

Halbjähriger Preis: 2 fl. 30 kr., mit Postversendung 3 fl. 30 kr. E. M. — Anzeigen aller Art beliebe man entweder im Redaktionsbureau (Dfen, nächst der Schiffbrücke, Nr. 77), oder in Pesth, in der Kunst-

Pesther Handlungszeitung.

Kommerzial- und Industrie-Anzeiger.

Siebzehnter Jahrgang.



Handlung des Herrn S. Wagner und in S. O. Weissenberg's Papierhandlung (am Servitienplatz) abzugeben. — Die Einrückungsgebühren sind für jeden Raum je drei Spalten 2 kr. E. M.

Redakteur: Sam. Rosenthal. — Verleger: Fr. Wiesen's Wittwe und S. Rosenthal.

1844.

Mittwoch, den 2. Oktober.

Nr. 60.

Handelsnachrichten.

Triest, 24. September. Kolonialwaaren. Die Preise nahmen noch mehr Festigkeit an, besonders jene für Kasse und sowohl für rohen als raffinierten Zucker. Die Verkäufe betrugen 1,800 S. und 88 F. Kasse von Rio Janeiro zu 14—19½ fl., 100 S. Cacao von Bahia zu 16½ fl., 100 K. Cassia lignea zu 38 fl., 196 K. Bahia weiß zu 13½ bis 14 fl., 80 F. und 170 K. gestossen, disponibel und auf Lieferung zu 16—16½ fl., pr. Str.

Farbwaaren. 200 egypt. und persischer Saflor erhielten 38—53 fl. und 150 Str. persische Kreuzbeeren 80—100 fl. per Zentner.

Gummi. In der verfloffenen Woche sind 580 Str. abgegangen, und zwar: 150 Str. Gambavi zu 45—48 fl., 80 Str. Fabrikorte zu 37—48 fl., 50 Str. Dschedda zu 48—52 fl., 300 Str. dito in Sorten zu 30—35 fl. per Str. Ferner erhielten 150 Zentner Weisbrot in Sorten 16—20 fl. per Zentner.

Knoppern. In der verfloffenen Woche sind 450 Str. smirnaer zu 9—10½ fl. u. 560 Str. von der Morea und dem Golf zu 6—7½ fl. per Str. abgegangen.

Del. Von den in der verfloffenen Woche abgesetzten 3,650 Ornen (Eimer) erhielten: 500 Or. puglieser 19½ bis 20½ fl., 600 D. efbares 23—27 fl., 600 D. corfuor u. albanesisches 19—19½ fl., 200 D. durazzer 18½ fl., 1,650 D. dalmat. und istrianer 20¼—22½ fl. und D. istrianer 23¼ fl. per Orna.

Südfrüchte. Die Verkäufe betrugen: 5,000 Str. neue süße puglieser Mandeln zu 22½—23 fl. u. 200 F. sizilianische Weinbeeren zu 9¼—9½ fl. per Str.

(West. Lloyd.)

München, 24. Sept. Ein hiesiges Handlungshaus hat mit einem Wiener Hause einen Vertrag abgeschlossen, wonach es von demselben von Zeit zu Zeit Partien ungarischer Dfisen zugesandt erhält; daß dies keinen geringen Einfluß auf die Ermäßigung der Fleischpreise haben wird, ist leicht zu erkennen. Bis jetzt kostet noch das Pfund Dfisenfleisch 12½ fr.; doch wollen Sachkundige versichern, daß mit Nächstem schon der Preis desselben erniedrigt werde; es ist dies um so wünschenswerther, als die Viktualien überhaupt fortdauernd in hohem Preise stehen. Auch auf der Getreideschranne haben wir ein Sinken der Preise zu erwarten, da auf dem letzten Markte bedeutende Quantitäten unverkauft liegen geblieben sind, und das Sinken auf den auswärtigen Getreidemärkten auch auf die hiesige Schranne seine Rückwirkung äußern wird.

(Korresp. f. Deutschl.)

* Eisenbahnen in Ungarn.

