

# Laibacher Zeitung.

N<sup>o</sup>. 99.

Samstag am 2. Mai

1857.

Die „Laibacher Zeitung“ erscheint, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, täglich, und kostet sammt den Beilagen im Comptoir ganzjährig 1 fl., halbjährig 5 fl. 30 kr., mit Kreuzband im Comptoir ganzjährig 12 fl., halbjährig 6 fl. Für die Zustellung ins Haus sind halbjährig 30 kr. mehr zu entrichten. Mit der Post vorlos zu bezahlganzjährig, unter Kreuzband und gedruckter Adresse 15 fl., halbjährig 7 fl. 30 kr. — Insertionsgebühren für eine Spaltenzeile oder den Raum derselben, ist für einmalige Einschaltung 3 kr., für zweimalige 4 kr., für dreimalige 5 kr. C. M. u. s. w. Zu diesen Gebühren ist noch der Insertionsstempel pr. 10 kr. für eine jedesmalige Einschaltung hinzu zu rechnen. Inserate bis 12 Zeilen kosten 1 fl. 30 kr. für 3 Mal, 1 fl. 10 kr. für 2 Mal und 50 kr. für 1 Mal (mit Inbegriff des Insertionsstempels).

## Amtlicher Theil.

Se. k. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. April d. J. den Bezirksvorsteher Dr. Josef Gerzabel zum Kreiskommissär erster Klasse im Krakauer Verwaltungsgebiet allergnädigst zu ernennen geruht.

Se. k. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. April d. J. das an der Hebammen-Lehranstalt in alle Lasten erledigte Lehramt der Geburtshilfe dem praktischen Arzte in Trient, Dr. Karl Esterle, allergnädigst zu verleihen geruht.

### Veränderungen in der k. k. Armee.

#### Beförderungen:

##### In der Genie-Waffe:

Die Hauptleute: Karl Maywald, Kommandant des 3. Genie-Bataillons, und Julius Polza, des Genie-Stabes, zu Majoren in ihren bisherigen Dienstesverwendungen.

##### In Kriegskommissariate:

Zu Ober-Kriegskommissären 1. Klasse, die Ober-Kriegskommissäre 2. Klasse: Peter Podhaisky, August Früh, Christian v. Kürthy, Theodor Lamholt, Gustav Lamla, Wilhelm Rzebach, Emanuel Friedrich v. Stromfeld, Franz Nacz, Anton Freyberger und Josef Graef, dann der Kriegsbuchhalter Josef Rietz;

zu Ober-Kriegskommissären 2. Klasse, die Kriegskommissäre: Emanuel Praszak und Franz Neuhäuser.

##### Ernennung:

Der Vize-Baubdirektor Anton Bellmond, mit Belbehalt des Major-Charakters, zum Baubdirektor in der banater serbischen Militärgrenze.

## Nichtamtlicher Theil.

### Oesterreich.

Wien. Ueber die Stellung der Kärntner Bahn innerhalb des österr. Eisenbahn-Systems schreibt die „Oesterr. Ztg.“:

Der mit großer Sachkenntnis geschriebenen Broschüre des k. k. Ministerial-Sekretärs Dr. Adolf Ficker

über die Kärntner Bahn entnehmen wir das Nachfolgende, das auf treffende Weise den Platz bezeichnet, welchen diese Bahn einzunehmen berufen sein wird.

In dem Zeitpunkte, welcher für die Beendigung der Marburg-Brixner Bahn vorgezeichnet wurde, knüpfte dieselbe in ihrem östlichen Ausgangspunkte nicht bloß an die südliche Staatsbahn, sondern auch an die mit derselben zusammenhängende Strecke Ofen-Marburg (die Bahn Pettau-Marburg zur Vermeidung des Umweges über Pölschach) ist gesicher) der Franz-Josef-Orientbahn, und in dem westlichen Endpunkte an die jedenfalls demnächst in Angriff zu nehmende Brennerbahn, so wie an die gegenwärtig noch im Staatseigenthume sich befindende Linie Bogen-Verona an. Zu demselben Zeitpunkte werden aber auch die übrigen Theile der Orientbahn, die Kaiserin Elisabeth-Westbahn, und die kroatische Bahn (mindestens in der Strecke Steinbrück-Sissek) vollendet sein. Die Würdigung der Verhältnisse, unter welchen die Kärntner Bahn in das Leben tritt, erheischt also auch eine Berücksichtigung der Stellung, welche sie sodann innerhalb des österreichischen Eisenbahnnetzes einzunehmen berufen ist.

Die Zentral-Länder des österreichischen Kaiserstaates sind durch ihre geographische Lage bestimmt, an der wichtigsten Linie des europäischen Eisenbahn-Systems Theil zu nehmen, an der größtentheils gemeinsam verlaufenden Linie von den Weltmetropolen London und Paris nach Konstantinopel. In dieser Richtung stellen aber die bisher gewährten Konzessionen für Eisenbahnbau-Unternehmungen zwei Parallelen Wege in Aussicht, welche nach dem gegenwärtigen Stande der süddeutschen Schienenstraßen zwischen Rosenheim und Groß-Raniska zu verlaufen haben würden, einerseits die bayerische Ostbahn von Rosenheim bis an die Reichsgrenze nächst Salzburg, die Elisabethbahn von dort bis Wien, der nordwestliche Arm der Franz-Josefbahn bis Raniska, andererseits die bayerische Ostbahn von Rosenheim bis an die Reichsgrenze nächst Kuffstein, die Tiroler Staatsbahn von da bis Innsbruck, die Brennerbahn bis Schabbs oder Nischa, die Kärntner Bahn bei Marburg, der zentrale Arm der Franz-Josefbahn bis Raniska. Die Länge beider Parallelbahnen ist fast die gleiche (85 Meilen); der einen kommt der Vortheil des Anschlusses an das Donauthal mit Inbegriff der Reichshauptstadt, der anderen die größere Annäherung an den adriatischen

Golf und die verheißungsvollen Schifffahrtlinien nach Alexandrien und der Orontes-Mündung zu Gute. In allen diesen Umständen liegt die Möglichkeit einer erfolgreichen Konkurrenz beider, welche aber erst zum Siege der südlicher verlaufenden Route werden würde, wenn die in Aussicht gestellte Abkürzung des Weges von Innsbruck über Reutte nach Rempten und Ulm den Ausgangspunkt der Parallelwege nach der letzten Stadt verlegte und der Südalpenlinie hierdurch einen Vorsprung von 20 Meilen gewährte.

