

Land im Herzen Europas sei eine sichere Friedensbürgschaft, aber man müsse dasselbe auch in den Stand setzen diese Mission zu erfüllen. (Lebhafte Zustimmung.) Die von verschiedenen Seiten angenommenen furchtbaren wirtschaftlichen Zustände könne er nicht erblicken: den schwindelhaften Unternehmungen der Vorjahre sei ein viel zu großes Mißtrauen des Publikums gefolgt, wie lange dies dauern werde wisse er nicht; daß es aufhören werde wisse er, daß es bald aufhören werde glaube er. Die Nation werde sich wiederfinden als solche, die mit erhöhter Intelligenz und ungeschwächter Kraft fortarbeite. Der Minister erwähnt schließlich die neuen Steuergesetze, wovon er, wenn auch die Brausteuern nicht gefallen sollte, die Börsensteuer empfehlen müsse. „Sie werden,“ schloß der Minister, „mit der Annahme der Börsensteuer nur das Wohl des Reiches fördern.“ Im weiteren Verlaufe der Debatte wies Camphausen die mißverständliche Auffassung zurück als wolle die Regierung die Steuergesetze fallen lassen. Dieselbe werde vielmehr mit aller Wärme dafür eintreten. Kaiser konstatierte die Uebereinstimmung der Reichstagsmehrheit mit der Wirtschaftspolitik der Regierung und wies den Vorwurf zurück, daß die liberale Gesetzgebung die wirtschaftliche Krise verschuldet habe. Das Haus beschloß die wichtigsten Etatsgruppen an die Budgetkommission zu verweisen.

Oesterreich. Erzherzog Franz, Herzog von Modena, ist am 20. d. M. in Wien gestorben. Derselbe wurde am 1. Juni 1819 geboren und war seit 18. März 1860 seiner Krone verlustig. Kardinal Rauscher ist gefährlich erkrankt. Die Theilnahme um sein Befinden ist in allen Kreisen eine sehr große.

Unter den von der österreichischen Regierung im Reichsrath eingebrachten 10 Eisenbahnvorlagen befindet sich auch ein neues Projekt für die *Ar l b e r g b a h n*. Nach den Motiven zeigt dieses Projekt große Abweichungen von dem 1872er Projekte. Die *Ar l b e r g*-Wasserscheide soll nämlich nicht — wie projektiert war — bei einer Kulminationshöhe von 1267 Meter mittelst eines 12,400 Meter langen Tunnels überschritten werden, sondern durch einen Tunnel von nur 6740 Meter Länge in einer Seehöhe von 1415 Meter. Die Gesamtbaukosten der Linie (*Bludenz-Landeck-Innsbruck*) sind auf 34.3 Millionen veranschlagt, wovon auf den Haupttunnel allein 8.6 Millionen entfallen. Auf Grund der am *Gotthard* gewonnenen Resultate wird die Bauzeit für diese Bahn auf 5 Jahre (statt früher 8½ Jahre) veranschlagt.

Rußland. Die neue Kundgebung des „Regierungs-Anzeigers“, in welcher sich Rußland zur Beruhigung bezüglich der Orientfrage an die ausländische Presse wendet, lautet wörtlich wie folgt:

„Die in einem Theile der europäischen Presse anlässlich der gegenwärtigen Wirren in der Herzegowina laut gewordenen Befürchtungen finden weder in der allgemeinen politischen Situation Europas noch auch in dem besonderen Stande der Dinge auf der Balkan-Insel ihre Berechtigung. Noch niemals befand sich Europa in einer günstigeren Lage als jetzt, um erfolgreich u. friedlich alle Schwierigkeiten zu beseitigen, welche seine Ruhe beeinflussen könnten. Drei mächtige Reiche des Nordens streben mit vereinter Kraft u. unterstützt von den übrigen europäischen Regierungen danach eine friedliche Lösung der in der Herzegowina eingetretenen Verwicklungen zu finden, und niemand kann daran denken den Frieden zu stören und sich in einen Gegensatz zu den allgemeinen friedliebenden Bestrebungen zu stellen. Und somit darf denn abermals positiv ausgesprochen werden, daß, so beklagenswerth die Verwicklungen auch sein mögen die gegenwärtig auf der Balkan-Halbinsel herrschen und die Ruhe Europa's beeinträchtigt haben — die vereinten Anstrengungen der drei Mächte mit Hilfe der übrigen europäischen Cabinete diesen Verwicklungen einen der jetzigen friedliebenden Stimmung entsprechenden Ausgang geben werden, und jedenfalls

der Friede Europa's so sicher auf dem gegenseitigen Vertrauen und Einvernehmen der Großmächte ruht, daß für die Störung desselben durchaus keine Gefahr zu erblicken ist.“

Verschiedenes.

