



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Blum, Alfred: Plaudereien aus London : (Die Eisenbahnen. Schluß.)

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

## Plaudereien aus London.

(Die Eisenbahnen. Schluß.)

Die Metropolitan-Eisenbahn hat bei einer Länge von etwa 13 englischen Meilen 22 Personenstationen, die theilweise nur 500—600 Meter von einander entfernt liegen, so daß die Fahrzeit zwischen denselben, incl. des halben Aufenthaltes auf jeder Station nur 2 Minuten beträgt; die unmittelbar damit zusammenhängenden Nebenbahnen haben außerdem noch 12 Stationen. Die Stationen sind meistens — mit Ausnahme der zwei umfangreicheren Endstationen und einiger Abzweigungsstellen — so angeordnet, daß zu beiden Seiten der zwei durchgehenden Gleise Perrons angebracht sind, welche das Ein- und Aussteigen vermitteln. Von diesen Perrons führen gesonderte Treppen für die Abfahrenden und Ankommenden nach oben, nach dem Niveau der Straße und dort befinden sich auch die Biletexpeditionen, die Wartezimmer und andere derartige Räume. Das Licht fällt in der Regel durch das große Bogendach, welches die Station überdeckt in dieselbe ein, und zwar in so ausreichendem Maaße, daß trotz des Unterirdischen ein freundlicher Eindruck erzielt wird. Die Beleuchtung der Eisenbahnwagen erfolgt durch Gas, so daß man mit Bequemlichkeit seine Zeitung lesen kann und dadurch das unheimliche des beinahe permanenten Tunnels wesentlich gemildert wird. Dicht hinter der nur etwa 90 bis 100 Meter langen Station tritt die Bahn wieder in die Tunnel und es macht einen eigenthümlichen, dämonischen Eindruck, wenn plötzlich aus dem schwarzen Tunnelmund ein Zug angebraust kommt, in unglaublich kurzer Zeit zum Stehen gebracht wird, sodas durch das scharfe Anziehen der Bremsen die Funken davon fliegen, nun die Passagiere in noch kürzerer Zeit ganz allein, ohne irgend welche Hilfe seitens des Fahrdienstpersonals ein- und aussteigen und sich nun der Zug noch während die Thüren wieder geschlossen werden rasch, ohne laute Signale, in Bewegung setzt, um ebenso schnell im Tunnel zu verschwinden, als er kurz zuvor aus demselben herausfuhr.

Diese unterirdische Bahn und der auf ihr gehandhabte Betrieb ist wohl das Großartigste, was die englische Metropole seit Jahrzehnten, ja wohl seit Jahrhunderten hervorgebracht hat und einige Zahlen mögen in Verbindung mit dem eben Gesagten die Richtigkeit meiner Behauptung beweisen. Gewiß sprechen die Kosten wohl am allerdeutlichsten für die ungeheuren Schwierigkeiten, die es zu überwinden galt, besonders wenn man berücksichtigt, daß alle Anlagen zwar in tadelloser Vorzüglichkeit aber ohne allen und jeden äußern Schmuck zur Ausführung gekommen sind.

Die Gesamtkosten der Bahn belaufen sich auf etwa 75 Millionen Thaler bei noch nicht 3 deutschen Meilen Länge und wenn man die einzelnen

Strecken für sich betrachtet, schwankt der Preis pro deutsche Meile zwischen dem niedrigsten Satz von 15,192,000 und dem höchsten von 53,328,000 Thaler, oder, was bei der Kürze der Bahn richtiger ist, zwischen 2030 und 7100 Thaler pro laufenden Meter; und trotz alledem rentirt die Bahn!

