



**MARCHIVUM**

MANNHEIMS ARCHIV  
HAUS DER STADTGESCHICHTE  
UND ERINNERUNG



## **MARCHIVUM Druckschriften digital**

**General-Anzeiger der Stadt Mannheim und Umgebung.  
1886-1916  
101 (1891)**

210 (3.8.1891)

[urn:nbn:de:bsz:mh40-48976](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-48976)

# General-Anzeiger



In der Postkammer eingetragen unter Nr. 2388.

(Wöchentliche Postzeitung.)

der Stadt Mannheim und Umgebung.

(Mannheimer Volksblatt.)

Telegraph-Adresse: „Journal Mannheim.“  
Verantwortlich: für den politischen u. allg. Theil Ober-Revisor Julius Sch. für den lokalen und pros. Theil Ernst Müller. für den Inseratenteil: Karl Kysel.  
Notationsdruck und Verlag von Dr. S. Haas'schen Buch-Verlag.  
(Das „Mannheimer Journal“ ist Eigentum des katholischen Bürgerhospitals.)  
Erscheint wöchentlich sieben Mal.  
Erscheint wöchentlich sieben Mal.

## Mannheimer Journal.

(101. Jahrgang.)

### Amts- und Kreisverkündigungsblatt

Erscheint wöchentlich sieben Mal.

Abonnement: 50 Pfg. monatlich. Bringerlohn 10 Pfg. monatlich, durch die Post bez. incl. Postzuschlag M. 1.90 pro Quartal.  
Inserate: Die Colonel-Zeile 20 Pfg. Die Reklam-Zeile 60 Pfg. Einzel-Nummern 3 Pfg. Doppel-Nummern 5 Pfg.

Nr. 210. (Telephon-Nr. 218.)

Seitensatz und verbreitete Zeitung in Mannheim und Umgebung.

Montag, 3 August 1891.

#### \* Die Bedeutung der deutschen Wasserstraßen.

Frankreich gilt in weiten Kreisen als das Land der Wasserstraßen und des Wasserverkehrs par excellence; und es ist zweifellos richtig, daß Frankreich ein Netz künstlicher Wasserstraßen geschaffen hat, welches unsere Bewunderung verdient. Dagegen ist es falsch, wenn man annimmt, daß der volkswirtschaftliche Werth und die Verkehrserleichterungen der französischen Wasserstraßen unübertroffen dastehen. In Deutschland hat die Dampfkraft auf den großen Strömen eine weit ausgebreitere Verwendung gefunden als in Frankreich, und hierdurch ist auf den hauptsächlichsten Wasserstraßen Deutschlands eine Ermäßigung der Transportkosten erzielt worden, welche in Frankreich nicht annähernd erreicht ist. Ein in der „Zeitschrift für Bauwesen“ veröffentlichter Aufsatz des Regierungs-Bauinspektors Sympher in Kiel, „Der Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen 1875 und 1885“ betitelt, liefert aber auch den Nachweis, daß die auf den deutschen Wasserstraßen bewegte Verkehrsmenge eine weit größere ist, als in Frankreich. Während 1885 auf den 12,400 Kilometern französischer Wasserstraßen 2450 Millionen Tonnenkilometer oder auf jeden Kilometer 200,000 Tonnen befördert worden sind, bewegte sich im gleichen Jahre auf den deutschen Wasserstraßen, welche etwas weniger, nämlich 10,000 Kilometer, umfassen, ein Verkehr von 4800 Millionen Tonnenkilometer, oder 480,000 Tonnen auf jeden Kilometer. Der Wasserverkehr in Deutschland war somit 1885 mehr als doppelt so groß; und ein Vergleich mit den Verkehrsziffern aus früheren Jahren zeigt, daß sich das Verhältnis im letzten Jahrzehnt stetig zu Gunsten Deutschlands verschoben hat.

