

Laibacher Zeitung.

Nr. 129.

Dinstag am 9. Juni

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 fr., mit Kreuzband im Comptoir ganzjährig 12 fl., halbjährig 6 fl. Für die Zustellung ins Haus sind halbjährig 30 fr. mehr zu entrichten. Mit der Post portofrei ganzjährig, unter Kreuzband und gedruckter Adresse 15 fl., halbjährig 7 fl. 30 fr. — Insertionsgebühren für eine Spaltenzeile oder den Raum derselben, ist für einmalige Einschaltung 3 fr., für zweimalige 4 fr., für dreimalige 5 fr. G. M. u. f. w. Zu diesen Gebühren ist noch der Insertionsstempel pr. 10 fr. für eine jedesmalige Einschaltung hinzu zu rechnen. Inserate bis 12 Zeilen kosten 1 fl. 30 fr. für 3 Mal, 1 fl. 10 fr. für 2 Mal und 50 fr. für 1 Mal (mit Inbegriff des Insertionsstempels).

Amstlicher Theil.

S. e. f. l. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. Mai d. J. den ordentlichen Professor des römischen Rechts zu Erlangen, Dr. Alois Prinz, zum ordentlichen Professor dieses Lehrfaches an der k. k. Universität zu Prag allergnädigst zu ernennen geruht.

Der Justizminister hat den provisorischen Gerichts-Adjunkten Ernst Rücker in St. Pölten, mit Belassung auf seinem bisherigen Dienstplatze, definitiv und den Bezirksamts-Aktuar in Feldsberg, Josef Anton v. Bergensstamm, provisorisch bei dem Kreisgerichte in Krems zu Gerichts-Adjunkten ernannt.

Der Minister für Kultus und Unterricht hat den Supplenten am Gymnasium zu Graz, Johann Guttscher, zum wirklichen Lehrer am Gymnasium zu Marburg ernannt.

Der Minister für Kultus und Unterricht hat den Supplenten an der k. k. Oberrealschule in Lemberg, Ferdinand Rosenbusch, zum wirklichen Lehrer des Freihandzeichnens an dieser Anstalt ernannt.

Der Handelsminister hat den Hafenkapitän in Ragusa, Peter Jakob Leva, zum Hafen- und See-Sanitätskapitän erster Klasse in Venedig, dann den Hafenkapitän zweiter Klasse in Rovigno, Heinrich Lang, zum Hafen- und See-Sanitätskapitän erster Klasse in Trieste, und den Sanitäts-Adjunkten des Hafen- und See-Sanitätsamtes in Rovigno, Angelo Glezer, zum Hafen- und See-Sanitätskapitän zweiter Klasse bei diesem letzteren Amte ernannt.

Heute wird ausgegeben und versendet: das Landes-Regierungsblatt für das Herzogthum Krain. Erster Theil, XIX. Stück, IX. Jahrgang 1857.

Inhalts-Übersicht:

A.

Nr. 112. Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 3. April 1857, womit eine Vorschrift über die Uniform der Beamten und Dienstkleidung der Diener der Privat-Eisenbahngesellschaften und konzessionirten Staats-Eisenbahn-Betriebs-Unternehmungen erlassen wird.

B.

Nr. 113—115. Inhaltsanzeige der unter den Nummern 77, 78 und 79 des Reichs-Gesetz-Blattes vom Jahre 1857 enthaltenen Erlasse.

Laibach den 9. Juni 1857.

Vom k. k. Redaktions-Bureau des Landes-Regierungs-Blattes für Krain.

Nichtamtlicher Theil.

Die Ostsee und das adriatische Meer.

Dr. H. C. Der Vertrag, welchen Oesterreich, Frankreich, Rußland, England, Belgien, Preußen, Hannover, Mecklenburg, Oldenburg, die Niederlande, Schweden und Norwegen, dann die freien Hansestädte mit Dänemark, wegen Aufhebung des Sundzölles abgeschlossen haben, ist für den Handel von unberechenbarer Tragweite, und zwar insbesondere auch für Oesterreich, wiewohl bis jetzt jährlich kaum ein Paar österreichische Handelschiffe den Sund bespizten, und wenigleich die Ostsee vom Herzen der Monarchie weit entfernt zu sein scheint: vor den Eisenbahnen und Telegraphen schwindet jede Entfernung, und das Uebereinkommen, welches die k. k. p. Kaiser Ferdinand's Nordbahn, die k. k. Wilhelmsbahn, die oberschlesische Eisenbahn und die königliche Ostbahn am 16. v. M. geschlossen, und jüngst durch die Beilage der „Wiener Zeitung“ veröffentlicht haben, gibt dem oben genannten Vertrage wegen des Sundzölles die eigentliche Bedeutung. Jenes, am

1. d. M. ins Leben getretene Uebereinkommen der Eisenbahnen vermittelt eine unmittelbare Verbindung mit der Ostsee durch Aufnahme und direkte Versendung von Frachtgütern, vorläufig zwischen Wien, Gänserndorf, Brünn und Olmütz einerseits, dann Stettin und Danzig andererseits, und zwar über Oderberg, Breslau und Posen. Den Verkehr zwischen Wien, Stettin oder Danzig und umgekehrt begünstigt die zollamtliche Behandlung der aufgegebenen Frachtgüter im Ansageverfahren auf der Strecke zwischen Wien und Breslau, und die festgesetzten Eisenbahngebühren, welche zu entrichten sind, und auf den Stationen für die ganze Strecke erlegt werden können, sind mäßig. So z. B. sind für den Zollzentner der sogenannten Normalklasse, welche der III. Klasse auf der österr. Südbahn gleich kommt, für die Strecke von 110.31 Meilen, d. i. von Wien bis Stettin und umgekehrt 125 $\frac{1}{4}$ fr.; für die ermäßigte (II.) Klasse A 108 $\frac{1}{4}$ fr. und für die ermäßigte (I.) Klasse B 90 $\frac{1}{4}$ fr., und für den Transport von Wien nach Danzig oder zurück mit 134.41 Meilen nach denselben Klassen 149 $\frac{1}{4}$ — 126 $\frac{1}{4}$ und 102 $\frac{1}{4}$ fr. an Frachtlöhne zu entrichten, wovon sich auf der Route Wien-Stettin der Frachtlöhne vom Zollzentner auf 1.13—0.98—0.82 Kreuzer, auf jener von Wien nach Danzig aber mit 1.11—0.94 und 0.76 fr. per Meile und Zentner berechnet.