In Bezug auf den Betrieb der Bahn mögen folgende Zahlen dessen Großartigkeit zeigen. Von der einen Endstation in Moorgate Street gehen in der Zeit von früh 6 Uhr bis Nachts  $\frac{1}{2}$  1 Uhr die nachstehenden Personenzüge ab:

Auf der eigentlichen Metropolitan Bahn nach der andern	
Endstation Mansion House	193
Nach den entlegenern Linien derselben Bahn	32
Nach der London Chatam and Dover Eisenbahn	80
Nach der Great Northern	68
Nach der Midland	49
also in Summa	422 Züge in der

Zeit von 18 $\frac{1}{2}$  Stunden und da ebensoviel Züge auch wieder von den genannten verschiedenen Richtungen ankommen, ergibt sich ein Gesamtverkehr von 844 Zügen täglich\*). Und dieser enorme Verkehr wird auf 6 Gleisen mit sechs zwischen denselben liegenden sogenannten Zungenperrens bewältigt. Man muß sich allerdings selbst durch den Augenschein überzeugt haben, um begreifen zu können, daß ein derartiger Betrieb überhaupt möglich ist und doch findet man schließlich wegen der großen Gewandtheit von Dienstpersonal und Publikum und der großen Ruhe, die überall herrscht, selbst diese außerordentliche Leistung nicht auffallend; ja man möchte sogar meinen, da nirgends Ueberstürzung sichtbar ist, auch nirgends zur Eile getrieben wird, — wie so häufig auf continentalen Bahnen, besonders bei Bummelzügen, bei denen es wirklich oft nur aus Hohn zu geschehen scheint — es könnte noch mehr ge-

\*) Auch auf andern Stationen ist die Zahl der Personenzüge im Verhältniß zu der Frequenz auf deutschen Bahnhöfen eine sehr bedeutende, selbst da wo wenig oder kein Lokalverkehr pulst.

So z. B. Ludgate Hill	323 Lokalzüge	ankommend und ebensoviel abgehend
und	41 Züge d. Haupthahn	"    "    "    "
Charing Cross	243 Züge	"    "    "    "
Cannonstreet	264 Züge	"    "    "    "
Euston	86 zusammen (ohne allen Lokalverkehr)	"    "    "    "
gegen: Berlin		
Potsdamer Bahnhof	59 Züge zusammen genommen	
Niederöschl. Märk. Bahnh.	52	"    "    "    "
Göln	76	"    "    "    "
Straßburg	82	"    "    "    "
Hannover	60	"    "    "    "

wobei auch noch zu berücksichtigen ist, daß die beiden letztgenannten Bahnhöfe Knotenpunkte von 5 resp. 6 Bahnen sind, während die Eustonstreet nur eine Haupttrichtung hat und bei den genannten zwei Bahnhöfen von Berlin auch der Lokalverkehr berücksichtigt ist.

leistet werden, aber allerdings ist das ein Trugschluß, der Betrieb auf der Metropolitan Bahn ist wohl an der Grenze des überhaupt noch Möglichen angekommen.

Allerdings muß ich hier besonders erwähnen, daß die von der Moorgatestreetstation ausgehende Bahn viergleisig erbaut worden ist, so daß häufig gleichzeitig 2 Züge nach derselben Richtung befördert werden können, allein 2 Gleise dieser viergleisigen Bahn führen nur nach den großen Endstationen der 2 in obiger Zusammenstellung zuletzt genannten Bahnen und werden außer den Personen-Zügen noch durch eine ganze Reihe von Güterzügen befahren, welche den Verkehr mit verschiedenen Güterstationen, die an der unterirdischen Eisenbahn in der City und unmittelbar an deren Umfassungslinie angelegt worden sind, vermitteln. So bleibt für die restirenden 2 Gleise immerhin noch eine sehr erhebliche Anzahl von Zügen, und diese Züge folgen sich denn auch in den belebtesten Morgen- und Abendstunden, wenn die große Masse von Geschäftstreibenden nach der City, oder von dort nach außerhalb strömt, in Zeitintervallen von nur drei Minuten. Daß trotzdem der Betrieb ein sehr sicherer zu nennen ist, hat man in erster Linie dem ausgezeichneten Signalsystem zu verdanken, welches Unfälle eigentlich zur Unmöglichkeit macht, wenn nicht ganz kopflose oder geradezu böswillige Uebertretungen seitens der Beamten vorkommen.