Wie bedeutend der Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen bereits ist, lehrt auch ein Vergleich mit dem Güterverkehr auf den Eisenbahnen. Der Anteil der Wasserstraßen am gesammten Güterverkehr Deutschlands betrug 1875 21 Prozent, 1885 23 Prozent, 1888 29 Prozent, der Anteil der Eisenbahnen mit etwa drei Mal so großer Gesamtlänge 1875 79 Prozent, 1885 77 Prozent, 1888 71 Prozent. Der Anteil der Wasserstraßen am Güterverkehr wächst somit von Jahr zu Jahr, trotzdem die Gesamtlänge der Wasserwege unverändert 10,000 Kilometer geblieben ist; der Anteil der Eisenbahnen am Gesamtgüterverkehr nimmt dagegen stetig ab, obgleich das Eisenbahnnetz von 1875 bis 1885 um 37,000 Kilometer, d. h. um etwa 40 Prozent verlängert worden ist. Während die Verkehrszunahme auf den Eisenbahnen im genannten Jahrzehnt trotz der beträchtlichen Vermehrung der Bahnlinien nur 52 Prozent betragen hat, ist der Verkehr auf Flüssen und Canälen um 66 Prozent gewachsen. Wie sehr sich das Verhältnis zu Gunsten der Wasserstraßen verschleift, wird noch deutlicher, wenn man die Gütermengen vergleicht, welche auf jeden Kilometer Wasserstraße und Eisenbahn 1875 und 1885 befördert worden sind. Der kilometrische Verkehr betrug

1875	1885
auf den Wasserstraßen 290,000 Tonnen, 480,000 Tonnen,	
auf den Eisenbahnen 410,000 Tonnen, 450,000 Tonnen.	

Der kilometrische Verkehr auf den Wasserstraßen hat somit den auf den Eisenbahnen 1885 schon um 30,000 Tonnen übertroffen. Verkehrswege aber, welche an Leistungsfähigkeit selbst die Eisenbahnen hinter sich lassen, verdienen gewiß nicht die stiefmütterliche Behandlung, welche man ihnen in Deutschland noch vielfach angedeihen läßt.

Nun ist freilich die Leistungsfähigkeit der deutschen Wasserstraßen und dementsprechend auch der Verkehr auf denselben außerordentlich verschieden. Während der kilometrische Verkehr auf den Wasserwegen des Emsgebietes z. B. 1885 nur 14,000 Tonnen betrug, wurden auf dem Rhein von Kehl bis zur holländischen Grenze durchschnittlich auf jeden Kilometer 2,800,000 Tonnen, also das 200fache befördert. — Von dem Gesamtverkehr auf den deutschen Wasserstraßen entfällt fast  $\frac{3}{4}$  auf die rund 3000 Kilometer langen großen deutschen Ströme: Rhein, Weser, Elbe, Oder, Weichsel, Mosel und Donau. Am geringfügigsten ist die Schifffahrt auf der Donau — 50,000 Tonnen auf den Kilometer im Jahre 1885; dann folgt die Weser mit 100,000, ferner Oder, Weichsel und Mosel je mit 500,000 Tonnen. Den größten Anteil am Verkehr haben die Elbe mit 2,100,000 Tonnen und der Rhein mit 2,800,000 Tonnen auf den Kilometer. Auf Rhein und Elbe zusammen entfallen etwa  $\frac{2}{3}$  des gesammten

Wasserstraßenverkehrs in Deutschland. Noch immer fällt dabei auf den Rhein der Löwenantheil; aber es ist erstaunlich, wie schnell ihm die Elbe den Vorrang abzulaufen sucht. Während der Verkehr auf dem Rheine, ebenso wie auf der Oder, im Jahrzehnt von 1875 bis 1885 nur um annähernd das Doppelte zugenommen hat, ist er auf der Elbe um das Dreifache gestiegen. Für den Binnenwasserverkehr auf der Elbe, welcher in Hamburg seinen Endpunkt hat, ist es außerordentlich günstig, daß die bis Hamburg zu Thal fahrenden Schiffe regelmäßig von dort volle Rückfracht mitnehmen können, sobald die Schiffe bei der Thal- und Bergfahrt fast gleich belastet sind. Auf dem Rheine liegen die Verhältnisse insofern ungünstiger, als die schweren Kohlen Schiffe, welche zu Berg nach Mannheim gehen, größtenteils leer zurückfahren.

