

Politische Mundschau.

Deutschland.

Die beängstigende Häufung der Eisenbahn-Unfälle macht es zur Nothwendigkeit, auf jede Stimme zu hören, die auf Mängel in der Verwaltung der Bahnen hinweist und Mittel bezeichnet, durch welche die Fehler und damit die Unglücksfälle vermieden werden könnten. Eine von dem Zugführer A. Gruhl, der dreißig Jahre lang im Eisenbahndienst gestanden hat, verfasste Schrift bezeichnet als Hauptursachen für die Unglücksfälle die schlechte Ausbildung der verschiedenen Kategorien von Eisenbahn-Beamten, die schlechte Bezahlung und schlechte Behandlung der Unterbeamten und die Verwaltung vom grünen Tisch herunter ohne Kenntniss des praktischen Betriebes. Der genannte Beamte hält eine Ausbildung der Stations- und der oberen Verwaltungsbeamten im praktischen Fahrdienst für unerlässlich. Die Oberbehörden ergänzen sich nach ihm aus Personen, die entweder Jura oder das Baufach studirt haben, sie treten bei einer Betriebsinspektion oder gleich bei der Direktion ein und sind sofort Oberbeamte. Daß einer dieser Herren sich vorher ernstlich um den praktischen Dienst gekümmert hätte, hat der Verfasser niemals bemerkt. Das Stationspersonal besteht fast ausschließlich aus Militäramvätern, so daß wirkliche Kenntnisse von denselben leider nicht verlangt werden können. Sie treten als Diakone ein und werden irgend einer Station überwiesen. Hier lesen sie ein Jahr lang die Signalordnung, das Betriebs- und Polizei-reglement und lernen telegraphiren. Wenn das Jahr um ist, werden sie von einem Regierungsrath und einem Betriebskontrolleur geprüft, obgleich der erstere nie und der letztere selten Betriebsbeamte waren. Es beschränken sich die geforderten Leistungen denn auch auf wörtliche Antworten aus den Instruktionsbüchern, einen kleinen deutschen Kuffay und Rechnen. Davon, daß ein Militäramväter in Examen durchgefallen wäre, hat der Verfasser nie gehört. Nach dem Examen sind die Geprüften sofort Betriebsbeamte und in Vertretung des Vorstehers die Vorgesetzten des gesamten Stations- und des Fahrpersonals.

Auch der Ueberlastung und schlechten Behandlung des Fahrpersonals wird ein Theil der Schuld an den zahlreichen Unglücksfällen zugeschrieben. So weist der Verfasser auf die auch bei schlechtem Wetter vielfach nach vorn gerichteten Bremsen hin und erzählt einen Fall aus seiner Praxis, der beweist, wie rücksichtslos das Fahrpersonal oft behandelt wird. „An einem Herbstabend war ich gezwungen (nachdem ich den Stationsbeamten fast fußfällig, aber vergeblich gebeten hatte, mit Rücksicht auf das fürchterliche Wetter und unter Hinweis auf die Möglichkeit der Befehlsung einer solchen Bremse, eine Kastenbremse einstellen oder doch wenigstens die vorhandene drehen zu lassen), einem Schaffner eine solche Bremse anzuweisen zu müssen. Nach beendeter Fahrt erklärte mir dieser Schaffner, daß er von Nauen bis Wittenberge, also 4 Stunden, mit vollständig durchnähter Kleidung in Wasser gefesselt habe und daß diese Fahrt ihm den Tod bringen werde. In der That fing er nach einiger Zeit an zu klagen, und nach einigen Wochen wußte er, so sehr er sich auch im Hinblick auf Frau und drei Kinder hiergegen sträubte, das Fahren aufzugeben. Kurz: nach

einem Jahr war er todt.“ Wie wenig Männer, die in solcher Weise verwandt werden, geeignet sind, auf die Sicherheit des Zuges zu achten, liegt auf der flachen Hand.