Wir sehen in der Ostsee eine gefährliche Nebenhuhlerin des adriatischen Meeres entstehen, wie bis jetzt schon Hamburg der, durch die Umstände begünstigte Rivale des Freihafens von Triest war. Um den Feind zu überwinden, muß man ihn, seine Kräfte und Schwächen kennen, und ihm muthig und entschlossen ins Auge sehen. Hier ist es zunächst die Sache des Freihafens von Triest, sich zum Kampfe zu rüsten, und alle ihm zu Gebote stehenden oder dargebotenen Mittel zur Erhaltung seiner eigenen Existenz anzuwenden; das Kommerzleben der rückwärts gelegenen Nachbarprovinzen hängt nicht minder davon ab. An Unterstützung von Seite des Staates fehlt es nicht; zur baldigsten Vollendung und Eröffnung der Eisenbahn von Laibach bis zum Freihafen werden die größten Anstrengungen mit bedeutenden Opfern gemacht; die am 1. d. M. ins Leben getretenen neuen Kontrollvorschriften begünstigen eine freiere Handelsbewegung im Innern des Landes, und was sonst noch den Verkehr fördern und beleben kann, hat der Staat bereits gewährt oder ist zu gewähren bereit, und gleichwohl stockt der Handel, wie insbesondere in der Handelswelt die allgemeine Klage geht. Der Gründe mag es mancherlei geben, einer der wesentlichsten aber ist ohne Zweifel der, daß sich die baren Kapitalien auf einen Artikel werfen, der seit einigen Jahren alle Märkte überschweamt, nämlich — auf Werthpapiere. Alles wollte auf diesem Wege mit einem Schlage reich werden, doch fängt dieser Schwindel, wenn nicht alle Anzeichen trügen, nimmere nach mancher theuer erkauften Erfahrung zu schwinden an, und der Spekulationsgeist wird hoffentlich reellern Unternehmungen sich zuwenden.

Ortschaften, die sonst in Ansehung des Gütertransportes tagereisenweit von einander entfernt waren, sind durch die Eisenbahnen und Telegraphen auf so viele Stunden und Minuten einander näher gerückt, und wenn z. B. Getreide in Laibach lagern, so können solche seiner Zeit, bei Eröffnung der Karstbahn, auf Bestellung mittelst des Telegraphen in wenigen Stunden nach Triest geliefert werden. Und welche Erleichterung liegt für den Handel darin, wenn wegen der hohen Miethzinsen für Magazine in Triest, ausländische Waren vom Schiffe mittelst Eisenbahn unmittelbar nach Laibach, wo die Miethzinsen billiger ist, zur Lagerung gesendet werden, von wo aus mit ihnen mittelst Telegraphen jeden Augenblick disponirt werden kann. Es ist dem k. k. Finanzministerium vorbehalten, zur Erleichterung des Handels zu gestatten, daß ausländische unverzollte Waren außer den amtlichen Niederlagen (in Privatmagazinen) mit der Bestimmung, sie nachträglich zur Einfuhrverzollung,

zur weiteren Versendung, oder zur Wiederausfuhr in das Ausland abgelegt und aufbewahrt werden dürfen, in welchem Falle an die Regierung selbstverständlich kein Lagerzins zu entrichten ist. Aber selbst, wenn z. B. Hundert Zentner Kolonialwaren durch ein ganzes Jahr in einem zollamtlichen Magazine lagern, so sind nur 45 fl. Lagerzins davon zu entrichten, und fände ein so lebhafter Verkehr statt, daß von zehn zu zehn Tagen die Waren gewechselt oder erneuert würden, so wäre vollends Jahr aus Jahr ein keine Niederlagsgebühr davon zu zahlen. Kurz — von Seite des Staates geschah und geschieht vieles zur Erleichterung und Belebung des Handels und Verkehrs, und es kommt nur auf den Unternehmungsgeist an, davon Nutzen zu ziehen und dabei die Gefahren hinzunehmen, mit welchen nimmere auch die Ostsee das adriatische Meer, insbesondere Triest und seine Nachbarprovinzen bedroht. Sollte der Ernst der Situation von den Einzelnen verkannt oder nicht beachtet werden, dann müßte man es wünschen, daß ein schöpferischer Geist, wie jener, der die Lloyd-Gesellschaft zur Belebung der österr. Schifffahrt ins Leben rief, je eher je lieber auch einer Handelsgesellschaft das Dasein gäbe, welche den ganzen überseeischen Ein- und Ausfuhrhandel im Großen in die Hände nehmen würde.

Oesterreich.

* Die mit einem Finanzministerial-Erlasse vom 11. Februar 1852 provisorisch eingeführten Beschränkungen der Ablassung vom Vorfahren bei Schleichhandel oder schweren Gefälschübertretungen mit den darin früher bezeichneten, höher belegten Waren, sind sammt den darauf Bezug nehmenden Ministerialdekretten vom 28. Juni 1852 und 4. Juli 1853 vom k. k. Finanzministerium einer neuerlichen Verfügung zu Folge außer Kraft gesetzt worden. Diese Bestimmung hat im lomb. venet. Königreiche, an dem Tage, welchen die International-Kommission in Mailand bestimmen wird, sonst aber am 13. Juni d. J. in Kraft zu treten.

