



# Laibacher Zeitung.

Samstag den 20. August.

## Illyrien.

**Triest.** Der Osservatore Triestino vom 11. I. M. enthält Nachstehendes:

Am 24. Juli I. J. lief das neue, der Gesellschaft des österr. Lloyd gehörige Dampfboot „Erzherzog Friedrich“, von Bristol kommend, in unserm Hafen ein. Die Eigenthümlichkeit in Form und Bau desselben, die im Vergleiche zu allen anderen bisher gesehenen Dampfbooten ganz verschiedene Stellung und Bewegung der Maschine und endlich die geschmackvollen Kajütenverzierungen dürften folgender Beschreibung einiges Interesse verleihen.

Das genannte Dampfboot ist 182 engl. Fuß lang, 23 $\frac{1}{2}$  F. breit, mißt vom Kiel bis zum Deckbalken, 11 F. 7 Z. bei einem Tiefgange von 5 engl. F., einer Tragfähigkeit von 400 Tonnen und einer Maschinenkraft von 140 Pferden. Der Hintertheil ist rund; durch die Weglassung der gewöhnlichen Vorsprünge an den Rädern, gewährt die Form des Ganzen einen höchst überraschenden Anblick, und das Auge folgt nach allen Seiten den wohlberechneten, schön geschwungenen Krümmungen, ohne irgend einer ungefälligen Linie zu begegnen.

Der vordere Theil ist von ganz eigenthümlichem, scharfem Schnitt, den wir nur mit der Messerform zu vergleichen wissen. Der Baumeister hat nach unserm Dafürhalten durch diese äußerste Schärfe den Widerstand des Wassers brechen wollen und deshalb das Schiff, zur Erzielung dieser Form, um 25 Fuß mehr als gewöhnlich verlängert. Das Oberschiff ist zur leichteren Abwehr der Gegenwinde überaus niedrig gehalten. Das Boot zeigt sich daher nach vorn etwas neigend, während es absichtlich auf diese Weise gebaut wurde. Die Achse der Räder erscheint mehr als gewöhnlich rückwärts gelegen, befindet sich aber in Betracht des verlängerten Vordertheils in der angemessensten Stellung.

Die Bildung dieses Fahrzeuges ist für uns ganz neu. Die Rippen sind aus Eisen und zur größeren Festigkeit mit anderen rechtwinkligen und an der Seite verbundenen Eisenplatten derselben Größe gedeckt. Die Räume zwischen diesen Rippen sind mit Holz ausgefüllt, welches gleichzeitig die Stelle der Futterböden vertritt. In der Maschinenkammer gehen von vorn nach hinten zwei Kattspuren oder eine Art hölzerner mit Eisen beschlagener innerer Rippen und die Wände der Räume zwischen diesen und den äußeren Enden sind ebenfalls mit Eisen eingefast, welche an einer Seite wie die Rippen gefügt sind und an der andern Seite aus einfachen Eisenplatten bestehen.

Diese Diagonale verbindet die äußersten Theile und ist mit größter Genauigkeit ausgeführt. Der Kiel, das Kielschwein und die Stützen der Maschine und die äußersten Planken sind, wie gewöhnlich, aus Holz; letztere liegen aber übereinander und decken zugleich die Naht der inneren, zwischen welchen von hinten nach vorn eiserne Diagonalen in Form eines St. Andreaskreuzes angebracht sind. Die Deckplatten sind von Fichtenholz, 2 engl. Zoll dick; jede der zwei anstoßenden Spannen ist mit Eisenplatten durchschossen, welche die Stelle der bei unseren Kajütenluken üblichen Stäbe vertreten. Dadurch dürfte das Kalafatern des Deckes entbehrlich werden. Es ist hier noch zu erwähnen, daß die Fügung des Schiffkörpers nach der theilweisen Zusammenstellung der äußeren und inneren Stücke erfolgt ist, so daß die Haspen gleichzeitig über die Planken und Spannen und durch die inneren Theile gehen und mit Schraubenmuttern mit bewundernswerther Genauigkeit meisterhaft verbunden sind.

In der Maschinenkammer, unmittelbar unter der Achse, befindet sich ein bogenförmiger Gegenpfeiler und ebenso sind in jener Richtung auch die Fut-

terdielen bogenförmig, wodurch die Schiffswände eine größere Festigkeit gewinnen.

