

Allgemeiner Oberschlesischer Anzeiger.

42^{ster}

Jahrgang.



N^o 15.

1844.

Ratibor, Mittwoch den 21. Februar.

In Angelegenheiten der Wilhelmsbahn.

Es giebt keinen Standpunkt der Erde, wo die Natur mehr Stoffe zur Förderung menschlicher Lebensglückseligkeit hingelegt und zur raschen Entwicklung aller socialen Verhältnisse mehr aufgefördert hätte, als in Deutschland. Es giebt aber auch kein Volk der Erde, welches seit einem Jahrtausende von dem Ströme allgemeiner Civilisation gewaltsam fortgerissen, diesem Rufe der Vorsehung weniger schnell nachgekommen wäre, als eben, das Deutsche. Die Ursachen, die diese Volks calamität hervorgerufen haben, bleiben ein Gegenstand betrübender Rück Erinnerung.

Erst seit Jahrzehnten scheint der Deutsche zu jenem Selbstbewußtsein erwacht zu sein, dem andere Nationen, und unter diesen seien hier nur England, Nord-Amerika und Frankreich genannt, schon lange zuvor gelebt haben, und dem selbe jene würdevolle Belebung und steigende Vervollkommenung ihrer geistigen und materiellen-socialen Interessen verdanken, und ihnen noch lange eine gewichtige Suprematie über alle anderen Völker der Welt sichern wird.

Cosmopolitität ist die Richtung des Zeitgeistes geworden. Die alten Schranken des Geistesverständnisses unter Völkern sind endlich gefallen, und keine irdische Macht vermag sie wieder aufzubauen. — Rasch vorschreitend ist die geistige und materielle Entwicklung der Nationen, immer identischer werden, in

dem Streben nach einem Gleichgewichtsverhalten, die Interessen immer gewichtiger die Garantien für einen ewigen Frieden. —

Eine, diesem cosmopolitischen Fortschritte der Civilisation entsprechende nähere Aufgabe ist nun „Umfang, Freiheit, Gleichmäßigkeit und Stabilität des Verkehrs, des geistigen, wie des materiellen geworden, und die Wissenschaft, an der Hand der Erfahrung, fand die geeignetsten Mittel zur segensreichen Lösung dieser Aufgabe: in der Vermehrung geistiger und materieller Bewährungspunkte, zwischen den Menschen und ihren Lebensgütern. An der Spitze dieser menschenwürdigen Institutionen stehen alle geistigen und materiellen Communications- und Transportwege: die Presse, Straßen, Canäle und in neuester Zeit die Eisenbahnen. — Deutschland, das früher für Straßen wenig, für die Volksbildung durch eine freiere Presse, so wie für Canalisirung seiner Ströme, beinahe gar nichts gethan hatte, muß das neue Institut der Eisenbahnen mit um so größerem Jubel begrüßen, als sie das schnellste und sicherste Mittel bieten, einerseits den Zustand geistigen und materiellen Interessengleichgewichtes mit andern Nationen auf dem kürzesten Wege zu vermitteln, andererseits aber jene Würde der Selbstständigkeit in der Reihe der übrigen Völker zu erkämpfen und festzuhalten, die es als ein unberäuerliches Gut zu würdigen, jüngst erst gelernt hat. — Wenn auch England, Nord-Amerika und zum Theil

auch Frankreich, die schon früher durch eine freie Presse, durch Straßen und Canaletablißements sich eigenen innern Wohlstand, und ein entschiedenes Uebergewicht über andere Nationen erworben haben, — wenn auch diese Staaten selbst in neuester Zeit wieder für Eisenbahnen mehr, als alle andere Völker der Welt zusammen genommen, gethan haben; so begünstigt doch, wie bereits erwähnt, die Natur die heimathliche Scholle des Deutschen viel zu sehr, als daß er nicht der begründeten Hoffnung Raum geben dürfte, durch Thatkraft noch zur Zeit das nachzuholen, was er, in steriler Selbstanschauung, versäumt hatte. — Förderung nun, alles dessen, was nur immer geeignet erscheint, „die geistigen und materiellen Berührungspunkte, frei verbundener Menschen und Völker zu vermehren,“ — sei fortan die gewichtige Loosung für den Deutschen, und um so mehr dieß, als sich nur von einer solchen politischen Lebenstendenz desselben, eine glücklichere Zukunft erwarten läßt.

