

# Allgemeiner Oberschlesischer Anzeiger.

42<sup>ter</sup>  
Jahrgang.



N<sup>o</sup> 16.  
1844.

Ratibor, Sonnabend den 24. Februar.

## In Angelegenheiten der Wilhelmsbahn.

(Beschluss.)

### II. Ueber die Höhe des Anlagecapitals.

Ich habe bereits darauf hingedeutet, daß es zwei Gesichtspunkte der Beurtheilung giebt, nach welchen Unternehmungen, wie die in Rede stehende, ins Leben zu treten pflegen. Der erste ist Aussicht auf momentanen Gewinn, ohne Rücksicht auf Nachhaltigkeit. Der zweite Aussicht auf eine künftige, wirtschaftlich nachhaltige Rente mit freiwilliger Verzichtleistung auf die ephemeren Früchte des Augenblickes.

Der erste Gesichtspunkt erfährt seine eifrige Repräsentation durch die staatswirtschaftlich sterile Klasse der sogenannten Spekulanten, jener unheilbringenden Mitteldinge zwischen der schaffenden Kraft und dem ostensiblen Leben im Staate. Der zweite, durch die wirklich geistig oder materiell produktive Klasse von Staatsbürgern; eben, weil es natur- und vernunftgemäß der Wesenheit ihres Wirkens widerspräche, die Interessen der Raum- und Zeitgenossenschaft an die Zufälligkeiten des Augenblickes zu knüpfen. Obgleich alle Erfahrungen neuester Zeit diese ausgesprochene Ansicht rechtfertigen, ja tausend Beispiele bieten von dem fruchtlosen Kampfe des Conservativen-Prinzips mit dem Principe der Bewegung. — so dürfte sich dennoch, so erwartet es wenigstens unser Vaterland, Keiner unter uns

finden, der den, vielleicht überwiegenden Einfluß seiner Stimmberechtigung dazu bemühen wollte, um Beschlüsse durchzuführen, die einzig und allein auf momentane höhere Ausbringung seiner Aktien abzielen. — Ein Werk wie das, welches wir, im Interesse der Nation auszuführen uns anheischig gemacht haben, leidet keinen kleinlich wucherischen Maßstab, eben, weil das wahrhaft Gute und Stabile im Leben, ohne angemessen großen Kraftaufwand einmal nicht erzielt werden kann. —

Diesemgemäß, und weil es uns nur daran gelegen sein kann, so zu bauen, daß „das Werk den Meister Lobe“ und segensbringend werde künftigen Generationen; — halte ich das Anlagecapital, projektiertenmaßen auf 900,000 *Thlr.* für unzureichend, wenngleich die überaus günstige Terrain-Beschaffenheit annehmen läßt, daß diese Bahnstrecke, bei gutem Haushalte, selbst mit Einschluß der Uebergangsbrücke bei Ratibor, und des Brückenantheiles bei Oderberg noch unter dem, bisher in analogen Verhältnissen aufgewendeten mittleren Kostensatze wird ausgeführt werden können. —

Ich bin weit entfernt, denen überaus kostspieligen Bauten das Wort zu sprechen, wie selbe in England, dem Lande technisch-vedantischer Gründlichkeit ausgeführt werden, wo selbst die billigsten Bahnen, als da sind die Northern und Eastern, York und North-Wiedland und Birmingham auf 148,180 *Thlr.* die Manchester-Liverpool auf 1,000,000 *Thlr.* die sämmtlichen

1000 Meilen der bestehenden Eisenbahnen Großbritanniens aber durchschnittlich auf 1,400,000 *Rthl.* pro Meile zu stehen kommen.

Eben so wenig ließe sich rathen, eine Holz = Eisenbahn auszuführen, die ihrer Wohlfeilheit wegen, denn die Meile kommt bei sonst günstigem Unterbaue auf circa 70,000 *Rthl.* zu stehen, — in wenig bevölkerten Gegenden Nord = Americas Anwendung fanden. — Die Unionsstaaten sind selbst in neuerer Zeit davon abgekommen, und stellt sich bei ihrem ungeheueren Eisenbahnsysteme von 4000 Meilen, bei einem Kapitalsaufwande von nahe an 290,000,000 *Rthl.*, der Kostenpreis pro Meile auf circa 180,000 *Rthl.*

Ein constanteres Durchschnittsverhältniß zeigt sich auf dem Continente, so z. B. ergibt sich der mittlere Kostenpreis in Frankreich auf 161,000 *Rthl.*, in Deutschland auf 120,000 *Rthl.*, bei der k. k. Ferdinands = Nordbahn auf 160,000 *Rthl.*, während alle Eisenbahnen der Welt durchschnittlich circa 400,000 *Rthl.* pro Meile gekostet haben sollen. —