In Mechanismus fanden wir ebenfalls manches Neue; so z. B. ist der Kessel mit den Feuerherden vorn, wodurch die Kammer der Maschine von jener der Einheizig abgefordert bleibt. Der Kessel steht mit Wasser und Dampf gefüllten Röhren in Verbindung, so daß dieser weit leichter erzeugt werden kann. Die Maschine empfängt den Dampf vom Rücktheile des Kessels, welcher mit einem Manometer, mit Lochröhren und Hähnen versehen ist. Der Regulator hat Klappen mit Gegengewicht und der Pumpenschwengel ist ein Hebel zweiter Ordnung, da das Hipomoklum an dem entferntesten äußersten Ende des Motors sich befindet.

Den Kessel durchschneidet ein gutes Sprachrohr, mittelst dessen der Maschinist den Heizern seine Befehle vornehmen läßt. Die Räder sind nach dem Morgan'schen System.

Aus dieser Beschreibung geht hervor, daß dieses System sich besonders durch die Entfernung des Kessels und der Herde aus der Maschinenkammer unterscheidet. Ohne Zweifel war diese Aenderung durch die Form des Schiffes bedingt, um den Schwerpunkt der Maschine mit jenem des Schiffes und der Schärfe des Vordertheiles in Zusammenhang zu bringen. Endlich haben die Räderkasten eine überaus sinnreiche und die Dauer befördernde Unterlage.

Die Kajüten sind bei ihrer Einfachheit wahrhaft großartig und überaus bequem. Im Hintersaale sind die Bettstellen von einander durch überfirnißte höchst geschmackvoll gemalte Wände von einander geschieden und rings um dieselben laden Sammet überzogene Sophas zur Ruhe ein. Nicht mindere Bequemlichkeit bietet der mit 12 Bettstellen versehene Vorderaal.

Der österreichische Capitän, welcher sich während der Fahrt von Bristol nach Triest an Bord dieses Bootes befand, versichert uns, daß es im hispanischen Meerbusen mit einem heftigen Sturme zu kämpfen hatte, aber trotz Wind und hochaufsteigender Wellen sich überaus wacker hielt. Im mittelländischen Meere wurde es von einem Sturm überfallen. Da es mit Steinkohlen zu sehr überladen war, daher  $1\frac{1}{2}$  Fuß unter der gewöhnlichen Linie ging, und die Räder dadurch schadhast wurden, so mußte es im Hafen von Barcelona eintausen, von wo es die Fahrt bis Triest mit Segeln zurück gelegt hat. Neben seine Leistungen auf den gewöhnlichen Reisen, zu denen es bestimmt ist, läßt sich daher auch vor

der Hand noch nichts sagen. Schließlich bemerken wir, daß Hr. William Morgan, Erfinder der berühmten, nach ihm benannten Räder, der Erbauer des Bootes und gleichzeitig der Ingenieur der Maschine ist, welcher Umstand allein schon für vollkommene Uebereinstimmung des Ganzen bürgt. Wir kennen übrigens Herrn Morgan persönlich, und seine ausgedehnten Kenntnisse lassen an dem glänzendsten Erfolg dieses Schiffes nicht zweifeln, das er aus Liebe zur Kunst nach den neuesten in England eingeführten Verbesserungen zusammengestellt, und wir freuen uns, nun ein Muster derselben vor Augen zu haben.

### W i e n.

Se. k. k. Majestät haben den Custos der k. k. Hof-Bibliothek, Bartholomeus Kovitar, die Bewilligung zu ertheilen geruht, die ihm von Sr. Majestät dem Könige von Preußen ertheilte Decoration der Friedensklasse des königlichen Verdienstordens anzunehmen und tragen zu dürfen.

Die Wienerzeitung vom 13. August enthält Folgendes: Die Vollziehung des Allerhöchsten Beschlusses, welchen Sr. Maj. am 19. Dec. 1841 in Rücksicht des Baues von Staatsseisenbahnen zu fassen geruhten, hatte aus der Natur der Sache viele und schwierige Vorbereitungen zur ersten unmittelbaren Folge. Diese Vorbereitungen sind nunmehr so weit entwickelt, daß noch im Laufe der zweiten Hälfte des Monats August, oder spätestens in den ersten Tagen des Monats Sept. 1842, die Arbeiten des Unterbaues in den beiden Richtungen gegen Prag und gegen Triest beginnen, und diese, so wie die zur Vollendung der Bahnen weiter erforderlichen Arbeiten in gehöriger Aufeinanderfolge eifrig werden fortgesetzt werden. Eine der vorbedingenden wichtigsten Aufgaben war die genauere Ausmittlung der Tracen, welche die Bahnen zwischen den von Sr. Maj. festgestellten äußersten Puncten von Wien nach Prag und von Wien nach Triest zu durchziehen haben. Es waren hier vor Allem die technischen Fragen über die Möglichkeit, die relative Leichtigkeit, die relative Linienlänge, dann den Zeit- und Geldeaufwand der Bauten zu untersuchen und zu lösen. Der Bau und Betrieb der Schienenbahnen ist wesentlich von den Zuständen des Terrains bedingt. Manche Schwierigkeiten desselben sind für den hewtigen Stand der Kunst noch nicht zu überwinden, manche nur mit solchem Aufwande zu gewältigen, der mit den Zwecken, die man erreichen will, in keinem vernünftigen Verhältnisse stehen würde. Die