Schon vorhin erwähnte ich der großen Gewandtheit nicht nur der Fahrbeamten, sondern auch des Londoner Publikums, und da ohne diese Geschicklichkeit der gesammte Londoner Eisenbahnverkehr nicht möglich wäre; da diese Geschicklichkeit mit vielen andern Eigenschaften der Eisenbahnreisenden und Gewohnheiten des ganzen Volkes und auch, dadurch bedingt, mit ganz wesentlichen Bahnhofseinrichtungen engverknüpft ist, die von deutschen Verhältnissen sehr abweichen, will ich darauf noch näher eingehen.

Ich spreche hier in erster Linie von dem Eisenbahnverkehr auf den Lokalbahnen mit Lokalzügen, — den der Londoner sehr bezeichnend, ebenso gut wie auf der Straße, auch auf den Schienenwegen Omnibusverkehr nennt, — und zwar deshalb, weil nur bei diesem Verkehr sehr wesentliche Abweichungen von deutschen Verhältnissen vorkommen, während dieselben beim großen Durchgangsverkehr auf Hauptbahnen viel weniger fühlbar sind.

Der Reisende tritt, von der Straße kommend, stets gleich in den großen Raum, in dem sich die Billetschalter befinden und nimmt dort gewissermaßen im Vorbeigehen sein Billet. Da meistens für die verschiedenen Classen, sehr häufig auch für die verschiedenen Richtungen, nach denen man fahren kann, besondere, äußerlich deutlich gekennzeichnete Schalter vorhanden sind, so wird schon dieses Geschäft mit möglichster Kürze abgewickelt. Nun betritt der Reisende den Perron und zwar bei großen End- sogenannten Kopfstationen

einen großen breiten Perron, von dem erst die zwischen den Gleisen liegenden Zungenperrons auslaufen; bei kleinen Zwischenstationen direct den neben dem Gleis liegenden Einsteigeperron. Diese letzteren sowohl als auch die Zungenperrons sind derartig abgesperrt, daß Niemand ohne Billet dieselben betreten darf, liegt die Billetepeditio, wie bei der unterirdischen Eisenbahn um ein Stockwerk höher wie die Gleise, so erfolgt die Absperrung schon oben an den Treppen, die nach den Perrons führen. Die Billets werden nun bei jenen Absperrungsbarrieren revidirt und coupirt, so daß jeder, der etwa einen falschen Perron betreten wollte, sofort von dem Billetcontroleur auf seinen Irrthum aufmerksam gemacht wird, also auch niemals in einen unrichtigen Zug gelangen kann. Allerdings gehört eine gewisse Bekanntschaft mit den örtlichen Verhältnissen dazu, um sich möglichst schnell zurecht zu finden, für den ganz Fremden sind die Einrichtungen nicht gemacht, er erhält auch auf seine Fragen wenig Antworten, da nicht jene Fülle von Portiers und sonstigen Beamten auf den Stationen zu finden ist, welche der continentale Reisende gewohnt ist. Wenn man aber nur geringe Lokalkennntniß sich erworben hat — und diese zu erwerben ist überall nicht schwer, besonders wenn man die Stadtbahnen häufig benutzt — so kann man sich sehr leicht zurechtfinden und man wird schließlich auch ohne diese in der Regel an und in den gewünschten Zug gelangen, wenn man ohne viel zu fragen, dreist aufs gerade wohl zugeht; geht man fehl, so wird man schon zurecht gewiesen werden, weil man ja mit seinem Billet nur einen bestimmten Perron betreten darf.

Ein Aufenthalt in den Wartezimmern, — Wartesäle kennt man in England nicht — findet nicht statt, da Jeder erst unmittelbar vor Abgang des Zuges auf die Station geht. Zeit ist ja Geld, also wozu auch unnöthigen Aufenthalt? So genügen denn auch überall ganz schmucklose einfache Zimmer, um nicht zu sagen Stübchen, für die geringe Anzahl von Reisenden, welche sich von den Sitten der Landesbewohner emancipiren wollen. Wenn der Raum zu mehreren Wartezimmern für Herren und Damen und die verschiedenen Classen nicht ausreicht, so ist doch mindestens ein derartiger Raum vorhanden, der dann aber in der Regel nur für Damen bestimmt ist. Der Engländer zeigt hier wie überall seine große Zuvorkommenheit gegen das weibliche Geschlecht.

