

Paibacher Zeitung.

Abrechnungspreis: Mit Boßverfendung: ganzjährig fl. 16, halbjährig fl. 7.50. Im Comptotr:
fl. 11, halbjährig fl. 5.50. Für die Aufnahme ins Haus ganzjährig fl. 1. — Inserionsgebühr: Für
jede Zeile bis zu 4 Zeilen 25 fr., größere der Zeile 6 fr.; bei öfteren Wiederholungen der Zeile 8 fr.

Die «Saabacher Zeitung» erscheint täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Die Administration befindet sich am Congressplatz 2, die Redaction Hahnbolsche 24. Sprechstunden der Redaction täglich von 10 bis 12 Uhr vormittags. — Unfrankirte Briefe werden nicht angenommen und Manuscripte nicht zurückgestellt.

Kunstlicher Theil.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben dem
k. k. Reichsraths-Abgeordneten Heinrich Ritter von Wiel-
kowsky, Wielowiejski, dem Gutsbesitzer Geza
von Gieselsalva und Lubocz, dem
Lieutenant in der Reserve des Dragoner-Regiments
Nr. 2 und mährischen Statthaltereire-
gimentspraktikanten Grafen Franz Bellegarde,
k. k. Kaiser des Husaren-Regiments Wilhelm II.
Szapary und König von Preußen Nr. 7 Grafen
von Scharf, dem Lieutenant in der Reserve des
Dragoner-Regiments Kaiser Ferdinand Nr. 4 Marquis
von Gien, dem Lieutenant des
Dragoner-Regiments Prinz Eugen von Savoyen Nr. 13
Major Emerich von Mattencloist wie dem Guts-
besitzer und Lieutenant im Verhältnisse «der Evidenz»
Landwehr-Ühlanen-Regiments Nr. 1 Stanislaus
von Rosko-Bogdanowicz die k. und k.
k. k. Ehrenwürde todtfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit höchster Entschliessung vom 9. November d. J. den k. k. obersten Gerichtshofes Dr. Benedict Schönborn zum Präsidenten des Oberlandesgerichtes für Böhmen und Borsarlberg allergnädigst zu ernennen geruht.
Schönborn m. p.

Nichtamtlicher Theil.

Behandlung der Arbeiter-Unfallversicherung.

Einige Ergänzungen, beziehungsweise Aenderungen
des Gesetzes, betreffend die Unfallversicherung der
Arbeiter, so lautet der Titel eines Gesetzentwurfes,
den die Regierung kürzlich dem Abgeordnetenhause
vorgelegt und welcher als ein weiterer bedeutungs-
voller Schritt zum Ausbau der Institution der staat-
lichen Unfallversicherung sich darstellt. Ein großer Kreis
von Unternehmungen, eine noch größere Zahl von
Gewerkschaften wird in der eingebrachten Novelle in den
Zwang der zwangsweisen Unfallversicherung ein-
geordnet, und so weit dies mit Rücksicht auf die Ver-
hältnisse der Verhältnisse derzeit noch nicht geschehen
kann, wird den der Unfallgefahr ausgesetzten Be-
trifft und Personen die Möglichkeit der freiwilligen

Geuiffeton.

Wie schnell kann auf Eisenbahnen gefahren werden?

Van Roman Baron Gostlowski.

I. der überraschenden Erfolge der Eisenbahnen die Frage: Wie schnell kann auf Eisenbahnen näheren besprochen werden.

guter Pferde zwei Meilen, d. i. 15 Kilometer, in einer Stunde, schneller kann kaum gefahren werden, weil das Pferd auf die Dauer nicht schneller ist. Der Ge-
wöhnliche Mensch glaubt jedoch nahe, dass die Fahrt sich beschleunigen würde, wenn an Stelle des Pferdes die Maschine treten würde. Als dieser Irrsatz später sich vollzog, gewahrte man jedoch, dass, obwohl die Maschine stärker war als das Pferd, die Fahrt dennoch nicht rascher vorstatten
ging. Die Maschine war an und für sich wohl kräftig
genug, für die Bewältigung der Widerstände der Straße
sie jedoch zu schwach, denn ihre Kraft vermochte
nicht die Zunahme des Widerstandes nicht gleichen
Schritt zu halten, welcher durch das Gewicht der Ma-
chine auf der nachgiebigen Straße entstand.

man schneller fahren, so mußte die Straße
erweitert werden, und in der That fuhr man schon
auf der ersten Eisenstraße doppelt so schnell als früher.
Die weitere Vergrößerung der Fahrgeschwindigkeit war
nicht zu erreichen, weil der damalige Wagen eine
solche Fahrt nicht zuließ. Dieselbe Maschine, welche
geeignet war, den Wagen auf der Straße zu ziehen,

Versicherung bei den staatlichen Anstalten eröffnet. Der
 dem Parlamente unterbreitete Gesetzentwurf bezweckt
 sonach einerseits eine Ausdehnung der Versicherungspflicht
 auf eine größere Anzahl von Gewerben und Unternehmungen,
 welche infolge der erheblichen Unfallgefahren eines Schutzes
 gegen letztere dringend bedürftig sind, sie nimmt aber
 andererseits auch auf jene gewerblichen Berufe, bezüglich
 deren die seinerzeitige Einbeziehung in die Zwangsversicherung
 in Aussicht genommen ist, schon jetzt insoferne Bedacht,
 als diesen bis zu dem Zeitpunkte, wo diese Einbeziehung gesetzlich
 wird erfolgen können, die Vortheile derselben im Wege
 der freiwilligen Versicherung zugänglich gemacht werden.