Da nun die Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft Allerhöchsten Orts die Konzession erlangt hat, die, fünf deutsche Meilen lange und mit einfachem Geleise zu versehende Seiten- oder Zweigbahn von Wien bis Bruck an der Leitha, oder die Raaber Linie mit den ausgewiesenen Baukosten von 2,260,000 fl. E. M., dann die Zweigbahn mit 2300 Klafter Länge von Wiener-Neustadt bis an die ungarische Grenze bei Kagelsdorf, gleichfalls mit einfachem Geleise, oder die Dedenburger Linie, mit ausgewiesenen Baukosten von 252,000 fl. E. M. bauen zu dürfen, und auch bereits in der außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn am 30. Juli 1844 der Beginn und die baldigste Herstellung mit Stimmenmehrheit entschieden worden ist; so unterliegt es nunmehr keinem Zweifel, daß auch in Ungarn die Anschließung der Eisenbahnen von Raab bis Bruck, dann von Dedenburg bis Kagelsdorf ins Werk gesetzt werden wird, da es ohnehin nie in den Absichten und Zwecken der Gesellschaft liegen konnte, den bereits begonnenen Bahnbau in der Richtung nach Ungarn ganz aufzugeben, sondern dieselbe bloß durch das Zusammentreffen widriger Ereignisse bemüßigt gewesen ist, mit dem Bau so lange einzuhalten, u. vorzüglich den Zeitpunkt abzuwarten, bis die Wiederherstellung des in den Jahren 184½ so tief gesunkenen Credits der Eisenbahn-Unternehmungen, u. die wieder günstiger gestellten Verhältnisse, die Ausbringung der zur Fortsetzung des Bahnbaues benötigten Fonds erleichtern würden.

Es ist sonach Hoffnung vorhanden, daß mit der Fortsetzung der Eisenbahn bis Dedenburg und Raab, auch die endliche Verlängerung der Eisenbahn am rechten Donau-Ufer bis Dfen stattfinden werde, da nämlich die Gesellschaft selbst die Raaber Bahn, seit der Gründung des Unternehmens, als einen der Lebenspulse desselben betrachtet hat. Ich meinerseits muß offen gestehen, daß ich die Vollendung der Eisenbahn am linken Ufer stets bezweifelt u. nie für ein lukratives Unternehmen gehalten habe. Möge die Zeit nachweisen, daß ich als Techniker hiebei Unrecht hatte.

Die Fortsetzung der Eisenbahn von der österreichischen Grenze bis nach Dfen bietet selbst in staats-ökonomischer Hinsicht wesentliche Vortheile dar. Die rechtseitige Bahn würde weder zeitweiligen Ueberschwemmungen ausgesetzt sein, noch dabei so namhafte Hindernisse zu überwinden sein, als sich am linksseitigen Stromufer ergeben würden. Dfen insbesondere würde hiedurch bedeutend gewinnen, vorzüglich wenn auch ein Tunnel durch den Festungsberg im Niveau der Brückenbahn geführt würde, über dessen Ausführung ich mich in den Zeitschriften ausgesprochen und dazu selbst Pläne verfaßt habe. — Nach Vollendung der neuen Kettenbrücke bilden ohnehin die beiden Städte Dfen und Pesth eine einzige große Stadt und diese können

dann schwesterlich sich die Hände reichen. Hierdurch würde dann die noch in der Kindheit befindliche Industrie in Ungarn ins Leben gerufen werden; Fabriken würden entstehen; die entferntesten Theile des Landes würden durch die Eisenbahnen einander nahe gebracht; die Zivilisation würde bedeutende Fortschritte machen, durch die Zirkulation des Geldes der Wohlstand vieler Tausende befördert werden; es würden Gebäude sich erheben, wo sonst nie etwas zu sehen war; Haiden würden bevölkert werden, wo bisher nur Herden weiden mußten; die Population würde zunehmen, zugleich auch die Sicherheit für alle Reisenden erzielt werden. Schließlich würde die morsche Wand niedergeworfen, welche die Klassen der Menschen unfreundlich von einander trennte und diese würden brüderlich an einander gereicht werden.

Ich will nun versuchen, das Technische der beiden Zweigbahnen, von Wien bis Bruck, dann von Neustadt bis Kögelsdorf, so wie ferner die hierdurch für Ungarn zu erwachsenden wesentlichen Vortheile zu erörtern.

