

Niechtensteiner Volksblatt

Organ für amtliche Kundmachungen.

Erscheint an jedem Freitag. Abonnementspreis: Für das Inland jährlich 4 Kr., halbjährlich 2 Kr., vierteljährlich 1 Kr., mit Postverendung und Zustellung ins Haus; für Oesterreich und Deutschland mit Postverendung jährlich 5 Kr., halbjährlich 2 Kr. 50; für die Schweiz und das übrige Ausland jährlich 6 Kr., halbjährlich 3 Kr., vierteljährlich 1.50 franko ins Haus. Man abonniert im Inlande bei den betreffenden Briefboten; fürs Ausland bei den nächstgelegenen Postämtern oder bei der Redaktion des „Volksblattes“; für die Schweiz bei der Buchdruckerei J. Kuhn in Buchs (St. Gallen). — Briefe und Gelder werden franko erwartet. — Einrückungsgebühr für Inserate im Publikationsstelle für die dreispaltige Zeile oder deren Raum 8 h oder 10 Rp. — Korrespondenzen, Inserate und Gelder sind an die Redaktion einzusenden und zwar erstere spätestens bis jedem Mittwoch mittags.

Baduz, Freitag

Nr. 49

den 8. Dezember 1905

Amtlicher Teil.

Kundmachung.

Die diesjährige zweite Lehrerkonferenz wird auf Donnerstag den 14. Dezember d. J. anberaumt und es findet die Zusammenkunft aller Teilnehmer um 9 Uhr vormittags im Landtagsaale zu Baduz statt.

Fürstl. Landesschulbehörde.

Baduz, am 6. Dezember 1905.

v. In der Maur m./p.

Z. 3572 S. 1/29.

Handelsgerichtliche Kundmachung.

Im Register für Gesellschaftsfirmen wurde eingetragen:

Firmawortlaut: „Gebrüder Rosenthal, Aktiengesellschaft für Textilindustrie.“

Sitz der Firma: Zweigniederlassung in Mühleholz-Baduz, Hauptniederlassung in Wien.

Gesellschaftsform: Aktiengesellschaft auf Grund der in der konstituierenden Generalversammlung vom 17. Juli 1905 beschlossenen, vom k. k. österr. Ministerium des Innern mit Erlaß vom 14. Juli 1905 Z. 28064 und bezw. von der f. l. Regierung in Baduz mit Erlaß vom 2. November 1905 Z. 1736 genehmigten Statuten.

Gegenstand des Unternehmens: Zweck der Gesellschaft ist die gewerbsmäßige Erzeugung und der gewerbsmäßige Vertrieb von Spinnerei-, Weberei- und Druckereiwaren aller Art, sowie der diesen Fabrikationszweigen dienenden Neben- und Hilfsartikel und der Betrieb der zur Förderung dieser Zwecke dienenden Handelsgeschäfte.

Grundkapital: Das Gesellschaftskapital beträgt 3,500,000 K, zerteilt in 17,500 Stück auf den Ueberbringer lautende Aktien à 200 K und kann über Beschluß der Generalversammlung bis zur Höhe von 6,000,000 K durch Ausgabe von neuen und voll eingezahlten Aktien ohne staatliche Genehmigung vermehrt werden.

Dauer der Gesellschaft: Die Gesellschaft wird auf unbestimmte Zeit gegründet.

Vorstand: Der Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrat, welcher aus mindestens 7 und höchstens 12 Mitgliedern besteht.

Firmazeichnung: Die Firma wird in der Art gezeichnet, daß dem vorgegedruckten oder von wem immer geschriebenen Wortlaute der Firma entweder 2 Mitglieder des Verwaltungsrates oder ein Mitglied des Verwaltungsrates und ein Prokurist der Gesellschaft ihre Unterschrift beifügen.

Bekanntmachung: Die von der Gesellschaft ausgehenden Kundmachungen erfolgen durch Einschaltung in die amtliche Wiener Zeitung und in das „Niechtensteiner Volksblatt“.

Als Mitglieder des Verwaltungsrates mit statutengemäßigem Firmenungsrechte wurden bei der konstituierenden Generalversammlung gewählt:

Julius Roffal, Bankdirektor in Wien,
Felix Pollack von Parnegg, Großindustrieller in Wien,

Juan Rosenthal, Fabrikant in Hohenems,
Anton Rosenthal, Fabrikant in Hohenems,
Arnold Schwarz, Filialleiter in Feldkirch,
Hermann Feutter von Böken, Fabrikant in Wien,
Julius Stern, Filialleiter in Innsbruck,
Dr. Ludwig Schüller, Hof- u. Gerichtsadvokat in Wien, und

Philipp Rosenthal, Fabrikant in Wien.