Die Ausdehnung der Versicherungspflicht erstreckt sich nach der Vorlage auf alle Transport-Unternehmungen; mit Ausnahme der Seeschifffahrt und der Eisenbahnen, auf Waggereien, auf alle Unternehmungen, welche sich gewerbsmäßig mit der Reinigung von Straßen, Gebäuden, Fenstern und Dächern u. s. w. betreffen, auf Kellerei- und Warenlager-Unternehmungen, auf Betriebe von Holz- und Kohlenlagern, auf die Theater-Unternehmungen, Berufsfeuerwehren, Canalräumer, Rauchfanglehrer, Steinmetze sowie auf die Werkstättenarbeiter bei den Baugewerken. Man wird bezüglich dieser Gewerbskategorien zugeben, daß bei denselben die Unfallgefahr eine sehr große ist, und die Erfahrungen, welche die Statistik an die Hand gibt, bieten in dieser Beziehung ein sehr lehrreiches Material. Es ist begreiflich, daß bei Schaffung des Unfallversicherungs-Gesetzes vom 28. December 1887 der Kreis der dem Unfallversicherungszwange zu unterwerfenden Betriebe und Unternehmungen nicht allzuweit gezogen worden ist. Man mußte das Hauptgewicht darauf legen, daß die staatliche Unfallversicherung ohne allzu große Schwierigkeiten eingerichtet, daß ein fester Rahmen geschaffen werde, innerhalb dessen sich die Entwicklung und der weitere Ausbau derselben allmählich und ohne Störung vollziehen könne. Das Ziel des inneren Aufbaues ist nun, nachdem das Gesetz über die Unfallversicherung der Arbeiter am 1. November 1889 in Wirksamkeit getreten war, innerhalb der kurzen Frist von zwei Jahren erreicht, die Unfallversicherungs-Anstalten entfalten ihre segensreiche Thätigkeit in vollem Umfange und die Regierung hat in einer die vollste Anerkennung verdienenden Weise nicht geögert, an ihre Erweiterung zu schreiten.

erwies sich, auf die Schiene gestellt, zu gut für ihn. Die lose auf der Achse sitzenden Räder der damaligen Eisenbahnwagen wollten nämlich ihre Spur nicht halten und rieben außerdem die Achse einseitig ab. Die feste Schmiere war einer schnellen Fahrt eher hinderlich als fördernd gewesen, flüssige Schmiere konnte nicht angewendet werden, weil sie verspritzt worden wäre.

Erst als man gelernt hatte, die Räder fest auf die Achse zu keilen, so daß Achse sammt dem Räderpaar ein unzertrennliches Ganze bildeten, wurden die obigen Mängel beseitigt. Die in ihren Lagern rundlaufende Achse unterlag nicht mehr einer einseitigen Abnutzung, die Lager konnten abgeschlossen, also auch mit flüssiger Schmiere gefüllt werden, und das Spurhalten war möglich geworden, weil nicht mehr das Rad um die Achse, sondern diese sammt ihrem Rad, in einem feststehenden Lager umlief. Derselbe Wägene welcher früher der Maschine nicht folgen konnte, erwies sich nunmehr für eine schnellere Bewegung geeignet, als die Maschine sie ausführen konnte. Es kam also die Reihe, verbessert werden zu müssen, an die Maschine. Der Wagen hatte in seiner Leistungsfähigkeit dieselbe überholt.

Die Verbesserung der Maschine ließ nicht lange auf sich warten, das gegenseitige Ueberholen hatte zur Folge, daß die Fahrgewindigkeit der Eisenbahnzüge von 30 Kilometer rasch auf 60, 70 und mehr Kilometer stieg, aber selbst diese Fahrgewindigkeit bildete angesichts der stetigen Fortschritte, welche die Construction der Locomotive machte, noch lange nicht die Grenze der Fahrgewindigkeit. Ist ja doch in Deutschland eine Fahrgewindigkeit von 90 Kilometer per Stunde gesetzlich gestattet, und wird doch, wo der Fahrgewindigkeit keine Gesetzesranken gestellt werden,

Bei der Feststellung jener gewerblichen Berufs-
kreise, auf welche die Unfallversicherung ausgedehnt
werden soll, ist mit verständnisvoller Bedachtnahme auf
die Größe der Gefahren, beziehungsweise auf das Gebot
der Gerechtigkeit und Billigkeit vorgegangen worden.
Dass die Baggereien, die Berufsfeuerwehren, die bei den
Theater-Unternehmungen beschäftigten darstellenden Per-
sonen, Beamten und Arbeiter, die Unternehmungen,
welche sich mit der gewerbmäßigen Reinigung von
Dächern, Fenstern u. s. w. befassen, der Unfallgefahr
in sehr hohem Grade ausgesetzt sind, weiß jedermann.
Ebenso wird es einleuchten, dass die bisherige Exi-
mierung der bei den Baugewerben beschäftigten Werk-
stättenarbeiter bei diesen ein Gefühl der Zurücksetzung
umso mehr hervorrufen musste, als sie in der Regel
demselben Unternehmen angehören, wie die beim Bau
selbst beschäftigten Personen. Und was die Binnenschif-
fahrtsbetriebe anbelangt, so ist es bekannt, dass bezüg-
lich der bei denselben beschäftigten Individuen die Un-
fallgefahr eine nicht geringere ist wie bei jenen Be-
rufen, welche schon jetzt die Vortheile der Zwangsver-
sicherung genießen.

Die Regierung hat sich nicht verhehlt, daß noch eine Reihe von gewerblichen Unternehmungen mit Rücksicht auf die Wichtigkeit des Gewerbes, die Zahl der dabei beschäftigten Arbeiter und die Größe der Unfallgefahr der Einbeziehung in die Unfallversicherungspflicht bedürftig wären. Wenn dies bisher nicht geschehen ist, wenn die Novelle auf diese Unternehmungen und Gewerbe sich nicht erstreckt, so hat dies in triftigen Umständen seinen Grund. Unter diesen stehen die zum Theile wesentlich verschiedenen Verhältnisse, welche eingehende Studien und eine besondere Art der Regelung nöthig machen, obenan. Es wird gewiß mit Befriedigung zu begrüßen sein, daß die Regierung insbesondere die Ausdehnung der Unfallversicherung auf die bei der Land- und Forstwirtschaft beschäftigten Arbeiter ernstlich ins Auge faßt.