Mit dem Gesagten ist auch der Rayon bezeichnet, welcher innerhalb der Monarchie dem Bereiche der Donauthal- und der Drauthalbahn anheimfällt. (Es ergibt sich von selbst, daß der Verkehr von Sissek, bis wohin die Dampfschiffahrt der Save aufsteigt, nach Nordwesten abschließend der Kärntner Bahn angewiesen bleibt). Außer an den beiden Endpunkten kann ihre Konkurrenz nur im Herzogthume Salzburg in Frage kommen, wo für den Zug in der west-östlichen Richtung naturgemäß die gesammte Ausdehnung des Kronlandes der nördlichen Linie anheimfällt, für jenen in der ost-westlichen aber Werfen ziemlich den Punkt bezeichnen dürfte, wo nach den lokalen Verhältnissen die Wirksamkeit beider Linien sich begegnen wird.

Wenn man die Verknüpfung der Marburg-Brixner Bahn mit der Elisabethbahn in das Auge faßt, so stellt sich für die Strecke Marburg-Verona abermals der Parallelismus zweier Schienenstraßen dar: einerseits die südliche Staatsbahn von Marburg bis Rabresina und die lomb. venet. Bahn von Rabresina über Mestre nach Verona, andererseits die Kärntner Bahn, das Stück der Brennerbahn von Schabbs bis Bogen und die noch im Staatseigenthum befindliche Bahn von Bogen nach Verona. Auch hier ist die Entfernung der beiden Ausgangspunkte auf jeder der parallelen Straßen fast die gleiche (75 Meilen, und wenn zu Gunsten der südlichen Linie der enge Zusammenhang mit Triest und Venedig spricht, so hat die nördliche wieder den Anschluß an die Brennerbahn als die Hauptpulsader des Verkehrs zwischen Süddeutschland und Italien für sich. Eine Abkürzung der einen oder der andern von beiden Straßen steht in keiner Weise in Aussicht, so daß ihr Rayon mit Ausnahme der beiden Endpunkte eine vollkommen feststehende Abgrenzung an den Mauern der südlichen Kalkalpen-Hauptkette besitzt.

## Feuilleton.

### Der siamesische Hof.

(Aus dem „Auslande“.)

Sir John Bowring war im Jahre 1833 mit einer Mission nach diesem fernen asiatischen Königreiche betraut worden, und hatte sich einen Monat lang in demselben aufgehalten. Seine Beobachtungen und Erfahrungen sind dem Publikum jetzt zugänglich durch sein bei Parker und Sohn in London erschienenen zweibändiges Werk, das den Titel führt: The Kingdom and People of Siam, with a Narrative of the Mission to that Country in 1833. By Sir John Bowring. Das Abhandlung bespricht dieses Werk in einer umfassenden Abhandlung, der wir das unsern Zwecken Entsprechende entnehmen, und demselben nur einige erläuternde Stellen über den zweiten König aus dem im Jahr 1834 erschienenen Werke Pallegoix's beifügen.

Am 24. März 1833 kam Sir John Bowring an Bord des „Rattler“ in der Bucht von Siam an, und wurde auch sofort zur Audienz bei Sr. goldfüßigen Majestät zugelassen. Er schildert diese Audienz folgendermaßen: „Beim Eintritt in den Saal fanden wir den ganzen Raum angefüllt mit siamesischen Großen, die alle in demüthigster Stellung mit abwärts gekipptem Gesichte am Boden lagen. Ich ging mitten durch den Saal hindurch auf ein Kissen zu, das für mich in einer Linie mit den Allervornehmsten von nicht königlichem Geblüt hergerichtet worden war; der erste

Minister und sein Bruder saßen unmittelbar neben mir zur rechten Hand. Der König trat herein und setzte sich auf einen erhöhten, prächtigen, der verhängten Loge eines Theaters gleichen Thron. Er war in goldene Gewänder gekleidet, seine Krone an seiner Seite; auf dem Haupte trug er eine, mit großen Diamanten geschmückte Mütze, und gewaltige Diademtränge funkelten an seinen Fingern. Zu meiner Linken, dem Throne näher, befanden sich die Brüder und Söhne des Königs, zur Rechten die Prinzen von Geblüt, die Sombeschen und die höheren Coleen. Die übrigen Edelleute hatten in großer Anzahl da und dort im Saale Plätze genommen, und lagen insgesamt auf ihren Knien; beim Eintritt des Königs, dessen Thron etwa zehn Fuß über dem Boden aufgerichtet war, neigten sie Alle ihre Köpfe bis auf den Boden, und wir setzten uns so anmuthig als möglich nieder, während die Niederwerfungen immer und immer wiederholt wurden. Eine sehr angenehme Musik spielte ununterbrochen. Als es stille geworden, wandte ich mich in einer Rede, die ich ablas, an den König, danke Sr. Majestät für den herzlichsten Empfang, den ich erhalten, für den Beistand, den er mir in Förderung der Zwecke meiner Sendung hatte zu Theil werden lassen, und drückte die zuversichtliche Hoffnung aus, die Vertragsbedingungen würden den Glanz eines unter den westlichen Völkern bereits hochgeachteten Namens erhöhen, und zur dauernden Wohlfahrt der beiden verträglich liegenden Mächte, so wie der gesammten Menschheit überhaupt führen. Der König stellte mich hierauf seinem ältesten Bruder, seinem Sohne und verschiedenen