Es gibt mit Ausnahme der Holz = Schienenwege, die auf Pferdezug berechnet sind, und die durchschnittlich, wie z. B. die Budweis = Gmundner auf 70,000 *Rthl.* pro Meile zu stehen kommen, ferner der Schienenbahnen mit Steinunterbau, die sich auf der Baltimore = Ohio = Bahn so schlecht bewährten; dann der kostbaren Railsbahnen mit eisernem Unterbaue, wie solche auf einer Strecke von 250 Yards zwischen der Leeds = Manchester und der Liverpool = Manchester = Bahnen, in Ausführung kömmt; — endlich mit Ausschluß der als ganz unpraktisch befundenen muldenförmigen und Trailsbahnen, wie aller, in diese Klassen gehörigen Varietäten, wozu auch die Schienenbahnen mit parallel fortlaufenden Holzunterlagen zu zählen sind, wie solche in einigen Grafschaften Englands, in mehreren Gegenden Nord = Americas und unter anderen auch auf der k. k. Nordbahn Anwendung fanden, sich aber bei großer Frequenz als unhaltbar bewiesen haben; noch Railsbahnen, nämlich aus gutem Eisen gewalzte Rails, die auf unbehauenen Querkhölzern wohl befestiget werden, und unter dem Namen der Stephenson'schen, in Belgien durchaus, und in neuester Zeit auf beinahe allen neuen Bahnstrecken Americas, Englands, Frankreichs und Deutschlands Anwendung finden. — Diese allein sind wegen ihrer erprobten Solidität bei verhältnißmäßig niedrigem Kostenpreise für unsere Bahn-

strecke anzuempfehlen. — Nehmen wir nun die Belgischen Eisenbahnetablissemens, wie sie es verdienen, auch hier zur Richtschnur an, so finden wir, daß sich daselbst, bei einer Bahnstrecke von 200 Meilen, und dem Aufwande eines Anlagekapitals von 24,000,000 *Rthl.*, die Baukosten einer Meile auf 120,000 *Rthl.* (nach Stephenson sogar nur auf 113,442 *Rthl.*) stellen.

Wenn wir nun auch in Berücksichtigung ziehen, daß wir für Rails, Locomotive, Personen- und Transportswagen u. u. größere Kapitale werden aufwenden müssen, als dies in Belgien erforderlich ist, so scheint es dennoch gewiß, daß wir, Angefichts billigerer Preise von Grund und Bodens und anderer Baumaterialien, die Meile mit circa 160,000 *Rthl.*, mithin die Strecke von 6 Meilen mit, rund gerechnet 1,000,000 *Rthl.*, gut und dauerhaft werden herstellen können; was in Berücksichtigung der, mit aller Wahrscheinlichkeit zu erwartenden Reinerträge eine nachhaltig nutzbringende Capitalanlage, selbst von dem Gesichtspunkte engherziger Aktien = Inhaber aus beurtheilt, wird genannt werden können. —

Unbestreitbar ist es jedenfalls, daß sich bei keinem, mit einem an sich so geringen Capitale dotirten Unternehmen, — ein umfangreicherer Nugeseffekt erwarten ließe, als bei dem vorliegenden. —

Nichts destoweniger aber bleibt die Ansicht verwerfenswerth, als ob die Höhe des anzulegenden Baukapitals für die Unternehmer gleichgültig wäre, weil der Staat, als dritte Person eine angemessene Zinsgarantie gewährt. — Denn abgesehen von dem, vom Staate durch die Bestimmungen des Regulativs vom Jahre 1836 IV. 2. vorbehaltenen Oberaufsichtsrechte, bleibt dieß ein Ausfluß jener vielbeklagten Spekulationswuth, deren Theilnahme erst dort aufhört, wo kein Theil mehr genommen werden kann. — Stets bleibt Mangel an Solidität in der Ausführung, die traurige Folge dieses wucherischen Hinterhaltes, weil dann der Impuls fehlt, durch eigene Intelligenz unwirtschaftlichen Kräfteverbrauch, sich eine angemessene dauernde Rente zu schaffen. —

Leider können solche Unternehmungen nur unter dem Einflusse freier Rede und unbeschränkterer Presse ein wahrhaftes Gedeihen finden, wie z. B. in Amerika, England und Frankreich. Denn überall dort geißelt die Oeffentlichkeit schon die

fehlerhafte Intention, und vermeidet so oft die, mit der Ausführung nothwendig verbundenen Uebel. — Mit einem Worte, es soll und wird auch gewiß dem größten Theile der P. T. Herrn Actionaire der Wilhelmsbahn daran gelegen sein, ein durchaus seinem Zwecke entsprechendes Unternehmen zu begründen, wohlerrwägend, daß sich das Privatinteresse nicht wohl nachhaltig vom Interesse der Allgemeinheit trennen lasse.