Symphers hat es versucht, den volkswirtschaftlichen Werth der gesammten deutschen Wasserstraßen ziffermäßig festzustellen. Seine Ausführungen machen es wahrscheinlich, daß die Ersparnis an Frachtkosten bei Benutzung der Wasserwege statt der Eisenbahnen im Durchschnitt etwas mehr als 1 Pf. für den Tonnenkilometer betragen wird. Da nun auf sämmtlichen deutschen Wasserstraßen im Jahre 1889 rund 4800 Millionen Tonnenkilometer befördert worden sind, so läßt sich der jährliche Nutzen der deutschen Wasserstraßen auf nahezu 50 Millionen Mark berechnen, und ihr Capitalwerth wäre auf etwa 1000 Millionen Mark zu schätzen. Es läßt sich nicht mehr feststellen, welchen Aufwand die Herstellung aller dieser Wasserstraßen und ihre Unterhaltung bisher erfordert hat, sobald ein directer Vergleich zwischen den aufgewendeten Kosten und dem heutigen Werthe des gesammten Wasserstraßennetzes nicht möglich ist. Dagegen läßt sich für den wichtigsten Theil dieses Netzes, nämlich für die in die Nord- und Ostsee mündenden deutschen Hauptflüsse ein Vergleich zwischen dem im Jahrzehnt 1875—1885 gemachten Aufwand und dem dadurch erreichten Frachtersparnis anstellen. Preußen hat von 1876 bis 1885 zur Verbesserung der Schiffbarkeit dieser Flüsse 69 Millionen Mark ausgegeben. Sympher nimmt wohl nicht mit Unrecht an, daß von der Verkehrszunahme auf den preussischen Strömen im gleichen Zeitraum mindestens 60 Prozent auf Rechnung der durch den genannten Aufwand erreichten Fahrwasserverbesserung zu stellen sei. Es würden danach 40 Prozent der Verkehrszunahme als Folge der allgemeinen Hebung von Handel und Wandel anzusehen sein, und diese Annahme erscheint eher zu hoch als zu niedrig gegriffen, wenn man bedenkt, daß gleichzeitig der kilometrische Verkehr auf den deutschen Eisenbahnen im Durchschnitt nur um 10 Proc. gestiegen ist. Da der Frachtsatz auf den in Rede stehenden Flüssen durchschnittlich 0,9 Pf., auf den preussischen Eisenbahnen für Massengüter 2,7 Pf. für den Tonnenkilometer beträgt, so wird bei der Wasserfracht ein Ersparnis von 1,8 Pfg. erzielt. Es ist aber nur 1,6 Pf. in Rechnung gesetzt worden, da der auf dem Flusse zurückzulegende Weg meist länger ist, als der auf der Eisenbahn. Bei den gemachten Voraussetzungen ergeben sich als erzielte Frachtersparnisse 17,6 Millionen Mark jährlich; das in Neubauten angelegte Capital hätte sich demnach mit 25 Prozent verzinst.

Diese Betrachtung zeigt wiederum, daß die zur Verbesserung der Wasserstraßen an richtiger Stelle aufgewendeten Bauausgaben außerordentlichen Nutzen bringen können.

Immer mehr bricht sich denn auch in Deutschland die Erkenntnis von der Nützlichkeit großer Wasserstraßen Bahn. Preußen hat im vorigen Jahre den Bau des Oder-Spre-Canals vollendet, welcher Berlin mit dem Bergbaugebiete Oberschlesiens zweckmäßig verbindet. Der Canal hat 2 Meter Wassertiefe erhalten und 12,600,000 Mark gekostet. Es unterliegt keinem Zweifel, daß infolge dessen Berlin, welches 1875 der größte Binnenhafenplatz Deutschlands war, 1885 aber diesen Vorrang an Ruhrort abtreten mußte, bald wieder die erste Stelle einnehmen wird. Im Laufe dieses Jahres sind ferner die Bauämter gebildet worden, welche den Bau des Dortmund-Ems-Canales leiten sollen, und wenn dieser erst vollendet ist, so kann die Weiterführung desselben von Dortmund nach dem Rheine nicht ausbleiben. Die Vorarbeiten für den Rhein-Weser-Elbe-Canal, welcher vom Dortmund-Ems-Canale abzweigen und zur Elbe etwa nach Magdeburg führen soll, zeigen immer deutlicher, wie außerordentlich günstig die Verhältnisse für einen solchen Canal liegen, der bei 365 Kilometer Länge nur 65 Millionen Mark erfordern würde, und dem Schiff-