Man wirft dem Deutschen vor, daß sich seine inneren und äußeren politisch-socialen Verhältnisse in dem Zustande der Unmündigkeit befinden, indem man auf die, an sich unbestreitbaren Factas: geistiger Abgeschlossenheit von andern Nationen, materieller Abhängigkeit vom Auslande, und in letzterer Beziehung auf seine, noch unter dem Einflusse veralteter Vorurtheile und Gewohnheiten, schlummernde productive Kraft, hinweist.

Angeichts des ungeheuren natürlichen Stoffreichthums, im Gegensatz der unverhältnißmäßig geringen Bevölkerung, des theueren Geldes, der Werthlosigkeit der Lebensbedürfnisse bei Unzulänglichkeit und schlechter Qualität der Kunstprodukte, und dabei noch der auffallenden Billigkeit der Arbeitslöhne, kann dieser Vorwurf, gestehen wir es immer ein, nicht unverdient genannt werden.

Zu den vielen Ursachen, die dazu beigetragen haben die geistige und materielle Emancipation Deutschlands in seinem innern und äußeren Verhalten so lange hinauszuschieben, gehört der gänzliche Mangel, oder die fehlerhafte Organisation aller jener Institute, denen andere Nationen, wie wir berührt haben, ihre Größe verdanken. — Ich will hier blos die Wichtigkeit der Communications- und Transportwege im Allgemeinen und der Eisenbahnen insbesondere berührt haben, um auf die hohe

Bedeutung desselbigen Unternehmens aufmerksam zu machen, über das wir am 26. d. M. verathen und beschließen wollen. —

Im Allgemeinen sind viele und gute Communications- und Transportwege die großen Hebel der Industrie; und von ihnen abhängig, erscheint der Nationalwohlstand, eben weil sie das große Problem des socialen Lebens „Theilung der Arbeit“ am glücklichsten zu lösen vermögen. — Mißverständene finanzielle Interessen der Regierungen, wie auch Unzulänglichkeit von Capitalien, Mangel an Nationalgefühl, und an Vertrauen zu Unternehmungen von nationalem Interesse, endlich aber auch Mangel an Verstandniß, Thatkraft und Ausdauer, waren bisher die unmittelbaren Hindernisse, die der Förderung des Nationalwohlstandes durch Privatkräfte entgegenstanden. Mit einem Worte: Deutschland war zeitlich nicht für das erhebende Bewußtsein seiner natürlichen Kraftfülle, nicht für die kräftige That, noch für die aufopfernde Liebe zu seinem Heerde erzogen.

Dieser traurige Zustand erscheint beendet, und Gottlob, daß es so ist; wenigstens muß man annehmen, daß der größte Theil jener segensreichen Reformen des politischen und cosmopolitischen Lebens, in denen sowohl die Regierungen als Private sich beeifern, als Ausfluß einer, tief in sich aufgenommenen Ueberzeugung, von dem, was die Wohlfahrt der Nation, und die Festhaltung eines natürlich-vernünftigen Interessengleichgewichtes unter Völkern — erheischt — angesehen werden dürfte. — Zu dieser günstigen Umgestaltung der Dinge haben in Deutschland, die fessellosere Presse, die, ein früher ungeahnetes Geistesverstandniß vermittelt hat, eine ausgedehntere Handelsfreiheit, und der, mittelst Durchführung ganzer Eisenbahnsysteme, erleichterte Verkehr, das ihrige beigetragen.