Was nun die dem Zweck besser entsprechende Ausbildung der Beamten anlangt, so giebt es nach dem Verfasser keinen anderen Weg, um brauchbare Betriebsbeamte heranzuziehen, als die Praxis. Die erreichbare Sicherheit im Eisenbahnbetriebe sei nur dann gewährleistet, wenn sämtliche Betriebsbeamte, und hierzu gehören das Verwaltungs-, Stations-, Lokomotiv- und Fahrpersonal, nicht nur die Signalordnung und das Polizei- und Betriebsreglement genau kennen und anzuwenden verstehen, sondern auch aus eigener praktischer Erfahrung alle Betriebsbeschreibungen und besonders das rollende Material insoweit gründlich kennen, als es im Betrieb gefährlich werden kann. Hierzu würden beispielsweise gehören die Thürverschlüsse aller Gattungen, die Räder und die Achsenlager, die Buffer und die Verkuppelungen, die Funktionsweise der verschiedenen Bremsen etc. So bis ins einzelne gehend müßte vor allem auch das Stationspersonal im praktischen Fahrdienst ausgebildet sein, um dann auch schwierigen Situationen gewachsen zu sein. „Zugverspätungen ändern oft den Geschäftsgang auf allen folgenden Stationen und führen hier und da eine so kritische Lage herbei, die nur von einem vielersfahrenen Praktiker beherrscht werden kann. Man darf sich also nicht wundern, daß in einer solchen kritischen Lage, wo alle Anforderungen von den praktischen Betriebsbeamten mit größter Sicherheit ausgeführt werden müssen, ein ungeschulter Mann den Kopf verliert und nun namenloses Unglück anrichtet.“

Oesterreich-Ungarn.

Zur Krisis. Das offiziöse „Fremdenblatt“ erklärt, daß ungeachtet der augenblicklichen Erfolglosigkeit der zur Klärung der parlamentarischen Lage geführten Verhandlungen sich zwischen den Parteien eine Annäherung in wichtigen und praktisch bedeutsamen Punkten ergeben habe, da die Deutschen sowohl wie die Tschechen bedeutend konzilianter (versöhnlicher) auftraten. Wenn diese Annäherung durch die unausbleibliche weitere Enttäuschung eine Vertiefung finde, könne sich schließlich in nicht ferner Zeit für die Regierung die Möglichkeit einstellen, über die Differenzen hinaus, die die Parteien zum Schluß noch getrennt hatten, zur Reaktivierung des Parlaments zu gelangen, welchem Ziele gewiß alle Parteien gleich aufrichtig zustrebten.

Von der Linken wurde ein Communiqué ausgegeben, worin es heißt, daß die seit dem Amtsantritte des Ministerpräsidenten Frhr. von Gautsch zwischen diesem und den Parteien der Linken geführten Unterhandlungen vorläufig zu keinem Ergebnisse geführt hätten. Der Ministerpräsident habe dem Abgeordneten Funke mitgeteilt, daß er die Verhandlungen derzeit als abgeschlossen betrachte. Die Odmänner-Konferenz der deutschen Linken, die noch-mals im Abgeordnetenhause verammelt gewesen sei, hätte die besondere Wichtigkeit anerkannt, die die Wiederaufnahme ordnungsmäßiger Verhandlungen des Parlaments im Hinblick auf die politische und wirtschaftliche Stellung Oesterreichs gehabt hätte und bedauerten daher, daß das vorgelagene Verhandlungssubstrat die Erreichung des an-

zuflüsternten, aber das Lächeln schien nur seinen eigenen Gedanken zu gelten.

Der heranbrausende Zug machte diesem müßigen Zeitvertreib ein Ende und nahm die Aufmerksamkeit Aller in Anspruch.

Ein Hasten und Hinundherlaufen begann, ein Rufen nach den Kommissariats, ein sich Rüstten zum Einsteigen, denn der Zug hatte nur einige Minuten Aufenthalt.

Konrad hatte sich breit auf den Perron hingepflanzt, um sich jeden Aussteigenden genau anzusehen.

Zwei Herren gingen an ihm vorüber und musterten ihn verstohlen.

„Schwarzer Rock — keine Kravatte — keine Wäsche — das stimmt Alles“, flüsternten sie; der Eine kam auf ihn zu:

„Mein Herr, können Sie uns sagen, wo hier Doktor Pförtner wohnt?“

Konrad nickte.