F. l. Landgericht als Handelsgericht.

Baduz, am 3. Dezember 1905.

Blum.

Nichtamtlicher Teil.

Waterland.

Eisenbahn. In Angelegenheit der projektirten Eisenbahn Schaan-Landquart haben sich vor kurzem Herr Rabinettstrot v. In der Maur und Herr Landtagspräsident Dr. Albert Schädler behufs Einziehung von Informationen nach Bern begeben.

Unglücksfall. Vor einigen Tagen stürzte ein im Armenhause zu Triesen untergebrachter Knabe in die dort zum Zwecke des Neubaus ausgehobene Fundamentgrube und brach sich den Fuß.

Kirchliches. Wie verlautet, soll der seit vielen Jahren in Schellenberg tätige Pfarrer Herr Jakob Marie, Spiritual des Klosters vom kostbaren Blute, auf die Pfarrstelle resigniert haben; ein definitiver Nachfolger desselben dürfte demnächst bestellt werden.

Die Stellung der Bundesbahnen zum Schmalpurbahnprojekt Landquart-Magaz-Baduz-Schaan.

In ihrer Vernehmlassung an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement über die Konzessionierung einer Schmalpurbahn Landquart-Magaz-Landesgrenze bei Gläsch kommt die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen zum Schlusse, der Bau der Linie sei zu verweigern, weil die Rheinlinie und damit allgemein schweizerische Landesinteressen gefährdet würden. Da diese Stellung der Schweizerischen Bundesbahnen gegenüber einer Konkurrenzlinie von prinzipieller Wichtigkeit ist, dürfte eine Erörterung der Verhältnisse von allgemeinem Interesse sein.

Als die Urberglinie gebaut wurde, kam man nach langem Studium dazu, den Anschluß an die Schweizerbahnen in Buchs zu suchen, obwohl schon damals einsichtige Männer vorgeschlagen hatten, die Linie auf dem rechten Rheinufer mit Anschluß in Sargans zu führen. Heute ist man im Fürstentum Niechtenstein darüber einig, daß der Anschluß in Sargans für eine gedeihliche Entwicklung des souveränen Fürstentums von großem Werte gewesen wäre. Alle nennenswerten Ortschaften des Ländchens hätten die Vorteile eines direkten Bahnanschlusses erhalten. — Doch nun ist es zu spät und an eine Aenderung der Anschlußstation ist gar nicht zu denken.

Herr Holzboer, der Schöpfer der Landquart-Davos-Linie (Stammlinie der jetzigen Rhätischen Bahnen) hatte ursprünglich beabsichtigt, diese Linie in Magaz beginnen zu lassen, da es in seinen Intentionen lag, nach und nach alle großen ostschweizerischen Kurorte direkt durch ein Schmalpurbahnnetz zu verbinden. Aus verschiedenen Gründen kam aber der Anschluß an die Normalbahn in Landquart zu Stande. Jetzt und insbesondere seit dem Ausbau der Rhätischen Bahnen empfindet man es in Magaz sehr als Nachteil, nicht direkt an die bündnerischen Fremdenzentren angeschlossen zu sein. Wer in Chur oder Landquart schon die Bahn gewechselt hat, verläßt diese wenige Stationen später nicht so leicht wieder, wenn er auch an sich gar nicht abgeneigt gewesen wäre, als Uebergangsstation einen Aufenthalt in dem altbekannten Magaz zu machen.

Das Bedürfnis nach den angeedeuteten neuen Verbindungen machte sich immer mehr und mehr geltend und so entstanden denn, ursprünglich vollständig unabhängig von einander, zwei Lokalbahnprojekte, von denen das eine das Fürstentum Niechtenstein bedienen, das andere