Der Umstand, daß in so kurzer Frist eine Erweiterung des Kreises der zwangsweisen Unfallversicherung eingetreten ist, läßt mit Zuversicht erwarten, daß auch die Ausdehnung derselben auf die Land- und Forstwirtschaft in nicht ferner Zeit zur Thatsache werden wird. Was die Seeschifffahrt anbelangt, so bedarf diese, als den Seegesetzen unterliegend, einer Regelung durch ein besonderes Gesetz. Die Eisenbahn-Unterneh-

noch schneller gefahren. Für die schnellsten Züge in Europa hält man jene, welche zwischen Schottland und England verkehren, da sie, obwohl die Grampianberge zu übersteigen sind, immer noch mit 99 Kilometer per Stunde fahren. Die Züge der Bristol-Exeter-Eisenbahn fahren stellenweise sogar mit 128 Kilometer Geschwindigkeit, und auf der Linie York-Edinburg soll eine Fahr- geschwindigkeit von 140 Kilometer erreicht worden sein, ohne daß die Schwankungen der Locomotive bedenklich gewesen wären. Für regelmäßige Fahrten bildet jedoch die Geschwindigkeit von 100 Kilometer per Stunde so ziemlich die oberste Grenze, bis zu welcher die Schnellig- keit der Eisenbahnfahrt getrieben wurde.

Angeichts dieser Thatsache fragt es sich, ob denn die Fahrgeschwindigkeit von 100 Kilometer wirklich die äußerste Grenze ist, welche beim regelmäßigen Schnellbetriebe nicht überschritten werden kann, und wenn dies nicht der Fall, wie schnell man eigentlich auf Eisenbahnen fahren könne?

An Kraft zum Antriebe scheint es der Technik nicht zu fehlen, verlassen ja doch unsere modernen Geschosse ihren Lauf mit einer Anfangsgeschwindigkeit von 500 Meter pro Secunde. Sollte es uns versagt bleiben, ebenso schnell auf einer Schienenbahn zu rollen, uns also mit derselben Winkelgeschwindigkeit zu bewegen, mit welcher die Erde um ihre Achse sich dreht?

Vor allem ist zu erwägen, daß das abgefeuerte Geschloß nicht während seines ganzen Weges mit jener Geschwindigkeit vorwärts stürzt, mit welcher es den Lauf verließ. Seine Geschwindigkeit ist nur zu Beginn des Fluges so groß, später nimmt sie immer mehr und mehr ab und sinkt schon nach 40 Sekunden zu Null herab. Der an der Fluggeschwindigkeit zehrende Luftwiderstand bewirkt es, daß das schnellste Geschloß

mungen aber unterliegen mit einem Theile ihrer Verdiensten bereits der Versicherungspflicht, und haben bezüglich der dieser Pflicht nicht unterworfenen Personen sich zur freiwilligen Unfallversicherung in bindender Form bereit erklärt.

Dort aber, wo die Vorlage angeht, die der dar- gelegten besonderen Verhältnisse die Einbeziehung in die zwangsweise Unfallversicherung noch nicht verwirklichen kann, hat dieselbe durch die Gestattung der freiwilligen Versicherung bei den staatlichen Unfallversicherungs-Anstalten in dankenswerter Weise vorgesorgt. Die Möglichkeit der freiwilligen Versicherung erstreckt sich sowohl auf nicht versicherungspflichtige Betriebe, als auch bei versicherungspflichtigen Betrieben auf jene Personen, welche dieser Pflicht nicht unterliegen. Die gegensätzliche Wirkung dieses in dem Gesetze gewährten Rechtes wird sich insbesondere bei dem Kleingewerbe geltend machen, indem sie dem kleinen Gewerbs-Inhaber, dessen Verhältnisse sich von jenen seiner Arbeiter kaum wesentlich unterscheiden, die Vorteile der Versicherung zugänglich macht. Aus dieser Uebersicht über den Inhalt der Regierungsvorlage ist ihre große Bedeutung ersichtlich.

Oesterreich hat auf social-politischem Gebiete Einrichtungen geschaffen, deren Nützlichkeit auch vom Auslande neidlos anerkannt wird. Ein Geist der Humanität, der warmen Fürsorge für die arbeitenden Klassen spricht aus den Schöpfungen, welche bestimmt sind, das Loos der Arbeiter, ihr Leben, ihre Gesundheit vor den Gefahren, welche ihr Beruf mit sich bringt, zu schützen. Es ist erfreulich, daß die großen Erfolge, auf welche wir zurückblicken dürfen, die Regierung nicht abgehalten haben, auf dem eingeschlagenen Wege vorwärts zu schreiten und die weitere Ausgestaltung der gegenwärtigen Einrichtungen in Angriff zu nehmen. Es ist nicht daran zu zweifeln, daß das Parlament hierbei so wie bisher seine Mitwirkung leisten werde. Liegt ja gerade auf dem social-politischen Gebiete ein Feld fruchtbarster Thätigkeit für die Legislative.

Verhandlungen des Reichsrathes.

— Wien, 13. November.

Das Ansuchen des Bezirksgerichtes Prag um Zustimmung zur strafgerichtlichen Verfolgung des Abgeordneten Solof wegen Uebertretung des Pressgesetzes wird ohne Debatte abgelehnt.

Hierauf wird die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag bei Capitel IX. Unterrichtsministerium, Titel 20, »Volksschulen«, fortgesetzt.

Abg. R. von Krauß bedauert, daß die gew. Hoffung, daß die Volksschulfrage in ruhigere Bahnen eintreten werde, durch die Rede des Abg. Kohler vernichtet worden sei. Uebrigens anerkennt Redner selbst zahlreiche Mängel des Volksschulwesens, insbesondere den mangelhaften Unterricht an den Lehrer-Bildungsanstalten und die übermäßige Belastung des Gedächtnisses der Schulkinder, und tadelt auch die noch hin und wieder vorkommende körperliche Züchtigung in der Schule. Redner erklärt aber gegenüber dem Abg. Kohler, daß für die zunehmende sittliche Verwilderung der Jugend nicht die Schule verantwortlich sei, sondern daß andere Verhältnisse daran schuld seien, wie die Zunahme der Trunksucht und die Unmoralität der Presse.

schon nach Durchlaufung eines 10 Kilometer langen Weges zur Ruhe gelangt.