— Im Intelligenzblatte der „Wiener Zeitung“ lesen wir Folgendes: „An den Adel des Herzogthums Krain“: Der Unterzeichnete, Herausgeber des „großen und allgemeinen deutschen Wappenbuchs“ stellt hiermit an die Mitglieder der gesammten k. k. Adelsfamilien das Ersuchen, ihm zum Behufe möglicher Vervollständigung des Materials zu der demnächst erfolgenden Herausgabe des Adels im Herzogthume Krain, Beiträge, die auf Genealogie und Wappen ihrer Geschlechter Bezug haben, gefälligst einfinden zu wollen, und setzt den Schlußtermin hierzu auf Ende Juni l. J.

München den 15. März 1857.

Dr. Otto Titan v. Hejner.

Stimme, 1. Juni. Der wichtigste Gegenstand der Verhandlung in den beiden letzten Sitzungen der Handels- und Gewerbekammer war der Bau eines Schienenweges von einem Punkte der Sissek-Agramer Bahn über Karstadt nach Giume. Nachdem in der Sitzung vom 31. März der Beschluß gefaßt worden war, beim k. k. Handelsministerium um Bewilligung zur Veranlassung der Vorarbeiten für diese Linie einzuschreiten, ward in der Sitzung vom 13. April über eine Zuschrift der k. k. Statthalterei in Agram an die Giumaner Handelskammer verhandelt, worin das Projekt dieser Schienenstraße näher besprochen wurde. Die Kammer wurde dabei aufgefordert, in reiflicher Erwägung zu ziehen, auf welche Weise die Eisenbahnverbindung zwischen Karstadt und der Meeresküste durch Privatmittel zu Stande gebracht werden könnte. Nach längerer Debatte über diesen, eine Lebensfrage für den Giumaner Handelsbezirk berührenden Gegenstand einigte man sich über folgende Grundsätze: Eine Eisenbahn von Sissek nach Karstadt sei ohne Nutzen für den Handel Kroatiens, wenn sie nicht bis zur See verlängert werde. In diesem Falle werde die Verbindung mit dem Meere um 18—20 Meilen kürzer als über Steinbrück nach Triest. Diese Abkürzung des

Weges ermöglichte eine Verringerung der Frachtpreise für Getreide, welche 8—10% von dessen Verkaufspreis in Sissel repräsentire. Die Eisenbahnverbindung zwischen Steinbrück und Sissel sei allerdings auch nöthig, aber mehr für den inneren Handel als für Getreideausfuhr. Bei der unermesslichen Konzentration der Frachten auf der südlichen Staatsbahn werde an der Einmündung der kroatischen Bahn bei Steinbrück ein Andrang stattfinden, in Folge dessen eine für das Getreidegeschäft sehr verderbliche Verzögerung in der Güterbeförderung eintreten müßte. Der Kuhn Jume's und des ganzen kroatischen Küstenlandes wäre die unmittelbare Folge der Eröffnung einer Eisenbahn von Sissel nach Steinbrück, wenn nicht zugleich ein Flügel nach jener Richtung von derselben abgezweigt würde. Kein anderer Punkt der Seeküste Kroatiens, auch Zengg nicht ausgenommen, biete ähnliche Vortheile, und wenn auch technische Gründe für die Linie nach Zengg sprächen, so seien die auf diesem Wege zu erzielenden Ersparnisse zu unbedeutend, um andere Motive, namentlich jenes der Rentabilität, darüber aus den Augen zu verlieren. Jede Täuschung würde in dieser Beziehung verderblich wirken. Der Kredit, welcher gegenwärtig für so viele großartige Unternehmungen in Anspruch genommen werde, wende sich nur denjenigen derselben zu, die eine namhafte Rente verheissen. Die Kammer beschloß, ihr Präsidium solle in diesem Sinne die erwähnte Zuschrift beantworten, zugleich aber auch in Erledigung des Kammerbeschlusses vom 31. März l. J. die nöthigen Schritte bei dem k. k. Handelsministerium machen, um die Bewilligung zur Aufnahme der Vorarbeiten für diese Bahn zu erlangen. Zur Aufbringung der für die Trassirung erforderlichen Geldmittel wären die Grundeigenthümer, Kaufleute, Rheder, Kapitalisten, kurz alle dabei interessirten Bevölkerungsklassen des Fiumaner Küstengebietes in geeigneter Weise in Anspruch zu nehmen. (Agr. Z.)

Bozen, 28. Mai. In neuerer Zeit hat in Stadt und Umgebung die Blatternkrankheit eine nicht unbedenkliche Verbreitung genommen. Aus diesem Grunde und theilweise wegen Reizung gegen Impfung mochte sich die h. Statthalterei veranlaßt gefunden haben, mit hohem Erlasse vom 29. April anzuordnen, daß an Häusern, wo Blatternranke sich befinden, Warnungstafeln angeheftet und die Leichen der an natürlichen Blattern verstorbenen ungeimpften Personen nach priesterlicher Einsegnung ohne Begleitung von Verwandten und Freunden oder eines Priesters zur Erde bestattet werden.

Mailand, 3. Juni. Auch heuer wurden die Säle der großen Gallerie Brera, worin die neuesten Erzeugnisse der italienischen Industrie zahlreich ausgestellt sind, dem Besuche des Publikums, und zwar bereits seit 3 Tagen, eröffnet. Unter den mit der goldenen Medaille ausgezeichneten Artikeln erregen die Produkte der Knopffabrik des Ritters Binda vorzügliche Aufmerksamkeit. Die vom Herrn Marzono aus Padua ausgestellte Orgel, die den Gedanken des Ländchters abdrückt und gleichzeitig wiederholt, ist nicht weniger interessant, als die vom hiesigen Instrumentenfabrikanten Pelitti erfundene Duplex-Dombarde, auf der man ohne die mindeste Anstrengung die reinsten Töne des Flügelhorns sammt Begleitung in einer niedrigeren Oktave hervorzubringen im Stande ist. Im Gebiete der Chemie wurde die neue Methode der Erzeugung des Weins aus andern, mehr ökonomischen Stoffen, als den bisher dazu angewendeten, durch Verleihung der großen silbernen Medaille an den Erfinder, Herrn Porro, belohnt.