Unter allen Erfindungen neuerer Zeit wird keine segensreichere Folgen für die Völkerwohlfahrt haben, als die der Eisenbahnen, eben, weil gerade diese vorzugsweise geeignet erscheinen, die menschliche Lebensglückseligkeit weit über die bisherigen Gränzen von Raum und Zeit hinaus, intensiv zu steigern und extensiv zu verlängern. —

Eisenbahnsysteme, zweckmäßig durchgeführt, potentiren jedoch mehr die geistige als die materiell-productive Kraft der Menschen, und wirken mehr auf die Massen als auf die Individuen; sie fördern mithin die höheren und Allgemeinen Interessen des Völkerlebens, und umfassen dadurch mit, die niedern

und die Interessen des Individuums. — Der Werth eines dahin abzielenden Unternehmens muß diesemgemäß nach jenen Gesichtspunkten vollkommen gerechtfertigt erscheinen. Mit anderen Worten, nur jene Eisenbahnanlage ist zweckmäßig, und wird segensbringend wirken, welche mehr der geistigen als der materiellen, mehr den Bedürfnissen der Masse, als denen des Individuums entspricht.

Ein, in dieser Beziehung höchst wichtiges Interesse hat Deutschlands, und insbesondere unser Bahnsystem, welches berufen erscheint, die Kultursverschiedenheiten aller europäischen Völkerfamilien friedlich auszugleichen, den Austausch der Lebensgüter zwischen dem Süden und Norden Europas zu vermitteln, dabei aber, in Belebung productiver Kräfte, durch gesicherten innern und äußeren Verkehr der Nationen, wahre Lebensglückseligkeit und einen ewigen Frieden weithin zu verbreiten. — Den Schlüsselstein zu diesem großartigen Bahnsysteme zuzufügen, sind wir von der Vorsehung mit berufen, und würden eine schwere Verantwortlichkeit auf uns laden, wenn wir, angesichts der, von Europa an uns gestellten Forderungen, individuell, oder Parteirücksichten Geltung zugestehen wollten. —

Es sei mir daher erlaubt, bevor wir uns zu einer definitiven Beschlußfassung über die zweckmäßigste Art und Weise der Ausführung dieses Unternehmens versammeln, meine P. T. Herrn Mitactionaire auf einige Gesichtspunkte aufmerksam zu machen, die mir besonders beachtungswerth erscheinen, und kann nur hoffen und erwarten, daß die bevorstehende Versammlung, durchdrungen von dem Bestreben, ein, nachhaltig segensbringendes Werk zu begründen, es an Parteilosigkeit und Grundsätzlichkeit der Berathung und des Beschlusses nicht werde fehlen lassen. —

I. Ueber die Richtung der Bahnlinie.

Der, in Frankreich geborene, leider schon auf deutschem Boden acclimalisirte, von wenigen Regierungen gehemmte Aktienwindel, den ein großer Politiker, bezeichnend „die europäische Moutet-Bank“ nannte, dieser abnorme Egoismus allein, der die, durch Wucherkünste hervorgerufenen Fluctuationen in dem Preise der Aktien mit ängstlichem Auge überwacht, ohne auf Nachhaltigkeit und Solidität des Unternehmens selbst, besonderes Gewicht zu legen; der vollkommen befähiget, die heiligsten Interessen des Vaterlandes, und die schönsten Hoff-

nungen künftiger Generationen, einem momentanen Geldgewinn aufzuopfern. — Diese, durch Geldaristokratie begründete, fehlerhafte Richtung des Zeitgeistes allein, läßt die vielen Mißgriffe erklären, die bisher, erfahrungsgemäß, bei Ausführung wichtiger Eisenbahnsysteme platzgegriffen haben. —

Deshalb sollten die Staatsregierungen überall dort, wo nicht vorurtheilsfreie Intelligenz, Sinn für das wahre allgemeine Wohl, und ungetheilte Kraft, Private zu einem solchen Unternehmen vereinigt hat — Projekt und Ausführung selbst übernehmen, oder doch dafür Sorge tragen, daß es dem herzlosen Wucherer unmöglich gemacht werde, ein so wichtiges Staatsinstitut zum nie versiegenden Quell seines Erwerbes zu machen.