„Ja.“

Dann mit den Augen den jüngeren Genossen bezeichnend, der einige Schritte von ihm stand: „Wenden Sie sich an diesen, er wird Sie führen.“

Konrad grüßte und ging zurück, um gleich darauf von einem Zweiten angesprochen zu werden und hierauf von einem Dritten. Das Frage- und Antwortspiel wiederholte sich noch oft an diesem Vormittage.

Mit den von allen Richtungen anlangenden Zügen waren nach und nach sämtliche Delegirten eingetroffen.

Sie wurden nach ihrem Namen befragt und hierauf ein Gasthaus in Winterthur ihnen bezeichnet, in dessen Saal sie sich, ohne Aufsehen zu erregen, zusammenfanden.

Hier hatten sie sich zu legitimiren, und erst nachdem ihre Identität unzweifelhaft festgestellt war, erfuhren sie den Ort des Kongresses aus dem Munde des rothen Postmeisters selbst.

gestrebten Zweckes nicht herbeigeführt hätte. Nichtsdestoweniger seien die Odmänner bereit, die Verhandlungen im geeigneten Momente fortzusetzen und mitzuwirken an der Beseitigung der Differenzen in Böhmen und Mähren und an der Herstellung geordneter nationaler Verhältnisse zwischen den beiden Volksstämmen dieser Länder.

In Brünn fand eine Versammlung radikaler Jungtschechen statt. Nach dem Schlusse derselben wollten die Teilnehmer an der Versammlung, nationale Lieder singend, durch die Straßen ziehen, wurden jedoch von der Wache zerstreut. Es fanden Gegenkundgebungen Deutscher, meist Studenten und junger Burschen, statt, die ebenfalls von der Wache zerstreut wurden. 24 Personen, darunter viele Mittelschüler, wurden verhaftet. Die Kundgebungen trugen einen ersten Charakter.

In Prag ist ein Soldat seinen Verletzungen, die er während der Straßenunruhen erlitt, erlegen.

Lübeck und Nachbargebiete.

15. Dezember.

Gesetzeskenntniß. Die „Eisenbahn-Zeitung“ meldet aus Kiel, daß Genosse Korn wegen verläumderischer Beleidigung verurtheilt sei. Sie bemerkt selbst dazu: nach § 186. Dieser handelt aber nicht von der verläumderischen Beleidigung, welche vielmehr im § 187 behandelt wird und ein Handeln wider besseres Wissen in sich schließt, wovon im vorliegenden Falle gar nicht die Rede sein konnte. Gedankenlos! Wenn unfer einer dergleichen schreibt, so springt man sofort zum Kabi.

Landagitation. Am Sonntag, den 12. Dezember, fand seitens der Schwartauer und Kensefelder Genossen die Verbreitung des Volkskalenders statt in den Dörfern Meschendorf, Schulendorf, Schürsdorf, Grouenberg, Haffkrug, Stawbde, Gelsdorf, Bönik, Holstendorf, Havighorst und Wulfsdorf. In ca. 1000 Exemplaren wurde die Schrift verbreitet. Ueberall wurden die Genossen aufs freundlichste empfangen und theilweise mit Speise und Trank bewirthet. Wenn die Situation bei der nächsten Wahl in Birkenfeld-Oldenburg die gleiche ist, wie im Fürstenthum, so wird die Sozialdemokratie auf große Erfolge rechnen dürfen.

Schiffsverkehr im Hafen. In der vorigen Woche liefen 9 Segler und 34 Dampfer ein, davon 4 Dampfer, 6 Segler mit Brettern und Planen, 1 Segler mit Stabholz, 2 Dampfer mit englischen Kohlen, je 1 Segler mit Klinkern und Gerste. An lebendem Vieh ward seewärts eingeführt: 185 Stück Hornvieh, 2 Kälber, 62 Schweine. An frischen Feringen langten 14700 Kisten an, wovon 4806 in Schlutup gelöst wurden. Abgegangen sind 28 Dampfer, 9 Segler mit Ladung, 8 Dampfer, 9 Segler leer oder in Ballast.

