

aller Classen auch stark benutzt. Gegenwärtig sind schon 2700 engl. Meilen Eisenbahnen in Ostindien im Betrieb und die Gesamtlänge der Bahnen einschließlich der im Bau begriffenen Linien beträgt gegen 5000 Meilen. Zu Anfang vorigen Jahres waren auf den indischen Bahnen 709 Locomotiven, 1421 Personen- und 12,272 Güterwagen in Gebrauch. Schienen und Zubehör und alles Betriebs-Material der indischen Bahnen wurden aus England dorthin geschickt; es erforderte der Bau nahezu 55,3 Millionen Centner Eisenbahn-Materialien, die auf 3570 Schiffen verfrachtet wurden. Daß bei solchem Absatz die englischen Fabrikanten und Schiff-Eigenthümer eine ständige Zunahme der ostindischen Bahnen wünschen, ist einleuchtend. Obwohl die Fahrpreise sehr niedrig sind, so ist doch die finanzielle Lage der indischen Eisenbahn-Gesellschaften im Allgemeinen eine befriedigende. Das ganze Actien-Capital der zur Zeit concessionirten neun Bahn-Gesellschaften (East-India-Gesellschaft, Great-Indian-Peninsular-, Bombay-, Baroda and Centralindia-, Calcutta South-Eastern, Punjab-, Great-Southern of India-, Scinde-, Eastern-Bengal-, Madras-Bahn-Gesellschaft) beträgt über 62 Mill. Pfd. St., und es dürften immer noch etwa 70—75 Mill. erforderlich sein, um alle projectirten Linien der Gesellschaften zu vollenden. Die Great-Indian-Peninsular-Gesellschaft hat als niedrigsten Fahrpreis $\frac{1}{2}$ Penny per Person und englische Meile für eine vierte Wagenklasse eingeführt und damit gleich im ersten halben Jahre eine halbe Million Passagiere für diese Wagenklasse sich gewonnen. Es sind auf den meisten indischen Bahnen sehr große, einfach gebaute Personenwagen mit zwei Stockwerken über einander in Gebrauch. Bezüglich der Sicherheit des Betriebes stehen die ostindischen Eisenbahnen allerdings den europäischen sehr nach. Denn während man in Deutschland z. B. auf je 6 Millionen Passagiere nur einen Unglücksfall durchschnittlich rechnet, kommen in Indien auf je 4 Millionen Reisende ungefähr 50 Tödtungen und 40 Verletzungen, darunter wohl allerdings auch viele selbstverschuldete.

Die Wiener N. Fr. Pr. sagt: Durch die große Kälte hat Ihre Majestät die Kaiserin Elisabeth auf der Fahrt von Wien nach Dresden in dem neuen Salonwagen sehr gelitten, und sich auch hierüber bei dem den Zug begleitenden General-Director der Staatsbahn, Herrn Bresson, beschwert, in Folge dessen für die Rückfahrt Ihrer Majestät die umfassendsten Vorkehrungen getroffen werden, um den Hofwagen genügend zu erwärmen. Man hofft dies durch Gluthpfannen und heißen Sand zu erreichen; bei der Hinfahrt wurden 6 Pfannen mit Gluth unter dem Fußboden angebracht und genügt nicht. Es dürfte dieser höchst bedauerliche Vorfall, meint die Pol., wieder die Frage von der Beheizung der Eisenbahnwaggons in Anregung bringen. So oft bisher die Frage in Anregung gebracht wurde, faselte man immer von der großen Feuergefährlichkeit. Es ist durchaus nicht abzusehen, warum diese unumgänglich sein soll. Zündet die Locomotive die Waggons nicht an, warum sollte das ein kleiner Schornstein eines Ofens, der auch mit einem Funkengitter versehen werden kann, thun müssen? Die meist angewendete Abhilfe gegen die Kälte — aber nur in der ersten Wagenklasse — besteht in Wärmflaschen, welche mit heißem Wasser gefüllt sind und worauf man die Füße stellt — ein wahrer Sichterzeugungs-Apparat! Die zweite und dritte Wagenklasse ist zum Glück mit diesem Mittel verschont worden. Warum könnte man denn nicht kleine Ofen in den Waggons setzen? Sie dürften natürlich nicht mit Steinkohlen geheizt werden, sondern mit Holz oder am besten Holzkohle. In den Waggons, welche für die Post-Manipulation bestimmt sind, sind schon seit zwei Jahren Ofen angebracht und es ist bis jetzt noch kein Unglück geschehen.