Überall dort, wo die Staatsbehörde eine Gesellschaft von Actionairen octroirt, ein Unternehmen, von der Wichtigkeit auszuführen, wie das in Rede stehende, überkomme die sämmtlichen Theilnehmer, zugleich mit der Hoffnung auf einen erklecklichen Unternehmungsgewinn, die moralische Pflicht, den Hauptzweck: „die Beförderung wahrer, nachhaltiger nationeller Wohlfahrt,“ unverrückt im Auge zu behalten; daher auch die Pflicht, ihr eigenes pecuniäres Interesse erst dann in die Wagschale der Beurtheilung zu legen, wenn jenes gewichtige Interesse der Allgemeinheit bereits seine volle Sicherstellung erlangt hat. —

Diese, eben entwickelten Ansichten über die nach Staatswirtschaftlichen Grundsätzen wahre, und nach der Erfahrung fehlerhaften Natur solcher Unternehmungen, — auf die in Frage stehende Goslar-Oberberger Bahn angewendet, lassen erwarten, daß etwa laut werdende wuchrisch-kleinliche Tendenzen, durch die gewiß große Mehrzahl wahrer Vaterlandsfreunde, mit verdunkelter Verachtung werden zurückgewiesen werden. —

Von diesen Gesichtspunkten und Voraussetzungen ausgehend, dürfte sich wohl niemand finden, welcher, in Betreff der zu folgenden Bahnlinie den, nachhaltig für die Provinz vortheilhaften Uebergang auf die linke Seite der Oder, und die dadurch bewerkstelligte directe Verbindung mit Ratibor und der producten- und volkreichsten Gegend des Ratiborer und Leobschützer Kreises — selbst für den Fall nicht zugestehen wollte, wenn dadurch die Nothwendigkeit größerer Geldopfer begründet erschiene. — Denn abgesehen von Denen, dieserhalb allerhöchsten Ortes ausgesprochenen Erwartungen, von der gesunden Beurtheilungskraft der Unternehmer garantirt; ferner, abgesehen von dem

Vortraute der hohen Ministerialresolution vom 16. November 1843, und unbeachtet der, laß un begründete Hoffnungen hin — hochherzig von der Stadt Natibor gebotenen Opfer dort angeboten, wo selbe aus dem Gesichtspunkte öffentlicher Wohlfahrt hätte fordern können; abgesehen von allen diesen Beweisen rege gewordener Sympathien für diese Richtung der Bahnlinie, erheischt schon die Nothwendigkeit der Feststellung eines Gleichgewichtsverhaltens zwischen der Urproduction und der Industrie, wie andererseits die Nothwendigkeit, höchst möglichst gesteigerten Personenverkehrs — überall dort, wo es nur immer, selbst mit momentanen Geldopfern verknüpft, ausführbar erscheint, — die Herstellung einer Verbindung zwischen den bevölkertsten Theilen des flachen Landes und den Provinzialstädten, so wie auch die Verbindung der Hauptstädte, mit den bevölkertsten, angehauesten Gegenden, und mit denen, das ländliche Leben und Wirken concentrisch umfassenden Städten daselbst. — Jede Abweichung von dieser, durch die Rücksicht auf die Beförderung des Nationalwohlstandes, erfahrungsgemäß gebotene Nothwendigkeit, ist ein Verrath am allgemeinen Interesse der Nation und an denen besonderen Interessen derjenigen, die einen so unverdienten Ausschluß erfahren müssen.

Ueberdies ließe sich ein derlei Verstoß gegen die Anforderungen der Natur, nur aus Unkenntniß oder Parteilichkeit erklären, denn gewöhnlich gehen in Fällen wie der vorliegende, Nothwendigkeit, aus dem Gesichtspunkte des Allgemeinen, und Nützlichkeit, aus dem besondern des Unternehmens, betrachtet, Hand in Hand; ja, wenn sich irgend ein Bahnunternehmen selbst für den Unternehmer lohnend herausstellen kann, ist es doch nur ein solches, dem eine hinreichende Ausdehnung mit intensivem Wirkungskreise gesichert erscheint. —

Jedenfalls würden auch hier die, mit dem Uebergange etwa verbundenen Mehrkosten gegen den, dadurch gesicherten nachhaltigen Mehrertrag der Bahn, offenbar in keinen Betracht zu ziehen sein. —