Sollte der Eisenbahnwagen ebenso schnell auf der Schiene rollen, wie das Geschloß fliegt, so müßte er nach Verlauf von 40 Sekunden einen neuen Antrieb erhalten, unter dessen Einwirkung er 10 Kilometer weit vorwärts kommen könnte. Nach Ablauf dieses Weges würde ein neuer Antrieb erfolgen, damit der Wagen weitere 10 Kilometer sich bewege, und so müßte es fortgehen.

Eine solche Fahrt würde, falls sie ausführbar wäre, nicht unangenehm sein. Anfangs würde die Reise zwar flott vonstatten gehen, bald würde jedoch die Geschwindigkeit der Fahrt abnehmen und nach kurzer Zeit ganz erlöschen. Sodann würde sie wieder rasch anwachsen, würde immer schneller und schneller werden, um abermals zu ersterben. Wollte man die Fahrt gleichmäßig gestalten, so müßten die Intervalle, in welchen der Wagen angetrieben wird, viel kürzer sein. Die Impulse müßten weit rascher als in je 40 Sekunden auf einander folgen, der Wagen müßte in jeder Secunde vielmale angetrieben werden. Die Kraft des Antriebes dürfte sonach ihren Sitz nicht außerhalb des Wagens haben, sie müßte vielmehr im Wagen selbst sich befinden, das heißt, man müßte eine Locomotive haben.

Eine Locomotive kann aber nur dann vorwärts schreiten, wenn ihre Treibräder genügend Reibung auf der Schiene finden. Auf einer absolut glatten Bahn wäre ein Vorwärtstommen nicht möglich. Die Räder der Locomotive würden zwar unter der Kraft des Antriebes sich drehen, sie selbst aber käme nicht von der Stelle. Hierauf ist ersichtlich, daß die Kraft des Antriebes, die sogenannte Zugkraft, nur wenig größer zu

Redner erörtert das Wirken des katholischen Schulvereines und vertheidigt die Rechtschaffenheit des Staates auf dem Gebiete der Volksschule. Redner verliest einige Stellen aus der Zeitschrift »Die christliche Familie«, die auch für die Schuljugend bestimmt sei und in welcher die Autorität des Staates fortwährend angegriffen werde. Die katholische Welt sei in zwei Lager geschieden: das eine umfasse die große Zahl der gläubigen Katholiken, die mit der Kirche im Frieden leben wollen, aber an dem Grundsatz festhalten: Gebet dem Staate, was des Staates ist; das andere Lager enthalte eine kleine aber rührige agitatorische Partei, welche das Werkzeug einer auswärtigen Macht sei. Redner bespricht hierauf den Antisemitismus, dessen anfängliche Tendenz, der Kampf gegen die Corruption, ganz löblich gewesen sei, der aber dann in Rassenhaß ausgeartet sei.

Abg. Kaiser weist auf die großen Lasten hin, welche durch die Volksschule den Gemeinden erwachsen; es wäre hoch an der Zeit, daß die Länder die Kosten übernehmen. Redner bespricht mehrere Uebelstände, wie die Veranstaltung zahlreicher neuer Anlagen der Schulhäuser, die Ueberbürdung der Schüler, die man mit unnützen Kenntnissen vollstopfe und daher zur Ueberhebung verleite, und den verfehlten Unterricht an den Lehrer-Bildungs-Anstalten.

Rabinsky verlangte staatliche Subventionierung. Abg. Klun trat zunächst für die confessionelle Schule ein, klagte über das vom Irrethentismus inficierte Municipium von Triest und besprach hierauf die Schulzustände in Kärnten. Der dortige Lehrplan sei ein wahrer Hohn auf die Schulgesetze. Lehrer, welche sich die Pflege der slovenischen Sprache angelegen sein lassen, werden nicht nur von der Bevölkerung, sondern auch von den Unterrichtsorganen chikanirt, während die Lehrer, welche sich als Gegner des slovenischen Unterrichtes zeigen, sich die ärgsten moralischen Ausschreitungen erlauben können, ohne daß sie irgendwie bestraft werden. Ein derartiger Fall habe sich gerade in der letzten Zeitgetragen und Redner werde denselben dem Minister mittheilen. Sollen die Schulzustände in Kärnten gebessert werden, so müsse man die Lehrer-Bildungsanstalten entsprechend einrichten und Inspectoren anstellen, die auch slovenische Schulen inspicierten können, und endlich der Landes-Schulbehörde die stricte Weisung geben, sich an die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zu halten. Man könne sich keinen Begriff machen, mit welchen Ausflüchten die Landes-Schulbehörde von Kärnten die Petitionen einzelner Gemeinden um die slovenische Unterrichtssprache zurückweise. Die Schulgemeinde St. Jakob im Rosenthal biete hierzu ein Beispiel. Die Unterrichtsverwaltung sollte einmal der beispiellosen Vergewaltigung der slovenischen Bevölkerung durch den Kärntner Landes-Schulrath ein Ende machen. An der Laibacher Präparandie ist ein Musiklehrer angestellt worden, der nicht slovenisch kann. Der Landes-Schulrath aber schlug drei Männer vor, welche der slovenischen Sprache mächtig sind. Wegen einer solchen geringfügigen Behandlung des Landes-Schulrathes müsse laut protestiert werden. Der vielgepriesene nationale Friede in Kärnten bedeute für die Slovenen die Grabesruhe. Aber lebend werden sie sich nicht begraben lassen. Das slovenische Volk in Kärnten ist nicht todt, sondern schläft nur. Es befindet sich jetzt im Anfange des Erwachens, es rührt sich im Grabe und wird seine Auferstehung feiern.