1. Die Bahn-Trace nach Bruck an der Leytha durchschneidet von Wien aus den ganzen nordöstlichen Theil des Kreises Unter-Wienerwald bis an die Grenze des Wieselburger Komitats. Drei Chaussées, nämlich: die große Poststraße nach Haimburg, die Straße über Schwechat nach Bruck, und über Wieselburg nach Raab, ferner jene über Langendorf u. Simberg nach Mannersdorf an das Leythagebirge fallen in den Rayon dieser Bahnlinie. Der ganze Theil des Kreises, durch welchen diese zieht, ist mit industriellen, zum Theil mit großartigen Establishments bedekt, wie keine andere Gegend in der österreichischen Monarchie. Es entwickeln hier Metallwaarenfabriken, Spinnereien, Webereien, Druckereien, Papierfabriken, u. dgl., dicht aneinander gereiht, ihre volle Thätigkeit, und Tausende von Menschen finden nützliche und ununterbrochene Beschäftigung. Der Verkehr mit der Residenzstadt ist durch das ganze Jahr gleichförmig. — Aus dem Kaisersteinbruch nächst der Bahn-Trace bei Bruck, so wie aus den Brüchen von Goyß, Winden und Braitenbrunn nächst dem Neustädler-See gehen die Steinmaterialien unerschöpflich für die Neubauten nach Wien. — Zwei Städte, nämlich Bruck an der Leytha u. Haimburg, dann 11 der größten Märkte mit einer Bevölkerung von mehr als 25,000 Menschen; zahlreiche, zum Theil große und wohlhabende Dörfer, meist mit Tausend Seelen und darüber, — enthält der Landstrich, in dessen Bereich die Bahnlinie führt. Die Wallfahrtsorte in Bruck, Schwadorf und Maria-Langendorf, das einst berühmte u. jetzt wieder häufig besuchte Heilbad in Deutsch-Altenburg; der weit ausgedehnte gräflich-Harrach'sche Park in Bruck, endlich noch der, nur eine Stunde von letztem Ort entfernt liegende Neustädler-See, — sind gleichfalls Momente, die beim Anschlag der Frequenz dieser Bahn nicht außer Acht zu lassen sind.

Das bisher Erwähnte gilt jedoch bloß bezüglich auf den Kreis Unter-Wienerwald; dadurch aber, daß der ganze Handelsverkehr zwischen Wien, der sehr volkreichen Umgebung des Neustädler Sees, und der so äußerst wichtigen Wieselburger Gespanschaft, dieser Kornkammer Oesterreichs, auf die Eisenbahn gezogen wird, — tritt selbe in das Bereich der wichtigsten Beachtung. — Es hat, wie bekannt, schon seit Jahrhunderten der Getreide- und Produktenhandel aus dem Banat, dann aus dem Baischer und Suhlweissenburger Komitat, über Raab und Wieselburg, nach Bruck, Wien, Baden u. s. w. seinen Zug am rechten Donauufer genommen. Es ist ein Verkehr in dieser Beziehung am linken Stromufer unnatürlich, und wird daselbst nie erzwungen werden können. Die gesammten Einrichtungen in Raab und Wieselburg, die unzähligen Getreidekamern und Magazine daselbst zur Aufnahme der Wintervor-

räthe, so wie eine Menge anderer Hilfsmittel beurkunden diese uralte Richtung des Handelsverkehrs. — Am rechten Donauufer, in der Nähe der Bahnlinie von Bruck an der Leytha bis Mödling, liegen bei Hundert große Mahlmühlen, welche der Haupt- und Residenzstadt den Mehlbedarf liefern. Wenn die Staats-Eisenbahn nach Oesterreich und Baiern an die Gloggnitzer Linie sich anschließt, so kann der Gesellschaft das dahin bestimmte ungarische Getreide nicht entgehen.