fabriksverkehr gar keine Schwierigkeiten böte, da nur 10 Schleusen erforderlich sind, und Haltungen von fast nicht gekannter Länge hergestellt werden können. Auch die Inangriffnahme dieses Canals wird nur eine Frage der Zeit sein. Endlich steht die Entscheidung über die Ausführung der Moselcanalisierung vor der Thür.

#### Politische Uebersicht.

Mannheim, 3. August, Vorm.

Die begeisterte Verbrüderung der Russen mit den Franzosen dauert fort. Morgen, Dienstag, früh läßt das französische Geschwader nach Biorfönd aus, wo es Kohlen einnimmt. Admiral Gervais benützt diese Gelegenheit, um mit 55 Officieren und 15 Matrosen einen eintägigen Ausflug nach Roslau zu machen. Die Nikolaibahn stellt ihnen einen Extrazug gratis zur Verfügung. Es verdient immerhin die Aufmerksamkeit der ganzen politischen Welt, daß Franzosen und Russen sich so freundschaftlich begegnen, wie sie es in diesem Augenblicke thun, und wenn diese Begegnung in der That zu einem Bündniß zwischen Rußland und Frankreich führen sollte, wie dies in französischen Blättern zuversichtlich ausgesprochen wird, so würde dies ein Ereigniß von bedeutender politischer Tragweite sein. Jedoch wäre auch dazu zu bemerken, daß durch ein solches Bündniß nichts weiter als die Thatfache constatirt sein würde, daß Russen und Franzosen gewisse gemeinschaftliche Interessen besitzen, zu deren Schutze sie sich gegenseitig die Hände reichen. „Daß russischerseits die Absicht vorliegen sollte, spezifisch französische Interessen aus eigennütziger Liebe für Frankreich zu schützen, darf wohl als ausgeschlossen betrachtet werden. Ein Bündniß zwischen Rußland und Frankreich zur Vertheidigung gemeinschaftlicher Interessen hat aber für Europa nichts Bedenkliches, da in keinem der Länder, die in Betracht kommen, die Absicht besteht, derartige Interessen angriffen zu wollen; und auf diese Weise würden die Beziehungen einiger französischer und russischer Blätter, daß die Verbindung Rußlands mit Frankreich eine Garantie des Friedens sei, zur Wahrheit werden, da wohl mit Sicherheit annehmen ist, daß die Franzosen sich in Acht nehmen würden, einen anderen Krieg als einen solchen zu suchen, in dem sie des russischen Bestandes sicher wären.“

In der bayrischen Centrumpresse dauert die innere Controverse fort. Unter Anderem wird dem Clerikalpatriotischen Mehrheitsführer Lycealrector Dr. Daller zum Vorwurf gemacht, daß er die Kammerge nossen Dr. Alois Rittler und Landgerichtsraths Schels nach einander durch persönliche Angriffe auf ihre allerdings nicht einwandfreien Privatverhältnisse „todtgehet“ habe. Ueber das Traunsteiner Landtagsmandat wird der Kampf erbittert fortgeführt; gegen den von Dr. Daller perhorrescirten Münchener Gemeindevollmächtigen Dr. Kleitner soll namentlich die Landgeistlichkeit agitiren, während in der Stadt Traunstein die Erziehung eines Wahlmannes zu Gunsten des Dr. Kleitner ausfiel. Bis zu der um Mitte des Monats stattfindenden Wiederbesetzung des Landtagsmandates wird der Streit an Schärfe voraussichtlich noch erheblich zunehmen.