Prinzen königlichen Geblüts vor, welche „die Köpfe erhoben“, wenn er ihre Namen aussprach. Sie waren in leichte Gewänder von geblümten, golddurchwirkten Spitzen, oder Lüll, meistens ungemein glänzend, gekleidet; die Ersten dagegen an den untern Enden und in den entfernteren Theilen des Saales waren nackt bis an die Hüften, und trugen nur verzierte Gewänder um die untern Theile des Leibes. Die Beine und Füße Aller, ohne Ausnahme, waren unbedeckt. Eine Strecke von den beiden Seiten des Thrones entfernt stand eine große Anzahl von Pagen. An den Pfeilern des Saales hingen Gemälde, die Porträts des Papstes und der Königinnen von England und Portugal an einem und demselben Pfeiler, das des chinesischen Kaisers Tao Kwang auf der entgegengesetzten Seite; mehrere Lithographien der großen Ausstellung von 1851, eine von einem Knaben in Whampoa gemalte Sammlung von Nationalflaggen, und endlich einige Porträts von Personen, die ich nicht erkennen konnte. Nachdem die Empfangsfeierlichkeit etwa eine halbe Stunde gedauert hatte, zog der König sich zurück, und ein goldener Vorhang ward vor dem Throne, auf welchem er gesessen, herabgelassen. Die Coleen erhoben sich und wir wurden von Demjenigen begrüßt, die wir persönlich kannten. Abermals ließ sich ein Musikchor hören, und unzählige Trommeln wirbelten drein. Hierauf erhielt ich eine Botschaft von dem König, des Inhalts, daß er mich ganz allein zu sehen wünsche. Ich wurde durch einen Hof des Palastes geführt, und fand den König seiner königlichen Gewänder entledigt, hinter einem vergitterten Fenster in beträchtlicher Höhe über mir sitzen,

Endlich bringt der Flügel von Villach nach Görz eine Reihe neuer wichtiger Kombinationen mit sich. Durch diesen Flügel wird nämlich die Kärntner Bahn auch eine Verbindungsstraße in süd-nördlicher Richtung, und zwar eine Verbindungsstraße von dem täglich an Bedeutsamkeit gewinnenden Nordende des adriatischen Meeres nach den deutschen Donauländern.

Sieht man in dieser Beziehung Triest in das Auge, so wird dasselbe in nächster Zukunft, aber nur auf dem ungeheueren Umwege über Wien, in einer ununterbrochenen Schienenverbindung mit München stehen. Diese Verbindung, durch die südliche Staatsbahn, die Kaiserin Elisabeth-Westbahn und die bayerische Ostbahn vermittelt, stellt bis Rosenheim eine Länge von 130 Meilen dar. Einen minder beträchtlichen Umweg bietet die in nicht viel späterer Zeit in das Leben tretende Verbindung über Mestre, Verona, Bogen und Innsbruck dar, welche durch die südliche Staatsbahn von Triest bis Nabresina, durch die lombardisch-venetianische Bahn von Nabresina bis Verona, durch die in Tirol noch im Staatsbesitz befindlichen Strecken Verona-Bogen und Innsbruck-Kufstein, sammt der beide vereinigenden Brennerbahn, endlich die bayerische Ostbahn hergestellt wird; allein auch auf diesem Wege wird die Fahrt von Triest bis Rosenheim 90 Meilen betragen. Ganz anders sind die Verhältnisse nach dem Inslebentreten des Villach-Görzer Flügels. Bis Schabbs, wohin die eben besprochene Route 70 Meilen beträgt, wird man sodann mit 34 Meilen gelangen können, so daß jene äußerst wichtige Handelsstraße für den Verkehr Triests um 16 Meilen abgekürzt erscheint. (Selbstverständlich gilt das eben Bemerkte auch für den Verkehr Triests in der gleichen Richtung.)

Wie sehr diese Straße durch die in Aussicht stehende Linie von Innsbruck nach Kempten noch an Bedeutung gewinnen würde, liegt auf der Hand, da hiermit eine abermalige Verkürzung des Weges von Triest nach Schwaben und dem Mittel-Rhein geboten wäre.

Nichtet man den Blick auf Venedig, so ist für dessen süd-westdeutschen Verkehr die Bahn über Verona nach Schabbs ein Weg von 42 Meilen, während der Weg nach Udine, Villach und Schabbs eine Straße von 64 Meilen bildet. Für diese Richtung des Verkehrs von Venedig, um so mehr also der westlicher gelegenen Handelsplätze Italiens, kann die Kärntner Bahn niemals eine Bedeutung gewinnen. Wohl aber ist dieß bezüglich des Verkehrs mit Wien der Fall. Die Route Udine-Marburg beträgt nämlich mit Benützung der lomb. venet. Bahn bis Nabresina und der südlichen Staatsbahn von dort bis Marburg 46 Meilen, während sie auf dem der Kärntner Bahn zufallenden Wege über Villach 38 Meilen ausmacht. (Bei einer ohnehin schon Ausschlag gebenden Ziffer mag auch noch der größeren Gefahr von Betriebsstörungen auf der Karstbahn gedacht werden.) Dieser Verbindungsweg und hiemit auch der Verkehr des gesammten Italiens von Venedig bis Genua und Neapel mit der Hauptstadt des Kaiserreiches und mit den durch die Franz-Josef-Orientbahn an Marburg geknüpften Haupttheilen Ungarns, sammt den Hinterländern beider, wird hiedurch wieder auf seine alten Bahnen, die Durchziehung Kärntens, zurückgeleitet werden.

Wien, 30. April. Zu den Verfügungen, durch welche die höhere landwirthschaftliche Lehranstalt in

Ungarisch-Altenburg seit ihrem Entstehen im Jahre 1850 sukzessive erweitert, und sowohl mit der in rascher Zunahme begriffenen Frequenz der Studierenden als auch mit dem sich erweiternden Umfange der Lehrzwecke in Einklang gebracht wurde, ist in neuester Zeit durch einen Akt der kaiserlichen Munifizenz eine neue hochwichtige Maßregel hinzuge treten.