Man muß eingestehen, daß die Eisenbahn-Gesellschaft, wenn die Personen Frequenz, u. die Waarensendung zu Wasser und zu Land in Anschlag gebracht wird, nicht leicht eine vortheilhaftere Grenz-Station hätte ausfindig machen können, als Bruck an der Leytha, da sich nämlich auf diesem Punkte nebst der Wieselburger Hauptstraße alle Wege des fruchtbaren Haidebodens vom Neustädler-See konzentriren. Es ist voranzusetzen, daß nächst dem Bahnhof in Bruck großartige Fruchtmagazine und eigene Märkte entstehen dürften, auf welchen die österreichischen Konsumenten der ung. Erzeugnisse ihre Einkäufe u. die Verladungen im Wege der Bahn selbst zu besorgen im Stande sein werden, statt wie jetzt, sie die Geschäfte nach zweifelhaften Mustern machen, und der Gefahr der Verfälschung sich aussetzen müssen. Hiemit wird dem Landestheile des rechten Donauufers ein neues, ausgebreitetes, längst schon gewünschtes Mittel zum Umschwung und zur Entwicklung des Verkehrs eröffnet, so wie unter Einem die Interessen der Gesellschaft mit dem Wohle und dem Segen einer zahlreichen u. achtbaren Bevölkerung innigst verbunden werden.

2. Ueber die namhaften Vortheile, welche der Gloggnitzer Bahn, durch das Anreihen der Dedenburger Unternehmung erwachsen werden, herrscht im Publikum nur eine Stimme und diese erscheint höchst gegründet. — Die Flügelbahn von Dedenburg nach Neustadt hat den Zweck, nicht bloß die Frequenz zwischen diesen Städten zu befördern, sondern insbesondere den bedeutenden Verkehr zwischen Dedenburg und Wien, welcher jetzt noch auf der direkten Straße über Wimpasing stattfindet, auf die Gloggnitzer Bahn zu leiten und die Stadt Dedenburg zum Stapelplatz des westlichen Theils von Ungarn ehebaldigst zu erheben. — Es hat zwar seit der Eröffnung der Eisenbahn zwischen Neustadt u. Wien eine große Zahl der Passagiere von Dedenburg die Wiener Chaussée verlassen und sich der Eisenbahn bebient; indessen treten der periodenweise oft sehr schlechte Zustand der 5 Meilen langen Dedenburg-Neustädter Straße u. das langsame Fuhrwerk der Lohnkutscher einer regsamern Belegung dieses Verkehrs äußerst hemmend entgegen. Dieser Hindernisse ohngeachtet wurde erzielt, daß im Jahr 1843, bei den Eisenbahn-Stationen Neustadt und Theresienfeld heiläufig 50,000 Passagiere von der Dedenburger Straße, von Matteredorf und den andern nahe liegenden ung. Ortschaften befördert worden seien. — Betrachtlagt man, daß nach Vollendung der Eisenbahn nach Dedenburg, auch alle jene Reisenden, die jetzt noch auf der Wiener Chaussée fahren, auf die Bahn übergehen werden; erwägt man ferner, daß der Verkehr von Eisenstadt gleichfalls der Bahn zufallen, und daß jener von Steinamanger, Güns und der ganzen sehr stark bevölkerten u. handeltreibenden Gegend des westlichen Ungarns der Eisenbahn sich anschließen wird; — dann ist mit voller Sicherheit auf eine Vermehrung der Frequenz in Neustadt und Wien auf 60 Tausend Personen jährlich zu hoffen. — Dedenburg, eine der bedeutendsten Handelsstädte in Ungarn, zählt allein 15,000 Einwohner; die Volkszahl in den Gespanschaften Dedenburg, Eisenburg und Zala, welche mit der Bahn in Verbindung kommt, und mit Wien in lebhaftem Verkehre steht, beträgt bei 750,000 Personen. — Es werden gegenwärtig schon die reizenden Gegenden bei dem Pötschinger Sauerbrunnen, dann von

Forschtenstein und der Rosalia-Kapelle, insbesondere aber Eisenstadt, als berühmter Wallfahrtsort und wegen der prachtvollen fürstlich Esterházy'schen Gartenanlagen, von den Bewohnern der Pestenz und Neustadt in den Sommermonaten, trotz der erbärmlichen Landwege, stark besucht; die Ausflüge dahin müssen sich bei Benützung der Eisenbahn ohne Zweifel vervielfältigen. — Schlußlich steht zu erwarten aus Ungarn ein bedeutender Besuch für die Heilbäder von Vöslau und Baden, da gegenwärtig schon viele Bewohner von Dedenburg, Güns u. s. w. sich dieser bedienen.