scheinbar kürzere Linie wird durch die Erschwernisse der Steigungen und anderer Naturhindernisse viel länger als die scheinbar lange, und die Sicherheit und Leichtigkeit des Betriebes, worauf es vorzugsweise ankömmt, wird in dem Maße gefährdet, als die Kunst unzureichender wird, die gegenwirkenden Kräfte der Natur zu besiegen oder zu leiten. Die genauesten und unbefangendsten Erhebungen waren schon aus diesen Betrachtungen erforderlich. Es kam noch ein Umstand hinzu, der nicht ohne Rücksicht gelassen werden konnte. Wichtig oder unrichtig aufgefaßte Privat-Interessen, im Bunde mit oberflächlichen Anschauungen und unzureichende Sachkenntniß finden da Leichtigkeit, wo der Kenner unübersteigliche Schwierigkeiten wahrnimmt, beurtheilen tadelnd, was ihren Wünschen widerspricht, und unerschöpfen Kosten und Aufwand, sobald die eigenen Mittel nicht in Anspruch genommen werden. Man mußte darum hell beleuchten, was in schillerndes Licht gestellt werden könnte. Zum Behufe der erforderlichen Erhebungen wurde die Linie von Wien nach der sächsischen Gränze in zwei Haupt-Sectionen, nämlich von Wien bis Prag und von Prag bis an die sächsische Gränze, — jene nach Triest in drei Haupt-Sectionen, nämlich von Wien bis Grätz, von Grätz bis Cilly und von hier bis Triest, eingetheilt. Zur Untersuchung in jeder Section ist eine eigene Abtheilung von technischen Individuen, in jener zwischen Wien und Prag sind jedoch drei, und in der Section zwischen Wien und Grätz zwei Abtheilungen beordert worden. Jede Abtheilung bestand aus einem Chef, zwei Ingenieuren, vier Assistenten und dem nöthigen Hülfspersonale. Auf diese Weise wurden die beiden Linien gleichzeitig durch 56 mit den erforderlichen technischen Kenntnissen ausgerüstete Individuen untersucht. Sie waren mit umständlichen Instructionen beehrt; sie wurden überwacht durch die Prüfung der von ihnen vorgelegten Rapporte, die sie periodisch zu erstatten hatten, und durch die persönliche Nachschau höher gestellter Beamten. Ungeachtet schon hierdurch für die größte Verlässlichkeit der Arbeiten Sorge getragen war, und obwohl es sich um die Erhebung von Thatsachen handelte, die nicht durch bloße Beschreibungen oder beweislose Behauptungen, sondern durch mathematische Berechnungen und genaue Pläne ersichtlich zu machen und darzustellen sind, ist dennoch, um die größte Unbefangtheit zu sichern, die besondere Anordnung getroffen worden, daß kein Individuum, welches bei den schon aus einem früheren Anlasse auf der Strecke zwischen Wien und Prag Statt ge-