Aus den verschiedenen, einander theilweise auch widersprechenden Berichten, die über die Seidenzucht aus der nächsten Umgebung einlaufen, kann man fast mit Gewißheit schließen, daß die Besorgniß der Produzenten zu übertrieben ist. Sind nämlich, wie wir nicht zweifeln, die auf Befehl des durchlaucht. Herrn Generalgouverneurs wöchentlich von den Provinzialdelegaten eingesendeten Berichte wahrheitsgetreu, so dürfte schwerlich in einem anderen Jahre aus der Seidenzucht mehr Geld gelöst worden sein, als dieß heuer bei dem enormen Preise der Kokons der Fall sein dürfte. Thatsache ist es aber, daß der auswärtige Samen und namentlich der aus Toscana herbeigeschaffte ein höchst ergiebiges Resultat lieferte, und daß nur der inländische, freilich der am meisten verbreitete, an manchen Orten schlecht gedieh und schon zum dritten Male, trotz des sehr theueren Ankaufs (bis zu 40 Lire die Unze) ersetzt werden mußte. Das Laub der Maulbeerbäume, sowie überhaupt alle Feldprodukte können kaum günstiger stehen.

(Triester Ztg.)

Deutschland.

In **Alten** wurde am 1. Juni durch den dortigen Kardinal-Erzbischof der Grundstein zur Mariensäule gelegt, welche zum Andenken an die Verkündung des Dogma's von der unbefleckten Empfängnis errichtet worden.

Darmstadt, 3. Juni. In einem so eben veröffentlichten Erlasse wird bemerkt, es sei mißfäll-

lig wahrgenommen worden, daß mehrere Paragraphen des Befehls vom 12. Juni 1852, die Uniformirung der Zivilbeamten betreffend, nicht gehörig befolgt wurden; es seien dieselben nochmals einzuschärfen und deren Befolgung von Seiten der vorgesetzten Behörde nachdrücklich zu überwachen. Dieselben betreffen das Tragen der Halsbinde und des Haars, so wie die Begrüßungsformen.

Schweiz.

Ueber die entsetzliche Katastrophe im Hauenstein-Tunnel bringen mehrere Schweizer Kantonal-Blätter einläßlichere Darstellungen, welche der „Vaud“ mit den ihm selbst zugegangenen Aufschlüssen in Folgendem übersichtlich zusammenstellt: „Der Hauenstein-Tunnel wurde bekanntlich nicht bloß an dem nördlichen und südlichen Endpunkte desselben von der Ausbesserung des Berges in Angriff genommen, sondern man suchte Anfangs auch noch durch drei Schächte auf die Tunnelmitte zu gelangen, um im Innern des Berges sechs weitere Angriffspunkte zu gewinnen und folgerweise die Arbeit zu beschleunigen. In der Folge mußte der mittlere der drei Schächte (Nr. 2) wegen übermäßigen Wasserandranges verlassen werden. Die Schächte Nr. 1 (auf der Südseite des Tunnels, beim Dorfe Hauenstein) und Nr. 3 (auf der Nordseite) wurden hingegen glücklich ausgebaut. Die noch zu durchbrechende Strecke des Tunnels, die am 31. März d. J. eine Länge von 854 Fuß betrug, befindet sich zwischen den Schächten Nr. 1 und Nr. 3, so zwar, daß zwischen dem Schacht Nr. 1 und dem zu durchbrechenden Felsen eine Strecke von ungefähr 2500 Fuß theilweise schon ausgemauertem Tunnelwölbung liegt. In diesem 2500 Fuß langen Raum waren am Donnerstag Mittag zwischen 50 und 60 Arbeiter (meist Solothurner und Morgauer sammt einigen Engländern) und 8 Pferde beschäftigt. Unmittelbar unter dem Schacht Nr. 1 war eine Schmiedewerkstätte, um verdorbene Werkzeuge u. dgl. sofort wiederherzustellen. Ferner befand sich in der Nähe derselben eine Dampfmaschine, um den durch Sprengarbeiten und Lichter beständig im Tunnel sich bildenden Rauch und Qualm durch den Schacht in die Atmosphäre hinaus und frische Luft in den Tunnel hineinzuleiten. Zur Speisung der Maschine und der Werkstätte wird sich im Tunnel eine gewisse Quantität Steinkohlen befinden haben, außerdem war eine bedeutende Masse Holz zu Gewölberstützen vorhanden; auch der mehrere Hundert Fuß hohe Schacht soll zum wenigsten größtentheils mit Sperrbalken und sonstigem Holzwerk bekleidet gewesen sein, dieses letztere in der Nähe der Dampfmaschine durch die große Hitze sehr ausgedörrt. Am Donnerstag, kurz nach 12 Uhr Mittags, brach im Tunnel — es scheint noch nicht genau ermittelt, ob in der Schmiede oder in der Dampfmaschine, noch aus welcher Ursache — Feuer aus, welches sich sofort alles benachbarten Holzwerks bemächtigte. Als die Schmiede die Gefahr bemerkten, sandten sie rasch einen Knaben zu den tiefer im Tunnel beschäftigten Arbeitern, um sie zur Flucht aufzurufen. Diese aber schenkten der Warnung kein Ohr, und so kam es, daß nur die drei Warnenden, zwei Mann und jener Knabe, mit heiler Haut aus dem Tunnel herausgelangten. Kurz nachdem sie das Weite gewonnen, schlug schon eine mit Flammen geschwängerte Rauchsäule mit größter Dichtigkeit aus dem Schacht empor. Man sah sie selbst in Aarau. Bald brach alles Holzwerk im Schacht zusammen, eine Menge Schutt nach, und so wurden plötzlich etwa 54 Arbeiter mit 8 Pferden von aller Verbindung mit der Außenwelt abgesperrt. Es ist nun ein schmerzliches Spiel der Phantasie, sich die entsetzliche Lage der Abgesperrten vorzustellen. Leben sie noch? Leben sie nicht mehr? Keiner kann es mit Gewißheit sagen. Das Wahrscheinlichste bleibt aber immer, daß sie eines raschen Erstickungstodes gestorben sind. Rettungsversuche wurden natürlich sofort und mit allen zu Gebote stehenden Kräften angestellt. Als diese nicht mehr ausreichten, wurden sie aus weitem Kreise herbeigeholt. Allein durch den Brand selbst, der ohne Zweifel auch die Kohlenvorräthe ergriffen hat, so wie durch das Aufsteigen von Wasser durch den Schacht hinab, hat sich unten im Tunnel ein solcher Rauch und Dampf entwickelt, daß von den vor dem Schuttkegel befindlichen und von den zur Hilfe herbeigekommenen Arbeitern eine große Zahl betäubt und ohnmächtig hinfiele. Wir haben gemeldet, daß in der Nacht vom 28. auf den 29. Mai alle Rettungsversuche aus Mangel an Arbeitskräften eingestellt werden mußten. Unterdessen brannte es im Tunnel immer fort. Am Morgen und im Laufe des gestrigen Tages (Freitag) wurden bis auf die entferntesten Stationen alle disponiblen Arbeiter der Centralbahn requirirt und mit Extrazügen herbeigeholt. Aerzte waren noch am späten Abend des 28. Mai selbst aus Aarau verlangt worden. Mit den Bahn-Direktionen hatte sich auch der Professor Schönbain auf der Unglücksstätte eingefunden, um mit seinem Rath bei der Hand zu sein. Leider konnte man aber im Tunnel wegen des ungeheueren Dunstes