Außer der Personen-Frequenz und dem Waarentransport ist hier vorzüglich vom Belange, daß die mächtigen Gruben am Brennberge bei Dedenburg und an der Bahn-Brücke bei Neudorf über 200,000 Zentner Steinkohlen liefern, welche gegenwärtig auf der Achse zu dem Kanal bei Bötsching, von hier aber auf demselben Kanal über Neustadt nach Wien und zu den vor Wien angelegten Ziegelöfen verführt werden. — Das Gebirge von Schauerleithen über Brennberg bis gegen Neckenmarkt enthält viele bereits aufgebehte Steinkohlenlager, die nur des Zustandekommens einer Eisenbahn bedürfen, um ausgebeutet zu werden. Es scheint wirklich dieser Eisenbahn vorbehalten worden zu sein, den größten Theil des Steinkohlenbedarfes für die ausgebehten Ziegelöfen bei Baden, Guntramedorf, Neudorf, Brunn und am Wienerberge zu liefern und dadurch den Brennholzverbrauch zur Erzeugung dieses Baumaterials immer entbehrlicher zu machen. Auch die mächtigen Torflager bei Esterházy, unterhalb Dedenburg, werden erst durch die Eisenbahn mehr Wichtigkeit erlangen. — In den bekannten Steinbrüchen zu Margarethen nächst der Dedenburger Bahn-Brücke beträgt die jährliche Ausbeute an Materiale für die Bauten der Reichthumsstadt Wien u. deren Umgebung, weit über 80,000 Str. — Hiedurch ist außer Zweifel gesetzt, daß diese Seitenbahn der Gesellschaft außerordentlichen Nutzen bringen wird, u. es gereicht zugleich derselben zur Ehre, den Zeitpunkt so gut gewählt und die vortheilhafteste Bahnlinie ermittelt zu haben. Möge ihr löbliches Bestreben von Jedem erkannt, gewürdigt und mit bestem Succes gekrönt werden! — D. Novák.

Industrie in Aegypten.

Die beträchtlichste Baumwollwaarenfabrik ist in Bula k. Im Nilthal zählt man 30,000 Webestühle, welche jährlich 3 Mill. Stük erzeugen. Die hier gefertigten Indiennes treten mit den englischen und deutschen in Konkurrenz, und in Mubehdah werden Musselintücher gedruckt, welche einen namhaften Absatz finden. 4000 Stühle werden allein zur Wollweberei im Nilthale verwendet. Man fertigt monatlich ungefähr 13,500 Meter starkes u. dauerhaftes Tuch. Außerdem gibt es in Aegypten Seidenwaaren, Filz- und Mützenfabriken, welche letztere

täglich 60 Duzend Kappen erzeugen, dann Seilerbahnen, Bleichen, Färbereien u. s. w. In Schubra, Azarieh, Midgamar, Mansurah, Menuf, Biar, Birket-el-Kassab, Mehallet-el-Kebir, Giseh, Abutig, Fanta, Siut, Monfalu u. s. w. wird Indigo bereitet. Außer der zu Neiremun, in der Provinz Mineh, im Jahr 1828 errichteten Zukerraffinerie befindet sich eine in Saftat-Musseh und in El-Roddo, wo auch sehr viel Rum destillirt wird. Ferner gibt es mehrere Lein-, Sesam- und Safformühlen. Auf der Nilinsel Roddo wurde eine Pulverfabrik errichtet. Dann sind mehrere Fabriken chemischer Produkte in Kairo, Bedrichin, Achmonein, Fajum, Hanas und Ferraneh. Außer der von Galloway errichteten Gießerei gibt es auch eine in Verbindung mit einer Waffenfabrik zu Kairo. Die Tischler-, Schlosser- und Bäckermaderarbeiten lassen noch sehr viel zu wünschen übrig; besser ist es mit den Sattler- u. Goldschmiedarbeiten beschaffen. Man fertigt schöne Teppiche und Matten im orientalischen Geschmacke. Die Juweliere sind meistens Armenier, die es in ihrer Kunst sehr weit gebracht haben. Die ägyptischen Glaswaaren sind sehr unvollkommen; dagegen liefert man sehr zierlich gearbeitetes Töpfergeschir. Zu den Zweigen der ägyptischen Industrie gehören noch die Bienenzucht, die Rosend- und Salmiakbereitung.

(Dest. Lloyd.)

Mittel gegen Kornwürmer.