fundenen Untersuchungen verwendet wurde, zu dem nunmehr durch die Staats-Verwaltung vorzunehmenden Erhebungen bestimmt werde. — Die Richtungen, in welchen die verschiedenen Abtheilungen die Erhebungen zu pflegen hatten, bezeichnete man zwar in den Instructionen, allein es war ihnen hierdurch nicht untersagt, auch andere Richtungen zu untersuchen, in welchen sie die Führung einer Eisenbahn, wenn auch mit Schwierigkeiten, doch aber als ausführbar erkennen sollten. — Es wurde hierüber auch die gehörige Rücksicht auf die Gesuche genommen, die inzwischen eingelangt waren, und um die Führung der Staatsbahn in dieser oder jener oft ganz entgegengesetzten Richtung gebeten hatten. So kam es, daß manche Section in 6 bis 8 Richtungen untersucht, und somit dieser Gegenstand auf das Vollständigste, weit über das Nothwendige hinaus, bis zur äußersten Gränze erschöpft worden ist. — Wer in dem Falle ist, einen Blick auf die gelieferten Operate, — das Resultat von tausend und tausend Berechnungen, — auf die zahlreichen, mit Meisterschaft ausgeführten Pläne zu werfen, wird das gerechte Urtheil nicht vorenthalten können, daß diese Arbeit mit eben so viel Genauigkeit und Meisterschaft als erschöpfender Vollständigkeit zu Stande gebracht worden ist. — Auf der Grundlage dieser vorgelegten genauen und erschöpfenden technischen Erhebungen und auf der Grundlage der inzwischen mit Sorgfalt gesammelten statistischen Daten, die nöthig waren, um auch in politischer, industrieller, commerzieller und strategischer Beziehung die verschiedenen Bahnrichtungen einer begründeten Erwägung unterziehen, und gegen einander vergleichen zu können, haben nun Se. Maj. mit der Allerhöchsten Entschliesung vom 3. August 1842, die Anordnung zu erlassen geruhet, daß die Staats-Eisenbahn nach Prag sowohl über Olmütz, als über Brünn geführt werde. — Die Bahn von Wien bis Prag wird daher bis Lundenburg nur eine seyn, von hier in divergirenden Richtungen bis Olmütz und Brünn fortlaufen, diese divergirenden Richtungen auf der einen Seite über Mügglitz, Hohenstadt, Landskron und Triebitz, auf der andern über Blansko, Zwittau und Körber — bis Böhmisches Trübau beibehalten, hier zusammentreffen und sodann in einer Richtung über Wildenschwert, Pardubitz, Kogitz, Elbeteinitz, Kollin und Poczernitz, Prag erreichen. — In Beziehung auf die Bahn nach Triest haben die eindringendsten Untersuchungen erwiesen, daß, da jedenfalls die Norischen Alpen überschritten werden müssen, von allen verschiedenen Uebergangspuncten jener über

den Semmering noch als der vortheilhafteste für die nach Triest zu erbauende Staatsbahn erscheint, obgleich die Schwierigkeiten, welche sich von Bleggnitz bis Steinhaus auf eine Länge von 3 Meilen concentriren, höchst bedeutend sind. — Zum Behufe der Entscheidung, wie diese Schwierigkeiten überwunden werden sollen, sind weitere genaue Erhebungen erforderlich, die sich noch im Zuge befinden. Die Hauptaufgabe wird bei der Uebersteigung des Semmering immer darin bestehen, eine solche Einrichtung zu treffen, daß die Personen und Waren mit aller Beschleunigung, Sicherheit und wo möglich mit Beibehaltung der von Wien und Triest abgehenden Wagen von der einen Seite des Berges auf die andere gebracht werden können. Hätte man jedoch die Resultate der erwähnten Erhebungen abwarten wollen, wozu nothwendig die gehörige Zeit gegönnt werden muß, die zur Lösung einer so wichtigen und schwierigen Aufgabe erforderlich ist, so würde der Bau der Bahn verzögert worden seyn. Um dieß zu vermeiden, wurde beschloffen, die Bahn vorläufig von jenem Punkte aus zu beginnen, von welchem die Locomotiv-Bahn ohne Anstand geführt werden kann, und durch dessen Wahl auch die Entscheidung rücksichtlich der Ueberschreitung des Semmering nicht berührt wird. Dieser Punkt ist Würz, zuschlag. Von Würzzuschlag abwärts sind die Niveau-Verhältnisse ( $\frac{1}{250}$  bis  $\frac{1}{200}$ ) nicht ungünstig, und sie verbessern sich gegen Bruck und Gräg bis zu  $\frac{1}{300}$  und  $\frac{1}{400}$ , mit Zwischenstrecken von  $\frac{1}{600}$  bis  $\frac{1}{1000}$ . Einige Schwierigkeit bietet zwar die horizontale Projection der Bahn dar, indem theils die in dem Thale fortziehende Hauptstraße, theils der serpentinirende Lauf der Würz und Mur, theils endlich mehrere vorspringende Berggrücken und Ortshafte der regelmäßigen Führung der Trace mit geeigneten, einer Locomotiv-Bahn entsprechenden Krümmungen, entgegenstehen. Allein es ist gelungen, eine solche Trace auszumitteln, daß von Würzzuschlag bis Gräg, wenige Stellen ausgenommen, die Bahn mit nicht bedeutenden Bauten ausgeführt werden kann, wobei zwar eine mehrmalige Uebersezung der genannten Flüsse nothwendig ist, ohne daß jedoch die Brückenbauten sehr kostspielig seyn werden. Von Gräg bis Neudorf fällt die Bahn auf ein beinahe ebenes Terrain. Die südliche Staatsbahn wird daher, mit vorläufiger Uebergehung des Semmering, von Würzzuschlag nach Krieglach, Wartberg, Kapfenberg, Bruck, Bärnegg, Frohnleiten, Feistritz, Gräg und Neudorf geführt werden. Diese Bahnlinien entsprechen zugleich auch den großen Handels-

verbindungen der nördlichen, nord- und südöstlichen und südlichen Bestandtheile der Monarchie (für jene der nordwestlichen, westlichen und südwestlichen Bestandtheile wird durch die Staatsbahn gegen Baiern und durch das Lombardisch-Venetianische Königreich gesorgt werden) und sagen alle höhern Staats-Interessen gegenüber dem Auslande zu, deren nähere Erörterung hier nicht am Plage ist.