Magaz an die Rhätische Bahn anschließen sollte. Es haben dann auch im Jahre 1903 die Herren Gebr. Simon in Magaz, die Inhaber der altberühmten Badetablissemante, das Gesuch um Konzessionierung einer Linie Landquart-Magaz über Tardisbrücke und linkes Rheinufer eingereicht. Von seiten Graubündens wurde nun mit Recht darauf hingewiesen, daß, wenn doch einmal gebaut werden sollte, es gewiß zweckmäßiger wäre, über Maienfeld (rechtes Rheinufer) zu fahren, anstatt das Tracé dem völlig unbewohnten linken Rheinufer nach zu legen. Es mußte jedem, der die Gegend kennt oder der einen Blick auf die Karte wirft, die ganz kleine Bücke, die zwischen Magaz und Balzers offen geblieben wäre, auffallen und zwar umso mehr, als diese Linie die nicht unbedeutende, aber sehr abgelegene Gemeinde Gläsch berühren würde. Der Gedanke lag also äußerst nahe, dieses Zwischenstück auszubauen, um so an Stelle zweier Sacbähnchen eine durchgehende Schmalpurbahnlinie zu besitzen, die allen lokalen Interessen auf das Vortrefflichste dienen könnte. Nachdem man das Eisenbahndepartement von zuständiger Seite auf diese Verhältnisse aufmerksam gemacht hatte, forderte dieses, die Richtigkeit der vorgebrachten Gründe anerkennend, die Herren Gebr. Simon auf, ihr Konzessionsgesuch zurückzuziehen und zu berichten, ob sie geneigt seien, mit den Interessenten einer rechtsufrigen durchgehenden Linie in Unterhandlung zu treten. Dies geschah, es bildete sich ein Initiativkomitee, das um die Konzession für eine Linie Landquart, Maienfeld-Magaz, Gläsch, Landesgrenze nachsuchte. Die Linie soll genau nach den Normalien der Rhätischen Bahn gebaut werden, und auf Grund vorläufiger Besprechungen ist vor auszusehen, daß die Rhätische Bahn den Betrieb der ganzen, 28 Kilometer langen Bahn, übernimmt. Die Baukosten stellen sich auf rund 3,7 Millionen Franken (Rollmaterial usw. inbegriffen) oder 134,000 Fr. auf den Kilometer, wovon 1,7 Millionen Franken auf das schweizerische Teilstück fallen würden. Studien haben ergeben, daß sich der ganze Bau leicht und ohne besondere Schwierigkeiten ausführen läßt. Es ist elektrischer Betrieb vorgesehen; die Linie eignet sich vorzüglich hierzu und die Rhätische Bahn hätte die beste Gelegenheit, die wertvollsten Erfahrungen zu sammeln, um zur Zeit diese Betriebsart auf ihrem ganzen Netze oder doch den tunnelreichen Strecken einzuführen.

Ein mehr als zweitausend Jahre alter Verkehr (also wohl der älteste in unserem Lande) über die St. Luziensteig ist im Jahre 1858 durch den Bahnbau plötzlich abgeschnitten worden und damit haben auch die damals recht lebhaften Handelsbeziehungen zwischen der bündnerischen Herrschaft und dem Fürstentum Niechtenstein, Feldkirch usw. aufgehört. Die geplante durchgehende Bahn hätte, nachdem vorzüglich die beiden eingangs erwähnten Hauptzwecke besser als durch Sacblinien erreicht worden wären, auch dazu gedient, diese alten, wenn auch nur lokalen Beziehungen wieder aufleben zu lassen.

Nun hat aber die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen mit allem Nachdruck Stellung gegen das Projekt genommen. Sie will zwar gegen die Entziehung an Lokalverkehr nichts einwenden — und dies gewiß mit Recht, denn indirekt würde ihr der Verlust des Lokalverkehrs durch die allgemeine Verkehrs Zunahme gewiß reichlich wieder eingebracht. Auch wäre es, nachdem die Rhätische Bahn doch ganz zweifellos durch ihr Dasein dem