Eine weitere, aus dem Gesichtspunkte des Nationalinteresses hervorgehende Nothwendigkeit des Ueberganges, stellt sich durch die Betrachtung heraus, daß im entgegengesetzten Falle ungeheure,

außer allem Verhältnisse mit den etwanigen Mehrkosten stehende Kräftekapitale im Laufe der Zeit nutzlos aufgewendet werden müßten, um so die unterbrochene Communication der Bahn mit Natibor und dem weiter linken Orderufer, und umgekehrt nothdürftig wieder herzustellen. Dabei mögen noch die Umstände Berücksichtigung finden, einmal daß der Oberstrom überall dort, wo keine festen Brücken bestehen die Möglichkeit stetiger Verbindung ausschließt, andererseits aber daß, da alle, auf die Heranbringung der Produkte verwendeten Mehrkosten, dem Selbstkostenpreise zugeschlagen werden müssen, leicht dadurch eine künftige fehlerhafte Handelsbalance mit dieser Gegend hervorgerufen werden könnte. —

Aber auch in strategischer Hinsicht ist die unmittelbare ununterbrochene Verbindung mit dem bevölkertsten Theile der Provinz, und einer Garnisonsstadt wie Natibor, unbeweisbar. Eine gleiche Anforderung kann der Staat an die Gesellschaft schon deshalb auch stellen, weil Natibor der Sitz bedeutender königl. Dicasterien, Kassen und Depots ist, die außer unmittelbarer Verbindung mit einer, nach dem Centrum des Staats führenden Straße gesetzt, — daselbst nicht weiter fort bestehen könnten. Der dadurch bewirkten theilweisen Hemmung aller Postverbindungen, und vieler andern noch Berücksichtigung verdienten Umstände sei hier, der Kürze wegen gar nicht gedacht. Die, in analogen Fällen auf andern Bahnstrecken des In- und Auslandes gemachten Erfahrungen, mögen auch hier verdiente Beachtung finden. —

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, würde selbst eine, durch den Uebergang, und den Bau einer Brücke hervorgerufene Mehrausgabe, auch wenn sie den Betrag von 150,000 Rthl. erreichte, noch immer bedeutungslos sein gegen die, dadurch erzielten allseitigen Vortheile, und gegen die, im entgegengesetzten Falle, nach allen Regeln menschlicher Voraussicht zu gewärtigenden Nachtheile. —

Nichts desto weniger muß auch das Erforderniß einer so bedeutenden Mehrausgabe in Zweifel gezogen werden, wenn man bedenkt, daß die Bahnfortsetzung auf dem linken Ufer weit
(Fortsetzung in der Beilage.)

Mit einer Beilage.



des Allgemeinen Oberschlesischen Anzeigers.

Ratibor, Mittwoch den 21. Februar 1844.

billiger wird erfolgen können, einmal, weil die Terrainbeschaffenheit den Unterbau begünstigt, und ein großer Theil von Grund und Boden dem Unternehmen unentgeltlich, oder doch unter günstigen Bedingungen von Seite der betroffenen Domänen, als der Stadt Ratibor, Sr. Durchlaucht dem Herrn Fürsten von Lichnowsky, dem Herrn Grafen zu Sauerma-Jeltsch, Herrn Gutsbesitzer Ditrich, hochherzigerweise zugewendet wird. —

Ferner, da hierdurch ein günstiger zweiter Uebergang über die Oder, zum Anschlusse an die k. k. Ferdinands-Nordbahn gestiftet erscheint, und der traurigen Nothwendigkeit überhebt, in dem Inundationsterrain der Ostrowka, bei Gorzitz einen mindest tausend Fuß langen Viaduct zu erbauen, dessen Kostenanschlag heute noch von Niemanden ohne Illusion gefertigt werden kann. —

Endlich verdient der billigere Bezug von Holz, Stein- und Ziegelmateriale, auf dieser Tour, eine Erwähnung, wie auch der Umstand, daß sich die Bahnunternehmung dadurch allein, den künftigen billigen Bezug des anerkannt besten Roaksohls der Provinz, aus den Gruben bei Petrkowitz und Koblan sichert. —

Ueberdies würde im entgegengesetzten Falle die Gesamtbahnlinie von Wien nach Breslau ohne Noth um eine halbe Meile verlängert, und die k. k. Nordbahngesellschaft in die unangenehme Lage versetzt werden, auch ihrerseits durch einen Viaduct sich der k. preuß. Wilhelmsbahn nähern zu müssen. —