Die August-Nummer der Londoner Contemporary Review wird den angekündigten Aufsatz Crispi's über das Verhältnis Italiens zu Frankreich enthalten. Crispi erinnert daran, daß der Dreibund nicht sein Werk ist. Derselbe war das Ziel der Bestrebungen seines Vorgängers Mancini, welcher durch ihn den französischen Intriguen im Vatikan einen Damm entgegenzusetzen wollte. Der Dreibund ist, so wiederholt Crispi, nur defensiver Natur, und defensiv ist die Politik, zu welcher die Ruhelosigkeit gewisser französischer Parteien Italien gezwungen hat. Crispi vermeldet es, daß Frankreich von heute bestimmter, auf Schädigung Italiens gerichteter Pläne zu bezichtigen, weist jedoch nach, wie lebhaft gewisse politische Combinationen in Frankreich den Ehrgeiz der Curie selbst gegen die Absichten Leo's XIII. wachhalten. Ein Land, welches, wie Frankreich, sich in fortwährender Unruhe befindet, und nicht, wie die Republikaner behaupten, von der aufgeklärten öffentlichen Meinung, sondern von einer mächtigen Bureaucratie regiert werde, erfordere den Bestand des Dreibundes als Garantie gegen übereilte Handlungen des französischen Parteigeschlechtes. Die in Crispi's Besitz befindlichen Schriftstücke beweisen, daß die clericalen Führer in Frankreich in

















25 cm lang, 28 cm breit. Aufbaum polier. 14 Tage gehend, mit Schlagwerk zu 18. 18.—

Silberne Remontoir-Uhren für Herren und Damen... in Nickel von 18. 9.— an bis 15 1/2. Großer Lager in goldenen Uhren, sowie Gold- und Silberwaren zu den denkbar billigsten Preisen. Mehrjährige Garantie.

J. Kraut, Mannheim T 1, 1, Breite Straße.

Meine rasch beliebt gewordene



Borax-Bleich-Seife

welche sich durch mädelofteres, reicheres Waschen, unübertroffene Bleichkraft (unschädlich — ohne Chlor) u. bedeutende Ersparnis an Kernseife... 11186

Boehring-Knochie, Großh. Kaffeehaus, Konstanz. In haben in Mannheim bei den Herren: Karl Schneider, Q 4, 20. H. Ph. Feig, P 6, 8. S. Franke, E 2, 8. Jof. Jähringer, Schweiggerstraße 39. G. M. Habermayer, M 5, 12.

C. D. Wunderlich's Zahnpaste (Dontine)

prämirt 1886 D. Landes-Ausstellung 1882 aus der Königl. Hof-Parfümerie C. D. Wunderlich Nürnberg. Seit 1883 mit größtem Erfolge eingeführt... 12738

Ein wahrer Schatz

für die unglücklichen Opfer der Erbkrankheit (Danie) u. geheimen Ausschweifungen... Dr. Retau's Selbstbewahrung

80. Kaff. Nr. 27 Abbild. Preis 3 Mark. Jede 1/2 Liter, der an den schrecklichen Folgen dieses Leidens leidet, seine wichtigsten Beschwerden retten... 14228

Ein Kind aus anständiger Familie wird von ordentlichen Müttern in gute Pflege genommen. 13927

Ein Kind aus anständiger Familie wird von ordentlichen Müttern in gute Pflege genommen. 13927

Ein Kind aus anständiger Familie wird von ordentlichen Müttern in gute Pflege genommen. 13927

Ein Kind aus anständiger Familie wird von ordentlichen Müttern in gute Pflege genommen. 13927

Aktiengesellschaft für Seil-Industrie

vormals

Telegramm-Adresse: Seilwolff.

Ferdinand Wolff.

Telefon: Fabrik Nr. 193, Niederlage Nr. 473.

Gegründet 1830.

Mechanische Hanf-Spinnerei und Seilerei, Draht- und Drahtseil-Fabrik

fabricirt alle Arten Seile aus Hanf, Baumwolle und Draht.