### Schweden.

Stockholm, 2. Aug. Am verwichenen Freitags gegen Mitternacht entstand hier eine gefährliche Feuersbrunst in einem Keller, der zu einer in der nördlichen Vorstadt befindlichen Zuckersiederei gehörte und in welchem eine große Quantität Steinkohlen niedergelegt war. Da man es nicht für möglich hielt dieses Feuer durch das gewöhnliche Mittel, Besprizung von Wasser, zu löschen, welches doch anfangs versucht wurde, ergriff man den Ausweg, alle Löcher und Eingänge zum Keller zuzumachen und daneben alle Ritze, welche möglicherweise in den Mauern entdeckt werden können, aufs genaueste zuzuschließen. Dieser Versuch schien anfangs ziemlich gelungen zu seyn, aber seit dem Sonntage sind die Mauern immer mehr erhitzt worden, so daß man sie nicht mit der Hand berühren kann, und der Rauch drängt sich hervor durch die Erde rund um das Haus. Man fürchtet jeden Augenblick, das Haus werde in die Luft gesprengt werden, welches großes Unglück verursachen könnte, da die benachbarten Häuser sehr bevölkert sind. (Allg. Z.)

### Frankreich.

Nach Berichten vom 22. Juli aus Maskara war General Lamoriciere zwischen Ain Maady und der Wüste in eifrigster Verfolgung Abd-el-Kaders und dessen Familie begriffen. Zu Beschleunigung seiner Eilmärsche waren 1000 französische Infanteristen mit Kamehlen beritten gemacht, während Lebensmittel und Wasser auf einer entsprechenden Zahl solcher Thiere nachgeführt wurden. Außerdem hat der General eine Escadron Spahis und die Douars des Generals Mustapha bei sich. Man hoffte sich diesmal des Emirs mit seiner ganzen Familie zu bemächtigen, wenigstens fanden die Verfolger auf ihrem Marsche nichts als Leichname von Greifen, Weibern und Kindern vom Gefolge Abd-el-Kaders, die den Strapazen, dem Durst und Hunger unterlegen waren. (Doulonn.)

Paris, 6. Aug. „Das Journal des Debats“ enthält aus einem literarischen und bibliographischen Blatte die Nachricht, der Herzog von Orleans habe eine Geschichte seines letzten Zugs durch das eiserne

Thor hinterlassen, die, von Herrn Charles Robt erberichtigt, bereits gedruckt sey und mit nächstem erscheinen werde. Sie bilde einen Band in groß Octav mit schönen Kupferstichen.

Die Franzosen suchen gegenwärtig ihre Dampfschiffahrt möglichst zu heben. Nächster Tage sollen in Cherbourg zwei ungeheure Dampfboote vom Stapel gelassen werden, jedes von 450 Pferdekraft. Bis jetzt hatte die französische Marine nur eines von gleicher Größe. (Allg. Z.)

### Großbritannien.

London, 5. Aug. Königin Victoria hat abermals ein eigentümliches Geschenk erhalten: ein Pferdchen (pony) aus Java, das nicht höher als 27½ Zoll englisch ist — vielleicht das kleinste Pferd das auf der Welt existirt. Mehrere von Prinz Alberts Neufundlandhunden sind größer. Das Pferdchen ist fünfjährig, dunkelbraun, wohlgebaut und und äußerst fromm und muthwillig. Die weite Seereise hat es etwas angegriffen, aber die gute Pflege in den Windställen wird es bald völlig herstellen.

Ein Handelsmann aus Payley, der im April mit Weib und Kindern nach New-York ausgewandert, jedoch wieder zurückgekehrt ist, weil er dort nicht die mindesten Aussichten zum Fortkommen fand, entwirft eine klägliche Schilderung von der Lage vieler Auswanderer. Er sah Maurer, Weber, Arbeitseute aller Art in Menge, die vergeblich 7 bis 900 engl. Meilen weit herum gereist waren, um Beschäftigung zu finden. Die Weiber der Ausgewanderten sind meistens froh, als Mägde in Dienste zu treten. Zu New-York allein befanden sich einige tausend dieser unglücklichen Emigranten ohne Arbeit und im Zustande schrecklicher Entblösung. Wer nur immer kann, kehrt nach England zurück; der großen Masse der Auswanderer fehlen jedoch die Mittel zur Bestreitung der Ueberfahrt. (Allg. Z.)