Vom Perron aus steigt der Reisende ohne irgend welche Hülfe seitens der Schaffner in den bereitstehenden Zug, der Zug setzt sich in Bewegung und an der betreffenden Station, deren Name auf den Laternen und an großen Tafeln deutlich zu lesen ist, auch von den Schaffnern laut und häufig gerufen wird, verläßt der Fahrgast auch wieder den Zug ohne Unterstützung von Beamten; man öffnet und schließt die Thüren selbst, eilt vom Perron mit möglichster Schnelligkeit auf die Straße und hier wird beim Verlassen des

Perrons das Billet nochmals revidirt und abgenommen. Der Aufenthalt auf den Zwischenstationen dauert kaum eine Minute, man darf also beim Ein- und Aussteigen nicht saumselig sein und seine Zeit etwa mit Fragen vergeuden, die man sich bei Anwendung von gesundem Menschenverstand und seiner fünf Sinne von selbst beantworten kann und die so häufig nur dazu angethan sind, die Zugbeamten in ihrer Berufsausübung zu stören.

Eine Revision der Billete im Zuge findet äußerst selten statt, sie gehört nur zu den Ausnahmen; es wird allüberall in das Gerechtigkeitsgefühl des Volkes so großes Vertrauen gesetzt, daß man Jedem selbst überläßt, sich in die Wagenklasse zu setzen, zu der er durch sein Billet die Berechtigung erlangt hat, und dies Vertrauen wird auch nicht mißbraucht. Kommt ausnahmsweise ein Mißbrauch vor und wird er zufällig entdeckt so steht die hohe Strafe von 2 Pfund Sterling darauf und dieser Umstand mag wohl auch wesentlich dazu beitragen, einer Betrügerei seitens des Publikums vorzubeugen. Aber die hohe Strafe allein wäre dazu nicht im Stande, das tiefe Gerechtigkeitsgefühl, welches die englischen Bevölkerungsschichten durchdringt, thut die Hauptsache und ich kann dasselbe nicht hoch genug loben, da es sich überall, besonders auch in der Keellität zeigt, mit der Jeder, auch der ganz Fremde, in allen Verkaufsläden bedient wird. In dieser Hinsicht können wir in unserm lieben Heimathland leider noch sehr viel lernen; da aber dieser Zug des englischen Volkes ein echt germanischer ist, so werden wir hoffentlich unsere Schwesternation bald erreichen. Ist doch Gott sei Dank die Zeit hinter uns, wo es in so weiten Kreisen für ein besonderes Verdienst galt, gegen Alles, was nach Ordnung strebte, um jeden Preis Opposition zu machen, durchdringt doch ein tiefes Pflichtgefühl das deutsche Volk mehr und mehr und so wird sich auch das altberühmte Gerechtigkeitsgefühl der Deutschen wieder mehr beleben und schließlich alle Verhältnisse durchbringen, nachdem es durch directen und indirecten französischen Einfluß mit seinem hohlen, nur auf äußern Schein berechneten Freiheitschwindel mehr und mehr ins Schwanken gekommen war.