Jede zweckmäßig angelegte Bahn ist ein Capitalsgewinn für die Nation, insofern, als die Quelle des neuen Einkommens und das Einkommen selbst dem Nationalvermögen zuwächst. Die Zweckmäßigkeit einer Bahn spricht sich daher nicht allein in der Nachhaltigkeit der Kapitalsrente für den Unternehmer, sondern vielmehr darin aus, daß sie vollkommen geeignet erscheint, der Nation eine nachhaltige Quelle neuer Güterwerthe zu sichern. — Bewirkung einer größern Stabilität schon bestehender Werthe, worin an sich schon eine Vermögensvermehrung der Nation liegt, und Belebung latenter produktiver Kraft im Menschen wie in der Natur, das sind die gerechten Anforderungen des Staates an jedes Eisenbahnunternehmen, dieß der Probirstein ihrer Zweckmäßigkeit. —

Der bisher durch die Erfahrung festgestellte günstige Einfluß zweckmäßig angelegter Eisenbahnen auf den Volkswohlstand, durch Belebung der Produktion und des Verkehrs ist wahrlich ungeheuer zu nennen; so soll sich in Irland die Produktion in allen Zweigen vom Jahre 1825 bis 1843 um das 300fache in derselben Zeit aber, die der Nordamerikanischen Unionsstaaten von 320 auf 750 erhöht haben, während sich die Bevölkerung von 13 auf 18 Millionen Menschen steigerte. — Nicht minder wohlthätig soll das belgische, obgleich noch lange nicht vollendete Bahnsystem auf den Nationalwohlstand gewirkt haben, denn man berechnete bis zum Jahre 1840 10 Millionen Frank an allein bereits in Ersparung gebrachten Selbstkosten, was, die Besteuerung mit 23 Frank pro Kopf angenommen, einem Steuernachlasse von 4 Frank pro Kopf und Jahr gleich käme. —

Ich halte dafür, daß so außerordentliche Resultate dort nicht angesprochen werden können, wo ein größerer Gleichgewichtszustand der Interessen durch die Civilisation bereits herbeigeführt wurde, und wo es keine so ungeheure Masse latenter produktiver Kräfte mehr giebt. —

Bei dem leytangeregten Zustande der Volksinteressen der

auch bei jüngern Unternehmern zu berücksichtigen ist, dürften, unter sonst gleichen Verhältnissen diejenigen Bahnsysteme wohlthätiger wirken, welche mehr auf den Innern als auf den äußern, mehr auf den Personen- als auf den Waarenverkehr basirt worden sind. Denn es muß im Interesse eines gut bevölkerten Staates vorzugsweise liegen, daß der innere Verkehr umfangreich und stabil bleibe, und daß die durch Produkte neu hervorgerufenen Werthe der Nation selbst nicht verloren gehen, was doch überall dort eintritt, wo der Außenhandel überwiegend erscheint. Auch muß ein wohlbevölkert Staat den Personenverkehr vor dem Waarenverkehr begünstigen, weil eben die Erfahrung lehrt, daß die Beweglichkeit der Menschenmasse, die ihrer materiellen Güter bei weitem übersteigt.

Allen diesen angeführten Erfordernissen einer aus staatswirthschaftlichem Gesichtspunkte betrachtet, vollkommen zweckgemäßen, und zugleich für die Unternehmer nachhaltig rentablen Bahn, entspricht unsere Wilhelmsbahn — im ausgedehntesten Sinne, wenn selbe wirklich so angelegt und ausgeführt wird, wie ich es, mit Berücksichtigung aller intervenirenden bestehenden und voraussehbaren künftigen Interessen, wohlmeinend und vorurtheilsfrei hier vorgeschlagen habe.

Bevor ich noch schließlich meine individuelle Ansicht über die muthmaßliche Rentabilität unserer angegebener Maassen zu Stande gebrachten Wilhelmsbahn in einem einfachen Calcul niederlege, will ich noch des bessern Verständnisses wegen einige, auf Erfahrungen gegründete, hierauf Bezug habende Eisenbahn-Zahlenverhältnisse voranschicken, und hierbei die frequenteste Bahn Englands, die Manchester-Liverpooler, dann das belgische Bahnsystem und endlich sämmtliche Bahnen Deutschlands, nach einem mittleren Durchschnitte in Berücksichtigung ziehen. —