Se. k. k. Apostolische Majestät haben nämlich die Erweiterung der dieser Lehranstalt zur Verfügung stehenden Grundarea bis auf das Ausmaß von 200 Joch zu genehmigen und zu diesem Zwecke, dann zur Herstellung der Wirthschaftsgebäude und zur Beschaffung des fundus instructus einen Beitrag von 60.000 fl. zu bewilligen geruht.

Es ist auch bereits gelungen, eine für die Lehrzwecke vollkommen geeignete Grundarea unter günstigen Bedingungen zu acquiriren.

Hiedurch wird der genannten Lehranstalt, welche bei ihren demonstrativen Vorträgen bisher hauptsächlich auf fremden Grund und Boden angewiesen war, der eigentliche Lebensnerv einer selbstständigen Entwicklung, und hiemit zugleich die Möglichkeit geboten, sich nicht nur in den theoretischen Lehrvorträgen auf der Höhe der Wissenschaft zu halten, sondern auch in praktischer Richtung den gesteigerten Forderungen der Gegenwart vollkommen zu genügen.

Inbesondere werden die hochwichtigen Operationen auf dem Gebiete der Agriculturnomie, die komparativen Versuche über die Nährkraft der Pflanzen, über das Verhalten der Düngestoffe zu den verschiedenen Bodenverhältnissen, über Kreuzung, den relativen Milchtrag und die Mastungsfähigkeit der verschiedenen Rindviehracen, sowie die Demonstrationen zur Erprobung von landwirthschaftlichen Maschinen und von neuentdeckten Kulturmethoden in Zukunft jene Dimensionen annehmen können, welche durch den Zweck einer landwirthschaftlichen Hochschule vorgezeichnet sind.

Wir zweifeln nicht, daß das landwirthschaftliche Publikum diesen neuen Beweis der a. h. Fürsorge für die Pflege seiner Interessen dankbar begrüßen und darin den Ausgangspunkt einer zukunftsreichen Entwicklung der Altenburger Lehranstalt erblicken wird. (Oest. Corr.)

— Fürst Danilo ist am 29. April Morgens mittelst Südbahn sammt Gemalin und Gefolge über Triest und Cattaro nach Cetinje abgereist. Während seiner dreitägigen Anwesenheit in Wien führte Fürst Danilo ein sehr eingezogenes Leben. Derselbe hat, wie die „All. C.“ behauptet, weder Besuche gemacht, noch empfangen; eine Besprechung mit dem türkischen Vorkämpfer Fürsten Kallimachi hatte derselbe eben so wenig als eine Audienz am Allerhöchsten Hofe.

Triest, 30. April. Seiner Majestät Fregatte „Novara“ und Korvette „Karolina“ (letztere mit der Bestimmung nach Amerika, dem Kap der guten Hoffnung und der Westküste von Afrika) haben heute Morgens die Anker gelichtet und ihre weite Fahrt angetreten. Die Batterien des Hafens erwiderten ihren Scheidegruß, und das heute und gestern eingetretene ruhigere Wetter begünstigte schon den Beginn der Reise, deren erster Ruhpunkt Messina sein dürfte, wo man einen Tag verweilen wird, um frische Lebensmittel einzunehmen. Bis dahin (oder nach Umständen auch bis Gibraltar) wird die „Novara“ von dem k. k. Kriegsdampfer „Lucia“, Kapitän S. Litrow, bugstirt.

Die „Novara“ hat 1800 Tonnen Gehalt und ist auf 44 Kanonen gebohrt, von denen sie jedoch nur 30 führt. Die Länge des Deckes beträgt 150, die Breite 45, der Tiefgang ungefähr 19 Fuß. Ihre Höhe über dem Wasserspiegel ist 18 Fuß, die Masthöhe 178. Befehlshaber der Fregatte und der Korvette ist Commodore Linienschiffskapitän Bernhard von Willerstorff-Weibitz, Kommandant der Fregatte Korvettenkapitän Friedrich v. Pöck, Detachoffizier der „Novara“, Linienschiffslieutenant Bela Gaal, Kommandant der „Karolina“ Korvettenkapitän Ignaz Koben. Die Besatzung der „Novara“ besteht aus 351 Köpfen.

Die wissenschaftliche Kommission zählt folgende Mitglieder: Herren Dr. Ferdinand Hochstetter, für Geologie und Physik; Georg Frauenfeld und Johann Ziebor, für Zoologie; Dr. G. Schwarz und Kunzgärtner Zellinek, für Botanik; Dr. Karl Scherzer, für Ethnographie, Anthropologie, Nationalökonomie und Handel; Maler Joseph Seieny, Dr. Callomant aus Lübeck ist zweiter Schiffsarzt.

Die Einrichtung der beiden Kriegsschiffe, und namentlich der Fregatte „Novara“, ist mit größter Sorgfalt und Umsicht geordnet, und Alles, was sich für die Zwecke der Expedition als nothwendig und förderlich zeigte, derselben in liberalster Weise zur Verfügung gestellt worden. Die Herren Frauenfeld, Dr. Hochstetter und Dr. Scherzer haben ihre Kabinen dicht neben der Wohnung des Commodore in der Batterie und sind auf das Trefflichste versorgt, indem sie zugleich die Auszeichnung genießen, an der Tafel desselben zu speisen.

Unter den günstigsten Auspizien begonnen, von dem großen Meister deutscher Wissenschaft, Alexander von Humboldt, mit kostbaren Rathschlägen ausgestattet, und von dem wärmsten Eifer für ihren schönen Beruf besetzt, wird diese Expedition, hoffen wir, ihren Doppelzweck gewiß in befriedigender Weise erfüllen, der Regierung des großherzigen Monarchen aber dessen ruhmvolle Flagge sie in den entferntesten Ozeanen entfaltet, und dem durchlauchtigsten Prinzen, dessen edler Eifer für Kunst und Wissen den mächtigsten Antrieb gab, so wie dem ganzen großen Vaterlande zur Ehre, und weiten, theilnehmenden Kreisen zum Nutzen gereichen. Unsere besten Wünsche begleiten die wackeren Männer, und wir hoffen bald in der Lage zu sein, von ihnen befriedigende Nachrichten zu geben. Dieselben werden uns, durch die Güte eines der Mitglieder der wissenschaftlichen Kommission, von allen wichtigeren Punkten der Reise zukommen und unserm Leserkreise sicher stets willkommen sein.