Eine kleine Anekdote, die dieser Tage über Rossini bekannt geworden, zeigt, daß der stille Schwan von Pesaro für Musik noch immer das lebhafteste Interesse an den Tag legt. Verfloßene Woche sagte der Maestro zu Marimontel, Professor des Piano am Pariser Conservatorium: „Man behauptet, daß meine Compositionen für Clavier gegen die Regeln des Fingersatzes verstoßen. Das ist leicht möglich, denn ich bin nur ein sehr mittelmäßiger Pianist. Es dürfte wohl nothwendig sein, mich zu meiner Ausbildung hierin bei dem Conservatorium einschreiben zu lassen.“ Der Professor nahm die Bemerkung für einen heitern Einfall Rossini's und erzählte sie lachend weiter. Sein Erstaunen war natürlich um so größer, als bald darauf Rossini im Conservatorium erscheint, um eine Karte als freier Hörer für den Coursus des Professors Marimontel bittet und sie auch ausgefertigt erhält. In der That ein bewunderungswürdiges Beispiel von Bescheidenheit und für Viele eine gute Lehre! Herr Auber, der Rossini die Karte überreichte, hatte die Bemerkung darauf geschrieben, daß man dem berühmten Jüngling, wenn er auch den Coursus nicht ganz regelmäßig besuchen werde, ein wenig durch die Finger zu sehen gesonnen sei.

Aus einer Broschüre über die Petroleum-Quellen Galiziens, nach eingehenden bergmännischen Untersuchungen zusammengestellt, entnimmt das Minen- und Hütten-Journ. sehr interessante Gutachten verschiedener Fachmänner. Aus diesen Gutachten ist zu ersehen, daß die Verhältnisse in Galizien fast ganz dieselben sind, wie in Nordamerika, größtentheils noch günstiger, indem voraus-

sichtlich nicht so große Tiefbohrungen erforderlich sind, wie in Amerika, woselbst Bohrlöcher bis zu 200 Metres gestossen werden müssen. Die Naphtha führenden Schichten in Galizien bilden eine Zone, welche mit dem Haupttrüden der Karpathen parallel fortstreicht und bis in die Moldau und Walachei verfolgt werden kann, vorzüglich in der Nähe der Salzablagerungen. In neuerer Zeit ist die Gewinnung in Kleczany auch bergmännisch in Angriff genommen worden. Die Gesamt-Production Galiziens in den Kreisen Lemberg und Sambor soll jährlich etwa 15,000 Etr. betragen haben. Der Hauptgewinnungspunct ist bis jetzt in Borystlau im Kreise Sambor, wo das Naphtha an vielen Stellen zu Tage quillt. Seit 1861 hat erst die Gewinnung des Erdöls in Galizien Statt gefunden und man schätzt jetzt das Resultat auf 250,000 Etr. Eine wissenschaftliche und technische Verwerthung der in Amerika gesammelten Erfahrungen ist in Galizien noch nicht versucht.

In der Unterhaus-Sitzung vom 9. Februar erwiederte auf eine Anfrage von Ventind der Präsident des Handelsamts, daß die Regierung keine Absicht habe, eine summarische Vollmacht zu Vorsichtsmaßregeln gegen Eisenbahnunfälle sich vom Parlament ertheilen zu lassen. Die Frage wegen eines Verkehrsmittels zwischen Schiffnern, Passagieren und Zugführern sei vom Comité der Directoren der Hauptbahnen in Erwägung gezogen, aber noch kein Bericht darüber abgestattet worden. Es werde kein Gesetzentwurf über den Gegenstand eingebracht werden, und in der That sei nach dem Bericht über die Eisenbahnunfälle des vergangenen Jahres ein Einschreiten der Gesetzgebung nicht angemessen. Von 220,000,000 Eisenbahnreisenden seien im Jahre 1864 nur 14 getödtet, von je 315,000 Passagieren sei nur 1 verwundet worden. Dabei hätten die Compagnien an Bußen und Entschädigungsgeldern die Summe von 170,000 Pfd. St. gezahlt.