In den letzten Tagen des Maimonats, wenn es warm zu werden beginnt und die warme Frühlingssonne die kleinen Schmetterlinge, welche aus den Kornwürmern, die im vergangenen Herbst sich verkrochen und verpuppt haben, zum Leben bringt, nehme man Bindfaden, ziehe solche auf den Kornböden von einer Wand oder von einem Stük zum andern, beschmiere sodann Papier oder Lappen mit frischem Theer und hänge solche ziemlich dicht aneinander auf jene Schnüre. Durch den starken Geruch, welchen der Theer verbreitet, verlassen diese kleinen Schmetterlinge den Boden, und weil solche dann auf die Frucht keine Eier legen, so können auch im Sommer keine Würmer daraus entstehen. Von vielen Mitteln hat noch keines so guten Erfolg gehabt, als das eben genannte.

Wiener Börse vom 28. September.

Staats. 5 Prozent (für 100 fl.) 110; 4 Prozent —; 3 Prozent —; 1834gr Loose (für 500 fl.) —; 1839gr (für 250 fl.) —; Bankaktien —; Dufaten — Prozent. — Nordbahn (für 1000 fl.) —; Gloggnitzer (für 400 fl.) —; Pesther Centralbahn (für 100 fl.) —; Thyrnauer (für 100 fl.) —; Smundner (für 200 fl.) —; Mailänder (für 100 fl.) —; Pesther Kettenbrücke (für 100 fl.) —; Dampfschiff-Aktien (für 500 fl.) 553; Millhytzen (für 100 fl.) —; Esterházy Loose —.

Kommerzial- und Industrie-Anzeiger.

(547)

Großes Lager von türkischen Rauchtobaken. (2)

Wir bezogen direkt aus den vorzüglichsten Tabak-Plantagen der Türkei (nicht aus den Donaufürstenthümern) eine bedeutende Parthie der feinsten Rauchtobake in Blättern, und verkaufen dieselben geschwitten in beliebigen Quantums, in Blättern in Original-Ballen von circa 25 Pfund. Die größere Parthie dieser Tobake besteht aus einem Drama Basmá, ein leichter Tabak, dennoch aber von ausgezeichneter vollstem, feinem Aroma. Es ist dies eine Sorte Rauchtobak, die bisher wohl nie von so ausgezeichneteter Güte hier im Handel vorkommen ist. — Sebann haben wir auch seine sehr schwere Sorten. — Nebstdem ließen wir eine Sorte zu Cigarren geeignet kommen, u. empfehlen selbe den Cigarren-Fabriken. — Das Lager wird fortwährend durch neue Zusendungen in gutem Stande erhalten. Die Preise sind billigt festgesetzt.

C. Enderes & Komp. in Pesth.

Verkaufs-Magazin: Wurmhof, an der Donau.

(544—546)

Sprachen-Unterricht.

Unterricht in der **brittischen, französischen, italienischen, spanischen u. holländischen Sprache** von tüchtigen Lehrern zu den annehmbarsten Bedingungen.

Aufträge an die Betreffenden werden aus Gefälligkeit durch die Expedition dieser Blätter besorgt.

(538—540)

Bur gefälligen Beachtung!

Um die eingeführte Ordnung nicht zu stören, u. daraus hervorgehen könnenden Inkonvenienzen zu begegnen, werden die H. t. Reisenden geziemend ersucht, ihr Gepäke am Tage der Abfahrt der aufwärts fahrenden Dampfschiffe, falls es nicht schon, wie hätte geschehen sollen, den Tag vorher abgeliefert worden wäre — bis längstens 6½ Uhr Morgens im Bureau abzugeben, da die Versendung des später einkommenden bis zur Abfahrt des nächsten Schiffes verschoben bleiben müßte. —

Zugleich wird in Erinnerung gebracht, daß das für die untern Dampfschiffe bestimmte Reisegepäke nur am Tage vor der Abfahrt auf dem Bureau, und keineswegs am Landungsplaze übernommen werden kann.

Pesth, am 24. Sept. 1844.

Pesther Dampfschiffahrt-Bureau.

(548)



Bewegung der Passagier-Dampfschiffe in Ungarn, im Oktober 1844.

Zwischen Wien und Preßburg. Das Dampfschiff „Donau“ fährt täglich um 6 Uhr früh von Preßburg nach Wien, u. kehrt denselben Tag 4 Uhr Nachmittags von Wien nach Preßburg zurück.