Unterrichtsminister Freiherr v. Gautsch bezeichnet

sein braucht als die Reibung zwischen Treibrad und Schiene, als die sogenannte Adhäsion. Weiters ist daraus zu ersehen, daß die Locomotive niemals mehr Last wird ziehen können, als nur jenes Quantum, dessen Bewegungswiderstand nicht größer ist als die Adhäsion. Denn würde der Widerstand der Last größer sein als die Zugkraft, so würde die Locomotive nicht vom Fleck kommen.

Die Nothwendigkeit des Bestandes einer solchen Gleichheit zwischen Zugkraft und Widerstand gibt uns ein Mittel an die Hand, die Größe der Geschwindigkeit zu berechnen, mit welcher die Last schnellstens bewegt werden könne, das heißt, sie gestattet es, die Grenze der Fahrtschnelligkeit der Locomotive zu bestimmen. Der Widerstand, welchen die bewegte Last der bewegenden Kraft bietet, wächst nämlich unter sonst gleichen Umständen mit dem Quadrate der Geschwindigkeit der Bewegung, und es ist daher ersichtlich, daß es eine Geschwindigkeit geben werde, bei welcher der Bewegungswiderstand die Größe der bewegenden Kraft (der Zugkraft) erreicht. Diese Geschwindigkeit wird sonach die gesuchte Grenzgeschwindigkeit sein.

Zahlreich auf Eisenbahnen durchgeführte Versuche lehren, daß der in Rede stehende Fall eintritt, sobald die Fahrtschnelligkeit die Größe von 50 Kilometer per Stunde erreicht. Dies wäre also die ideale Grenze, bis zu welcher die Schnelligkeit einer Locomotive anwachsen könnte.

In jeder Secunde einen Weg von $\frac{1}{4}$ Kilometer machen zu können, ist eine begehrenswürdige Schnelligkeit. Mit dieser Geschwindigkeit fahrend, würde man von Frankfurt aus Köln in 27 Minuten erreichen, eine Reise nach Brüssel würde nur 54 Minuten dauern,

es als seine Pflicht, gegenüber den Bemerkungen des Abgeordneten Klun die Schulbehörden von Kärnten, welche keine andere Vertretung im Hause haben, in Schutz zu nehmen (Beifall), und weist die Behauptung einer partiellen Behandlung der Schulangelegenheiten seitens dieser Behörden zurück. Der Vorredner habe ebenso wenig Recht gehabt, wenn er die kärntnerische Schulbehörde angriff, als er Recht hatte, ein Mitglied der krainischen Schulbehörde gegen die Unterrichtsverwaltung in Schutz zu nehmen. Der Minister wolle bei zwei vom Vorredner angeführten Fällen den Nachweis liefern, wie einseitig manche in die Oeffentlichkeit gelangenden Schilderungen sind, und wie die Thatsachen ganz anders liegen. Die Enthebung eines Bezirks-Schulinspectors in Krain erfolgte nicht aus dem vom Abgeordneten Klun angegebenen Grunde, sondern deshalb, weil actenmäßig constatirt wurde, daß er die Aufträge seiner eigenen vorgesetzten Behörde nicht erfüllte. Der Landespräsident von Krain habe auch im Landtage über Ansuchen des Ministers die Erklärung abgegeben, daß die Unterrichtsverwaltung gegen jeden Bezirks-Schulinspecteur, der sich gleiches zu Schulden kommen lasse, in gleicher Weise vorgehen werde. (Beifall.) Was ferner die Bestellung eines Musiklehrers in Laibach betreffe, so bemerke der Minister, daß sich fünf Candidaten meldeten, von denen drei keine Musikprüfung, zwei die Kenntnis des slovenischen nachweisen konnten, dagegen zwar nicht das slovenische, aber die Musikprüfung. Da es sich um einen Musiklehrer handelte, so wurde das Hauptgewicht auf die Musik gelegt, umso mehr, als die Unterrichtssprache in diesem Gegenstande die deutsche ist. Uebrigens sei der Betreffende kein Deutscher, sei der böhmischen Sprache vollkommen mächtig und nur provisorisch angestellt.

Der Minister bespricht hierauf die Schulverhältnisse in Kärnten und weist aus den Erlassen des Landes-Schulrathes nach, daß bei demselben keine Voreingenommenheit gegen den Unterricht in der zweiten Landessprache herrsche; der Minister constatirt ferner, daß bei der Unterrichtsverwaltung derzeit nur zwei Recurse aus Kärnten vorliegen, der eine von der Gemeinde St. Jakob im Rosenthal, welche eine slovenische Schule verlangt, und der andere aus der Gemeinde Moos, welche den obligaten deutschen Unterricht wünscht. Außerdem aber liegen von 33 kärntnerischen Gemeinden vor, welche sämtlich vom katholisch-politischen landwirtschaftlichen Vereine für die Slovenen in Klagenfurt eingereicht wurden. Dieselben wurden bereits der competenten Landes-Schulbehörde übermittlelt, vielleicht aber wäre die Frage nicht unpassend, wie denn der Verein dazu kommt, zu allen diesen Gesuchen Pathe zu stehen. Der Minister er-muthe, daß diese Frage auch an einem anderen Orte gestellt werden dürfte, der auch die entsprechenden Verfügungen veranlassen könne. Fast scheint es, als ob irgend ein planmäßiges Vorgehen bestünde, welches dem friedlichen Zusammenleben der Volksstämme in diesem Lande und der Pflege der deutschen Sprache zum Nachtheile gereicht.

Die Kenntnis der deutschen Sprache zählt in Oesterreich zu den unabwieslichen Nothwendigkeiten (Stürmischer Beifall und Händeklatschen links, Widerspruch rechts). Einzelne zischen, worauf die Linke nochmals applaudiert. Der Minister fährt fort). Die Kenntnis eines allen Gebildeten gemeinverständlichen Idioms, d. i. also die Kenntnis der deutschen Sprache, bilde eine unabwiesbare Nothwendigkeit, welche bei ernstlichen Politikern um-

nach Wien käme man in anderthalb Stunden. Eine Reise von Paris nach Constantinopel würde trotz der ungeheuren Entfernung nur 6 Stunden dauern, während der heutige Orient-Expresszug hierzu 64 Stunden braucht.

