



# Laibacher Zeitung.

D i n s t a g d e n 29. O c t o b e r.

## M i l y r i e n.

Das k. k. illyrische Gubernium hat im Einverständnis mit dem k. k. Appellations-Gerichte in Klagenfurt die Actuare II. Classe bei landesfürstlichen Bezirks-Commissariaten, Florian Kunschegg, Alois Schuller und Johann Heinricher zu Actuaren I. Classe, dann die Actuare des aufgelassenen staatsherrschastlichen Bezirks-Amtes von Michelstetten zu Krainburg, Johann Lapeine und Moriz von Negro, ferner die Concepts-Practikanten, Andreas Sadler und Ignaz Krejan, zu Actuaren II. Classe bei landesfürstlichen Bezirks-Ämtern ernannt. Laibach am 11. October 1844.

Das Gubernium hat die beiden für das neue l. f. Bezirksamt in Krainburg sistemisirten Amtschreiberstellen, dem bisherigen Amtschreiber beim aufgelassenen staatsherrschastlichen Michelstettner-Amte dafselbst, Joseph Klemens von Franken, und dem Gubernial-Kanzlei-Practikanten, Ignaz Basquar; ferner hat es die für das neue l. f. Bezirksamt von Michelstetten sistemisirten beiden Amtschreiberstellen dem bisherigen staatsherrschastlichen Amtschreiber in Krainburg, Johann Loker, und dem Kanzlei-Practikanten beim l. f. Bezirksamte in Auersperg, Johann Jamnik, verliehen. Laibach den 21. October 1844.

## S t e y e r m a r k.

Die Grager Zeitung meldet unter der Aufschrift „Graz am 22. October 1844“ Folgendes: Bedeutungsvoll für die Zukunft, der Beginn einer neuen Zeitrechnung für das industrielle Leben der Steyermark und ihrer Nachbarländer, zugleich eine herzerhebende Erinnerung ob seiner Festlichkeit, bleibt der 21. October des Jahres 1844, der Tag der Eröffnung der Fahrten auf der k. k. Staats-Eisenbahn zwischen Mürzzuschlag und Graz, eines Werkes, dem

noch vor kurzer Zeit die Ausführbarkeit von Vielen entschieden abgesprochen wurde, und das durch rasche und glückliche Vollenbung die kühnste Erwartung Jener übertraf, die menschlichen Geist und menschliche Ausdauer als die Ueberwinder jeder Schwierigkeit anerkennen, des kostbarsten Geschenkes, das wahrhaft kaiserliche Huld zu verleihen vermochte, für welches wir und die kommenden Generationen dem erhabenen Monarchen zum ewigen Danke verpflichtet bleiben.

Wir leben in den Tagen der Wunder. Die Wahrheit dieses Sages wird auffallend, wenn wir uns erinnern, wie der große geistreiche Mann, der nun, seit die Wunden, die er schlug, vernarbt, die Schrecken seines Namens durch die versöhnende Zeit gemildert sind, noch in Aller Munde lebt, wie Napoleon den Versuch einer Dampffahrt im Hafen von Boulogne als ein Spielwerk ohne practische Anwendbarkeit erklärte, und seit er auf seiner Felseninsel ruht, hat der Mensch, der späteste Ankömmling im Reiche der Schöpfung, die beiden furchtbarsten, sich ewig anfeindenden Elemente gezwungen, in veräinzierter Knechtschaft ihn mit den Schwingen des Sturmes durch endlose Meere, über weite Länderstrecken fortzutragen; Flotten von Dampfschiffen bevölkern den Ocean, und die Industrie, die nimmer rastende Spinne, webt fast über alle civilisirten Gegenden unseres Welttheiles ihre Netze von Eisenbahnen. \*)

Wären andere Länder der Zeit noch vorausgegangen, so hat Oesterreich durch den Umfang und die treffliche Einrichtung, durch Sorge für Sicherheit und wohlfeile Benützung seiner Dampf-Eisenbahnen fast alle überboten, und die Staatsbahn von Wien nach Triest, zu welcher die nun eröffnete Strecke den Anfang bildet, gehört zuverlässig zu den riesenhaftesten

\*) Dies gilt nur von Bahnen für Locomotive, denn bereits im Jahre 1828 wurde ein Theil des Schienenweges für Pferdebespannung zwischen Budweis und Linz angelegt, und diese ganze Strecke im Jahre 1832 dem allgemeinen Verkehr geöffnet.