10705

Spezialitäten:

Transmissions-Seile, Schiffstauwerk, Seile für Krane und Aufzüge und zu allen technischen Zwecken. Packstricke, Verdichtungsstricke für Gas- und Wasserleitungen.

Packung aus Hanf und Baumwolle.

Fabrik: Mannheim, Neckarvorstadt, ZP 1, 14 1/2, ab 1. Juli 1891: Neckarau-Mannheim, neben der Station.

Fabrik-Niederlage in Mannheim, D 4, 7.

Herzogl. Bergwerkschule

Wirt. u. Bergw. Holzmindon... Maschinen- u. Mühlenbauerschule... 2343

Grosse Betten 12 M.

(Oberbett, Unterbett, zwei Kissen) mit gereinigten neuen Federn bei Gustav Busig, Berlin, Pringelstraße 43, part. Preis: Courante gratis und franco. Viele Anerkennungs-schreiben.

PLAS FUCHSTABEN

Feinste Ausführung. JOSEPH DIEN Graveur. Breite Strasse gegenüber dem Kaufhaus als Trapp.

METALL- u. EMAIL-SCHLÜSSEL

5525

Ohne Konkurrenz.

Wer Geld sparen will, beachte diese Gelegenheit. Kinderschuhe von 1 1/2 Mark an. Herren- u. Damen-Zugstiefel zu 4,50, 5, 6 bis 10 Mark.

Plüsch-Pantoffel

von 3 Mark an. Sämtliche Sorten zu denkbar billigsten Preisen. Schuh- und Stiefel-Bazar.

A. Stassen, T1, 10.

Zum Einmachen

empfehle 12738 Obfläschchen, Zuderhaken, Geleegläser, Anjabfläschchen

Conservegläser

mit Bleifreiem Britannia-Verglasung (Ersatz für Bleigläser). Louis Franz, O 2, 2.

Zum Waschen u. Bügeln wird angenommen. 14228 G 5, 9, 2. Etod.

Schüler finden Beruf- u. während der großen Ferien auf dem Lande bei einem Professor, wofür ihnen Gelegenheit geboten ist, bei etwaiger Nachprüfung Nachhilfe in allen Wissenschaften zu erhalten.

Offerten unter A. Z. 13397 an die Expedition. 13397

Damen finden Lebenshilfe Aufnahme unter strenger Disziplin. 14243 Frau Eisenbeiser, Seidamme, ZD 2, 23, neuer Einheitsstil.

Pension Speyererhof bei Seidelberg, seit 21 Jahren Pächter L. Busch.

Der Speyererhof ist seiner Lage nach einer der schönsten und beliebtesten Ausflugspunkte Heidelberg und Umgebung, eine halbe Stunde vom Bahnhof entfernt, umgeben von Lössenwald und Parkanlagen. Mittagstisch von 6 Gängen um 1 Uhr & Couvert 2 Mark. 10823 Reine selbstgezogene Weine. 24 komfortabel eingerichtete Zimmer mit 40 Betten. Pensionpreis 5 Mark pro Tag. Telefon-Verbindung.

Peterstal (badischer Schwarzwald). Station Oppenau.

Gasthof z. Hirsch.

Vorzügliche, freie Lage, umgeben von bewaldeten Bergen. — Schöne, hohe Fremdenzimmer. — Schattiger Garten. 12639 Pensionpreis für Zimmer, Frühstück, Mittag- und Abendessen 3 1/2 — 4 Mark. Hoferer.

Schwarzwald-Hôtel, Titisee

Im bad. Schwarzwald, 2800' u. M., Station der Höllenthalbahn (Freiburg-Neustadt i. B.), Neues vorzüglich eingerichtetes Hotel mit schattigem Garten, Waldanlagen und Terrasse am See. Ausgezeichnete Weine und Küche. Pension zu mässigen Preisen. Prospekte auf Verlangen. 9868 Friedrich Jaeger.

Luftkurort Ottenhöfen, Station Ahern. Gasthof und Pension „zur Linde“.