Außer diesem Gerechtigkeitsgefühl tritt jedem Fremden auch ein sehr hochentwickeltes Anstandsgefühl wohlthuend entgegen, besonders wenn man die Reise nach England durch Belgien machte und dort mit der wallonischen Bevölkerung in Verbindung kam. Hier in London kann jeder anständige Mensch, auch jede feine Dame getrost sich beim Reisen der dritten Classe bedienen, trotzdem es keine besondern Frauenabtheilungen in den Eisenbahnwagen aller Classen giebt, hier wird jeder gewöhnliche Arbeiter von den Mitreisenden sehr gerne in die I. Classe aufgenommen, wenn er etwa mit einem derselben etwas auf der Fahrt zu besprechen beabsichtigt, denn er weiß sich zu betragen und er kehrt ganz von selbst wieder in seine Classe zurück, wenn das Geschäft be-

endet ist; auch würde in einem derartigen Falle seitens eines etwa revidirenden Beamten die Strafe von 2 Pfund gegen den Fahrgast, der vorübergehend sich einer höhern Classe bedient, nicht verhängt werden. Hier wird sich Niemand zu rauchen erlauben, wenn Damen zugegen sind, trotzdem sonst gerade in dieser Hinsicht das Inselvolf sich mehr und mehr continentalen Sitten — oder Unsitzen? — nähert. Die Zuvorkommenheit gegen Damen ist überhaupt eine sehr hochentwickelte und so kommt es denn auch, daß besondere Coupés für das weibliche Geschlecht nicht vorhanden und wohl auch bis jetzt nicht nothwendig sind, daß vielmehr die Damen von den mitreisenden Herren die etwaigen Hülfeleistungen nicht nur dankend annehmen, sondern erwarten und sich auf dieselben verlassen. Wären nun nur Damen in einer Wagenabtheilung, so müßten dieselben auch stets für sich selbst sorgen und daran ist die Engländerin nicht gewöhnt, sie kann es ja viel bequemer haben, wenn sie die Zuvorkommenheit der Herren in jeder Weise ausnußt, und wenn sie das in zuversichtlicher Liebenswürdigkeit thut, so wird auch jeder Mann diese Dienste gerne leisten.

Die englischen Eisenbahnwagen sind in ihrer innern Ausstattung noch schlechter wie die der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, ja vielfach sogar noch schlechter, als die der belgischen und französischen Eisenbahnen; erst in letzterer Zeit macht sich das Bestreben geltend die Eleganz der deutschen Wagen sich zum Muster zu nehmen. Auch sind die Wagen häufig im Innern recht unreinigt, da sie viel intensiver ausgenutzt, daher auch nicht so häufig gereinigt werden wie in Deutschland. Es ist bei der außerordentlichen Frequenz der Bahnen auch kaum anders möglich und bei den meistens nur kurzen Strecken, die man per Eisenbahn zurücklegt auch weniger unangenehm fühlbar.

Derselbe Zug der soeben angekommen ist, wird sofort wieder zum Abfahren benutzt, so daß die Wagen und Locomotiven unausgesetzt im Gange sind, häufig ist die Einrichtung sogar so getroffen, daß die Passagiere in Kopfstationen auf einer Seite des Zuges aussteigen, während schon wieder von der andern Seite sich der Zug füllt. Es wird der so außerordentliche Betrieb der Stadtbahnen nur auf diese Weise möglich; so kann es erreicht werden, daß alle 3 — 10 Minuten Züge abfahren und ankommen, und welch großen Vortheil gerade diese schnelle Aufeinanderfolge der Züge allen Interessenten gewährt, sieht man überall deutlich vor Augen und nur dadurch ist jene großartige Decentralisation Londons erreicht worden. Wenn ich mit Sicherheit darauf rechnen kann, zu jeder Tageszeit, nach höchstens wenigen Minuten Wartens einen Zug bereit zu finden, der mich nach meinem außerhalb liegenden Wohnsitz führt, dann kann ich auch getrost meilenweit vom Geschäftsmittelpunkte wohnen, wenn ich aber erst Fahrpläne studiren muß und nur

etwa stündlich eine Fahrgelegenheit sich mir darbietet, so bin ich viel zu sehr an bestimmte Zeiten gebunden, um mit Ruhe und Vortheil meinen Wohnsitz nach außerhalb verlegen zu können. Die Stadtbahnen haben zwar aus einer ganzen Reihe von Städten, Städtchen und Landhauscolonien erst ein großes Ganzes geschaffen, aber andererseits auch wieder so decentralisirend gewirkt, daß man kaum mehr von einer Stadt reden kann und dadurch, daß die Bevölkerung jetzt schon viel weniger dicht ist, wie bei irgend einer andern Großstadt, und die Dichtigkeit noch stetig abnimmt, außerordentlich wohlthätig gewirkt.