**I. Durchschnittl. Fahrgeld pro Person und Meile.**

a. Manch. = Liverpool.	5 Sgr. 10 c.
b. Belg.	1 = 3 =
c. Deutschl.	3 = 2 =

**II. Durchschnittl. Regiekost. pro Person und Meile.**

ad a.	2 Sgr. 1 c.
ad b.	= = 6 =
ad c.	1 = 7 =

**III. Durchschnittl. Gewinn pro Person und Meile.**

ad a.	3 Sgr. 10 c.
ad b.	= = 9 =
ad c.	1 = 7 =

**I. Durchschnittl. Transportgeld pro Centner und Meile.**

a. Manch.-Liverpool.	5	o.
b. Belg.	4	=
c. Deutschl.	6	=

**II. Durchschnittl. Regiekosten pro Centner und Meile.**

ad a.	2	o.
ad b.	2	=
ad c.	3	=

**III. Durchschnittl. Gewinn pro Centner und Meile.**

ad a.	3	o.
ad b.	2	=
ad c.	3	=

Die Selbstkosten stellen sich auf den meisten Bahnen Europas auf circa 50 Procent der Brutto-Einnahme, z. B.

Magdeburg-Leipzig	} pro Person u. Meile 12 1/2 X, hiervon ab Regie mit 6 1/4 X, bleibt netto 50 Procent.
Berlin-Köthen	
Leipzig-Dresden	

Die Selbstkosten pro Meile Fahrt stellen sich beispielsweise wie folgt:

Belgien	auf	6	Flk.
Deutschland	=	5	=
Oberschlesien	=	4	= 10 Sgr.
Berl.-Potsdam	=	5	= 4 =
= Frankf.	=	5	= 10 =
Nordbahn	=	7	=

Auf frequenten Bahnen werden durchschnittlich 6 bis 10 Fahrten pro Tag gemacht.

8 Meilen werden als mittlere Reisetour von Personen,  
10 = = = = Transport-Tour von Waaren  
erfahrungsgemäß angenommen.

Der mittlere Transport pro Jahr und Meile stellt sich  
z. B. auf der Nordbahn auf 150,000 Personen,  
= 300,000 Centner Waaren.

Wahrscheinlichkeits-Calcul über den künftigen Ertrag der  
Wilhelmsbahn, — bei einem Anlage-Kapital von 1,000,000  
Flk. und bei sechs Meilen Länge:

6 Meilen à 6 Züge täglich macht pro Tag 36 Meilen Fahrt,  
mithin im Jahre à 365 Tage — 13,140 Meilen Fahrt. —

Einnahme auf 6 Meilen werden pro Jahr befördert:

900,000 Menschen à 3 Sgr.	— 90,000	Flk.
1,800,000 Centner à 1 =	— 60,000	=

Summa der Einnahme 150,000 Flk.

Ausgabe:

13,140 Meilen Fahrt à 5 Flk.	— 65,700	Flk.
5 Procent Zinsen des Kapitals	— 50,000	=
1 Procent reserve	— 10,000	=

Summa der Ausgabe 125,700 Flk.

Wenn nun von der Einnahme per	150,000	Flk.
die Ausgabe abgezogen wird mit	125,700	=

so bleibt noch über 5 Procent Verzinsung

1 = reserve.

Summa 6 Procent.

eine Dividende von	24,300	Flk.
oder 2,43 Procent.		

**III. Ueber Annahme oder Ablehnung der Zins-Garantie.**

Das Streben nach Bergesellschaftung der Interessen, um Unternehmungen durchzuführen, die einen größern Kraftaufwand fordern, als ihn der einzelne Private sicher zustellen vermag, — ist ein eigenthümliches Zeichen der Zeit, hervorgerufen einerseits durch das selbstsprechende Bedürfniß und das Bewußtsein unzulänglicher Einzelkraft; andererseits aber sichergestellt durch das wachsende Geistesverständnis und die durch die Civilisation gesteigerte Rechtsicherheit.

Nichtsdestoweniger aber bleibt diese Richtung des sociellen Lebens ein Zeichen mangelhaften concentrischen Strebens aller Einzelinteressen im Staate, und ein trauriges Supplement für die Unzulänglichkeit oder fehlerhafte Organisation seiner finanziellen Institutionen.

Wenn nun dieses maaplose Streben nach Association, ohne Rücksicht auf die Veranlassungen, die es ins Leben riefen, als ein unbestreitbares Factum feststeht, wie wir es außer Amerika  
(Fortsetzung in der Beilage.)

Mit einer Beilage.



## Des Allgemeinen Oberschlesischen Anzeigers.

Ratibor, Sonnabend den 24. Februar 1844.

in Frankreich sehen, woselbst bis zum Jahre 1837 300 Gesellschaften zu verschiedenen Zwecken mit einem Grundkapitale von 500 Millionen Franken sich constituirt haben, während man 5 Jahre früher kaum deren 60 kannte. So in England, wo das Jahr 1835 allein 121 Gesellschaften mit einem Anlagekapitale von 49 Mil. Pf. St. sich bilden sah, so in Deutschland, wo das Streben zu Privat-Vergesellschaftungen zur wahren Manie geworden ist, und sich, in Ermanglung großartiger industrieller Interessen (mit Ausnahme der, der Eisenbahnen) auf den Comfert des Lebens wirft.