Objecten dieser Art, was auch die gebrängteste Schilderung des bereits vollendeten Theiles herausstellt; zugleich bietet diese den Reisenden den höchsten Genuß, denn die Fülle von Schönheit, die die Natur über unser Heimathland ausgoß, der rasche Wechsel von Wald und Flur, majestätischer Berge, freundlicher Ortschaften, der Contrast wildromantischer Felschluchten und lachender Thäler machen die Fahrt bis zur Provinzial-Hauptstadt zum wonnigen Traumleben.

Für die bis jetzt benüßbare Bahnlänge von beinahe  $12\frac{3}{4}$  geographischen Meilen wurden 300 Brücken, Canäle, Durchfahrten und Straßenübersezungen erforderlich, darunter eine Brücke über den Murfluß bei Peggau, 9 Brücken über die Mürz, 100 Wegübersezungen im Niveau der Bahn für Commercial-, Bezirks- und Feldwege. Die Schwierigkeit, unpracticables Steigen und gefährliche Wendungen zu vermeiden, ergibt sich schon aus den Höhenbestimmungen der Endpunkte Graz und Mürzzuschlag, welche, um gerundete, der Wahrheit bis auf ein Unmerkliches nahe kommende Vergleichsgrößen in Anwendung zu bringen, im erstern Orte 1075 Fuß, im letztern 2100 Fuß über dem Spiegel des mittelländischen Meeres beträgt. Noch auffallender ist die Verschiedenheit der Erhebungen über die Meeresfläche in der kürzern Bahnstrecke zwischen Bruck und Mürzzuschlag von mehr als 600 Fuß, vor allem aber in Anschlag zu bringen, daß man dem Gebiete der reisenden Bergwässer Mürz und Mur, die in eigensinniger Krümmung bald felsumragte Bergschluchten durchbrechen, bald ebenes, der Ueberschwemmung ausgelegtes Land durchströmen, zu folgen, und vor ihren Verwüstungen die Bahn zu sichern genöthigt war, großartige Arbeiten, deren Umfang nur der mit den früheren Verhältnissen Vertraute genau zu beurtheilen vermag, Ausführungen, die an Kühnheit die Werke der Römer weit zurücklassen, waren daher unvermeidlich; sie haben dem Lande eine neue Celebrität, eine große Anzahl architectonischer Merkwürdigkeiten verschafft, die es an Interesse jedem andern gleichstellen. Wir erwähnen nur die schiefe Brücke bei Wartberg mit hölzernem Oberbau, die die Mürz und die Heerstraße zugleich übersezt; die Futtermauern bei Rapsenberg nächst der Kirche; die wunderschöne Mürzbrücke außer diesem Orte mit fünf Bogen, dem mittleren von 10 Klastern, den beiden nächsten 7 Klastern, der äußersten von 5 Klastern lichten Weite, ganz aus Quaderstücken erbaut; der Wand- und Stützmauern bei „Eisens-Ruhe“ nächst dem Brucker Bahnhofe, von mehr als 7 Klastern Höhe, durch welche die drohende Bergabrußschung mit äußerster Schwierigkeit bekämpft wurde; des Uebelsteines unter Bruck wegen bedeutender Felsensprengung