* Ueber das große Eisenbahnunglück bei *Gö p f r i z* entnehmen wir der „Presse“ folgendes Nähere:

„Der *Wien-Egerer* Personenzug Nr. 9 ging am 4. d. M. Abends mit 310 Passagieren von Wien ab. Unterwegs waren etwa zwei Drittel der Passagiere ausgestiegen. Mit voller Geschwindigkeit passirte der Train die Bahnstrecke *Gö p f r i z* (*Groß-Sieghards*)-*Schwarzenau*. Beiläufig in der Mitte des Weges stürzte die Maschine den einige Klafter hohen Bahndamm hinab, und riß alle Wagen bis auf einen mit in die Tiefe. Einige Wagen wurden förmlich zertrümmert, und die Maschine war umgestürzt. Aus den Trümmern heraus vernahm man das Jammern der Passagiere, die Klagetöne Verwundeter, das Wehzen der Sterbenden. Zudem war es Nacht, was den schrecklichen Eindruck dieser Scene um ein bedeutendes erhöhte. Nach den ersten Augenblicken des allgemeinen Schreckens saßen sich einzelne unverfehrt gebliebene oder nur leicht verletzte Passagiere, und nach Verlauf einer geraumen Zeit langten von *Gö p f r i z*, *Schwarzenau*, *Groß-Sieghards* und den umliegenden Ortschaften Aerzte und Hülfspersonal ein. Doch ihren guten Willen konnten sie nicht ihrem Wunsche gemäß bethätigen, denn es bedurfte einer weitaus bedeutenderen Händezahl; dann bot dem Rettungswerk die herrschende Finsterniß die größte Schwierigkeit. Nichtsdestoweniger wurde unermüdlich gearbeitet, um jenen so rasch als möglich Rettung zu bringen, die einer solchen bedurften. Eine große Anzahl Verwundeter wurde aus den Wagen gezogen und ärztlicher Hülfe zugeführt. Von dem Zugpersonal ist, bis auf einen Kondukteur, ein Theil getödtet, der andere verwundet worden. Der Kondukteur, welcher vor wenigen Tagen bei dem Zusammenstoß eines Personen- und eines gemischten Zuges in *Labor* zugegen war und unbeschädigt blieb, ist am 5. d., Nachmittags um 2 Uhr in Wien eingetroffen, und meldete der Generaldirektion die Einzelheiten dieses Unglücksfalles, dessen Zeuge er gewesen. Das eigentliche Rettungswerk begann erst als um 6 Uhr Morgens ein Hülfszug von Wien mit dem Delegirten der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, Kommissär *Wilke* und dem Centralinspektor *Karl Klaudy* auf der Unglücksstätte eintraf. Einige Stunden später erschien auch der Generaldirektor Hofrath *Ritter v. Rogger*, um die Leitung des Rettungswerkes und die der Erhebungen zu unterstützen. Bis 10 Uhr Vormittags wurden fünf Leichen und neun Schwerverwundete aus den Trümmern hervorgezogen. Unter jenen befanden sich der Maschinensführer, der Heizer, der Postoffizial *Gradekly* (Vater von sechs unmündigen Kindern), und der Kondukteur *Waginger* (Vater eines 4 Monate alten Kindes.) Den Postoffizial *Bohuslaw*, der gleich seinem unglücklichen Kollegen vom heißen Wasser, das aus dem Kessel der Maschine herausströmte, schrecklich verbrüht worden war, transportirte man im sterbenden Zustande von der Unglücksstätte in das nächstgelegene Dorf. Ein junger Mann, Namens *Dauer*, der im Korrespondenzwagen manipulirte, wurde lebensgefährlich verwundet. Der Brustkasten ist ihm eingedrückt worden, außerdem erlitt er eine Wunde am Hinterhaupte. Wie schon erwähnt stürzten alle Wagen bis auf den letzten den Damm hinab. In diesem einen, zur Hälfte erste, zur Hälfte zweite Klasse, befanden sich drei Stabs- und zwei Oberoffiziere, die der ihnen drohenden Gefahr wie durch ein Wunder entgingen. Die genaue Anzahl der Todten kann bis jetzt nicht einmal annäherungsweise angegeben werden, denn die Trümmer unter welchen verstümmelte Leichen liegen, konnten noch nicht beseitigt werden. Es wäre schwer alle die Details der Katastrophe anzuführen, wir wollen für heute nur eine einzige der vielen so tragischen Scenen, die sich zutragen,