Wenn nun dieser Richtung der Privat-Interessen im Staate nicht wohl mit Gewaltmaßregeln entgegengewirkt werden kann, so erheischt es doch die allgemeine Wohlfahrt, dafür Sorge zu tragen, daß diese Partikularisirung nicht unheilbringend für das politische Ganze werde.

Ueberall dort also, wo die Regierung es als das kleinere Uebel ansieht, die Ausführung staatswichtiger Unternehmungen — denn nur von solchen kann hier die Rede sein — Privat-Gesellschaften zu überlassen, wird es angezeigt sein, diesem Streben keine fehlerhafte Richtung zuzugestehen, andererseits aber erst dort, wo Sympatien im Volke wirklich fehlen, aufmunternd und fördernd einzugreifen.

In Anbetracht dessen aber, daß, erfahrungsgemäß das begünstigte Streben zur vorzugsweisen Verfolgung von Privat-Zwecken, leicht zur Nichtbeachtung der Staats-Interessen erzieht und daß der, einmal schrankenlos gewordene Spekulationsgeist, zur krassesten Individualisirung der Interessen ausartet, — bin ich immer dafür, daß der Staat als solcher, wenigstens überall dort selbstunternehmend aufträte, wo eine, alle Besorgnisse

für das öffentliche Wohl besetzende Ueberwachung von Privat-Gesellschaften unausführbar erscheint, wie dies bei Eisenbahn-Unternehmungen ganz besonders der Fall ist.

Namentlich für die Uebernahme aller Eisenbahnbauten durch den Staat sprechen viele Rücksichten. Einmal garantirt eine Summe vorurtheilsfreier Intelligenz die Zweckmäßigkeit des Entwurfes, der Ausführung und der Administration, während im entgegengesetzten Falle oft Privat-Rücksichten maßgebend werden. — Ferner wird es nur so möglich ein, allen Interessen der einzelnen Provinzen entsprechendes Bahn-System, und zwar auf das schnellste durchzuführen; wie auch den Verkehr durch niedrige Transportsätze zu heben, und durch möglichste Fixirung derselben sicher zu stellen. — Endlich aber befindet sich jeder Staat, erfreut er sich nur einigermaßen einer geregelter Finanz-Verwaltung und des Genusses öffentlichen Vertrauens, — in der Lage, die, zu solchen Unternehmungen erforderlichen Fonds aufzubringen.

Selbst für den Fall, als der Staat zu einem solchen Zwecke Anleihen contrahiren müßte, würde, vorausgesetzt, daß dadurch der Volkswohlstand wirklich erhöht worden, dieses Opfer in keinem Verhältnis zu dem errungenen Vortheile stehen, selbst dann nicht, wenn das Unternehmen für den Staatschatz wenig rentirend bliebe.

Eine solche Staatsschuld ist ihrer Wesenheit nach keine, weil sie im progressiven Verhalten zum Steigen des National-Vermögens, sich selbst vermindert und amortisirt.

Wo es der ungeschwächte Credit des Staates, wie in Preussen zuläßt, ist die Emanirung unverzinslicher Eisenbahn-schne vollständig gerechtfertiget, weil der Ertrag der Bahnen ganz zur

Amortisation verwendet werden kann, während andererseits dem Bedürfnisse einer, zu dem gesteigerten Verkehre angemessenen Masse von Geldmitteln entsprochen wird.

Belgien ist der einzige Staat, welcher seit dem Beschlusse vom Jahre 1834 ein vollständiges Eisenbahn-System auf Staatskosten durchführt, und zwar mit großem Nutzen für die Nation, wenn gleich nicht mit besonderem für den Schatz.

Das von einigen Staaten ganz oder theilweise gegen Privat-Gesellschaften vorbehaltene Heimfallsrecht bleibt ein fehlerhaftes Auskunftsmitel für die, zur Zeit, von der Hand gewiesene Selbstausführung. Erstlich, weil dieser Vorbehalt, um gerecht zu erscheinen, nur gegen vollständiges Entgelt, wie z. B. in Sachsen, gedacht werden kann, oder aber auf einen so langen Zeitraum hinausgedehnt werden muß (gewöhnlich 99 Jahre), daß es, in Anbetracht der, bis dahin gewiß eintretenden Umgestaltungen im Transportwesen, als vollkommen wirkungslos angesehen zu werden verdient.