und Führung der Bahn längs der Mur mittelst Stützmauern von beinahe 300 Klast. Länge; des Steinriegelsfelsens gegenüber Frohnleiten; der viel besprochenen Fabelwand, deren kühner Viaduct, einstweilen durch eine provisorische Bahn ersetzt, der Vollendung entgegenreift; der Bauten zwischen Stübing und Gratwein, dann bei Bößling; des an Umfang einer kleinen Stadt gleichkommenden Bahnhofes in Graz, jenes bei Bruck, der sich durch seine Zierlichkeit und romantische Lage auszeichnet, — und Alles dieses nebst zahlreichen andern Stationsplätzen, Wächterhäusern und Nebengebäuden ist unter der obersten Leitung Sr. Excellenz des Herrn Hofkammer-Präsidenten Carl Freiherrn v. Kubeck unter dem Referate des demselben unterstehenden Herrn Hofrathes Silverius Edlen v. Kremer, dem unmittelbaren Einwirken des durch den meisterhaften Umbau der Semmeringbergstraße berühmten Herrn Hofrathes Hermenegild Francesconi, des so kenntnißreichen als thätigen Inspectors Carl Hegga und der in ihren Fächern ausgezeichneten Ober-Ingenieure, Johann Füllunger und Moriz Lühr, deren Ersterer den Arbeiten an der Bahn, Letzterer den architectonischen Bauten vorstand, durch den Unternehmer Felix Tattachini, bekannt wegen Ausführung mehrerer höchst wichtiger Straßenzüge in unfäglich kurzer Zeit, aber auch mit einem bis jetzt beispiellosen Aufwande von Arbeitskräften zu Stande gekommen, da für den Unterbau 72, für den Oberbau und die Gebäude 20 Wochen, mit Einschluß der Zeit, in der wegen ungünstiger Witterung nicht Hand angelegt werden konnte, in Verwendung kamen. Nicht uninteressant dürfte es seyn, zu wissen, daß während dieser Zeit unausgesezt die Durchschnittszahl von 5000 Werkleuten beschäftigt war, in den Monaten Juni und Juli 1843 jedoch ihre Zahl 15,000 weit überstieg, worunter die auf der weitem Strecke unterhalb Graz verwendeten nicht begriffen sind.

Am 21. d. M. waren Seine k. k. Hoheit der durchlauchtigste Erzherzog Johann in Mürzzuschlag eingetroffen, um bei der feierlichen Eröffnung der Staats-Eisenbahn die Stelle Sr. Majestät des Kaisers zu vertreten. Der Herr Landes Gouverneur Graf von Wickenburg, der commandirende General Graf von Nugent und der Landeshauptmann Graf von Attems, mehre Chefs der Civil- und Militär-Behörden, und Mitglieder der Stände Steyermarks hatten sich hierher begeben, und bei dem reich geschmückten Bahnhofe, woselbst eine Compagnie des Regiments Piret mit einer Musikbande, das Kuappencorps von Neuberg mit seinem Banner, eine Abtheilung von Schützen in der landesüblichen Tracht aufgestellt, und von der Commune Mürzzuschlag eine

schöne Ehrenpforte errichtet war, wurde der erhabene Prinz vom Jubelrufe der versammelten Menge, von Pöllersalven und Festmusik freudig begrüßt. Um die Mittagsstunde traf vom Semmering her ein fast un-absehbarer Wagenzug mit Reisenden aus der Residenz ein. Se. Excellenz der Herr Hofkammer-Präsident Freiherr von Kubeck, viele Mitglieder des allerhöchsten Hofstaates, Minister und Residenten der auswärtigen Mächte, Würdenträger der höchsten Behörden der Kaiserstadt, dann die Vorsteher der Sloggniger und Nordbahn, und andere Notabilitäten, der Zahl nach über 300, waren hierhergeilte, um unter den Auspicen des erlauchten Repräsentanten des allgeliebten Monarchen an der Feier des Tages Theil zu nehmen.

Nach der Bewillkommnung schilderte Seine Excellenz der Herr Landesgouverneur die Größe des Unternehmens der Staats-Eisenbahn und das Dankgefühl der Steyermark in einer, alle Zuhörer tief ergreifenden Rede (welche wir in unserm nächsten Blatte mitzutheilen uns vorbehalten.)