Verkehr auf den Schweizer Bundesbahn-Linien der Ostschweiz ganz wesentlich gesteigert hat, recht auffallend, wenn man ihr nun nicht etwas Zufuhr an Lokalverkehr gönnen wollte. In dieser Beziehung wollten die Schweizerischen Bundesbahnen also keine Einwendungen machen, aber ihre Rheintallinie und wesentliche allgemeine schweizerische Landesinteressen erscheinen ihr ernstlich gefährdet. Nun — es ist ja wahr, bis jetzt hat man, um von Süddeutschland und Oesterreich nach Graubünden zu kommen, unter allen Umständen die Rheintallinie benutzen müssen. Aber es erscheint uns als ganz außer Frage zu stehen, daß auch später der Durchgangsreisende diese Linie weiter benutzen wird, wenn die Schweizer Bundesbahnen ihren Fahrplan zweckmäßig gestalten. Es kann ja gar nicht in Zweifel gezogen werden, daß die bereits bestehende, durchgehend normalspurige Bahn mit ihren hervorragend günstigen Gefälls- und ihren günstigen Richtungsverhältnissen eine der günstigsten Linien im ganzen Lande, wenn sie sich nur ganz wenig anstrengt, im Durchgangsverkehr sehr leicht die Konkurrenz mit der geplanten Schmalspur- und Lokalbahn aufnehmen könnte. Fürchtet man für den Durchgangsverkehr Süddeutschland-Graubünden wirklich eine Linie, bei der zwischen Bregenz und Chur zwei Spitzkehren, ein Wechsel von Normal- auf Schmalspur vorkommt, und die auf dieser Strecke dreißig Stationen zu bedienen hat, während an der zu allem noch kürzeren Schweizer Bundesbahn-Linie nur achtzehn Stationen liegen? Bequemer ist es allerdings, wenn man überhaupt gar keine Konkurrenz hat und gar keine Anstrengungen für Fahrplanverbesserungen machen muß. Es existieren denn auch, wie allgemein bekannt, prächtige Verbindungen durch das St. Galler Rheintal. Völlig unverständlich ist es, wenn die Generaldirektion zum Schluß kommt, die Folge der Konzeptionierung der Konkurrenzlinie müßte eine Reduktion der Zugszahl auf der eigenen Linie sein. Eine eigentümliche Auffassung, in der Tat! So könnte es allerdings zuletzt noch möglich werden, daß man die Konkurrenz einer minderwertigen Lokallinie fürchten müßte. Ebenso unerfindlich ist, in welcher Beziehung denn die andern „allgemeinen schweizerischen Landesinteressen“ und Interessen des schweizerischen Rheintales geschädigt werden. Es wird der „aus dem Touristenverkehr resultierende Erwerb“ genannt, und gerade hierin glauben wir mit Sicherheit annehmen zu dürfen, daß eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Vermehrung der Verkehrszugleistungen für beide Ufer des Rheins bloß Vorteile bringen kann. Auch im übrigen wird das ganze Rheintal durch die Hebung und Belebung des Verkehrs auf der einen oder andern Seite gewiß nur gewinnen. Wenn durch die Schaffung einer, von den Schweizerischen Bundesbahnen ganz unabhängigen Zufahrt nach Graubünden die Konkurrenzstellung der Schweizer Bundesbahnen erschwert wird, so mag das wohl insofern zutreffen, als bis jetzt nur eine unwesentliche Konkurrenz möglich und vorhanden war (Bregenz-Feldkirch-Buchs). Daß es aber auch für diese prinzipielle Seite „ganz gleichgültig“ sei, ob es sich um Normalspur oder eine Schmalspur handle, wie der Bericht der Generaldirektion sagt, und daß es ferner auf die Steigungs- und Richtungsverhältnisse, sowie auf die Distanzen gar nicht ankommt und daß Fahrplanverbesserungen die drohende Gefahr nicht beseitigen, ist gewiß viel behauptet. Wir sind überzeugt davon, daß sich die Schweizerischen Bundesbahnen, wenn sie sich auch nur etwas anstrengen, den ganzen Durchgangsverkehr erhalten können und daß die geplante Lokallinie wirklich nur ihrem Zwecke, der Schaffung und Bewältigung eines Lokalverkehrs dienen wird.

Und nun zum Schluß noch eine andere Seite der Angelegenheit. Mit dem kleinen, seit alten Zeiten mit der Schweiz befreundeten Fürstentum Liechtenstein hat man immer freundschaftlich verkehrt; die gegenseitigen Beziehungen waren stets vorzüglich und man war auch jenseits des Rheines immer sehr loyal. Es fragt sich nun, ob wir, selbst ein kleines Land, nun einmal die Gelegenheit benutzen wollen, um dem noch viel kleineren Liechtenstein gegenüber unsere Großmachtstellung zu zeigen und ob wir ihm den Bau seiner eigenen kleinen Lokalbahn, die ohne Anschluß eben eine wertlose Sacklinie bliebe, verhindern

wollen, weil sich dann unsere ganz zweifelsohne stark überlegenen Bundesbahnen etwas Mühe geben müßte, um sich den Durchgangsverkehr ganz zu erhalten. Von einer Privatbahn würde man es wohl begreifen, daß sie sich gegen jede, auch unbedenkliche Konkurrenz so lange als möglich wehrt; aber haben wir dazu unsere Bahnen verstaatlicht? Wir glauben nein und wir sind verwundert darüber, daß unser h. Eisenbahndepartement die Ansichten und Ausführungen der Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen als zutreffend erklärt. (N. Z. Z.)