Ein Volk andererseits, das keine Sympathie für solche rationell-wichtigen Unternehmungen beurlundete, und seine Theilnahme erst von besondern, das allgemeine Gleichgewicht der Interessen mehr oder weniger verletzenden Begünstigungen und Garantien durch den Staat, abhängig machte, würde beweisen, daß es zu indifferent ist, um das Wahre und Gute zu wollen, oder zu arm, um es durchzuführen. — Ein solches Volk wäre noch zu unreif für die Segnungen eines freien, geistigen und materiellen Interessenverkehrs, und könnte auch noch lange des Baues von Eisenbahnen entbehren. —

Daß sämtliche hier angeführten abnormen politischen Volks-Tendenzen, welche eine Bevormundung durch Zinsen-Garantie nothwendig machen würden, weder auf die Gesammtheit preussischer Staatsbürger, noch auf unsere Wilhelms-Bahn-Aktien-Gesellschaft Anwendung finden, versteht sich von

selbst, weil gewiß Jeder von uns zu außerordentlichen Opfern gern bereit ist, um sein Schärfein zur möglichst schnellen Ausführung eines Unternehmens beizutragen, das sich so segensbringend für den Einzelnen, als für die Allgemeinheit überall noch bewiesen hat.

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend hat die große Mehrzahl die, von Sr. Majestät dem Könige allergnädigst gewährte Zinsen-Garantie nur als einen neuen Beweis väterlicher Fürsorge, dankbar angenommen, ohne deshalb davon ihre Theilnahme an einem so volksthümlichen Unternehmen abhängig machen zu wollen.

In dieser Voraussetzung würde ich dafür stimmen, durch dankbare Zurücklegung der allerhöchstgnädig unserem Unternehmen gewährten Zins-Garantie, mit Vorbehalt jedoch der Circulations- und Depositalfähigkeit der Aktien, den Beweis zu liefern, daß wir uns bisher mehr von der tiefinnersten Ueberzeugung, ein wahrhaft rationell-segenreiches Werk zu begründen, als von der Aussicht auf einen gesicherten Gewinn, haben leiten lassen.

Ohne mich über die im Entwurfe vorliegenden Statuten der Gesellschaft näher auszusprechen, bemerke ich nur noch schließlich in Beziehung auf die im § 20 des Entwurfes vorgeschlagenen Zwischenzinsen, daß solche in Anbetracht des Umstandes, daß sie, insolange das Unternehmen selbst nicht rentirt, aus dem Anlagekapital aufgebracht werden müssen, — nur von solchen Theilnehmern angesprochen werden dürften, die an Selbsttäuschung besonders Vergnügen finden. — Meiner Ansicht nach sind solche Zwischenzinsen verwerflich, weil sie eine unnütze Rechnungslegung hervorrufen, dem realen Werthe des Unternehmens schaden und doch Niemanden wirklichen Vortheil bringen. Auch dies ist eine Erfindung Frankreichs und wahrlich kein würdiger Gegenstand der Nachahmung.

Von einem Mitaktionär der Wilhelms-Bahn.

## Allgemeiner Anzeiger.

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

Am 27. Januar c. Abends ist in dem Gasthause zur weißen Taube zu Brunkon ein leinener Beutel mit 27 *Rthl.* 3 *S.* Geld, bestehend aus 7 Zweithalerstücken, 12 Thalerstücken, 10 Zweigroschenstücken, 1 Biergroschenstück und einem 3 Pfennig vorgefunden worden. Bescheinigte Ansprüche darauf sind binnen 8 Tagen bei dem unterzeichneten Gerichte anzubringen; widrigenfalls nach dieser Zeit, dieses Geld dem sich gegenwärtig gemeldeten Eigenthümer verabsolgt werden wird.

Schloß Ratibor den 15. Februar 1844.

Herzoglich Ratiborsches Gerichtsamt der Güter Binkowis und Altendorf.

## Bleichwaaren-Beforgung.

Bei herannahender Bleichzeit erlaube ich mir hiermit die ergebenste Anzeige, daß in  
Kreuzburg Herr M. Singer,  
Lissa = Sam. Jünger,  
Lublinitz = J. F. Peschke,  
Militzsch = Heine. Jul. Ertel,  
Oppeln Herrn C. F. Heidenreichs Btw.  
Ratibor Herr J. Höniger,  
Rosenberg = J. Weigers Sohn,  
Gr. Strehlitz = Kossa,  
Strehlen = G. Aug. Schilling,  
Wohlau = W. F. Kademacher,

die Güte haben werden, Bleichwaaren aller Art zur Beförderung an mich anzunehmen. Bei einer prompten, guten und möglichst billigen Bedienung hoffe ich um so mehr, mich recht reichlicher Zuweisungen von Leinwand, Tisch- und Handtucherzeug, Garn, Zwirn u. dergleichen zu dürfen, als ich die feste Versicherung gebe, daß ich nur allein **vollkommen schöne unschädliche Naturbleiche** anwenden lasse.  
Greiffenberg den 15. Februar 1844.