Wenn nun, von der Einsicht der P. T. Herren Aktionäre, und ihren Sympathien für die nachhaltige Wohlfahrt des geliebten Vaterlandes, und dieser schönen Provinz, nichts anderes, als ein herzliches Eingehen auf dieses, alle Interessen gleich begünstigende Uebergangsproject erwartet wer-

den kann, so dürfte dennoch die Bestimmung des zweckmäßigsten Anschlußpunktes an die k. k. Ferdinands-Nordbahn, eine, alle Umsicht in der Erörterung erheischende Frage bleiben. —

Der Anschluß, proponirtermaßen bei Oderberg, kann nur auf zwei Punkten stattfinden, darüber sind alle Sachverständigen einig. Der eine ist durch die Uebersetzung der Oder zwischen dem Dorfe Annaberg, und dem westlichen Ende des Städtchens österreichisch Oderberg, der zweite aber durch die Uebersetzung zwischen dem östlichen Ende dieses Städtchens auf die zu Schloß Oderberg gehörigen Niederungsfelder, bedingt. Daß letzterer Uebergangspunkt, abgesehen davon, daß dadurch die große Bahnlinie wieder ohne Noth eine Verlängerung erleidet, viele, und unangesehene Hindernisse darbieten werde, erhellt schon daraus, daß die, dort weit verbreitete Schotterablagerung, sich mit der, durchaus nothwendigen guten Fundamentirung nicht wohl vereinbaren lasse. — Ueber die, in Abrede gestellte Inundabilität dieser Strecke wird überdies, die Zukunft entscheiden. —

Ungleich sicherer bleibt der, ersterwähnte Uebergangspunkt bei Annaberg, weil ihn hohe und feste Ufer begünstigen, und weil dadurch ein nicht unbedeutender Theil der gesamten Bahnlinie in Ersparung kommt. —

Ein jüngst wieder, auch österreichischerseits proponirter Uebergangspunkt vor Koblan, und läßt sich gegen die, an sich überaus günstige Ausführbarkeit dieses Projectes nur der Einwand machen, daß es, als zu spät ins Leben tretend, auf weitere Beachtung keinen Anspruch machen dürfe. —

Wie im Allgemeinen der möglichst schnelle Angriff, und die möglichst schnelle Vollendung der Wilhelms- und Kaiser-

Ferdinands-Nordbahn, eine Lebensfrage für das ganze Bahnsystem von Stettin bis Triest und diesen Theil Deutschlands, Angesichts des Umstandes wird, daß die gewichtige Rivalität der Prag = Dresdner Bahn in mehr Aussicht steht; — so muß es beiden ersten Gesellschaften möglichstes Bestreben bleiben, die Gesamtbahnlinie möglichst zu verkürzen, weil jede Meile mehr, erst in die Wagschale des Völkerverkehrs gelegt, unabsehbare Nachteile für ganze Landestheile nach sich ziehen könnte. —

Dieses vorausgesetzt, wird aber jeder Einwand, hervorgerufen durch die Nothwendigkeit einer Gesellschaft, einen größern Theil der Bahnstrecke als die andere übernehmen zu müssen

wenigstens bei so günstigen Constellationen, wie sich selbe unserem Unternehmen darbieten — übereilt erscheinen, und keinen Anklang finden. Dafür birgt mir die tief innerste Ueberzeugung des größten Theiles der P. T. Herren Aktionäre von der Wichtigkeit und zugleich Rentabilität der neuen Wilhelmsbahn, und das, dieser Ansicht entsprechende Vertrauen des In- und Auslandes. —

(Beschluss folgt in nächster Nummer.)

Auflösung des Räthsel in voriger Nummer:

Herz.

Allgemeiner Anzeiger.

Der Allgemeine Oberschlesische Anzeiger empfiehlt sich als ein seit 42 Jahren gekanntes und wirkames Organ zur Verbreitung von Inseraten, deren Annahme täglich in den Hirt'schen Buchhandlungen zu Ratibor und Breslau erfolgt.

Die glückliche Entbindung meiner Frau von einem muntern Knaben zeige ich theilnehmenden Verwandten und Freunden statt jeder besonderen Meldung hierdurch ergebenst an.

Ratibor den 16. Februar 1844.

Dr. Guttman.