Nachdem in der decorirten Remise des Bahnhofes ein eben so glänzend als geschmackvoll ausgestattetes Gabelfrühstück eingenommen worden war, rief das Horn zur Abfahrt, der Zug von 8 Waggonen, darunter einer mit den Insignien des allerhöchsten Kaiserhauses für den durchlauchtigsten Erzherzog, geführt von dem Dampfswagen der Wien-Sloggniger Fabrik, dem der Name unserer Provinzial-Hauptstadt beigelegt worden war, setzte sich in Bewegung, und fort ging es mit Windeseile von dem Punkte, wo die dunkelgrüne Mürz aus dem Neuburger Thale hervorbricht und der Schärferberge uralter Stammsitz Hohenwang herabschaut, durch das herrliche Mürzthal, unter stetem Jubelrufe der herbeigeilten Landbewohner, und Pöllerschüssen, Flaggen, Wimpel, Blumenfestons und Laubgewinde schmückten alle Stationsgebäude und Wächterhäuser, die nachbarlichen Schlösser und Hammerwerke; Triumphbogen und Pyramiden waren errichtet, namentlich prangten in geschmackvoller Decorirung das Schloß Oberfeistritz, die Brücke über die Bahn nächst dem Walzwerke zu Krieglach, das durch seinen Geisterspuck bekannte Pichl, Kindberg, die großartige Meierei zu Krasnitzberg, die Umgebung von Wieden und Kapfenberg, der Pöglhof.

Die an allen Stationsgebäuden aufgestellten salutirenden Militärwachen verliehen der Feier eine eigenthümliche Würde, wahrhaft überraschend war der Anblick des Brucker Bahnhofes, woselbst eine Landwehr-Compagnie des Regimentes Prohaska mit klingendem Spiele einer Militärbande, die Knappen und Blahmänner von Vorderberg mit ihren Attributen und ein Schützen-corps mit vaterländischer Musik die Rei-

senden empfangen, und, vom Magistrate geleitet, eine Schaar in den Landesfarben gekleideter Mädchen einen in herzlicher Sprache verfaßten Liedergruß Sr. k. k. Hoheit und den übrigen Gästen darbrachte; eine un-absehbare Menge deckte alle Räume des Bahnhofes und des ihn umragenden Felsens, in deren Jubelruf von dem Gemäuer der alten Landeskronen der Donner der Geschütze herüberbrönte.

Nicht minder freudig war der Empfang bei den Ortschaften des Murthales, namentlich Bärneck, Mauthstadt, Mirnitz, Frohnleiten, Peggau und Gratwein, und so gelangte der Zug nach der schnellen, auch von der Witterung begünstigten Fahrt von 2 Stunden 42 Minuten, mit Einschluß des Aufenthaltes in den Stationen Kindberg, Bruck und Peggau, in 3 Stunden 21 Minuten zum festlich geschmückten Grazer Bahnhofe, wo seiner ein zahlreich versammeltes Publikum, sämtliche Civil- und Militär-Behörden, die hohe Geistlichkeit, der Magistrat und das uniformirte Bürgercorps harrten.

Hier war eine Division des Grenadier-Bataillons Baron Karg nebst einer Abtheilung von 80 Mann des Chevaurlegers-Regimentes Fürst Windischgrätz aufgestellt. Unter Vivatruf und den erhebenden Klängen der Volkshymne verfügten sich Se. k. k. Hoheit der Erzherzog Johann mit den Angekommenen zu der durch prachtvolle Decorirung zur Kapelle umstalteten Remise, woselbst der Herr Fürst-Bischof von Seckau, Roman Zänglerle, unter Assistenz von sechs Prälaten und zahlreichen Priestern, zuerst die Wasserweihe, dann nach den im Ritus gegründeten Gebeten und Absingung von Psalmen durch die reich besetzten Doppelschöre die Weihe der nach Steyermarks Hauptstadt benannten Locomotive und der Bahn vornahm. Eine dreimalige Gewehrsalve der Grenadier-Division verkündete der Umgegend den feierlichen Act, der mit dem ambrosianischen Lobgesang und einem zu diesem Zwecke vorbereiteten effectvollen Vocal-Quartett mit Chören schloß.