Neulich gab ein Wiener Millionär, den viele nicht bloß um sein Geld, sondern auch um seinen Humor beneiden, einen Ball, den natürlich auch der Finanz-Minister mit seiner Gegenwart beehrte. Herr v. Plener, wie er schon ein offenerziger und herablassender Mann ist, war ganz geblendet von dem Glanz der Einrichtung im Hause des Mannes, der mit seinen Stamm- und Geldverwandten auf die Knauferei des Finanz-Ministers nicht gut zu sprechen ist, und so benutzte denn Herr v. Plener den Moment, dem Hausherrn zu sagen, daß er sehe, wie ja Gottlob die Noth noch nicht so groß sei. „Mir scheint,“ sagte der gekränkte Millionär, „das Silber dieser Girandoles möchten Sie auch schon haben.“

Der Weser-Ztg. zufolge soll der Dichter Otto Roquette zum General-Secretair der Schiller-Stiftung an Guxlows Stelle berufen werden.

Aussprüche großer Männer.

Just haben was er braucht, genügt dem Weisen
Und Schätze sind kein Eigenthum des Menschen;
Der Mensch verwalltet nur was ihm die Götter
Verliehn und, wenn sie wollen, wieder nehmen.
Ein Tag macht den Begüterten zum Bettler.

Curipides.

Was ich mir gefallen lasse?
Zuschlagen muß die Masse;
Dann ist sie respectabel.
Urtheilen gelingt ihr miserabel.

Goethe.

Ohne die Herrschaft guter Sitten sind die besten Gesetze nutzlos.
Horaz.

Dresdner Börsenbericht vom 18. Februar.

Societätsbrauerei-Actien 210 G.	Dresdner Papierfabr.-Actien 76 $\frac{3}{4}$ G.
Felseneller do. 103 G.	Felseneller-Prioritäten 102 $\frac{1}{4}$ G.
Feldschlößchen 116 bez.	Feldschlößchen do. 102 $\frac{1}{2}$ G.
Wobinger 80, 79 $\frac{7}{8}$ bez.	Thede'sche Papierfabr. do 101 $\frac{1}{2}$ G.
Sächs. Dampfsch.-Actien 126 $\frac{1}{4}$ G.	Dresdner Papierfabrik-Prioritäten 100 $\frac{1}{4}$ G.
Niedert. Champ.-Actien — —	Sächs. Hypotheken-Anleihe-Scheine 98 $\frac{3}{8}$ G.
Sächs. do 73 $\frac{1}{2}$ G.	Sächs. Champ.-Prioritäts-Obligat. 99 $\frac{3}{4}$ G.
Dresdner Feuer-Versich.-Actien pr. Stück Thlr. 68 G.	
Thd. Papierfabr.-Actien 115 G.	

Nach dem Pariser Wetterbulletin betrug die Temperatur um 8 Uhr Morgens

	am 16. Febr.	am 17. Febr.		am 16. Febr.	am 17. Febr.
in	R°	R°	in	R°	R°
Brüssel . . .	- 2,6	+ 4,6	Alicante . . .	-	+ 11,0
Greenwich . . .	- 0,3	- 0,9	Rom	0,0	+ 5,6
Valentia . . .	+ 1,8	+ 4,2	Turin	+ 0,4	+ 1,6
Havre	- 1,6	+ 3,5	Wien	- 10,4	- 9,0
Paris	- 3,8	+ 1,6	Moskau	+ 1,0	- 2,4
Strassburg . . .	- 6,8	+ 2,2	Petersburg . . .	- 1,3	- 1,4
Marseille	+ 5,3	+ 7,0	Stockholm . . .	- 0,3	- 5,3
Madrid	+ 3,8	+ 3,0	Leipzig	- 7,3	- 1,2