung in den Wind und sprach von der Leber weg, auf jede Gefahr hin (Gelächter) u. s. w. u. s. w.“ Endlich schließt Mr. Roebuck mit einem Vergleich zwischen dem schiffreichen Liverpool und dem öden Cherbourg: „Ich sah dort ein einziges 90 Kanonen-Schiff, bereit, an einem Sonntag vom Stapel zu laufen, da habt Ihr Frankreich. (Gelächter.) Verlaßt Euch darauf, England hat von keiner Seite etwas zu fürchten, so lange es seine jezigen Institutionen behält.“

Die Kreuzzeitungs-Korrespondenz begleitet die Beschreibung Roebuck's mit folgenden Bemerkungen: Jeder, die dem ersten Anlaß gegenüber einen im Ganzen trübseligen Eindruck machen. Wir halten den Muth der Engländer außerordentlich hoch, aber wir können Mr. Lindsay nur fragen, wie hoch er die Widerstandsfähigkeit des nobelsten Gentleman anschlügt, wenn er es mit einer gut eingerichteten Kartätschenbatterie zu thun bekommt? Was die französischen Matrosen betrifft, so mangelt ihnen ohne Zweifel manche Seemannseigenschaft der Britten — doch werden die Engländer ihre Schlachten auch nicht gerade vom Flaggenstock aus gewinnen wollen. Mr. Roebuck gar mit seinen schlechten Wizen über die weiten Hosen der unzweifelhaft tapferen französischen Infanterie ist doch gar ein zu elender Narr.

Das neue Geld.

Immer näher rückt der Zeitpunkt, wo das neue Geld, von dem schon so viel gesprochen wird, praktisch seine Wirkung geltend machen, in das wirkliche Leben eingreifen wird. Vom 1. November d. J. an führen sämtliche k. k. Kassen ihre Rechnungen in der neuen österreichischen Währung; spätestens vom 1. Januar 1859 an müssen auch die Bücher und Rechnungen der Gemeinden, Banken, Geld- und Kreditanstalten u. s. w. in dieser Währung geführt werden.

Wenn nicht schon früher, so wird vom neuen Jahr an jedenfalls auch im täglichen Verkehr die Rechnung nach der neuen Währung beginnen, und es ist daher schon jezt Bedürfnis, sich von dem Verhältniß der neuen Währung zur bisherigen, das ist zur sogenannten Wiener Währung und zur Konventions-Münze nähere Kenntniß zu verschaffen. Insbesondere werden Handels- und Gewerbsleute sich die neue Währung geläufig zu machen haben, um später im täglichen Verkehr nicht mannigfachen Irrungen und Verlusten ausgesetzt zu sein.

Dieses Bedürfnis zu befriedigen, sind schon mehrere aufklärende Schiften über die neue Währung erschienen, unter andern auch von unserm rühmlichst bekannten Prof. Hrn. Franz Ed. Lurz unter dem Titel:

„Die neuen Münzen.“

Daselbe ist besonders für Real- und Handelsschulen berechnet, aber auch für jeden Privaten, der sich mit der neuen Währung vertraut machen will, sehr brauchbar.

Das Büchlein zerfällt in 2 Theile, in die Auseinandersetzung des Werthes der neuen Münzen im Vergleich zur alten Währung und in die Angabe der Rechenmethoden und Rechenvorthelle, welche mit der neuen Währung verbunden sind.

Um nach der Einführung des neuen Münzfußes nicht zu irren, muß man zweierlei wissen, erstens in welchem Verhältniß derselbe zur alten Währung steht, d. h. welchem Betrag in neuer Währung ein Betrag in der bisherigen Währung gleich kommt; dies erfahren wir aus der Umwandlungstabelle (S. 9. 10.) und einigen Beispielen (S. 6. 7. und 8). Wenn der Tuchmacher eine Elle Tuch bisher um 1 fl. 20 kr. C. M. verkauft hat und wissen will, wie theuer er sie künftig in neuer Währung verkaufen muß, ohne weder zu verlieren, noch zu viel zu verlangen, so braucht er nur die Tabelle aufzuschlagen und daselbst nachzusehen. Die Tabelle ist durch Anwendung von rother und schwarzer Farbe sehr übersichtlich und erleichtert dem einfachen Gewerbsmann durch Annahme der gemeinen Brüche statt der Decimalen den Gebrauch.

Zweitens muß man wissen, welche Münzen nach dem 1. November noch kursiren und wieviel die alten und die neuen in der neuen Währung gelten; hierüber belehrt uns das Büchlein auf der ersten Seite, wo der Werth der alten Münzen in neuer Währung angegeben ist und in Beispielen erläutert wird, ferner auf S. 5, wo die neuen Münzen verzeichnet sind.

Aus dem 2. Theil kann sich Jeder die Vortheile, leicht und schnell in der neuen Währung zu rechnen, aneignen.

Aus vollkommener Ueberzeugung und mit Beruhigung kann dieses Büchlein Jedermann zur Anschaffung empfohlen werden, was bei vielen Tabellen und Werken, die über das neue Geld erschienen sind, nicht der Fall ist, denn in manchen derselben finden sich Ungenauigkeiten.