noch am Morgen des 29. Mai erst auf circa 800 Fuß sich dem Schuttkegel nähern. Weiteres Vordringen brachte plötzlich Verdübelung und Erstickungsgefahr. Gegen 80—60 Hilfsleistende (eine gestrige Depesche zählte auch fünf bis sechs Ingenieure) wurden halb erstickt wieder an das Tageslicht geschleppt. Von diesen sind, laut einer Baseler Depesche von 5 Uhr Abends, schon fünf Mann an den entsetzlichen Strapazen gestorben, die übrigen liegen theils in ärztlicher Behandlung, theils hatten sie sich an der frischen Luft bald wieder erholt. Am 29. Mai wurde im Tunnel mit mehreren Feuerspritzen gearbeitet, aus denen man Kaltwasser goß, um die Kohlendämpfe zu neutralisiren; aber stets noch stürzten die Arbeiter halb erstickt um, weshalb sie alle 10 Minuten abgelöst werden mußten. Mit größter Unerfrorenheit drangen die wackeren Leute immer wieder in den tödtlichen Rauch ein, bis endlich um 3 Uhr Nachmittags alle Versuche zur Bewältigung des Feuers eingestellt werden mußten, ohne Zweifel, um nicht neuen Menschenleben zu opfern und zu gefährden, während die Unglücklichen in der Tiefe des Tunnels wohl unrettbar verloren sind.“

Italienische Staaten.

Wir lesen in der amtlichen „Gaz. Piemontese“: „Der Senat konnte in seiner Sitzung vom 30. Mai abermals zu keiner Verathung der auf die Tagesordnung gesetzten Gegenstände schreiten, denn wie kürzlich fehlte es an der zur gültigen Diskussion gesetzlich nöthigen Zahl der Mitglieder des Hauses. Auf Vorschlag des Präsidenten wurde zum Namensaufruf geschritten und die Versammlung sodann bis zum 2. Juni vertagt.“

Frankreich.

Paris, 28. Mai. Heute fand die letzte Sitzung des gesetzgebenden Körpers statt. Der Präsident erhob sich um halb 6 Uhr und erklärte die Session für geschlossen, und die Deputirten trennten sich unter dem Rufe: „Es lebe der Kaiser!“ Vorher fand noch eine lebhafte Diskussion über das Bankprojekt statt, das bekanntlich bei mehreren Deputirten großen Widerstand gefunden hat. Herr Königswarter griff das Projekt auf sehr scharfe Weise an. Seine Rede blieb nicht ohne großen Eindruck auf die Versammlung und rief den Berichterstatter Devinc, den Staatsrath Veury und sogar den Staatsrathspräsidenten Baroche nochmals ins Feuer. Der Sieg blieb aber doch der Regierung. Obgleich man von einer großen Opposition gesprochen, so stimmten von 240 anwesenden Mitgliedern doch 225 für das Bankprojekt und nur 15 gegen dasselbe.

Heute Nachts fand der große Ball im Stadthause zu Ehren des Königs von Bayern statt. Seine Majestät erschien um halb 11 Uhr, von dem Prinzen Napoleon begleitet, und eröffnete den Ball mit der Prinzessin Mathilde; in der königlichen Quadrille figurirten der Prinz Napoleon mit der Prinzessin Murat, der Seine-Präsident mit Madame Wondland und Herr v. Wondland mit Madame Hausmann. Der König tanzte drei Mal und verließ um 1 1/2 Uhr das Stadthaus, um nach den Tuileries zurückzukehren. Eine zahlreiche Versammlung, worunter alle hohen Staatswürdenträger, wohnten diesem Feste bei.

Ein Zirkularschreiben des Justizministers befehlet allen Magistratspersonen, keine anderen Namen und Titel zu führen, als die, welche auf ihren Amtsscheinen stehen. Auf dem Kriegsministerium besteht schon seit einiger Zeit die Vorschrift, die Namen der Offiziere nur nach ihren Taufscheinen im militärischen Almanach einzutragen.

Belgien.