Weshalb fährt aber der Orient-Expresszug 64 Stunden, wenn der Weg in 6 Stunden zurückgelegt ist? Weshalb fahren unsere schnellsten Züge sechs-mal langsamer, als sie fahren könnten? Dies sind Fragen, welche sich aufdrängen, sobald man sich gegenwärtig hält, daß eine Fahrtschnelligkeit von 500 Kilometer per Stunde nicht außerhalb des Bereiches der Möglichkeit zu liegen scheint.

Würde man die Locomotive aus einem Materiale aufbauen können, welches kein Gewicht hat, und würde man eine solche schwerlose Maschine anheizen, so würde sich zwar die Achsen drehen, sie selbst aber käme nicht weiter, weil sie, selbst auf der rauhesten Schiene, welche einem solchen Falle nicht jene Reibung sände, welche zur Fortbewegung unerlässlich ist. Wollte man sie Fortschreiten der Maschine erzielen, so müßte man sie künstlich belasten, und zwar so stark, als zur Erzeugung der erforderlichen Adhäsion nothwendig ist.

Dies ist deshalb nicht nöthig, weil die Locomotive aus einem Materiale aufgebaut ist, welches Gewicht besitzt. Würde dieses Materiale gerade so schwer sein, als zum Hervorrufen der nöthigen Adhäsion erforderlich ist, so würde man die Fahrtschnelligkeit von 500 Kilometer per Stunde ohneweiters erreichen. Weil aber das Materiale, aus welchem wir unsere Locomotiven bauen, viel schwerer ist, als man zur Erzeugung der Adhäsion benötigt, so kann diese Fahrtschnelligkeit nicht erzielt werden.

Verständnis finden soll, als die Erfüllung dieser Forderung in letzter Linie der Bevölkerung selbst zugute kommt. Diese Kenntnis ist das einzige Mittel, um, nach dem sich das Schulwesen in nationaler Hinsicht immer häufiger entwickelt, dasselbe vor jener Vereinsamung zu schützen, welche schließlich alle Blüten geistiger Arbeit zum Wachsen bringen müßte. Diese Kenntnis ist auch aus wirtschaftlichen Gründen für die Bevölkerung unerlässlich. Das Ministerium für Cultus und Unterricht werde hinsichtlich der Beschwerden und Recurse im Sinne der bestehenden Gesetze entscheiden.

Der Minister schließt mit der Bemerkung, daß diejenigen, welche heute im Lande dazu beitragen, das bestehende Schulwesen zu führen (abgesehen von den geachteten Wünschen für die Pflege des eigenen Volkstums, für welches der Minister immer einzustehen bereit sei), daß diese auch die Verantwortung dafür tragen müssen, wenn ihre Agitation den eigenen Volksgenossen nicht zum Nutzen, sondern zum Schaden gereiche. (Lebhafter, langanhaltender Beifall und Händeklatschen.)

Barwin sky verlangte eine neue ruthenische Lehrerbildungsanstalt. Sokol sagte, Oesterreich schwimme jetzt im Antislavismus nicht unberührt, wie gerade heute gehört worden sei. Der Redner besprach die Rußland-Ungarn; dort werden die slavischen Kinder entlassen, die Slaven werden aber nicht ruhig gelassen. Wie z. B. sagte über die Vernachlässigung des russischen Unterrichtes in Schlesien. Hieraus wurde Schluss der Debatte angenommen und Ghon und Sulkje zu Generalrednern gewählt. Dann wurde die Verhandlung abgebrochen.

Auf eine Anfrage Gesmanns sagte der Präsident, den Antrag, betreffend die Gewährung von Theuerungszulagen an die Beamten, baldigst, jedenfalls im nächsten Sessionsabschnitte, zur ersten Lesung bringen zu wollen. (Nächste Sitzung Samstag.)

Politische Uebersicht.

(Ministerrath.) In einem unter Vorsitz Seiner Majestät des Kaisers abgehaltenen Ministerrathe, welchem auch der Reichskriegsminister beizuhöte, ist die Entscheidung über die künftige Organisation der k. k. Staatsbahnen getroffen worden. Dieselbe erfolgte, wie erwartet, in der Weise, daß die Betriebsdirection in Wien nicht aufgelassen und die Kompetenz der Betriebsdirectionen dahin erweitert wird, daß dieselben auch das Recht erhalten, die Beamten bis zur Gewährung von 1200 fl. zu ernennen, jedoch mit gleichzeitiger Einhaltung der von der Generaldirection festgestellten präzisen Bedingungen für die Ernennung. Weiterhin werden die Betriebsdirectionen das Recht erhalten, alle Bedarfsartikel, mit Ausnahme von Eisen, Waggonen und Maschinen, für ihre Strecken zu beschaffen.

(Der Polencub) hat einstimmig beschlossen, indem er sich mit Vertrauen in den Willen des Monarchen äußert, die Regierungconcessionen betreffs der Eisenbahnverwaltungen in Galizien zur Kenntnis zu bringen.

(Zur Socialbewegung in Deutschland.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in Sachen des Hausierhandels ein Schreiben an die Bundesversammlung zu Köln gerichtet und dieselbe aufgefordert, sich in dieser Angelegenheit zu äußern. Es beabsichtigt, folgende Waren vom Hausierhandel

auszuschließen: Putzwaren und Luxusartikel, um der verderblichen Neigung, namentlich des weiblichen Theiles der Bevölkerung, zur Anschaffung von überflüssigen und unnützen Gegenständen zu begegnen; Tuche, wollene und halbbaumwollene Stoffe, Leinen und Bettzeug, fertige Kleider und lebernes Schuhzeug, wegen mißbräuchlicher Verkaufes minderwertiger Artikel; Anbieten gewerblicher Leistungen durch Schirmflücker, Korbflechter, Verzinner, Scherenschleifer, weil diese Arbeiten zu Bettel und Vandalstreicherei mißbraucht werden. Vom Hausierhandel sollen folgende Personen ausgeschlossen sein: Nicht völlig Unbescholtene oder in sittlicher oder gewerblicher Beziehung Unzuverlässige. Taube, Stumme, Blinde und Geisteschwache. Alle unter dem dreißigsten Lebensjahre, es sei denn, daß dieselben durch Unglück u. s. w. zu anderem Erwerb untauglich seien. Nicht nur Kinder, sondern auch Ehefrauen oder sonstige Verwandte, welche Anspruch auf Unterhalt und Ernährung durch andere Personen besitzen (alimentsberechtigter). Nachweislich nicht für eigene Rechnung, sondern im Auftrage größerer Geschäfte Hausierende (sogenannte Lohnhausierer). Zum Schlusse ist beantragt, das Transportieren von Waren vermittelst Gefährtes von Hausierern zu verbieten.