Die Stadt, deren Straßen glänzend beleuchtet waren, hatte den Gästen freundlich die Unterkunft in Privat-Wohnungen dargeboten. Nach 8 Uhr versammelten sich über 400 Personen in der Rotunde des Wilhelm'schen Coliseums zu dem von den Herren Ständen veranstalteten großartigen Festmahle. Mit lautem Jubelrufe wurde auch hier der durchlauchtigste Erzherzog, der Gönner und Wohlthäter der Steyermark, von der Gesellschaft und den dicht gedrängten Gallerien begrüßt, und im Verlaufe des Mahles der Toast für das Wohlseyn seiner Majestät des Kaisers, der Kaiserinn, des erlauchten Kaiserhauses, der Kaiserinn Mutter und der Stände des Landes ausgebracht.

Die Festlichkeiten schloß eine glänzende Reunion in den Localitäten des ständ. Redoutensaalcs.

Am 22. d. M. nahm Sr. Excellenz der Herr Hofkammer-Präsident Freiherr v. Kubeck von Sr. k. k. Hoheit dem durchlauchtigsten Erzherzog ehrerbietigst Abschied, worauf die Gäste, begleitet von Sr. Excellenz dem Herrn Landesgouverneur, nach 7 Uhr Morgens die Rückfahrt auf der Staats-Eisenbahn antraten.

Lange wird im Gedächtnisse der Bewohner unserer Hauptstadt und des Landes die Erinnerung an diese Feier fortleben. Mögen sie dankbar anerkennen, welche Wohlthat ihnen durch die Huld des allgeliebten Monarchen, durch ein Titanenwerk zu Theil wurde, das durch Privatkräfte kaum vor Ablauf eines Jahrhunderts zu Stande gekommen wäre; großmüthig ist der Staat den Bedürfnissen, den kühnsten Wünschen der Unterthanen entgegengeilt, und sein mit ungeheueren Opfern ausgeführtes Eisenbahnsystem wird und muß den Gewerbleiß, muß bei dem Reichthume an Naturschätzen die Hülfsmittel des Landes entwickeln, es auf eine Stufe heben, die die Vorzüge fremder Nationen nicht mehr beneiden läßt; freilich wird der Träge, jeder Umgestaltung feindlich Gesinnte die Folgen des Umschwunges empfinden; aber allgemein, jede Schattenseite weit überstrahlend ist der Vortheil, der uns aus der reichen Gabe erwächst; es ist der zuverlässige, durch kein Privatinteresse, durch keine kleinliche Rücksicht mehr hemmbare Fortschritt. Schon jetzt wird er bemerkbar, da der unternehmende Sinn eines Steyermärkers, Carl von Prevenhuber, sich bereits den Bau der kunstreichen Locomotive aus heimischem Stoffe mit meist heimischen Arbeitskräften und trefflich bewährtem Erfolge angeeignet hat, und künftig werden in jedem Jahre industrielle Unternehmen in's Leben treten und sich behaupten, die der Provinz und der Monarchie zur Ehre gereichen.

Möge Steyermark nie vergessen, daß die Bereitwilligkeit seiner Stände, einen Theil der Kosten der Staats-Eisenbahn zu tragen, die Ausführung derselben erleichterte und beschleunigte, daß, noch lange bevor das Einschreiten des Staates gehofft werden konnte, der für alles Gemeinnützige rastlos thätige Landesgouverneur Graf von Wickenburg die Möglichkeit der Anlage einer Eisenbahn und ihre Tracce sorgfältig erforschen ließ, daß Sr. k. k. Hoheit der durchlauchtigste Erzherzog Johann die Fortsetzung dieser mühevollen Arbeiten bis zu Adria's Küsten anordnete und leitete, und daß dem vereinten Wirken so vieler hochgestellter Männer Graf das Glück verdankt, ein Haupt-

kapitalplatz der riesigen Bahnlinie geworden zu seyn, die in Kürze das Mittelmeer mit den fernen Gestaden der Nord- und Ostsee verbinden wird.