Ruhiger Sommeraufenthalt. Stützpunkt hübscher Ausflüge nach Rummelsee, Hornisgrunde, Allerheiligen etc. Schöne Spaziergänge in die nahe gelegenen Wäldungen. Schattiger Garten mit gedeckter Regeltreppe. Freundliche Zimmer mit schöner Aussicht. große Veranda. Pension von Mark 3,50 an. Eigene Kucherei; Mittagessen für Vereine und Gesellschaften bei Vorausbestellung zu billigen Preisen. 13346 Hermann Ronecker.

Luftkurort Auerbach.

Station der Rain-Neckarbahn zwischen Darmstadt und Heidelberg am Fuße des Heilbogens und Auerbacher Schloßes. Hotel und Pension zur Krone und Schweizerhaus. Pensionpreis M. 4—5 pro Tag (incl. Zimmer). Speisezimmer, große Speisekammer, parkartiger Garten mit Spielplatz. Bäder. Portier am Bahnhof. Prospekte und Auskunft durch den Besitzer. 11218 G. Diefenbach.

Anerkannt bester Bitterliqueur!

H. UNDERBERG-ALBRECHT'S allein echter Boonekamp of Maag-Bitter K.K. Hoflieferant in Rheinberg am Niederrhein Gegründet 1846. 25 Preis-Medailien. 10 374

Trinker

Jeder, auch wer erst in Gefahr ist, ins Trinken hineinkommen, wende sich mit offenem Vertrauen unter sofortiger Einsand. von M. 3,50 an den res. Pfarrer A. Dörner in Crailsheim (Württbg.), der sich möglichste Minderung des Trinken's zur Aufgabe gemacht hat. 13766

Wirtschafts-Eröffnung & Empfehlung.

Einem hiesigen und auswärtigen Publikum die ergebenste Anzeige, daß ich von heute ab die

Wein- und Speisewirtschaft

zum „Rheingau“, D 5, 6

übernommen u. wird es mein eifriges Bestreben sein, meine werthen Gäste in jeder Hinsicht zu befriedigen. Für gute Küche u. feingehaltene Weine ist bestens gesorgt. Aufmerksame Bedienung. 14722 Um geneigten Zuspruch bittet

Hochachtungsvoll Georg Reiff (früher Oberkellner Hôtel Portugal). Mannheim, 1. August 1891.

Weine Griechenlands!

Ausgesucht hochvorzügliche Edelmarken

der größten Importfirma für Griechenland's Weine in Deutschland

Friedr. Carl Ott, Würzburg, München u. Hannover in Mannheim Kasken- und Glasweise

Weinstube zur Stadt Athen, D 6 Nr. 5 vis-à-vis der Börse.

Kerner Kaskenweise bei 2384

Johann Schreiber und Gebr. Kaufmann.

Weinrestaurant zum „goldenen Becher“

Ludwigshafen (Gde der Dagerheimer- u. Feinstraße) empfiehlt vorzügliche Pfälzer- und Rheinweine, sowie Restauration zu jeder Tageszeit. 9778 Bei aufmerksamer Bedienung steht geneigtem Besuch entgegen.

Heinrich Knöbele, Restaurateur.

Gasthaus „zum weißen Lamm“ Seckenheim.

(Emil Becker, Besitzer.) Neu hergerichteter Lokal in nächster Nähe des Neckars und Haltepunkts Rathhaus. 14991

Coffee, Wein, Bier, Billard. Reichhaltige Speisekarte, mäßige Preise. Um zahlreichem Zuspruch bittet

K. Sponagel, Wirth. NB. Jeden Sonntag hausgemachte Würste.

Zitherunterricht

erteilt gründlich 14294 Jean Pfeffer, Zitherlehrer, D 5, 10.

Wir empfehlen zur Deckung des Winterbedarfes 14556 Ia. Ruhrer Fettschrot „gewaschen u. gesiebte Nusskohlen Anthracit für Amerikaner Oefen bei billigster Preisunterstützung. Lieferung direct aus dem Schiffe. Schmiedehohlen liefern ebenfalls in bester Qualität. August u. Emil Nietem.