— Der starke Wind, welcher vorgestern in unserm Hafen herrschte, riß das Boot des englischen Schiffes „Admiral“ los und trieb es auf das hohe Meer. Ein mit fünf Matrosen bemanntes Boot des genannten Schiffes, das auf Befehl des Kapitäns abfuhr, um dasselbe zurückzubringen, sowie ein zweites des englischen Schiffes „Columbus“, das zu dessen Unterstützung nachgeschickt wurde, sahen sich durch die Gewalt des Sturmes nach der Bai von Muggia getrieben, und waren schon, nicht im Stande das Land zu erreichen, auf die hohe See verschlagen, als die vom Bord der k. k. Fregatte „Schwarzenberg“, die mit der Fregatte „Novara“ und der Korvette „Carolina“ dort vor Anker liegt, bemerkt wurde. Ein mit einundzwanzig Matrosen der Fregatte bemanntes Boot wurde sogleich nachgeschickt, und es gelang

während ich unten auf einem Teppich stand. Bald brachte man einen Stuhl herbei, und Se. Majestät las mit lauter Stimme eine Abschrift meiner Rede, und geruhte mir viele Artigkeiten darüber zu zollen. Er sagte, er habe, als ich sprach, den Sinn meiner Rede nicht vollkommen verstanden; jetzt aber verstehe er jedes Wort, und jedes Wort sei geeignet, und so wie er es mir zu sagen gewünscht habe. Er fragte mich, ob es einige stamessische Erzeugnisse gebe, die ich zu besitzen wünsche; sie ständen ganz zu meinen Diensten, und er würde sie mir senden. Er sagte, ich solle alle Pflanzen haben, die ich wünschte, und befahl, daß mir zwei Elephanten, wenn ich die Sorge für dieselben übernehmen wollte, übergeben werden sollten. Er ließ mir eine Lithographie des weißen Elephanten einhändigen, und sein jüngstgeborenes Kind, ein acht Monate altes Mädchen, holen, scherzte mit demselben und fragte mich dann, ob ich es nicht für hübsch halte — was es wirklich war: es war ganz nackt, und ich sah als einzigen Schmuck nur ein Kränzchen aus weißen Blumen auf seinem Haupte. Ich fragte Se. Maj. wie viele Kinder er habe? er antwortete: „eif seit ich König bin, und zwar zuvor — eine Fülle von Königthum.“ Es war ein lieblicher Anblick zu sehen, wie ein despotischer Monarch, vor dem eben noch der ganze Adel seines Landes in demüthigster, fast anbetender Stellung auf den Knien gelegen, mit einem kleinen Kinde ländelte und ihm zulächelte.

Der Gesandte besuchte auch die weißen Elephanten und erhielt eine Locke des Haares dieses heiligen Thiers zum Geschenk. In Thieren weißer Farbe blickten den Augen der Siamesen eine ganz besondere Hei-

ligkeit. Wenn ein Talapoin oder Bong einem weißen Hahn begegnet, so grüßt er ihn — eine Ehre, die er keinem Prinzen erweisen wird. Auch dem weißen Affen wird eine besondere Verehrung zu Theil, obgleich dem Elephanten in dieser Beziehung der Vorrang gebührt. „Der Affe ist ein Mensch, sagen die Siamesen; allerdings kein sehr schöner, aber nichtsoweniger ein Bruder.“ Er wurde ein Mal als Oberfeldherr zur Bekämpfung eines Heeres von Niesen angestellt. Mit einem Fußtritt spaltete er einen Berg entzwei, und soll den Krieg mit Ehren beendet haben. Er spricht nicht, damit man ihn nicht zwingt umsonst zu arbeiten. Ueberschwengliche Ehren werden dem weißen Elephanten erwiesen. Man hält ihn für die Inkarnation irgendeines künftigen Buddha. Er hat seinen Rang unmittelbar nach den Prinzen von Geblüt, und ein Büschel seines Haares war eines der kostbarsten Geschenke, das Ihrer M. der Königin gemacht werden konnte. Als der König von Siam 3 Elephanten an Ludwig XIV. sandte, — Thiere, welche man, wie gesagt, in Siam als vernünftige Wesen behandelt — flüsterete er in ihre Ohren: „Geh freudig ab. Ihr werdet zwar Sklaven sein, aber Sklaven des größten Monarchen in der Welt, dessen Gewalt eben so sanft als glorreich ist.“ (Schluß folgt.)

Literarisches.

Die Verlagsbuchhandlung von L. C. Zamarski in Wien hat so eben ein Werk veröffentlicht, welches das Interesse eines jeden Vaterlandsfreundes im höchsten Grad erregen muß. Es ist dieß das vom Dr. Ad. Schmiel begonnene und vom Prof. W. F. War-

hancf vollendete Buch: „Das Kaiserthum Oesterreich“, geographisch, statistisch, topographisch, mit alphabetischem Ortslexikon. — Bei dem ungeheueren Aufschwung, den der österr. Staat in der neueren Zeit besonders in industrieller, merkantiler und wissenschaftlicher Beziehung genommen, erscheint ein solches Werk, welches sich vor allem eine genaue Schilderung des Landes und seiner Bewohner, der Naturschätze und Kulturverhältnisse zur Aufgabe machte, als förmliches Bedürfniß. Da die Herren Verfasser in jeder Beziehung ihre Aufgabe auf das Glückliche gelöst haben, und die Verlagsbuchhandlung für eine eben so elegante Ausstattung als einen außergewöhnlich billigen Preis (circa 800 komprimierte Druckseiten für fl. 3 Gd.) Sorge trug, auch außerdem noch die große Becker'sche Wandkarte gratis als Prämie dem Werke beigibt, so empfehlen wir dasselbe allen Vaterlandsfreunden zur Anschaffung.