Politische Rundschau.

Die russische Anarchie. Die Nachrichten aus Rußland lauten neuestens wieder sehr ernst, ja erschreckend. Alle Bande der Ordnung sind im Zarenreiche gelöst, es gibt keine Autorität mehr, die sich Respekt zu verschaffen imstande wäre, ein Terrorismus sondergleichen beherrscht das gesamte öffentliche Leben und es ist nicht abzusehen, ob und wann in dem unglückseligen Staate Ruhe und Ordnung wiederkehren werden. Ein neuer Generallstreik ist angekündigt, die Post- und Telegraphenbediensteten haben ihre Tätigkeit bereits eingestellt, so daß Rußland gegen außen hin so gut wie vollständig isoliert ist, die Eisenbahnen werden vielleicht schon in den nächsten vierundzwanzig Stunden nicht mehr verkehren, kurz alles das, was wir in den letzten Wochen erlebt haben, wird sich jetzt wiederholen, nur daß die Situation jetzt noch um vieles beunruhigender und bedrohlicher erscheint, weil der Geist des Aufwuhres seitdem mehr und mehr auch in die Armee Eingang gefunden hat, so daß Meutereien ganzer großer Truppenteile an der Tagesordnung sind. Es ist zwar gelungen, die Matrosenrevolte in Kronstadt zu unterdrücken und nach einer förmlichen Schlacht sind auch die sich gegen die Disziplin auflehrenden Regimenter und Schiffsequipagen in Sebastopol unterlegen, aber die Ursachen dieser bedenklichen Erscheinungen bestehen fort, und was in den beiden Städten geschehen ist, kann sich morgen oder übermorgen auch anderswo ereignen. In Kiew durchziehen bereits meuternde Soldaten in großer Zahl gemeinsam mit den Revolutionären die Straßen und auch unter der Elite des Heeres, unter den mit dem unmittelbaren Schutze der Zarenfamilie betrauten Gardes macht sich eine Bewegung bemerkbar, die bereits zu vielen Verhaftungen Anlaß gegeben hat. Und was das Schlimmste ist, es ist nirgends ein Ausblick auf eine friedliche Entwicklung, nirgends auch nur ein Hoffnungsstrahl, soweit man blickt, alles in düsteres eintöniges Grau gehüllt, die Nebelschwaden werden immer undurchdringlicher, sie sinken immer tiefer und schwerer herab und die Sonne läßt sich nicht mehr blicken. Es wäre unrichtig, angesichts dieser furchtbaren Situation noch die Frage aufzuwerfen: Wer sind die Schuldigen? Viel wichtiger ist es, auf Mittel und Wege zu sinnen, um Rußland aus dem chaotischen Zustande hinauszuretten, in den es geraten ist. Der Zar hat getan, was er tun konnte, indem er sich dazu entschloß, politische Freiheiten zu gewähren und die Regierung von nun an mit dem Volke zu teilen. Trotz der Ankündigung weitreichender politischer Reformen ist aber die erwartete Beruhigung noch nicht eingetreten. Die Wühlarbeit der Revolutionäre dauert fort und es gibt keinen Faktor, der ihnen entgegenzutreten würde. Die Bauernschaft, die den größten Teil der russischen Bevölkerung bildet, verharrt in stumpfer Gleichgültigkeit, das Bürgertum, macht entweder angestockt von der revolutionären Propaganda, mit den turbulenten Elementen gemeinsame Sache oder aber es hütet sich ängstlich überhaupt Partei zu ergreifen in dem Streite aller gegen alle. Was soll da noch werden? Diese Frage schwebt auf jeder Lippe, ohne daß jemand eine Antwort wüßte. Nur eines ist sicher, daß es niemals so weit hätte kommen können, wenn Rußland eine starke, zielbewußte Verwaltung hätte, wenn das System nicht durch und durch faul wäre, so daß im entscheidenden Augenblicke alles verfiel.

Nach einer Meldung der „Bosnischen Zeitung“ aus Petersburg gehen am Zarenhofe tolle Dinge vor. Zwar haben sich die Gerüchte von einer Verwundung des Zaren nicht bestätigt, doch bleibt die Tatsache bestehen, daß der Zar von seinem Oheim, Großfürsten

Vladimir Alexandrowitsch, tödlich angegriffen wurde. Daraufhin soll der Bruder des Zaren den Angreifer größtlich zugerichtet haben.