**Richard Fischer sen.**

Bei Ferdinand Hirt in Breslau ist zu haben, so wie für das gesammte Oberschlesien zu beziehen durch die Hirt'sche Buchhandlung in Ratibor:

## Praktische Guitarr-Schule

oder gemeinschaftliche Anleitung, in kurzer Zeit **selbst ohne alle Notenkenntniß** bekannte Lieder auf der Guitarre begleiten zu lernen. Nebst 365 Liedern mit ihren Melodien und Angabe der Begleitung nach dieser Methode.

Herausgegeben

von

**F. Samanns.**

4 Hefte. 8. Wefel, Bagel. Broschirt 1 *Rthl.*

Als Fortsetzung zu dieser Guitarrschule gehört:

## Zweite Sammlung beliebter Guitarrlieder,

bestehend in 365 Nummern nebst Melodie und Begleitung.

Herausgegeben

von

**F. Samanns.**

2 Theile. 8. Ebendas. Broschirt 1 *Rthl.*

## Der Sänger an der Donau.

Eine Sammlung ernstlicher und heiterer Gesänge mit leichter Guitarr-Begleitung.

Herausgegeben

von

**J. A. Fuchs.**

12 Hefte. Ulm, Stettin'sche Buchh. Broschirt 2 *Rthl.*

## Saiten-Klänge.

Eine Sammlung der bestbekanntesten Lieder und Arien aus schon bekannten Opern, mit Begleitung der Guitarre

von

**G. Thebes.**

H. 4. Hanau, Edler. Broschirt 20 *Sgr.*

## 60 ausgewählte deutsche Lieder

mit Begleitung der Guitarre gesammelt von

**Georg Stein** und **C. Seidenstricker**

2 Hefte. H. 4. Hanau, Edler. Broschirt à Hest 20 *Sgr.*

Durch Anregen einiger meiner Gönner gebe ich mir die Ehre Einem hohen Adel und hochzuverehrenden Publikum anzuzugehen, daß ich Unterzeichneter gründlichen Unterricht im Pianoforte-, Violin- und Guitarspielen, so wie auch in aller andern Blas-Instrumenten erteile, bitte daher ganz gehorjamst, mir ein wohlwollendes Vertrauen schenken zu wollen.

Ratibor den 21. Februar 1844.

**Louis Kaufmann sen.**

Musiklehrer, wohnhaft auf der Salz-gasse Nr. 289, vormals Schüler des Großherzogl. Kapellmeister Hummel zu Sachsen-Weimar.

15—20000 Stück Ziegeln, mit Steinkohlen gebrannt, sind zu verkaufen bei  
Bernhard Lach  
in Lefartow.

## Ignaz Frank,

Kupfer-Arbeiter in Ratscher

empfiehlt sich zu allen in sein Fach einschlagenden Arbeiten, besonders aber den Herren Guts-, Brennerei- und Brauereibesitzern zur Anfertigung von **Pistolen-** und **Gallischen Dampfapparaten, Spritzen** u. dergleichen, so wie auch zu derartigen Reparaturen.

Respektive Aufträge werden bei billigen Preisen pünktlich besorgt werden, und bittet um gütige Beachtung.

Im Verlage von Wilhelm Haffel in Elberfeld ist so eben erschienen und kann durch alle Buchhandlungen bezogen werden, in Breslau durch Ferd. Hirt, am Raschmarkt No. 47, so wie für das gesammte Oberschlesien zu beziehen durch die Hirt'sche Buchhandlung in Ratibor.

## Palmblätter.

Organ für christliche Mittheilungen,

herausgegeben von

**Fried. Wilh. Krummacher.**

Jahrgang 1844. Januar- und Februarheft p. complet (6 zweimonatliche Hefte) 1 $\frac{2}{3}$  *Rthl.*

Allen, denen das Gedeihen der evangelischen Kirche am Herzen liegt, sei dieses neue periodische Organ anempfohlen, dessen Aufgabe der Herausgeber in seinem Einleitungsaufsatz „geistlicher Fahnentrug“ in begeisterter Wahrheit verkündet.

Bedeutende Mitarbeiter haben sich schon dem Unternehmen angeschlossen.

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.

### In Breslau

sind gut meublirte Zimmer auf Stunden, Tage und Monate zu vermieten, Albrechtsstraße Nr. 39 bei

F u n k e.