Von Pesth nach Preßburg u. Wien, täglich um 7 Uhr früh.

Von Pesth nach Mohacs u. Esseg, jeden Donnerstag, früh 6 Uhr. (Dieses Boot geht Samstag früh von Esseg ab, trifft beiläufig um 9 Uhr in Baja ein, wo es Sonntags früh 2 Uhr nach Pesth abgeht.)

Von Pesth nach Semlin u. Drenkova, jeden Dienstag und Freitag, früh 6 Uhr. Diese Boote kehren zurück:

(1) von Drenkova jeden Samstag und Dienstag; » Semlin jeden Sonntag und Mittwoch; » Bukovar jeden Montag und Donnerstag; » Baja jeden Dienstag und Freitag; um 2 Uhr früh.

Von Pesth über Gurgevo und Gallacz nach Konstantinopel (auf der walsachischen Seite hinab), am 4. u. 18. Okt. — Rückfahrt von Konstantinopel nach Gallacz

am 8. und 22., dann von Gallacz nach Scelabovi und Drsova am 12. u. 26. Okt. Von Pesth über Bidbin, Ruzjuk u. Gallacz nach Konstantinopel (türkische Seite), am 11. und 25. Oktober. — Rückfahrt von Konstantinopel nach Gallacz am 15. und 29. Oktober, dann von Gallacz nach Scelabovi und Drsova am 19. Oktober und 3. November.

(535—537)

Neu angekommen

(2)

sind in der kürzlich eröffneten

Galanterie- und Nürnberger-Waaren-Handlung der Brüder Leykauf in Pesth.

Waiznergasse, dem „großen Christoph“ gegenüber:

Daguerrotyp-Platten, Toiletten für Herren und Damen, Blumen-Löpfe, Arbeits- und Papier-Rörbe von Berliner Korbflechter-Arbeit, elegante Toiletten-Uhren, die neu erfundenen Gas-, Roberateur-, Garten-, Salons-, Schreib- und Hänge-Lampen, die beliebte Erdbeer-Pomade, Kofus-Seife, so auch alle Gattungen Lampenbochte.

Für Raucher: elegante Cigarren-Etuis, Cigarren-Magazine von 25—100 Stük, die bequemsten Taschen-Fenerzeuge, Cigarren-Mundstücke und die neu erfundenen Zündmaschinen, wo sich die Kerzen durch das Herausziehen entzünden, zu besonders billigen Preisen. — Auch werden alle Bestellungen jeder Art nach Wunsch und Angabe billigt u. schnell besorgt.

(549)

(1) **Mehrere 1000 Stük fertiger Wäsche, bestehend in allen Sorten Männer-, Damen- und Kinder-Wäsche, Leintüchern, Polster- und Luchet-Ueberzügen, Damen-Korsetten und die neuesten Schweizer Vorhang-Mouffeline empfiehlt die Handlung „zum Ypsilanti“ in Pesth.**

Nikolaus Winkelmann senior

k. k. landesprivileg.  **Sonn- und Regenschirm-Fabrikant in Wien,**

empfehlte sein reichfortirtes Lager in allen Arten Sonn- und Regenschirme auch außer der Marktzeit, in seinem Gewölbe, am Josephsplatz, im Vogel'schen Hause, hinter dem Dreisigkante (in Wien, Rothe-Thurm-Strasse „zur schönen Griechin“). Für den zahlreichen Zuspruch seinen Abnehmern dankend, bittet er auch für die Folge um gütige Abnahme und verspricht, nebst der außerordentlichen Billigkeit der Preise, stets das Neueste u. Eleganteste seiner Artikel zu liefern. — Höchst empfehlenswerth sind die ganz neuen **Damen-Regenschirme „Chinois“** genannt, die an Eleganz und Leichtigkeit alles schon Gebotene übertreffen.

Zur Bequemlichkeit der verehrlichen Bewohner **Preßburg's** und dessen Umgegend übernimmt Annoncen für diese weitverbreiteten Blätter Herr **S. Wehle** (wohnt Michaeler-Plaz, Nr. 174, 1sten Stok), besorgt die prompte Zusendung an uns, berechnet und empfängt die Inse-rationsgebühr.

Verlag des „Spiegels“ und der „Pesther Handlungszeitung.“