### Osmanisches Reich.

Der „Morning-Herald“ berichtet aus Constantinopel vom 13. Juli: Die Feindseligkeiten mit Persien scheinen diesmal ernstlich zu werden. Mahmud Pascha, früher Statthalter in seinem Geburtsorte Buyra und seit einigen Jahren bei der Pforte in Ungnade verfallen, entfloß unlängst nach Persien, wo er dem Schah seine Dienste anbot. Dieser gab ihm ein Truppencorps, mit welchem er bei Sulzmannich in das türkische Gebiet einfiel, wo er aber von Mehmed Pascha, den der Pascha von Bagdad mit 4000 Mann Truppen abgeschickt hatte, sofort angegriffen und gänzlich geschlagen wurde. Die Perser, welche der Niederlage entgingen, flohen in ihr Land zurück. Der Schah soll sich darauf entschlossen haben, persönlich mit einem großen Heere von Teheran abzuziehen und in das türkische Gebiet einzubringen; er hat seinen Unterthanen, die als Kaufleute in Erzerum und Constantinopel wohnen, ihre Angelegenheiten zu ordnen und nach Persien zurückzukehren befohlen; die hiesigen Perser aber haben meistens Schulden, und die Pforte wird sie schwerlich vor Bezahlung derselben abziehen lassen. Die türkischen Truppen in Bagdad werden, sobald die so eben von hier abgeschickten 3 Regimenter dort eingetroffen sind, etwa 30,000 Mann zählen, wozu noch 15,000 arabische Reiter und 18,000 Koulons kommen. An Kriegszucht sind die Türken den Persern jedenfalls überlegen und haben also den Kampf nicht zu fürchten. Der Pascha von Erzerum hat bereits 1500 Mann mit 8 Kanonen an die persische Gränze abgeschickt und will mit den Kurden Frieden machen, damit alle seine Truppen verfügbar sind. Zum Vorwande des Krieges gegen die Türkei nimmt der Schah die von der Pforte verweigerte Genugthuung von 1½ Mill. Pf. St. für die Plünderung von Muhamire, welche Stadt die Pforte für ihr Eigenthum erklärt. Letztere darf übrigens nur den jetzt als Flüchtling in Kербелah lebenden Ali Schah nach Persien senden, um denselben rasch von einem Heere seiner dortigen Anhänger umringt und vielleicht den jetzigen keineswegs beliebten Schah durch ihn gestürzt zu sehen. (Allg. Z.)

### An die edlen Bewohner und Bewohnerinnen Krains!

Die Hochlöblichen Herren Stände haben mir die Ehre erwiesen, die Aufstellung in den neuen Sälen des Landes-Museums anzuvertrauen; dieses führt die nothwendige Folge herbei, daß auch in den ebenerdigen Localitäten mehrere Veränderungen Statt finden müssen. Es wird also das Museum nicht, wie es früher bestimmt war, den 28. dieses eröffnet werden, sondern bleibt noch ferner verschlossen, bis die hohe Verordnete Stelle die Eröffnung bestimmen wird.

Mein hohes Alter, und die dadurch herbeigeführte körperliche Schwäche haben mich genöthiget das Museums-Curatorium nieder zu legen, und mit der gegenwärtigen Aufstellung meinen Bemühungen am Museum zu entsagen.

Da dieß nun die letzte Gelegenheit ist, wo ich nach einer mehrjährigen öffentlichen Besprechung meine Worte an Sie, Verehrte, wenden kann, so ergreife ich diese Gelegenheit, um Ihnen meinen letzten Dank für die Unterstützung, womit Sie unser Landes-Museum bereicherten, darzubringen, und Sie zu bitten, überzeugt seyn zu wollen, daß nur meine Hinsälligkeit mich zwingt, von Ihnen zu scheiden.

Laibach, den 15. August 1842.

Franz Graf von Hohenwart. m. p.

Verleger: Ignaz Alois Edler v. Kleinmayr.

(Zur Laib. Zeitung v. 20. August 1842.)