Miszelle. (Großes Reichthum), der noch bei einzelnen älteren polnischen Magnaten gefunden wird. Der kürzlich in Posen verstorbene Graf Grabowsky hat 43 große Güter, zum Theil Herrschaften, schuldenfrei hinterlassen, deren Areal so bedeutend ist, daß der Werth derselben nach der alten polnischen Laxe, die den Morgen, der in Deutschland bis zu 100 Thaler kostet, nur zu 20—25 Thaler berechnet, sich auf 6 Mill. Thaler herausstellt. Beim Verkauf derselben würden jedoch jedenfalls jetzt 16—18 Mill. Thaler eingehen. Außerdem sind an barem Gelde 500.000 Thaler vorgefunden worden. Erbin ist zunächst die alte Witwe, nach ihr ein Sohn und drei Schwiegertöchter.

demselben, alle 3 Boote sammt der Mannschaft in Sicherheit zu bringen, worauf sie, nachdem der Wind sich gelegt, wohlbehalten nach dem Hafen gelangten. (Triester Ztg.)

**Frankeich.**

Aus Paris wird der „Oester. Ztg.“ vom 20. d. M. geschrieben: Ein schottischer Ingenieur, Namens Thomas Allan, aus Edinburgh, beschäftigte sich seit mehreren Jahren mit der Idee, die Dampfkraft durch die Elektrizität als Triebkraft zu substituieren. Ungeachtet Hr. Thomas Allan das sich vorgelegte Problem seit längerer Zeit auf die glücklichste Art gelöst hatte, fand das Riesenhafte seiner Entdeckung selbst in England viele Zweifler oder Gegner. Glücklicherweise wandte sich kürzlich Hr. Allan an Hrn. Forbes Campbell, welcher, als der heutige Kaiser der Franzosen im Exil jenseits des Kanals la Mancha lebte, mit dem Prinzen Louis Napoleon näher bekannt wurde. Hr. Forbes Campbell unternahm vor 13 Tagen eigens die Reise nach Paris, um die Entdeckung seines Landsmannes Allan dem Kaiser der Franzosen zu unterbreiten. Achtundvierzig Stunden, nachdem Napoleon III. die Vorlage des Hrn. Forbes Campbell empfangen hatte, war eine Kommission eingesetzt, deren Mitglieder der Kaiser persönlich bezeugte, mit dem Auftrage, binnen acht Tagen ihren Bericht fertig zu haben. Als Präsident der Kommission fungirte der distinguirte Artilleriegeneral Herr Morne, Direktor des Conservatoire des Arts et Métiere von Paris, welcher im Lokale dieser Anstalt die Experimente mit der Entdeckung des Hrn. Allan vornehmen ließ. Zu dem Ende hatte der Erfinder eine in Edinburgh gebaute Lokomotive mietzen lassen, an welcher an die Stelle der gewöhnlichen Dampfessel eine elektrische Batterie angebracht ist. Die Experimente wurden zuerst mit der ordentlichen Pila Voltiana vorgenommen und dann mit einer elektrischen Batterie, wobei an der Stelle des Zinkes das Eisen (?) verwendet wird. Diese zweite Kombination würde ein ungeheures Ersparniß der Betriebskosten erzeugen, indem die Kraft eines Pferdes bei Lokomotiven und Dampfmaschinen kaum vier Centimes per Meile kosten würde. Der Erfolg der Experimente übertraf jede Erwartung. Die Kommission empfahl einstimmig und mit Enthusiasmus diese Entdeckung dem Kaiser. Oberstleutnant Jové, gewesener Professor an der polytechnischen Schule und gegenwärtig Ordonnanz-Offizier des Kaisers, verfaßte den Kommissionsbericht, in Folge dessen Napoleon den Wunsch äußerte, daß in seiner und der Kaiserin Gegenwart heute Morgens um 9 Uhr in den Tuilerien das letzte entscheidende Experiment stattfinden sollte. Eine breite Gallerie, welche an das Arbeitskabinet des Kaisers stößt, wurde zur Aufnahme der Maschine des Hrn. Allan bestimmt, und während zwei vollen Stunden leitete heute Morgens der Kaiser selbst die Experimente, um die Angaben des Berichtes des Oberleutnants Jové Schritt für Schritt zu verifizieren. Der Kaiser soll den Enthusiasmus der Kommission unbedingt theilen und die Erfindung des Hrn. Allan als eine der erspriesslichsten unseres Jahrhunderts betrachten. Dem Vernehmen nach gedenkt der Kaiser der Franzosen dem Hrn. Allan durch die Gewährung einer bedeutenden Lebensrente diese Erfindung abzukäufen, und dann die Benützung derselben der ganzen Welt freizugeben, auf daß sie gemeinnützig zu Gunsten aller Nationen ausgebeutet werden möge. \*)

**Großbritannien.**

Ueber die chinesische Frage schreibt die „Times“ mit Rücksicht auf die neueste Ueberlandpost: „Die letzten Nachrichten aus Asien enthalten die vollständigste Rechtfertigung des Entschlusses der englischen Regierung und des englischen Volkes, die britischen Beamten in China ohne Verzug zu unterstützen. Unsere Truppen, unsere Fregatten und unsere Kanonenboote sind sicherlich auch nicht um eine Stunde zu früh abgesandt worden. Wir sind offenbar in einem ernstern Kampfe begriffen und müssen die größte Energie, Tapferkeit und Entschlossenheit aufbieten, um denselben zu Ende zu führen. Die diplomatische Thätigkeit Lord Elgin's muß so lange aufgeschoben werden, bis die Anführer unseres Heeres und unserer Flotte ihre rauhere Aufgabe in befriedigender Weise gelöst haben. Von Gesandtschaften und Unterhandlungen kann für's Erste nicht die Rede sein. Alle verfügba-