Aus **Brüssel** l. 1. Juni, wird geschrieben: Die Frage, ob und wann das Ministerium in Folge der Zurücknahme des Wohlthätigkeitsgesetzes abtreten werde, ist noch nicht entschieden. Jedenfalls werden die Minister noch einige Zeit am Ruder bleiben, um sich nicht den Anschein zu geben, daß sie der Gewalt weichen. Indessen ist am 31. Mai, unmittelbar nach einem vom Könige präsidirten Ministerrathe, Herr de Breuckere von Sr. Majestät empfangen worden. Es sind allerlei Gerüchte in Umlauf, welche die Unbestimmtheit der Lage erzeugt hat. Man spricht von dem im Laufe der Woche bevorstehenden Wiederzusammentritte der Kammer u. s. w. Die militärischen Vorsichtsmaßregeln für die Sicherung der öffentlichen Ruhe sind noch nicht abgestellt. In Brüssel und dessen nächster Umgebung liegen nahezu an 12,000 Mann Truppen, deren Anwesenheit sich jedoch durch eine beabsichtigte Revue bei Gelegenheit des Besuchs des Großfürsten Konstantin erklären möchte. Der russische Prinz wird indessen Brüssel nicht besuchen, sondern sich von Calais direkt nach Antwerpen und von da nach Holland begeben. Morgen Früh wird die königliche Familie nach ersterem Orte abgehen, um den Großfürsten daselbst feierlich zu empfangen. Der General Gbagal hat den Oberbefehl über die Brüsseler Garnison erhalten. Wie es heißt, soll trotz

dem, daß der russische Prinz nicht hierher kommt, eine große Revue sämtlicher gegenwärtig hier stationierter Truppen stattfinden. Die Mitglieder der Opposition haben des Ernstes der Lage halber die Hauptstadt nicht verlassen. Dieselben hielten heute eine lange Zusammenkunft im Hause des Herrn Lebeau.

Großbritannien.

Aus London, 1. Juni, wird gemeldet: Der Großfürst Konstantin traf vorgestern Nachmittag kurz vor 2 Uhr in Osborne ein. Die Admiralsyacht „Osborne“ brachte Se. kaiserliche Hoheit von Cherbourg herüber. Als die Yacht sich Osborne näherte, salutirte das englische Schiff „Curvicer“ die russische Flagge. Am Landungsplatz empfingen Prinz Albert, der Prinz von Wales, Prinz Alfred und der russische Gesandte, Graf Schreptowitsch, den Großfürsten. In Osborne selbst ward Se. k. Hoheit von der Königin, der Herzogin von Kent, dem Herzoge von Cambridge und dem Minister des Auswärtigen, Earl von Clarendon, empfangen. Auch der Premier, Lord Palmerston, kam vorgestern in Osborne an. Gestern machten die Königin und der Großfürst einen Ausflug nach Spithead. Heute früh um 4 Uhr ist der russische Gast nach Calais gefahren und wird vermuthlich morgen früh in Antwerpen eintreffen.

Aus Monmouthshire kommt die traurige Nachricht, daß in einer der dortigen Kohlenbergwerke wieder zwölf Menschen durch eine Explosion ums Leben kamen.

Türkei.

Aus Bukovar, 1. Juni, wird der „Osterr. Ztg.“ geschrieben:

Bei Tuzla stehen in einem Lager 4000 Banern ohne Unterschied der Religion und ohne Waffen, und fordern Erleichterungen in der Steuerabtragung und Abschaffung der Mißbräuche in der Verwaltung; auch drücken sie ihren Wunsch ganz friedlich und offen aus, die Wohlthaten des Hat-Humajun, dessen Schattenseiten bisher bloß hervortraten, ins Leben geführt zu sehen. Doch ist dieß ein eitler Wunsch, bis nicht christliche Beamte, gleich berechtigt mit den Osmanen bei Gerichten und der Administration, von der Regierung des Sultans allenthalben angestellt werden, welche den Leiden des Volkes ein Ende zu setzen befähigt wären. — Nachdem die erste Kommission, von Serajevo aus gesendet, die Beruhigung der Bauern vergebens versucht hatte, kehrte dieselbe unverrichteter Dinge zurück, und der Vezier entsandte eine zweite Regierungsdeputation mit dessen Stellvertreter (Tschekaja) an der Spitze gegen Tuzla, welche, von 400 Reitern unterstützt, den als rebellisch erklärten Haufen zerstreuen sollte. Aber auch diese Maßregel scheiterte am Widerstande des Volkes, welches eine Kommission, zusammengesetzt aus türkischen Regierungsorganen und europäischen Konsula, fordert, um vor dieser Kommission sein Leiden und seine Forderungen auszusprechen. Behufs dessen will es eine Deputation nach Konstantinopel entsenden, welche auf legalem Wege diesen Ansprüchen Geltung zu verschaffen hat.

Ein Knez von Bselina (Gemeindevorstand des Dorfes Bselina), ein junger, kräftiger, entschiedener Mann, ist der Befehlshaber des Lagers, und ist entschlossen, entweder auf gesetzlichem Wege eine endgiltige Abhilfe dem Volke zu verschaffen, oder aber sammt seinem Anhang nach Oesterreich auszuwandern. (Triester Ztg.)

Rußland.

Aus Helsingfors wird vom 19. Mai berichtet: Wie das in finnischer Sprache erscheinende Blatt „Suometar“ meldet, hat die Regierung verfügt, daß 2 Aerzte die Gemeinden im nördlichen Finnland besuchen sollen, um die Bevölkerung in der Vorbereitung aus Noos zu unterrichten. Am 5. hat Professor Lönnrot seine Reise ins nordöstliche Finnland zu diesem Zwecke angetreten, während der Kandidat der Medizin, Rejmelaus das nordwestliche Finnland bereist. In jeder Gemeinde werden sie sich ein Paar Wochen aufhalten, um zu lehren, wie man Mehl und Brot aus Noos bereitet und wie es zu jeder Zeitpunkt benutzt werden soll. Auch haben sie Schriften in Tausenden von Exemplaren zur Belehrung über die Kenntniß und die Behandlung der Noose mitgenommen.