Auch der sehr billige Preis von nur zehn Kreuzer C. M. erleichtert die Anschaffung (es ist in Herrn Wilh. Nemeths Buchhandlung zu haben).

Bei dieser Gelegenheit können wir nicht umhin ein größeres Werk, welches vor kurzem von demselben Herrn Verfasser hier erschienen ist, die kaufmännische Rechenkunst und Buchführung, besonders für Real- und Handelsschulen zu empfehlen; aber auch mancher Erwachsene und manche unserer Gewerbsmeister können, wie Schreiber dieses aus eigener Erfahrung von sich selbst weiß, Vieles aus demselben lernen. Es behandelt im ersten Theile ausführlich die verschiedenen Rechnungsarten (sehr brauchbar sind die Rechenvorthelle), im zweiten die doppelte und einfache Buchführung, und enthält im Anhang noch 50 Aufgaben zur Uebung im Rechnen mit Brüchen. Man sieht, daß der Hr. Verf. sich hier auf einem Felde befindet, wo er selbst Meister ist.

Der Preis dieses Werkes ist gleichfalls sehr billig, es kostet gebunden nur 50 kr. K. M. —

B.

Die Seidenbauzucht.

Kronstadt, 22. August. Die Presse bringt unterm 14. August l. J. einen Artikel, welchem zu Folge die Seidenbau-Sektion der k. k. Wiener Landwirthschaftsgesellschaft am 11. August d. J. in Mödling die Preisvertheilungs-Feierlichkeit für neu-angelegte, gutgepflegte Maulbeerbaum-Pflanzungen an die verdienstvollen Bewerber beging.

Herr Baron v. Sala, dormaliger Statthalter-Stellvertreter, hatte schon am frühesten Morgen, in Begleitung des Vorstandes der Seidenbau-Sektion, Herrn Schwalla, und Herrn Kolb, Sektions-Mitgliedes, die durch Letztern geleitete Maulbeerbaum-Anpflanzung an der südlichen Staatsseisenbahn von Wien bis Mödling, und an dem Larenburger Bahnflügel, dann die Maulbeerbaum-Anpflanzung des Seidenbau-Sektionsvorstandes in Aggersdorf (die nun schon Eine Million Baumpflanzen enthält,) besichtigt.

Gegen 10 Uhr in Mödling angelangt, besichtigte Baron v. Sala die Ausstellung von Blättern verschiedener neuer, in Niederösterreich gepflanzter Maulbeerbaumforten, so wie der Muster von bereits in größerer Quantität erzeugten Seiden-Kokons (Galetten), und daraus abgehaspelter und gezwirnter Seide, und von vielen andern Seiten aus Niederösterreich eingelieferten Seiden-Kokons.

Er verschaffte sich die volle Ueberzeugung, daß nun die Vorurtheile gegen die Einführung der Seidenzucht in Niederösterreich faktisch widerlegt sind. — (Das siebenbürgische Klima gleicht vollkommen jenem von Niederösterreich).

Von den 13 Bewerbern wurden 12 der verdienstvollsten durch Preise ausgezeichnet; davon erhielt den ersten Preis, — 20 Vereinsthaler —, Herr Ferdinand Wanko, Lehrer in Felixdorf; sechs andere fielen Bahngärtnern und Bahnaufscheidern zu, was diesen besonders zur Ehre gereicht. Die genannte Ausstellung wurde von 2 Uhr Nachmittags angefangen, bis Abends 6 Uhr, von vielen Theilnehmern aus der Nähe und Ferne besucht, und allgemein beifällig aufgenommen.

Wir theilen obigen Artikel um so lieber unsern verehrten Lesern mit, als wir so eben von ziemlich verlässiger Seite erfahren, daß auch das hohe Präsidium der hierländigen k. k. Statthalterei den beiden siebenbürgischen Landwirthschaftsgesellschaften Gelbeträge zugewendet hat, um davon Prämien auszuthemen an Personen, welche sich entweder im Anpflanzen von Maulbeerbäumen, oder in der Seidenraupenzucht besonders hervorgethan haben. — Könnten die Herren Landschul-Lehrer sich wohl in eine würdigere Konkurrenz setzen, als in eine solche, wo sie nebst einer Prämie in Geld, sich zugleich den Dank der Mit- und Nachwelt verdienen, indem sie durch Eröffnung einer neuen Einkommensquelle wahre Wohlthäter einer, sonst der Verarmung entgegen gehenden, Bevölkerung werden? —

—***—

Der Sa
erscheint W
Mittwoch
Freitag

Nr. 10

Diese
tief gehend zu
raume eine g
um nun auch
Alles, was ur
Deck gebracht
leider auch zu
man doch ger
Strahlen der
wenn man ni
nehmen wollte
freien Luft.

Nun fat
und die Kober
nen Ställe de
ein langgerüf
rige Kuh mit
meckernd begy

So gut
ter sich und
scharfen Win
nur eine scha
Jeder von u
fahren mußte
reines und k
so gut Kinde
lebender Pre
Wasser, war

Wo w
dem ewigen
erholen sollt
der Brigg
Quarterdeck
Kajüte über
andern Deck
Inhalt herg
kleinste Boe
Menge St

Unter der Verantwortung des Verlegers.

Gedruckt und im Verlag in Johann Gött's Buchdruckerei in Kronstadt.