(Aus Rom) wird gemeldet, daß der treffliche Eindruck, den die Mailänder Rede des Ministerpräsidenten Marchese di Rudini unmittelbar hervorrief, sich immer mehr befestigt und verallgemeinert. Die weit aus überwiegende Mehrheit der italienischen Blätter äußert sich über die von dem leitenden Staatsmanne verkündeten Grundsätze mit anerkennender Zustimmung. Was die Wirkung der Rede in den parlamentarischen Kreisen betrifft, lasse sich constatieren, daß die Kammermajorität ihre Stellung durch die Rundgebung des Ministerpräsidenten wesentlich gekräftigt fühlt; des weiteren wird uns aus der italienischen Hauptstadt berichtet, daß das Cabinet den Kammern am Tage ihrer Wiedereröffnung, das ist am 25. November, sämtliche Budgetvorlagen sowie die Gesetzentwürfe über die zur Herstellung des Gleichgewichtes im Staatshaushalte geplanten finanziellen Maßregeln unterbreiten wird.

(Spanien.) Wie man aus Madrid schreibt, wird demnächst eine englische Escadre spanische Häfen besuchen und zunächst in Vigo eintreffen, wo sie von einem spanischen Geschwader begrüßt werden soll. — Des weiteren meldet man dorthier, daß angesehene englische Importhäuser mit den hervorragendsten spanischen Weinproduzenten in Verhandlungen getreten sind, um für den Fall, als die Weineinfuhr aus Spanien nach Frankreich durch hohe Schutzzölle gesperrt werden sollte, den spanischen Weinen einen Ersatz hierfür auf dem englischen Markte zu verschaffen.

Zu der am 8. d. erfolgten Neuwahl eines öumenischen Patriarchen wird der „Pol. Corr.“ aus Constantinopel berichtet, es sei allgemein vorausgesehen worden, daß nicht der ehemalige Patriarch Joachim III. als Erwählter hervorgehen werde. Schon die Thatfache, daß Joachim III. beim ersten Wahlgange bloß fünfunddreißig Stimmen erhielt, während die erforderliche absolute Majorität vierzig Stimmen beträgt, habe die geringe Beliebtheit dieses Kirchenfürsten im Phanar zutage treten lassen. Der neugewählte Neophytos, aus Bihni in Macedonien gebürtig, steht im Alter von 60 Jahren. Einen Theil seiner Studien hat er in Deutschland gemacht. Während des russisch-türkischen Krieges war er Metropolit von Philippopol, später wurde er nach Adrianopel, sodann nach Pelagonia versetzt, und zuletzt bekleidete er die Metropolitwürde

Orzela unterdrückte seinen Aerger und entledigte sich seiner vornehmen Dienstleistung mit all der Würde, deren er fähig war.

Das war etwas für Herrn Kocieburki! Mit glistigen Blicken musterte er so Herrn wie Diener, endlich hielt er's nicht länger aus und verschwand.

Den Gästen fiel das nicht im geringsten auf; war doch das Gelage bis zu einem Punkte gelangt, wo so ein Verschwinden nichts Seltenes und nichts Unmotivierbares mehr war — aber sieh da! — nach kurzer Zeit schon lehrte Kocieburki zurück und führte am Krage seinen Fuhrknecht herein, einen Kerl, den man an die Wand hätte picken können, so schmutzig war er; den führte er zu seinem Sitze, stellte ihn hinter den Sessel und schrie: „Bartel! Da steh' hinter mir, und wenn du dich einen Schritt wegrührst, hau' ich dir die Frage schief!“

So sehr Herrn Rochus' Blick an Schärfe und Sicherheit schon eingebüßt hatte, das sah er doch und begriff auch, daß das ein unerhörter, an ihn adressierter Affront sei. Rasch erhob er sich, segelte schwanken Schrittes auf Herrn Matthäus los und sprach: „Herr Nachbar, wir fahren auf der Stelle, man beleidigt uns hier!“

Herr Matthäus, der früher zu trinken angefangen hatte, hielt sich kaum mehr auf den Beinen. Er schloß Herrn Rochus gerührt in seine Arme und drückte ihn an sich.

„Nachbarchen, Nachbarchen,“ stammelte er, „wir bla—bleiben beide hier, wir ü—übernachten in Tulschki, so wa—wahr ich lebe!“

in Risopolis. Seine Wahl zum öumenischen Patriarchen bedarf nunmehr der Bestätigung seitens der Pforte, welcher vorchriftsmäßig über den Ausgang der Wahl sofort Bericht erstattet worden ist.

In einer Unterredung, die der Belgrader Correspondent der „Bosnischen Zeitung“ mit einem Mitgliede des Cabinets Bosic hatte, wurde diesem versichert, daß die Erneuerung der Regierung endgiltig bis zur Tagung der Skupstina verschoben worden sei.

Tagesneuigkeiten.