Asien.

Ein Bericht der „Köln. Ztg.“ aus Hongkong, 15. April, meldet: Hier herrscht noch immer der Status quo. Admiral Seymour, der einige Wochen hier verweilte, wartet auf Verstärkungen. Wie es heißt, sind der Regierung wichtige Aktienstücke in die Hand gefallen, die den Beweis liefern sollen, daß die verschiedenen Mordpläne gegen die Einwohner der Kolonie von Mandarinern in Canton angestiftet wurden. Wenn die Dürre anhält, wird die Nooth unsehlbar steigen. In Ningpo fand eine böse Rauferei zwischen französischen Dschonken-Führern und portugiesischen Lorch-Schiffen statt. Letztere

nahmen ein französisches Boot weg, dürften aber ihren Triumph schwer büßen. Die Portugiesen stehen hier in sehr schlechtem Ruf, und man weiß, daß nicht alle Seeräuberien an dieser Küste von Chinesen begangen werden. Die interessanteste Nachricht aus Shanghai scheint die zu sein, daß die Erfolge der Rebellen dem Export wie dem Import-Geschäft gefährlich zu werden drohen. Da die kaiserlichen Truppen wegen des ausbleibenden Soldes sich mit Desertionsgedanken tragen, sind die Behörden bemüht, Geld durch Subskription aufzubringen, aber die chinesischen Kaufleute halten die Taschen zu. In dieser Noth haben die Mandarinen einen Zoll von 12 Taels auf die Kiste Opium ausgeschrieben. Das Rebellenheer, welches vor ungefähr einem Monat Ho-kow niederbrennte und nachher die Stadt Kwang-sin-foo erfolglos angriff, steht jetzt mit großer Macht in und bei Moyune, und das ganze Grün, Thee-Land ist den Marauden preisgegeben. Glücklicherweise von Ho-kow haben die Rebellen die Städte Kien-chan und Ju-chan inne, so daß sie das ganze Grenzgebiet zwischen Fokien und Keangse bedrohen.

Der „Moniteur de la Flotte“ bringt über die so vielfach verschiedne geschätzte Bevölkerung des chinesischen Reiches neue Aufschlüsse. Die Angaben der statistischen Handbücher beruhen meistens auf der Zählung, die im 18. Jahre des Kia-King (1815) veranstaltet wurde. Als — so berichtet das französische Blatt — die Engländer bei dem letzten Bombardement von Kanton in den Palast des Vize-Königs Jsch eindringen, fanden sie daselbst die aus der Peking-Hof-Buchdruckerei hervorgegangene „Liste der Bevölkerung von China und seiner Kolonien, nach der auf Befehl des erhabenen Kaisers Hien-Tung im vierten Jahre seiner Regierung (1852) ausgeführten Volkszählung.“ Während der 37 Jahre von Kia-King's bis auf Hien-Tung's Zählung (1815—1852) ist die Bevölkerung von 371 auf 396 Millionen Seelen gestiegen, so daß wir dieselbe jetzt, 1857, trotz Bürgerkrieg und Aufruhr, immerhin auf runde 400 Millionen schätzen dürfen. Die Provinz Kiang-su allein hat 37.900.000 Seelen, Nan-hai 34, Kiang-si 30, Schantung 29, Pesschi 28, Hupe 27 und Ho-nan 23½ Millionen Einwohner; eine Anzahl von Provinzial-Hauptstädten hat eine halbe bis eine Million. Diese Ueberschneidung, besonders in den Städten, hat eine Unmasse Proletariat geschaffen, das sich hauptsächlich nach den Plätzen an der Seeküste zieht, weil dort am meisten für solches Volk zu verdienen und weil dort die meiste Gelegenheit ist, nach dem Auslande zu gelangen, nach den ostindischen Inseln, nach Australien, nach den pacifischen Gestaden von Amerika. Aus dieser Ueberschneidung ergibt sich zugleich die unbeschreibliche Verschwendung, welche die Mandarinen mit dem Menschenleben treiben und die auch bei dem jetzigen Kampfe gegen die Engländer einen so hervorsteckenden Zug bildet.

Amerika.

Die „Köln. Ztg.“ erhält eine Mittheilung, wie der afrikanische Sklavenhandel, welcher sich jetzt fast ausschließlich in amerikanischen Händen befindet, organisiert und betrieben wird. Derselbe geht in der Regel folgendermaßen vor sich: Zuerst werden Güter in erlaubten englischen Schiffen nach der Küste von Afrika geschickt, wofür der Erlös zum Ankauf der Neger verwandt wird. Sobald dieses geschehen, kommen die betheiligten Parteien nach New-York oder einer anderen Seestadt und kaufen ein Schiff mit der Bedingung, es an der Küste von Afrika zu übergeben. Es wird nichts an Bord genommen, was das Fahrzeug als im Sklavenhandel beschäftigt kompromittiren könnte, und da der Verkäufer für den Gebrauch, der nach der Uebergabe von seinem Eigenthume gemacht wird, nicht verantwortlich ist, so ist es nicht schwer, solche Geschäfte abzuschließen, obwohl der Käufer immer einen hohen Preis dafür zahlen muß. Das Schiff fährt dann nach der Küste, nur mit einem oder zwei Passagieren ab und wird, wenn dieses gewünscht, sogleich nach seiner Ankunft ihnen überlassen. Wenige Stunden verfließen oft, um die Neger mit Reis und Wasser an Bord zu nehmen und gleich wieder in See zu gehen. Befindet sich dagegen ein Kreuzungs-Fahrzeug in der Nähe, so findet der Käufer Vorwände genug, die Uebernahme zu verschieben. Gewöhnlich ist die Kaufsumme nicht in Vereinschaft, um dem Kapitän ansgeschündigt zu werden. Sobald der Kapitän aber diese empfängt, verläßt er mit seiner Mannschaft das Fahrzeug, um auf einem anderen Schiffe zurückzugehen. Von der letzteren lassen sich immer einige, durch guten Lohn verlockt, wieder anwerben und bleiben daher an Bord. Das Schiff geht nun ohne Schiffsregister, das der frühere Kapitän mit sich nimmt, unter der Leitung der Passagiere mit der Ladung Neger ab.