Der Ansdhuf der Hausseatischen Versicherungs-Anstalt für Invaliditäts- und Altersversicherung hielt am Donnerstag Nachmittag im Anstaltsgebäude hier selbst eine Sitzung ab, der eine umfangreiche und theils sehr wichtige Tagesordnung zu Grunde lag; die Sitzung dauerte von 1 1/2 Uhr Mittags bis 7 1/4 Uhr Abends. Zur Beratung stand zunächst der Geschäftsbericht. Direktor Gehard regte dabei eine Frage an, die von weittragender Bedeutung für die weiblichen Versicherten ist.

Truppweise wurden sie nun von ihm auf verschiedenen Wegen nach Schloß Wyden dirigirt.

Die Einen fuhrten mit der Bahn nach Andelfingen, die Anderen nach Ossingen, die Meisten zogen als fahrende Gesellen gleich von Winterthur aus zu Fuß dem alten Raubschloß entgegen, in dessen Mauern sich am Abend des 20. August sämtliche Teilnehmer des Kongresses vereinigt hatten.

Die Winzer, die in einer Reihe von Häuschen in der Umgebung des Schlosses sich angesiedelt, waren von der Arbeit nach Hause gekommen und hatten sich bald darauf zur Ruhe begeben. Keiner sah nach dem alten Schloße hinüber, das wie immer in Stille und Dunkel begraben lag.

Aber plötzlich wurde es darin lebendig; die Fenster erschienen erleuchtet und die leeren Wände hallten wider von lauten kräftigen Stimmen.

Die Männer, die aus allen Gauen Deutschlands, aus Oesterreich und der Schweiz sich hier zusammengefunden hatten, schüttelten sich die Hände mit jenem festen, innigen Druck, mit dem sich Brüder und Kämpfer begrüßen.

Sie Alle sind sich der Bedeutung des Augenblicks wohl bewußt, und es ist wie ein Ueberpringen von Kraft und Feuer von Einem zum Andern, das seine einigende und belebende Wirkung übt.

Sie Alle waren Angefeindete und Verfolgte.

Die Meisten waren ihrer bürgerlichen Existenz beraubt, getrennt von Weib und Kind, und doch hatte keiner gezögert, das Mandat anzunehmen, das seine Genossen ihm vertrauensvoll übertrugen hatten.

Es war ein tieferrnst, feierliches Moment, als einer der Führer der Partei, ein Mann noch jung an Jahren, ein Denker mit klarem, weitschauendem Blick, sich erhob, um die Genossen, die sich unter den schwierigsten Um-

Helene.

Roman in drei Büchern von Minna Kautsky.

(70. Fortsetzung.)

(Nachdruck verboten.)

VI.

Der große, weißläufige Perron des Bahnhofes in Winterthur, wo die verschiedensten Linien zusammentreffen, zeigte, wie immer während der Reisesaison, bei Ankunft und Abgang der Züge eine mannigfaltige, ineinanderfluthende Bewegung. Viele Reisende verließen hier den Zug, um die Richtung zu wechseln, andere kamen herzu. Unter denen, welche, um die rasch nacheinander eintreffenden Züge zu erwarten, den Perron auf- und ab-schritten, befanden sich auch Konrad und ein jüngerer Genosse, welche sich insofern absichtlich voneinander fernhielten.

Konrad hatte seinen zugespitzten Knebelbart heute noch etwas kürzer geschnitten; er trug keine Kravatte, der Hemdkragen war weit zurückgeschlagen und der Rock bis an den Hals zugeknöpft, so daß auch kein Streifen Wäsche zum Vorschein kam.

Eine junge Engländerin, die promenirend auf- und niederhritt und bald von rechts, bald von links an ihm an ihm vorbeischlenderte, äußerte sich ihrer Begleiterin gegenüber sehr entrüstet über diese Unkorrektheit. „The fellow looks shicking!“ versicherte sie.

Aber die Alte lachte, während sie hinter ihrem Fächer den Wäschelosen noch aufmerkamer betrachtete und meinte, daß dieses „Short of linen“ nur Koketterie von dem Manne sei, um seinen kräftigen, schön gebauten Hals sehen zu lassen.

Konrad schenkte den Damen keine Aufmerksamkeit. Er lächelte wohl einmal, worauf sich die Weiden mit den Ellenbogen stießen und ein „look at his teeth“ einander