Eine gebildete Person, die sich der Führung des Hauswesens auch der Erziehung der Kinder unterzieht, immer in achtbaren Häusern war, sucht unter bescheidenen Ansprüchen ein Unterkommen. Näheres weist die Redaction d. Bl. nach.

Vorgestern ging in hiesiger Stadt oder in der Nähe derselben der Schwanzriemen von einem Pferdegeschirr verloren. Der Finder wird ersucht, den Eigenthümer bei der Redaction d. Bl. zu erfragen, um von diesem eine angemessene Belohnung bei der Rückgabe zu empfangen.

Ratibor den 20. Februar 1844.

Portraits in Del

von 4 Rthl. an, für die Aehnlichkeit garantirend, fertig

M. Thiele,

Ober-Gasse, im Ernst Mannischen Hause.

Luthers-Stiftung

Prospekte sind für Alle, die dieses echt = evangelische Werk mitbegründen wollen, gratis zu haben in der Hirt'schen Buchhandlung in Ratibor.

An Fräulein — n.

Zu Ihrem Lobe, mein Fräulein, nicht zu Ihrer Schande, gestehe ich Ihnen hiermit, daß ich der festen Ueberzeugung bin, Sie seien nicht die Verfasserin der Erwiderung auf meine gegen Sie leztthin ausgesprochene Meinung. Aber auch dann, wenn Sie es nur gestattet haben, daß eine solche Erwiderung für Sie in ein öffentliches Blatt eingerückt werde, haben Sie sich sicherlich mehr beschimpft, als Sie sich dadurch Satisfaction verschaffen konnten. Ihr unfähiger Wortführer, der mich spöttelnd Incognitus X anredet, sich aber trotz dessen selbst Y zeichnet, (wahrscheinlich hält er diesen Buchstaben für den Vertreter einer bekannten Größe) wagt es statt einer gehörigen Antwort, aphoristisch hingeworfene, jedes innern Zusammenhanges ermangelnde Witzungen, die bis zur Verletzung des weiblichen Zartgefühls gehen, und die herauszudreheln er auch die Unwahrheit nicht scheut, in Ihrem Namen zu veröffentlichen. Er nennt sich gerecht, kein Mensch weiß, warum; er spricht von meinen Verdiensten, kein Mensch weiß, wozu diese in Betracht gezogen sind, und überhaupt ist in dem Ganzen eine so ungereimte Zusammenstellung von nichts sagenden Phrasen und eine so geschraubte, unlogische Denkweise niedergelegt, daß man sich des Wunsches nicht enthalten kann, der Verfasser möchte das Glück haben, auch für sein geistiges Auge ein Glas zu finden, welches ihm die Gegenstände der Beurtheilung in gehöriger Gestalt zeige.

Schließlich ermangele ich auch nicht den Verfasser zu warnen, in der Folge jede Vertheidigung oder Rechtfertigung Aurer zu unterlassen, zumal wenn es ihm nicht besser gelingt, als diesmal, denn schwerlich wird ihm Fräulein — n. für seinen Mitterdienst Dank wissen.

X.

Bekanntmachung.

Hohen Herrschaften, als einem verehrten Publikum erlaube ich mir hierdurch ergebenst anzuzeigen, daß ich von dem Erbrichter Herrn Meirner zu Janowitz 30 Stück sogenannte graue Mastochsen gallizischer Race erkaufte habe, und bitte ergebenst um geneigte Abnahme des Fleisches von diesen Thieren, so wie ich mich zugleich mit anderen Fleischsorten bestens empfehle. Lobpreisungen über das Fleisch von diesen Thieren enthalte ich mich, da der Vorzug desselben gegen das von gewöhnlichem Landvieh, von jeder Herrschaft, Koch und Köchinnen, so wie in den kleinern Haushaltungen eines verehrten Publikums zu sehr anerkannt ist; überhaupt durch eine mehrjährige Sperre veranlaßt, wieder etwas anerkannt Gutes zum Vorschein kommt.

Ratibor den 18. Februar 1844.

Der Fleischhauermeister S p o s t a.

Verlegt und redigirt unter Verantwortlichkeit der Hirt'schen Buchhandlung in Ratibor.