Petersburg, 3. Dez. Der Kabeldienst mit Dänemark ist eingestellt. Auch der telegraphische Verkehr mit Finnland ist unterbrochen. Die Telegraphenbeamten der Eisenbahn weigerten sich, für die Regierung, sowie Privattelegramme zu befördern, erklärten sich dagegen bereit, zunächst noch die auf den Zugverkehr bezüglichen Telegramme abzufertigen. Falls die Telegraphenbeamten der Eisenbahnen diesen Dienst einstellen, was stündlich zu erwarten ist, muß der Zugverkehr eingestellt werden. Die gesamte fortschrittliche Presse fordert den Rücktritt des Ministers des Innern, Durno, der für die Zuspitzung der Lage verantwortlich gemacht wird. Allgemein heißt es, daß für die nächsten Tage ernste Ereignisse bevorstehen. Die Sozialdemokraten und Revolutionäre wollen die Gelegenheit benutzen, um den Generallstreik in allen Gebieten zu proklamieren. Die Regierung ist entschlossen, alle Revolten rücksichtslos zu unterdrücken. Abgesehen von zahlreichen starken Kavallerie-, Kosaken- und Infanterie-Patrouillen macht das Straßenbild einen belebten, aber normalen Eindruck. Die Bevölkerung versieht sich mit Lebensmitteln. Gestern wurden 25 Mann vom Preßbrachenskißchen Selbstgarderegiment verhaftet, von denen 15 in der Peter-Pauls-Festung interniert wurden. Seit einigen Tagen werden keinerlei Zeitungen und Briefe ausgetragen.

Oesterreich. Feldkirch. Der Wochenmarkt am 5. Dezember war gut besucht. Die Preise stellten sich wie folgt:

Erdäpfel 6—7 h, Butter K 2.36—2.60, Sauer-
käs 64—70 h, Magerkäse 90—99 h, Fäulen
28 h per Kilo, Kraut per Kopf — h, Salat
— h per Kopf, 4 Stück Eier 48 h.

Der Schweinemarkt war sehr stark befahren.
Preise: Das Paar Spanferkel 44—50 K,
Treiber oder Frischlinge per Stück 42—58 K.
Handel lebhaft.

Empfehle mein reichhaltiges Lager in
**Nürnberg Spielwaren,
Puppen, Puppenwagen**
2c. 2c.

Große Weihnachtsausstellung
im 1. Stod.

Zu zahlreichem Besuche ladet ergebenst ein
Rudolf Scheel, Feldkirch, 3
Kurz-, Mode- und Spielwarenhandlung.

Rohe Häute und Felle
aller Art kauft jederzeit zu höchsten Tagespreisen
1 **Kaver Bonbun, Feldkirch.**

**Ebernz'sche Malzerakt-
Husten Doktor-Bonbons**

sind vermöge ihrer zweckentsprechenden Zu-
sammensetzung das beste diätetische Mittel bei
**Husten und Heiserkeit, Verschleimung,
Lungen- und Brustkatarrh.** Packt 20 Heller.
Zu haben bei

Meinrad Ospelt, Vaduz. 1

Frau Kuhn, Sevelen,
hält ihr Ladengeschäft bis Weihnachten auch
an Sonntagen geöffnet und empfiehlt sich höf-
lich für **Wollwaren und Spielsachen.** 2

Kalender
in großer Auswahl zu haben bei
Th. Kirchthaler, Vaduz. 5

**Schuhe von Leder mit Holzsohlen,
mit und ohne Filzfutter**

bestes Schuhwerk für kalte und nasse Witter-
ung, bewährtester Schutz gegen kalte Füße, Er-
kältung und damit zusammenhängenden Krank-
heiten, echt und in bester Qualität, zu haben bei
1 **Joh. Gafner & „Schäffle“, Triesen.**

Unterzeichnete hält von nun an auch

Kernebrot,
per Loib à 60 Rp., zum Verkaufe.
Gütigem Zuspruch sieht gerne entgegen 2

Barb. Hagmann, Handlung, Haag.

Telegraphischer Kursbericht von Wien
vom 5. Dezember 1905.

20-Frankenstück = Kr. 19.13 Heller
100 Reichsmark = „ 117.62 „