### Preußen.

Berliner Blätter theilen folgende von dem Herrn Minister Eichhorn an den Maler J. Piepmann erlassene Verfügung mit:

„Nachdem Eu. Wohlgeboren dem Ministerium in Ihrem Schreiben vom 21. v. M. angezeigt hatten, daß von Ihnen das Portrait des Kupeßky nach dem Originale in der Gemälde-Gallerie des hiesigen königlichen Museums in Farbenmasse ausgeführt und bereits im Abdrucke begriffen sey, ist mir von dem Professor Kugler, der sich von dieser Ihrer neuesten Arbeit und dem dabei beobachteten Verfahren in meinem Auftrage näher unterrichtet hatte, hierüber Vortrag gehalten worden. Ich habe daraus mit Interesse vernommen, daß und in welcher Weise Sie sowohl in der Bearbeitung der Bildmasse als in dem Druckverfahren neue Fortschritte gemacht haben, und spreche Ihnen hierüber gern meine Anerkennung aus. Ich werde auch ins künftige an der Ausbildung Ihrer Erfindung des Delbilddruckes Theil nehmen und mich besonders freuen, wenn Sie die Genugthuung erhalten, dieselbe zur vollkommenen öffentlichen Anerkennung gelangt und im rüstigen Betriebe verbreitet zu sehen.

(W. 3.)

### Marocco.

Ueber Gibraltar hat man zu Madrid Nachrichten aus Marocco von den letzten Tagen des Septembers erhalten. Die Einwohner von Mogador sind in die Stadt zurückgekehrt, nachdem sie die Kabulen daraus vertrieben hatten, welche bekanntlich davon Besitz genommen hatten. Zu Rabat, Larasch und Tanger erhielt der seit einiger Zeit unterbrochene Handel wieder Thätigkeit.

(West. B.)

### Amerika.

Nach Berichten aus Buenos-Ayres vom 8. August waren vor Montevideo fünf brasilische Kriegsschiffe mit 500 Mann Landungstruppen eingetroffen, und noch weitere Schiffe und Truppen wurden erwartet. In Montevideo hoffte man von Brasilien Hilfe oder wenigstens Vermittlers-Dienste.

(W. 3.)

### Bermischte Nachrichten.

Einer Nachweisung in der „Gazzetta di Venezia“ zu Folge, wären auf der zwischen Padua und Venedig offenen Strecke der k. k. priv. Lombardisch-Venetianischen Kaiser Ferdinands Eisenbahn vom 1. Jänner bis zum 13. October d. J. 272,359 Personen transportirt und dafür 607,000 Lire 80 Cent. eingenommen worden.

(W. 3.)

# Anhang zur Laibacher Zeitung.

**Cours vom 25. October 1844.**

	Mittelpreis.										
Staatsschuldverschreib. zu 5 pCt. (in G.M.)	120										
ditto ditto ditto „ 4 pCt. (in G.M.)	100 7/8										
Barl. mit Verlos. v. J. 1834 für 600 fl. (in G.M.)	765 5/8										
Obligat. der allgem. und ungar. Hofkammer. der ältern lombardischen Schulden, der in Florenz und Genua aufgenommenen Anlehen	<table border="1"> <tr> <td>zu 5 pCt.</td> <td>64 7/8</td> </tr> <tr> <td>zu 2 1/2 „</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>zu 2 1/4 „</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>zu 2 „</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>zu 1 3/4 „</td> <td>—</td> </tr> </table>	zu 5 pCt.	64 7/8	zu 2 1/2 „	—	zu 2 1/4 „	—	zu 2 „	—	zu 1 3/4 „	—
zu 5 pCt.	64 7/8										
zu 2 1/2 „	—										
zu 2 1/4 „	—										
zu 2 „	—										
zu 1 3/4 „	—										

## K. K. Lottoziehungen.

In Graz am 23. October 1844.

59. 26. 33. 41. 69.

Die nächste Ziehung wird am 6. November 1844 in Graz gehalten werden.

In Wien am 23. October 1844:

88. 32. 36. 84. 57.

Die nächste Ziehung wird am 6. Novemb. 1844 in Wien gehalten werden.

## Getreid-Durchschnitts-Preise

in Laibach am 26. October 1844.

Marktpreise.	
Ein Wiener Megen Weizen	2 fl. 38 kr.
— — Kukuruz	— „ — „
— — Halbsruft	— „ — „
— — Korn	1 „ 48 „
— — Gerste	— „ — „
— — Hirse	2 „ 49 „
— — Heiden	1 „ 30 „
— — Hafer	1 „ 2 3/4 „

## Fremden-Anzeige

der hier Angekommenen und Abgereisten.  
Am 25. October 1844.