Wenn auch viele Einrichtungen der Londoner Bahnen nicht schön und bequem sind, wenn auch in der Regel für das Publikum und dessen möglichsste Bequemlichkeit in Deutschland viel mehr gethan wird, — was freilich auch nur durch ein ziemlich entwickeltes Bevormundungssystem erreicht werden kann — so sind doch sicherlich alle jene Einrichtungen aus speziellen Lokal-Bedürfnissen als nothwendig oder wünschenswerth hervorgegangen und sind daher unter ähnlichen Verhältnissen auch gewiß nachahmenswerth. Es gilt dies vor allen Dingen auch von der überall so scharf durchgeführten Perronabsperrung, welche ja auch in Deutschland eingeführt werden soll, gegen die sich aber das Publikum eigenthümlicher Weise ganz gegen sein Interesse sträubt. Wer nicht mitreisen will, hat auch nichts auf dem Perron zu suchen, und alle die vielen Abschiednehmenden stören nur, ohne irgend welchen Nutzen zu bringen, häufig aber führen sie Gefahren herbei. Sentimentalität ist hier weniger am Platze wie irgend sonst wo.

Eine andere sehr löbliche Einrichtung ist die scharfe Trennung des Localverkehrs vom großen Verkehr der Hauptbahnen, die besonders in der neuesten Endstation der Great Eastern Bahn mit äußerster Consequenz durchgeführt ist und den erstern vollständig als Omnibusverkehr behandelt, d. h. auf eine bequeme, per Droschke zu ermöglichende Verbindung zwischen Zug und Straße verzichtet und dafür sorgt, daß der zu Fuß zurückzulegende Weg ein möglichst kurzer und geradliniger sei, während die Vermittlung zwischen dem Verkehre der Hauptbahn und dem der Straße auf folgende sehr vollkommene Weise erfolgt. Man kann mit dem Straßensuhrwerk bis unmittelbar vor die Bilettschalter fahren, so daß man trockenen Fußes dahin gelangt — soweit stimmt die Verbindung mit deutschen Einrichtungen überein — und man kann ebenso, aus dem Zuge aussteigend, gleich vom Perron aus in eine Droschke steigen, deren Haltestraße stets innerhalb der großmächtigen Bahnhofshallen zwischen den Ankunftsgleisen angebracht sind, und von da abfahren, ohne sich erst eine Marke geben lassen und auf einem oft weit entfernten Droschkenhalteplatz in Regen, Sturm und Schnee sich erst seine bestimmte Droschke aussuchen zu müssen. Gewiß ist die in Deutschland eingeführte Markencontrole eine wesent-

liche Verbesserung gegen frühere Zustände gewesen, aber die englische Einrichtung ist noch vollkommener, denn dadurch, daß die Droschkenstraßen unmittelbar neben den Ankunftsgleisen liegen, wird der von den Reisenden zurückzulegende Weg wesentlich abgekürzt, die Station also schneller entleert und Menschen und Pferde haben nicht unter den Witterungsverhältnissen zu leiden. Das Markensystem ist aber hierbei unnötig, — ja es würde störend sein, weil dadurch der Weg wieder verlängert würde, — da durch eine gesonderte Ein- und Ausfahrt der Droschken stets von außerhalb liegenden Halteplätzen Wagen je nach Bedarf den abfahrenden nachrücken. So ist auch nie ein Mangel an Wagen wahrzunehmen, natürlich immer den Sonntag ausgenommen, den man ja überhaupt aus dem Leben der Engländer gänzlich streichen könnte, ohne denselben großen Schaden zuzufügen.