Tagenueigkeiten.

„Den phänologischen Berichten der „Wiener Ztg.“ entnehmen wir Nachstehendes:

In Laibach sammelt Herr Professor W. Kula seine Beobachtungen auf einem Terrain von großer Ausdehnung, und da er allein nicht im Stande wäre, dasselbe in regelmäßiger Folge ganz zu übersehen, so hat er einen Theil desselben einigen seiner besseren Schüler anvertraut. Während Herr Professor K. selbst zwei Mal in der Woche die Gegend am rechten Ufer der Save bis zum Dorfe Seneberje, ferner die nächst der Triester Straße liegenden Kalkhügel und den benachbarten oberen Theil des Laibacher Moorgrundes besucht, machen seine Schüler Ausflüge in die am Laibachflusse gelegenen Wiesen und Auen, so wie auf den nahe gelegenen Kastenberg und die sich anschließenden Berge aus Thonschiefer.

Daß bei dieser Ausdehnung und Einteilung des Beobachtungsgebietes die Berichte unter die reichhaltigen zählen, ist einleuchtend. Im Thierreiche ist auf die interessante und wichtige Vogelwelt vorzugsweise das Augenmerk gerichtet.

Aus Saarbrücken, 29. Mai, geht der „Zeit“ folgende Nachricht zu: Nach mündlichen Mittheilungen der Reisenden, welche sorben (Nachmittags 5 Uhr), mit einem Extrazuge auf der französischen Südbahn bis Forbach befördert, von Paris hier eintreffen, hat gestern um 6 Uhr ein Unglück auf der französischen Südbahn in der Weise stattgefunden, daß unweit Bar-le-Duc der von Straßburg nach Paris fahrende Schnellzug mit einem Güterzuge zusammengefallen ist. Vier Personen sollen getödtet und mehrere verwundet sein. Zwei Lokomotive und mehrere Wagen, von denen zwei zertrümmert den Damm hinabgestürzt sind, sollen zertrümmert auf der Bahn liegen und diese Trümmer gestern und heute früh das Passiren der Züge auch auf dem zweiten Schienenstrange unmöglich gemacht haben. — Eine andere, demselben Blatte später zugehende Nachricht aus Saarbrücken meldet: Die gesammte französische Korrespondenz ist dem dießseitigen Eisenbahn-Postbureau heute erst Nachmittags 4 Uhr, statt 7 Uhr Morgens, zugekommen, weil der gestern Abends um 8 Uhr aus Paris abgegangene Schnellzug bei Bar-le-Duc mit einer leer zurückkehrenden Maschine, welche einen schweren Güterzug bugsiert hatte, auf gräßliche Weise zusammengefallen ist. Mit Einschluß des gesammten Maschinenpersonals sind zehn Personen getödtet und 35 Personen mehr oder minder stark verletzt worden. Unter den Letzteren befinden sich auch drei der im Postwagen befindlich gewesenen 5 Beamten.

Am 2. d. M., Nachts Schlag 10 Uhr, wurde in Komorn ein 2 bis 2½ Sekunden andauerndes, stoßweise auf einanderfolgendes Erdbeben verspürt, welches jedoch ohne jeden Unfall vorüber ging. (Preßb. Ztg.)

Telegraphische Depeschen.

Triest, 7. Juni. Um halb 9 Uhr Morgens ist Se. k. Hoheit der Graf von Syrakus mittelst Lloyd-Dampfer über Ancona hier angelangt, im Hotel de la Ville abgestiegen und wird Nachmittag die Reise nach Wien fortsetzen. Zugleich sind Ihre k. Hoheiten Graf Montemolin und Dom Sebastian mit ihren Gemalinen angekommen und bei der Gräfin Molina abgestiegen, um einige Zeit hier zu verweilen.

Florenz, 4. Juni. Der „Monitore toscano“ berichtet, daß Se. k. Hoheit Erzherzog Ferdinand Max am 2. d. M. nach der Hofkapelle, begleitet von Se. k. Hoheit dem Großherzog und dem k. k. Gesandten Baron Hügel nach Livorno fuhr, woselbst er im Bahnhofschrerbietig von den Zivil- und Militär-Autoritäten empfangen wurde. Nach einer Rundfahrt auf dem Dampfer „S. Vittorio“ im Hafen verweilte Se. k. k. Hoh. der Großherzog mit anderen Gästen am Bord des Dampfers „Elisabeth“ noch bis spät Abends. Feldzeugmeister Graf Gyulay ist zur Begrüßung Sr. Heil. des Papstes am 4. d. Mts. in Bologna eingetroffen.

Paris, 7. Juni. Der „Moniteur“ berichtet aus Algier vom 31. v. Mts., daß General Randon gegenwärtig in Souk-el-arba eine wichtige Position einnehme; Alles gehe gut, das Wetter sei günstig. General Chabaud lundiere das Projekt einer Verbindung der Straßenzüge von Souk-el-arba und Tizinju. (Osterr. Corr.)

Getreid-Durchschnitts-Preise

in Laibach am 6. Juni 1857.

Ein Wiener Megen	Marktpreise		Magazinspreise	
	fl.	kr.	fl.	kr.
Weizen	5	20	5	17½
Korn	3	6	3	9½
Halbfrucht	—	—	3	40
Gerste	—	—	2	53½
Sirke	2	40	2	42
Erbsen	2	46	2	40½
Baser	1	58	2	4
Aufkruz	—	—	3	8½