Im Verlage des Unterzeichneten erscheint binnen Kurzem und wird in Breslau vorrätzig bei Ferdinand Hirt, am Raschmarkt Nr. 47, so wie für das gesammte Oberschlesien durch die Hirt'sche Buchhandlung in Ratibor zu beziehen sein

## Beiträge zur Kritik des Entwurfs des Strafgesetzbuches für die preussischen Staaten, nach den Beschlüssen des Staatsrathes.

V o n

Dr. J. A. Abegg.

circa 24 Bogen gr. 8. geh. in 2 Abtheilungen.

Neustadt a. d. Orla, den 18. Januar 1844.

J. A. G. Wagner.

So eben erscheint und ist in allen Buchhandlungen zu haben, in Breslau bei Ferd. Hirt, am Raschmarkt Nr. 47, so wie für das gesammte Oberschlesien zu beziehen durch die Hirt'sche Buchhandlung in Ratibor:

## Historischer und geographischer Atlas von Europa.

Herausgegeben von Fischer und Streit. Residirt und mit den neuesten Aenderungen versehen vom Lieut. Böhm. In 32 Lieferungen. Preis jeder Lieferung von 4—5 Bogen Text und 3 Landkarten, nur: 4 Sgr. Auf 6 Exemplare 1 Frei-Exemplar. Das ganze Werk ist auch vollständig in 6 Bänden und einem Atlas von 82 Karten, für 4 *Rthl.* zu haben. Bisheriger Preis 8 *Rthl.*

M. Simion in Berlin.

Die hierorts vor Anker liegenden Schiffer sind sämmtlich einverstanden und bereit, bei voller Ladung den Wispel Getreide

bis Breslau für 2 *Rthl.* 5 *Sgr.*

= Maltsch = 2 — 15 —

= Stettin = 4 — 15 —

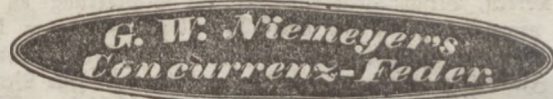
= Berlin = 5 — 15 —

zu befördern. Die geringe Provision, welche den Herren Kaufleuten aus dem gegenwärtigen Getreidehandel erwächst, hat uns vermocht, die Frachtpreise so niedrig zu stellen, wie angegeben ist, und hoffen wir gütige Anerkennung unserer Erbietungen.

Ratibor den 21. Februar 1844.

Die hierorts vor Anker liegenden Schiffer.

Für Comptoire, Bureaux, Schul- und Militair-Anstalten.



von feinsten neuerfundener Stahlmasse, doppelt geschliffen.

Diese Feder zeichnet sich durch vorzügliche Qualität bei ausserordentlicher Billigkeit vor allen bisher fabrizirten aus.

Die Karte mit Halter kostet nur . . . . . 2½ Sgr.

Das Gross im Kästchen nur . . . . . 20 "

Uebrigens Fabrikat in 20 Sorten von 1½ bis 16 Gr. per Dutzend zu haben in dem Haupt-Depot von Ferdinand Hirt's Buchhandlung in Ratibor.

### Kirchen-Nachrichten der Stadt Ratibor.

#### Katholische Pfarrgemeinde.

Geburten: Den 13. Februar dem Seisenfieder Thomas Roczny eine L., Maria Benigna. — Den 20. der unvereh. Marianna Wlodek ein S. Franz Joseph.

Trauerungen: Den 20. Februar der Unteroffizier J. David m. d. Theresia Baumert. — Den 20. der Töpfermst. Anton Nowak m. d. Maria Kaczek.

Todesfälle: Am 15. Februar Franz Schurr, Kandidat der Theologie, an Schwind sucht, 24 J. — Am 13. Maria Groß, Stiefsochter des Kutschers Max Hadik, an Krämpfen, 8 J.

#### Evangelische Pfarrgemeinde.

Geburten: Den 16. Februar dem Dr. Guttmann ein S. — Den 18. dem Drechsler Bleisch eine L. — Den 19. der unverehel. Sophie Blauf ein S.

Trauerungen: Den 20. Februar der Schuhm. Aug. Wilh. Philipp aus Adamowitz mit Josepha Barglowsky aus Leng.

Todesfälle: Den 18. Februar Eduard, S. des Sendarmen Gottl. Weimann, 2 M. 16 L., an Krämpfen. —

### Markt-Preis der Stadt Ratibor

am 22. Februar 1844.	Ein Preuss. Scheffel kostet	Weizen	Roggen	Gerste	Erbsen	Hafer
		Nl. sgl. pf.	Nl. sgl. pf.	Nl. sgl. pf.	Nl. sgl. pf.	Nl. sgl. pf.
	Höchster Preis	1 16 6	1 3 —	25 6 1	6 — —	15 —
	Niedrigster Preis	— 27 —	1 — —	24 — 1	— — —	14 6

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