ren Streitkräfte unserer einheimischen und der indischen Regierung müssen zu der Züchtigung und Bändigung jenes barbarischen Volkes verwendet werden, welches sich in allen Gegenden, wo es Fuß gesetzt hat, gegen uns zu erheben scheint. Wir erfahren, daß die Europäer an Bord des unter portugiesischer Flagge segelnden britischen Dampfers „Queen“ von den chinesischen Passagieren und Matrosen ermordet worden sind und der Dampfer mit seiner Ladung weggeschleppt worden ist. Aus Hongkong werden neue Frevel gemeldet; die Magazine der Regierungs-Vieferanten, in welchen sich Mehl für die Truppen und die Flotte befand, sind von Brandstiftern in Asche gelegt worden. Darauf beschränken sich unsere Nachrichten aus jener Gegend; aber es ist wahrscheinlich, daß der Admiral noch immer dieselbe Stellung einnimmt und auf Verstärkungen wartet, während mittlerweile die Chinesen, nicht nur in Canton, sondern vielleicht im ganzen Reiche, sich vermutlich einbilden, daß wir ohnmächtig seien und auf dem Punkte stehen, von ihnen vernichtet zu werden. Allein das Merkwürdigste kommt noch. Die chinesische Bendetta scheint sich über den Archipelagus verbreitet zu haben. Vor einiger Zeit ward Singapur, unser großer Stapelplatz in jenen Gewässern, durch einen Aufstand der daselbst wohnenden Chinesen-Horden mit Verderben bedroht. Wie wir jetzt hören, ist Sarawak, die Niederlassung des Sir James Brooke auf Borneo, zerstört worden. Am 17. Februar erhoben sich die Chinesen und machten mehrere Europäer nieder. Sir James Brooke rettete sein Leben nur dadurch, daß er über eine Bucht schwamm. Allein der Radschah ist nicht der Mann, welcher unter solchen Verhältnissen den Kopf verliert. Er stellte sich an die Spitze eines Haufens Malayen und Dyaks, zweier kriegerischen Volksstämme, deren Unterwerfung er zu Stande gebracht zu haben scheint, und rächte, durch einen zur rechten Zeit ankommenden Dampfer unterstützt, die Zerstörung des Ortes durch ein Blutbad, welches 2000 Chinesen das Leben kostete. Wer vermag zu sagen, was sich in den seitdem verfloßenen zwei Monaten zugegetragen hat? Offenbar sind die Chinesen, deren Volksstufen sich aus ihrer Heimath über alle Niederlassungen in jenen Gegenden ergossen haben, die in großer Zahl in Singapur, Borneo, Penang und Malacca leben und die sich in unsern australischen Kolonien nach Zehntausenden zählen lassen, bereits zu einem allgemeinen Vernichtungskrieg gegen uns gerüstet. Zu Tausenden halten barbarische Fanatiker Gift, Feuer und Doldr für uns in Bereitschaft, und mit jedem Tage kann die Nachricht von der Zerstörung unserer blühendsten Niederlassungen und von der Niedermetzelung jedes Mannes, Weibes und Kindes von europäischem Blut eintreffen. Wir können uns jetzt eine Vorstellung davon machen, wie tief der Plan angelegt und wie furchtbar die Gefahr ist. Es ist oft erstaunlich, eine wie vollkommene Verbindung sich unter barbarischen Volksstämmen herstellen läßt und wie stark der dieselben leitende gemeinsame Instinkt ist. Ein schlagendes Beispiel davon haben wir in dem vorliegenden Falle. In weit von einander entfernten liegenden Orten finden wir den gleichen Haß, und die gleiche Verrätherie und Grausamkeit betreibt sich bei Befriedigung derselben. Jeh hat Recht, als er sagte, er handle in Uebereinstimmung mit den Forderungen des Pöbels. Offenbar hatten die Chinesen schon seit langer Zeit ein Gefühl der Feindseligkeit in der Brust, welches dadurch, daß wir uns ihre Belästigungen ruhig gefallen ließen, noch ermutigt wurde. Die Ansicht aller mit China in Verbindung stehenden Personen, daß bei dem neulich ausgebrochenen Zwiste nachdrückliche Maßregeln unerläßlich gewesen seien, stützte sich hauptsächlich darauf, daß sie wußten, es herrsche ein solcher Groll unter den Chinesen in Verbindung mit dem Wahne, derselbe könne ungehindert gedeihen und es bleibt uns nichts Anderes übrig, als die Frevler dieses treulosen Volkes durch Aufbietung der ganzen Stärke des Reiches zu züchtigen. Wir dürfen den gegenwärtigen Krieg nicht als einen kleinen Krieg betrachten; denn wir kämpfen gegen ein Volk von 300,000,000 Seelen, das über halb Asien verbreitet ist und in einigen unserer wichtigsten Kolonien große Menschenschaaeren zu Helfershelfern hat. Zum Glück scheint die Nachricht von dem mit Persien abgeschlossenen Frieden in Buschir angekommen zu sein und wir hören nichts von neuen Feindseligkeiten in jener Gegend. Sobald also die Ratifikation Outram befehligten Truppen sofort nach China einschiffen, in welchem Falle sie daselbst weit eher eintreffen würden, als die von Portsmouth aus abgegangenen Truppen. Gegenwärtig können wir durch den Telegraphen in zehn Tagen mit Buschir kommunizieren, so daß der betreffende Befehl dort rasch anlangen und dann binnen sehr kurzer Zeit ausgeführt werden kann. Was die Neutralität in Indien betrifft, die Anfangs so beunruhigend aussah, so dürfen wir dieselbe wohl als beendet betrachten, da das wider-

spensige Regiment ohne Blutvergießen aufgelöst worden ist. Da der Krieg in Persien beendet, Indien ruhig und Europa im Frieden ist, und da unsere Arsenalen und Häfen von Kriegsvorräthen und Schiffen starren, so ist uns jede Gelegenheit geboten, den Krieg gegen China rasch und erfolgreich zu Ende zu führen. Doch ist Thatkraft von Seiten der Führer und nachdrückliche Unterstützung von Seiten Englands erforderlich, wenn wir nicht das Wohl, ja, selbst das Dasein unseres asiatischen Reiches ernstlich gefährdet sehen wollen.“

**Tagsneuigkeiten.**

— Wie der „Oesterreichischen Zeitung“ gemeldet wird, hat Se. Majestät der Kaiser angeordnet, daß am 15. Mai die erste Probefahrt, am 25. Juli aber die Eröffnung der Eisenbahn von Laibach nach Triest stattfinden solle, bei welcher Gelegenheit Triest wieder mit dem Besuche des Monarchen beglückt werden wird.