Hr. Adolph Johns, Particulier, sammt Familie, von Triest nach Graz. — Frl. Henriette von Riggotti, Gutbesitzerstochter, von Wien nach Roveredo. — Hr. Hermann Zobel, Galizien-Verwaltungs-Assistent, von Graz nach Triest. — Hr. Jakob Magazinelli, Appell.-Gerichts-Vize-Präsident, von Wien nach Mailand. — Hr. Wilhelm Rabbal, k. preuß. Oberk. uerwerker, von Triest nach Wien. — Hr. Peter Mocenigo, Besitzer, von Triest nach Wien. — Hr. Johann Edler v. Venezz, Besitzer, von Triest nach Wien. — Hr. Joseph Pleiweiß, Handelsmann, nach Wien. — Hr. Graf Spulay, Generalmajor, von Wien nach Italien. — Hr. Carl Drestel, k. k. Lieutenant v. Hoch- und Deutschmeister Inst., von Triest nach Wien.

Am 26. Hr. Lionel Sachville West, engl. Edelmann, von Wien nach Triest. — Hr. Friedrich Fansbame, engl. Edelmann, von Wien nach Triest. — Hr. Henry Kierl, engl. Edelmann, von Wien nach Triest. — Hr. Johann Böß, Fabrikant, von Triest nach Linz. — Hr. Rudolph Waltersdorfer, Handelsmann, von Pesth nach Triest. — Hr. Leo Jenna, Handelsmann, von Triest nach Graz. — Hr. Rudolph Sohn, Particulier, von Triest nach Salzburg. — Hr. Dominik Ducca di Serradisaiw, dienstthuender

Kammerherr Sr. Maj. des Königs beider Sicilien Generaldirector der Indir. Steuern, Großkreuz des Ordens Franz des I., f. Dienerschaft, von Wien, nach Triest. — Hr. Ernst Neumann, controlirend u. Postofficial, von Triest nach Franz. — Hr. v. Strengen, k. k. General-Major u. Fortif. Distr.-Director, von Graz nach Triest.

Am 27. Fr. Amalie Gräfinn v. Sigray, k. k. geheime Raths-Witwe, sammt Sohn und Bedienten, von Wien nach Triest. — Hr. Franz Ulrich, Buchführer, von Wien nach Triest. — Hr. Albert Labisco, Privat, von Wien nach Triest. — Fr. Laura Szikanel, Medicin-Doctorgattinn, von Wien nach Triest. — Fr. Melania Gräfinn v. Szarvaska, f. Familie, von Triest nach Graz. — Fr. Josepha v. Kurezynska, von Triest nach Graz. — Hr. Friedrich Benoit, Handelsman, von Wien nach Triest. — Hr. Turidius v. Pongracz, ungar. Edelmann, f. Familie u. Dienerschaft, von Klagenfurt nach Triest. — Hr. Joseph Kaus, Hausbesitzer, nach Triest.

## Literarische Anzeigen.

B. 1709 (1)  
Bei **GEORG LERCHER**, Buchhändler in Laibach, ist neu zu haben:  
**Predigten**

die  
**Alle verstehen**  
und die  
**Meisten brauchen können.**

Seinen  
**ehemaligen Schülern**

zur  
freundschaftlichen Erinnerung,  
**gut gesinnten Christen**  
zur  
erbaulichen Lesung.

Von  
**P. Aegidius Jais.**

Erster und zweiter Band.

**Vierte Auflage.**

Mit **Approbation** des hochwürdigsten fürsterzbisch. Salzburgerischen Consistoriums.