Bei Ignaz Alois Edlen v. Kleinmayr, Buchhändler in Laibach, wird Pränumeration angenommen, und ist das erste Heft zu haben, von:

**Ankershofen, G. Freiherr v.,**  
**Handbuch der Geschichte des Herzogthumes Kärnthens**  
 bis zur Vereinigung mit den österreichischen Fürstenthümern.  
 Klagenfurt. 1842. 36 fr.

Bei Ignaz Alois Edlen v. Kleinmayr, Buchhändler in Laibach, ist zu haben:

*Spohr, Louis.* Fantaisie pour piano et violon concertans sur des motifs favoris de l'opéra „l'Alchimiste.“ Preis 2 fl.

*Czerny, Ch., et Léon Herz.* **Productions de Salon.** Fantaisie pour piano et violon concertans sur des motifs favoris des opéras: Belisario, Lucia di Lammermoor, Interezia Borgia, Gemma di Vergi, L'elisir d'amore. Cahier 1 — 5. à 1 fl.

*Chotek, F. A.* Beautés des opéras de V. Bellini. Petites fantaisies faciles et brillantes pour le piano sur les motifs les plus favoris des opéras de V. Bellini. Oeuvre 51. Nr. 1 — 3. à 30 kr.

*Filtsch, Charles.* Introduction et variations sur un motif de l'opéra „Norma“ de V. Bellini pour piano. 45 kr.

*Skiwa, Jean.* Premier caprice pour le piano. 45 kr.

*Alkan, C. V.* Variations pour le piano sur l'air favori de l'opéra: „Ugo Conte di Parigi,“ de C. Donizetti. Preis 1 fl.

*Ernst, H. W.* **Boléro.** Morceau de Salon pour le violon avec accompagnement de piano. Preis 1 fl.

— — **Morceaux de Salon.** Deux romances pour le violon avec accompagnement de piano. Preis 1 fl.

— — **Morceau de Salon.** Romance pour le violoncelle avec accompagnement de piano. Preis 45 kr.

*Merk, Jos.* **Morceau de Salon.** Fantaisie pour le violoncelle avec accom-

pagnement de piano sur des motifs favoris de l'opéra: Il giuramento oeuvre 25. Preis 1 fl. 30 fr.

*Chopin, F.* **Polonaise.** Arrangée pour le piano à quatre mains par Charles Czerny. Preis 1 fl. 30 fr.

— — dasselbe für das Pianoforte allein. Preis 1 fl. 30 fr.

*Liszt, F.* Fantaisie pour le piano sur des motifs favoris de l'opéra: „Lucrezia Borgia.“ Preis 2 fl.

— — dasselbe für das Pianoforte zu vier Händen. 2 fl.

*Czerny, Charles.* Reminiscences de l'opéra. Deux fantaisies pour le piano à 4 mains sur les motifs les plus favoris de l'opéra: „Les romains & Melitène“ de C. Donizetti. Nr. 1 — 2. Preis 3 fl.

— — dasselbe für das Pianoforte allein. Nr. 1, 2. Preis 2 fl.

— — Impressions des opéras ou bijoux à la Grisi, Persiani, Malibran, Pauline Garcia, Pasta et Rubini. Trois fantaisies pour le piano sur les motifs favoris chantés par ces célèbres artistes. Cahier. 1 — 3. à 1 fl. 15 fr.

*Plachy, W.* **Delices des opéras de C. Donizetti.** Petites fantaisies faciles et brillantes pour le piano sur les motifs les plus favoris des opéras de C. Donizetti. Oeuvre 95. Nr. 1 — 12. à 30 fr.

# Anhang zur Laibacher Zeitung.

Cours vom 13. August 1842.

	Mittelpreis.										
Staatsschuldverschreibung, zu 5 pCt. (in C.M.) 108 15/16											
Darl. mit Verlos. v. J. 1834 für 500 fl. (in C.M.) 690											
Obligat. der allgem. und Ungar. Hofkammer, der ältern lombardischen Schulden, der in Florenz und Genua aufgenommenen Anlehen	<table border="0"> <tr> <td>zu 3 v. H.</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>zu 2 1/2 v. H.</td> <td>65 1/4</td> </tr> <tr> <td>zu 2 1/4 v. H.</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>zu 2 v. H.</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>zu 1 3/4 v. H.</td> <td>45 3/4</td> </tr> </table>	zu 3 v. H.	—	zu 2 1/2 v. H.	65 1/4	zu 2 1/4 v. H.	—	zu 2 v. H.	—	zu 1 3/4 v. H.	45 3/4
zu 3 v. H.	—										
zu 2 1/2 v. H.	65 1/4										
zu 2 1/4 v. H.	—										
zu 2 v. H.	—										
zu 1 3/4 v. H.	45 3/4										
Obligationen der Stände v. Oesterreich unter und ob der Enns, von Böhmen, Mähren, Schle. sen, Steyermark, Kärnten, Krain, Görz und des W. Oberk. Amtes	<table border="0"> <tr> <td>zu 3 pCt.</td> <td>—</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>53 3/4</td> </tr> <tr> <td>zu 1 3/4 „</td> <td>—</td> </tr> </table>	zu 3 pCt.	—	zu 2 1/2 „	—	zu 2 1/4 „	—	zu 2 „	53 3/4	zu 1 3/4 „	—
zu 3 pCt.	—										
zu 2 1/2 „	—										
zu 2 1/4 „	—										
zu 2 „	53 3/4										
zu 1 3/4 „	—										
Actien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu 1000 fl. C. M.	740 fl. in C. M.										