— In Orsova wurde am 21. d. M. Früh halb 8 Uhr eine leichte Erdschütterung bemerkt, zwei Schwingungen, welche von Süden nach Norden sich fühlbar machten und zwei Sekunden andauert haben mögen; unmittelbar vor dem Erdbeben konnte man ein dumpfes Geräusch, einem fernen Donner ähnlich, wahrnehmen; der Horizont war bei leichtem Südwinde rein.

— Das „Droit“ weist aus Anlaß von 5 Selbstmorden, die am 22. d. M. in Paris vorkamen und unter denen der eines 13jährigen Knaben ist, welcher sich das Leben raubte, um sich der väterlichen Zurechtweisung zu entziehen, nach, wie der Selbstmord täglich mehr überhand nimmt und sich über alle Altersstufen verbreitet. Man berechnet, daß seit Anfang des Jahrhunderts die Zahl der Selbstmorde in Frankreich nicht weniger als 300,000 waren und diese Anzahl bleibe vielleicht noch hinter der traurigen Wahrheit zurück, denn erst von 1836 lieferte die Statistik vollständige Angaben. Von 1836 bis 1852 aber, d. i. in 17 Jahren, zählt man 42,126 Selbstmorde, durchschnittlich 3066 im Jahr.

**Telegraphische Depeschen.**

Triest, 30. April. Die schwedische Korvette „Champinan“ ist eingetroffen, um die Leiche des Bildhauers Vogelberg zu holen.

Florenz, 27. April. Die Königin Christine von Spanien ist hier eingetroffen.

Bern, 29. April. Der Bundesrath hat so eben Dr. Kern zur Unterzeichnung der Konferenzvorschläge bevollmächtigt. Die Ratifikation der Bundesversammlung bleibt vorbehalten.

Paris, 29. April. Großfürst Konstantin hat gestern Marseille verlassen. Der „Correspondant“ enthält eine Verwarnung wegen eines Artikels von Montalembert über die Angelegenheit des Bischofs von Moulins, worin der französischen Regierung der Vorwurf gemacht wird, Zwietracht zwischen dem Staate und der Kirche zu säen.

**Telegraphisch liegen folgende Nachrichten vor:**

Parma, 28. April. Eine Division der russischen Flotte wird am 15. Mai zu Cherbourg erwartet.

Auf der Südbahn hat sich ein Unfall ereignet, bei welchem 16 Personen schwer verletzt wurden.

**Handels- und Geschäftsberichte.**

Sissel, 27. April. Die dauernd anhaltenden billigen Preise aller Cerealien, die auch für die Krain zum Bezuge mehr Konvenienz bieten, gestalten den Verkehr in den letzten acht Tagen ziemlich lebhaft und es wurden besonders in Mais bedeutende Abschlüsse gemacht. Verkehrt wurden circa 20,000 Mz. Kukuruz und zwar circa 6500 Mz. alte Ware 2 fl. 15 kr., circa 7500 Mz. neue Ware 2 fl. 2—3 kr. pr. Kasse und 2 fl. 5—6 kr. gegen 2 3monatliche Wiener Briefe, circa 3500 Mz. schwimmend 2 fl. 3 kr., circa 2500 Mz. böhmischer 1 fl. 50 kr., ferner 2800 Mz. Pančovaer und Beckereker Weizen, ersterer 3 fl. 57 kr., 4 fl., letzterer 4 fl. 3—6 kr., ca. 1600 Mz. Halbfrucht 1 fl. 54—57 kr., 3 fl., circa 300 Mz. Gerste 1 fl. 40 kr. Außerdem wurden noch 20,000 Mz. Kukuruz 2 fl. 3 kr. per Ende Mai Lieferbar abgeschlossen. Witterung kalt, unfreundlich und regnerisch. Kulpa und Save im Wachsen. Wasserfracht nach Karstadt 7 kr., nach Steinbrück 27 kr., Landfracht dahin 33 kr. Hieher unterwegs befindliche Schiffe: „Anna“ des Josef Gotszar, beladen in Kaniza mit 3270 Mz. Weizen; „Minna“ des S. Zeitel, geladen in Szegedin mit 2119 Mz. Weizen, 1094 Mz. Halbfrucht und 787 Mz. Mais; „Miska“ des Chr. Hočevar, geladen in N. Peče mit 6000 Mz. Mais; „Terenz“ des M. Kopasz, geladen in Szegedin mit 7600 Mz. Weizen; „Franziska“ des M. Caić, geladen in Gr. Beckerek mit 4000 Mz. Weizen und 2400 Mz. Mais. (Apr. Ztg.)

\*) Der „Wanderer“ bemerkt hierzu: Diesem enthusiastischen Berichte fügen wir nur bei, daß weder der Gedanke, noch die glückliche Ausführung neu ist, statt der Dampfkraft die elektrische Batterie zu verwenden; wir erinnern nur an Jacobi, der auf der Newa in Petersburg in den vierziger Jahren ein Schiff mittelst einer elektrischen Batterie bewegte, u. A. Das Haupthinderniß der allgemeinen Benützung dieses Motor lag bisher nur in dem Verbräuche des kostspieligen Zinkes. Hat nun Allan hierfür ein Surrogat aufgefunden (Eisen?) so hätte er in der That die ältere Erfindung mächtig gefördert und der Menschheit einen wichtigen Dienst geleistet.