8 Preis 2 fl. 36 kr. C. Mz. broschirt.

**Vater Aegidius Jais Predigten in vierter Auflage mit hoher Approbation** des hochwürdigsten fürsterzbischöflichen Salzburgerischen **Ordinariates** versehen, — ausgezeichnet durch ihre bereits anerkannte **Gediegenheit** und **Popularität**, welche deshalb schon in den früheren Auflagen der hochsel. **Bischof Michael Sailer**, so wie auch mehrere Vorsteher von **Priester-Seminarieen** des In- und Auslandes des jüdisch ihren **Munnen** und **angehenden** Pe-

digern als **Musterpredigten** vorzüglich für die **Landkanzel** — wie auch als häusliches **Erbaunungsbuch** für christliche **Familien** empfohlen haben, — bedürfen wohl keiner wiederholten weiteren Anpreisung, da Vorstehendes und der Name des Verfassers für ihre Vortrefflichkeit bürgen, und wir bemerken bloß, daß auch für diese vierte Auflage daselbe gelten dürfte, was bereits mehrere der beliebtesten katholischen Zeitschriften an den **Sais'schen Predigten** gerühmt haben.

» Sie sind leicht verständlich für den Verstand des Volkes; eindringlich für sein Herz; — leicht behältlich für sein Ge-

» dächtniß — anwendbar für sein Leben, — kurz, sie sind das, was sie als **Volkspredigten** seyn sollen, in hohem Grade populär und in ihrer Popularität durch die Menge der neuen Erscheinungen im **Prediger-Fache** noch ganz unerreicht geblieben.

Möge daher diese neue Auflage eben den Segen verbreiten, den Alles verbreitet, was aus der Feder des frommen **P. Megidius Sais** floss.

Der dritte und vierte Band dieser **Predigten** befindet sich unter der Presse, und wird noch im Laufe dieses Jahres erscheinen und versendet werden.

S. 162B. (2)

In unserm Verlage ist so eben erschienen und in der **Ignaz Alois Edlen v. Kleinmayr'schen Buchhandlung** in **Laibach** zu haben:

## Meyer's

# Großer Hand-Atlas

über alle Theile der Erde mit den Plänen der Hauptstädte Europa's.

Nr. 17. Italien. — Nr. 18. Portugal. — Nr. 19. Ostind. Archipel.  
Nr. 20. Hinterindien.

Die früher erschienenen Lieferungen sind.

- Nr. 1. Erdkarte.
- „ 2. Amerika.
- „ 3. Europa.
- „ 4. Central-Amerika.
- „ 5. Spanien.
- „ 6. Salzburg.
- „ 7. Siebenbürgen.
- „ 8. Plan von Petersburg.

- \* Nr. 9. England.
- \* „ 10. Schottland.
- \* „ 11. Sudan (Westafrika.)
- \* „ 12. Weltkarte nach Merkator.
- \* „ 13. Die Südländer Amerika's.
- \* „ 14. } Plan von Paris mit Rand-
- \* „ 15. } Ansichten.
- \* „ 16. Die Pflanzenregionen der Erde.

Dieses schöne und sehr bedeutende Unternehmen vereinigt wissenschaftliche Fähigkeit mit ungewöhnlicher Eleganz in Stich, Druck und Colorit.

Meyer's grosser Handatlas schliesst alle neuen Entdeckungen und Berichtigungen im Gebiete der Erdkunde ein. Für die Construction dieses Atlas wurden die besten Materialien des In- und Auslandes gesammelt, keine, auch noch so grosse Kosten gescheut und eine Menge Originalquellen benutzt. — Schon eine oberflächliche Vergleichung des Werkes mit den vorhandenen Atlanten reicht hin, um die grossen Vorzüge zu erkennen, welche Meyer's Handatlas in der Reihe der neuen geo-

graphischen Verlagsunternehmungen obenan stellen.

Weil der Atlas den Zweck hat, ein allgemein gefühltes Bedürfniss zu befriedigen, er also dem grossen Publikum zugänglich seyn muss, so ist auch der Preis äusserst niedrig gestellt worden. Die Lieferung kostet nur 12 Kreuzer C. M., der ganze Atlas aber nicht mehr, als schlechte Sammlungen lithographirter Blätter. Die Publicationsweise (alle 14 Tage eine Lieferung) macht Jedem die Anschaffung leicht.

Man bestelle: Meyer's Handatlas in Hundert Blättern.

Verlag vom **Bibliographischen Institut.**