— (Die ungarischen Kirchenfürsten und ihr Grundbesitz.) Der Erzbischof von Gran und Fürstprimas von Ungarn hat einen Complex von 41.815 Hektar zu verwalten. Davon entfällt beiläufig ein Drittel auf Ackerland, etwa ein Siebentel und ein Achtel auf Weide und Wiese, endlich nicht ganz zwei Siebentel auf Wald. Die 136 Hektar Weingärten liefern ein sehr beliebtes, stellenweise vorzügliches Getränk. Der behördlich eingeschätzte Catastral-Reinertrag des ganzen Besitzes beträgt jährlich 243.456 fl. Der Erzbischof von Kalocsa hat um etwa 11.000 Hektar Land mehr (im ganzen 52.904 Hektar) als sein Graner Colleague, jedoch steht er im Reinertrage (231.096 fl.), um mehr als 12.000 fl. gegen denselben zurück, was daher rührt, daß sein Bodenüberschuß sich auf Wald, Röhrich und ein dreifaches Ausmaß von unproductivem Terrain vertheilt, wodurch das Einkommen natürlich geschmälert wird. Für den Weinbedarf sollen die vorhandenen 48 Hektar Rebpflanzungen auskommen, welche — wie meist in der ungarischen Tiefebene — „auf Sand gebaut“, durch ihre Widerstandsfähigkeit gegen die Phyloxera gerade im jetzigen Momente von erhöhtem Werte und Wichtigkeit sind. Mit den soeben charakterisierten Batsundien verglichen, nimmt sich das Agrar Erzbisthum geringer aus, da es nur über 12.595 Hektar an Grund und Boden verfügt, jedoch der mit 94.395 fl. angegebene Catastral-Reinertrag ist noch immer ein sehr respectabler. Den größten Grundbesitz unter allen Bisthümern Ungarns hat übrigens Großwardein; dieser umfaßt nämlich 107.575 Hektar, worunter allerdings ein namhafter Procentsatz Waldungen.

— (Pferdeconsum in Berlin.) Der Consum an Pferdefleisch hat in Berlin in diesem Jahre um 700 Pferde zugenommen, so daß von Jänner bis October circa 7000 Pferde gegen 6300 im Vorjahre geschlachtet wurden. Drei Rossefleisch-Speiseanstalten haben sich aufgethan, 42 Rossefleischereien existieren gegenwärtig in Berlin. Zur Reclame für das Rossefleisch soll ein für den 25. d. M. im „Grand Hotel“, Alexanderplatz, geplantes erstes deutsches Rossefleischessen dienen.

Local- und Provinzial-Nachrichten.

— (Schuleinweihung und Eröffnung.) Aus Anlaß der Feier des 40jährigen Regierungsjubiläums Seiner Majestät des Kaisers haben die Großindustriellen Herr Josef Gorup in Fiume und Franz Kalister in Triest beschlossen, aus eigenen Mitteln in ihrem Geburtsorte Slavina im Bezirke Adelsberg ein neues Schulhaus zu bauen. Dieser Bau kam mittlerweile mit einem Kostenaufwande von über 20.000 fl. zustande. Das Gebäude ist sehr zweckentsprechend und solid ausgeführt und bildet eine wahre Pflanze des genannten Ortes. Dasselbe wurde am 12. d. M. feierlich eingeweiht und eröffnet. Zu der Feier haben sich über Einladung des Herrn Vorsitzenden des Ortschulrathes der Herr Bezirks-

„Ganz wie's gefällig ist,“ erwiderte Herr Rochus, „nur zu, ich aber fahre!“

„Ja, Schne—Schneeden,“ antwortete unter Schlucken Herr Matthäus.

„Ich erkläre allen Ernstes, daß ich fahre.“

„Bin neugierig womit, he!“

„Wieso?“ rief Herr Rochus ungestüm.

„Ja, ha! Und wo ist denn des Nachbarchen Britschla, he?“ kicherte Herr Matthäus, „o—oder will der Nachbar vielleicht reiten?“

„So!“ schrie Herr Rochus, „das soll nachbarlich sein? Gut!“

Sprach's und rannte zur Thür hinaus, gefolgt von Orzela.

Herr Matthäus konnte sich lange nicht satt lachen, er lehrte zu seinem Glase zurück, über seinen Sieg erfreut, aber es dauerte nicht lange, so führte ihn ein richtiger Instinct in eine kleine, entlegene Garderobe, da stand gerade recht ein kleines, hartes Sofa — er wußte nicht, wie und wann, aber bald erfüllte mächtiges Schnarchen den engen Raum...

Er war noch nicht ganz ausgeschlafen, als ihn ein unangenehmes Gefühl weckte. Im Kopfe bohrte etwas und verursachte unerträgliche Schmerzen, und um Nase und Kinn kitzelte etwas so zudringlich, daß er nach einigen fruchtlosen Versuchen, den abgebrochenen Schlaf anzustücken, aufsprang.

(Schluß folgt.)

Wie es gekommen.

Stimme aus dem polnischen Leben von J. Wlinski.

(Fortsetzung.)

Herr Rochus gab nach, freilich erst auf sehr dringliches Zureden. Aber schon nach kurzer Zeit veränderte sich sein Humor bedenklich, da er zu behaupten glaubte, daß der stark angebeiterte Kocieburki, ein geschworener Feind aller großen und kleinen Gelegenheiten benütze, um ihm etwas am Zeuge zu flicken... Herr Rochus, darüber ergrimmt, konnte sich's nicht lassen, bei der Wahlzeit eine feine Rache dafür zu nehmen, mit der er zugleich den Tischgenossen gewaltig imponieren gedachte: er nahm einen aus der im Zimmer stehenden und ungeschickten Dienerschaft — denn für beiseite begnügte sich Herr Talajski mit einer Magd Orzela hatte sich indessen seinen Herrn zum Vorzimmer gesteuert und war, nachdem er den Pferden ihr Futter auf halbem Wege wurde er erwischt und kam in unguätiger Stimmung, als schon die Hälfte der Nacht vorüber war.

Als Herr Rochus, dem das viele Bivat-Trinken schon ziemlich zu Kopfe gestiegen war, die Ankunft Orzela's gemeldet wurde, ließ er ihn hereinbringen und sprach: „Steh' hinter mir und wechsle mir die Teller, und wenn ich dir ein Zeichen gebe, so spannen.“