Nun zum Schluß noch einige Mittheilungen über die Güterbahnhöfe. Diese sind stets vollständig von den Personenstationen getrennt, aber auch hier läßt sich das Bestreben constatiren, möglichst in das Innere der Städte einzudringen. Besonders durch Vermittlung der unterirdischen Bahnen sind in den letzten Jahren aus diesem Bestreben in London in und unmittelbar an der City 4 Güterstationen entstanden und jetzt ist eine im Bau begriffen. Von diesen nutzen zwei die untern Viaducträume der Personenstationen aus, während eine dritte unter den großmächtigen Fleischhallen am Smiethfield angelegt worden sind, und besonders dadurch außerordentlich segensreich für London wirkt, daß sie eine Beförderung des Fleisches, in Eis verpackt, bis unmittelbar unter die Markthallen per Dampf ermöglicht, während die Viehhöfe und Schlachthallen weit außerhalb der Stadt angelegt sind.

Auf andern Stationen wieder finden sich große 5 — 7 Stockwerke hohe Magazine für Korn und Mehl, mächtige Bierkeller, ausgedehnte Kartoffel- und Gemüselager-Keller und in Städten wie Liverpool, Manchester, Birmingham, Newcastle wiederholen sich überall ähnliche Anlagen, nur zuweilen sind noch für Spezialproducte besondere Räume und Ladestellen vorhanden, so in Liverpool für Baumwolle und Seringe, in Manchester für Kaninchen und dergl. mehr.

Überall ist der Güterschuppen mit einem Waarenhaus unmittelbar verbunden, so daß dort Kaufleute gegen Bezahlung eines Pachtgeldes Waaren lagern können, für die oft die Station nur Markt ist und welche wieder nach Auswärts versandt werden.

Außer diesen Güterstationen befinden sich auch noch überall in den Städten zahlreiche Güterannahmestellen. Die Inhaber dieser Plätze sind ein Mittelglied zwischen Bahnbeamten und Spediteuren und nehmen in der Regel Güter für sämtliche Bahnen an. Alle Expeditionsarbeiten werden von diesen Agenten besorgt, so daß auf dem Güterbahnhof nur die Waaren verladen werden

müssen und zwar müssen dieselben bereits sortirt angefahren werden, so daß der Zeitaufwand auf der Station auf ein Minimum beschränkt wird.

Durch dieses Verfahren werden auch viele Beamten erspart und wenn man außerdem erwägt, daß zur Copie aller beim Güterdienst nothwendigen Schriftstücke in echt kaufmännischer Weise nur Copirmaschinen, niemals aber Schreiber verwendet werden, so begreift man die so geringe Beamtenzahl bei dem so bedeutenden Verkehr.

In rein technischen Sachen, in der Construction unserer Bahnen und sonstiger Bauten sind wir in Deutschland sicherlich ebenso weit wie die Engländer, wenn freilich auch die Großartigkeit, durch die geringern Mittel und die geringere Bevölkerungszahl unserer Großstädte bedingt, nicht in dem Maaß zu finden ist wie in Großbritannien. In manchen sehr wesentlichen Dingen, wie dem Oberbau der Eisenbahnen, den Brückenconstructions, der Eleganz der Eisenbahn-Wagen und Stationsgebäude sind wir sogar entschieden weiter wie die Engländer und ich erwähne dies hier um deswillen ausdrücklich, weil gerade in dieser Hinsicht unter den Nichtfachverständigen sehr falsche Ansichten verbreitet sind, die durch Berichte erzeugt worden sind, die gewiß stets mit den besten Absichten geschrieben, aber deren Verfasser durch die Großartigkeit geblendet waren.

Aber überall, wo es sich um Verwaltung, um Raffinement des Betriebes handelt, da sind die Engländer uns Deutschen überlegen, sie mögen durch die Nothwendigkeit, durch den enormen Verkehr dazu gezwungen worden sein, sie erreichen es aber wohl hauptsächlich auch dadurch, daß alle ihr Beamten von unten auf dienen und so schließlich in ihrem Spezialfach eine außerordentliche Gewandtheit erlangen.