## K. K. Lottoziehungen.

In Wien am 13. August 1842.

33. 40. 22. 56. 24.

Die nächste Ziehung wird am 24. August 1842 in Wien gehalten werden.

## Fremden-Anzeige

der hier Angekommenen und Abgereisten.  
Vom 12. bis 19. August 1842.

Herr Johann Tyken, Handelsmann, nach Wien.  
— Hr. Joseph Nischolzer, Handelsmann, nach Wien.  
— Johann v. Reya, Handelsmann, von Triest nach Ugram. — Hr. Anton Joscha, Doctor der Medicin, von Wien nach Triest. — Hr. Ferdinand Graf v. Brandis, von Triest nach Marburg. — Hr. Michael Pezzer, Handelsmann, von Triest nach Marburg. — Hr. Herrmann Clarus, Doctor der Medicin, von Wien nach Triest. — Hr. Philipp Mascovich, k. k.

General-Zahlamts-Controllor, von Wien nach Triest.  
— Hr. Friedrich Keeler, Handelsmann, von Triest nach Klagenfurt. — Hr. Joh. Paul Suppansschitsch, Handelsmann, nach Triest. — Frau Theresia Mayer, Großhändlersgattinn, sammt Familie, von Wien nach Triest. — Hr. Ferdinand Graf v. Egger, k. k. Kämmerer und Herrschaftsbesitzer, von Klagenfurt nach Karlsstadt. — Hr. Ignaz Sandner, k. k. Capitänlieutenant, von Comorn nach Venedig. — Hr. Dr. Tunner, k. k. Oberarzt, von Brod nach Ofiach. — Hr. Franz Baschutto, k. k. Lieutenant, von Treviso nach Clausenburg. — Hr. v. Pott, k. k. Major, von Wien nach Palmanuova. — Frau Helena Gräfinn v. Lanthieri, Herrschaftsbesitzergattinn, von Adelsberg nach Wien. — Hr. Carl Gerhard, Kaufmann, von Gastein nach Triest. — Hr. Aug. Hermann Hagen, Doctor der Medicin, von Salzburg nach Triest. — Frau Josepha Mandel, Fabrikantensgattinn, von Wien nach Triest.

## Verzeichniß der hier Verstorbenen.

Den 12. August 1842.

Carl Martinz, Sträfling, alt 49 Jahre, am Kastellberge Nr. 57, an der Lungensucht.

Den 13. Dem Simon Stoff, Tandler, sein Sohn Joseph, alt 7 Jahre und 6 Monate, in der Stadt Nr. 133, an der Abzehrung.

Den 16. Maria Levis, Institutsarme, alt 76 Jahre, in der Kapuziner-Vorstadt Nr. 19, an Altersschwäche. — Dem Johann Recher, Zuckerfabriks-Arbeiter, sein Kind Joseph, alt 6 Monate, in der St. Peters-Vorstadt Nr. 51, an Fraisen. — Martin Koschak, Tagelöhner, alt 48 Jahre, in der Tierenau-Vorstadt Nr. 76, an der Lungensucht. — Der selbigen Maria N., Dienstmagd, ihr Kind Ferdinand, alt 3 Monate, im Civil-Spital Nr. 1, an Fraisen.

3. 1293. (2)

Die **L. Paternolli'sche** Buch-, Kunst- und Musikalienhandlung am Hauptplaze erhielt so eben wieder:

Das k. k. ausschließlich priv. gefahrlose

„**Fliegen = Vertilgungs = Papier.**“

Der ganze Bogen kostet 5, der halbe 3 Kr.

3. 1297.

Heute liegt jedem Exemplar dieser Zeitung bei:

ein Prospectus

von der neuesten, eleganten und allerwohlfeilsten Ausgabe

der profaischen Schriften

**August's von Kotzebue,**

wovon sieben Bände bereits erschienen und zu haben sind.