Auch werden die Eisenbahnverwaltungen vom Publikum weit glimpflicher behandelt, als die deutschen, obgleich vielfach für dessen Bequemlichkeit weniger geschieht als in Deutschland. Aber der Engländer betrachtet die Eisenbahn als ein industrielles Unternehmen wie jedes andere auch, nicht ausschließlich als eine gemeinnützige Verkehrsanstalt, wie der Deutsche. Die deutsche Auffassung ist gewiß die richtigere und fängt auch in England an, sich Bahn zu brechen, aber immerhin wäre dem deutschen Publikum und der deutschen Presse anzupfehlen nicht bei jeder Gelegenheit in der gehässigsten Weise über die Eisenbahnverwaltungen herzufallen, noch ehe genaue Angaben oder richterliche Entscheidungen über vermeintliche oder wirkliche Schäden, Unglücksfälle, welche leider niemals ganz zu vermeiden sein werden, oder dergl. mehr vorhanden sind. Wirkliche Schäden müssen rückhaltlos aufgedeckt werden, aber erst muß der Fehler auch wirklich constatirt sein und zwar durch Sachverständige, bevor Laien ein Recht haben, eine Eisenbahn zu verurtheilen. Ich erinnere hier z. B. an die so sehr entstellenden Berichte der Blätter bei Ge-

legenheit des Fröttstädter Unglücks im Jahre 1873, an die gehässigen Pezereien der Berliner Witblätter gegen Bahnverwaltungen, die sich schließlich als gänzlich schuldlos herausstellten. Der Mensch besitzt nicht nur Rechte, sondern hat auch Pflichten zu erfüllen und zwei der vornehmsten sind, Anstand und Gerechtigkeit zu üben.

Alfred Blum.

## Vom deutschen Reichstag.

Berlin, den 10. Januar 1875.

Die drei Sitzungen, welche der Reichstag bis heute in diesem Jahre gehalten, haben sich mit technischen Gegenständen beschäftigt. Nur der unvermeidliche Diätenantrag Schulze-Delitzsch bildete eine Ausnahme. Er fand wiederum die gewohnte große Majorität, indem nur die konservativen Fraktionen und wenige Nationalliberale dagegen stimmten. Ueber die Diätenpassion ist kein Wort weiter zu verlieren. Die gute Folge, welche die wiederholte Annahme des Antrags hat, wollen wir auch heute ihr nachzurühmen nicht unterlassen. Die Folge nämlich, daß der Gedanke einer umfassenden Veränderung des Reichswahlgesetzes, den man sonst gern auf eine entfernte Zukunft verschöbe, als eine unumgängliche Aufgabe der nächsten Zukunft sich präsentiert. Vielleicht haben wir schon bei der nächsten Wiederholung Anlaß, den Charakter dieser Veränderung ins Auge zu fassen. —

Wenn der Reichstag in den erst wenigen Sitzungen dieses Jahres noch keine wichtige Berathung gepflogen, so stehen solche doch dieser Session unzweifelhaft noch bevor. Abgesehen von dem Bankgesetz, mit dessen Vorberathung die dafür eingesetzte Commission langsamer vorwärts kommt, als wünschenswerth wäre, ist der höchst wichtige Entwurf eines Reichsgesetzes über die Beurkundung des Personenstandes und die Eheschließung, unter dem 6. Januar vollzogen, am Tage des Wiederzusammentritts an den Reichstag gelangt. Außerdem liegt ein Antrag der Fortschrittspartei vor, das Privilegium der Reichstagsmitglieder gegen Untersuchungs- und Schuldhaft auf Befreiung von jeder Art von Haft auszudehnen. Die Fortschrittspartei hat bei diesem Antrag das Centrum, die Socialdemokraten, Elsässer und Polen zu sicheren Bundesgenossen. Es bedarf nur des Uebertritts einiger Nationalliberalen, welche durch ihre Abstimmung für die Resolution Hoverbeck für den jetzigen Antrag gewissermaßen engagirt sind, und die Entscheidung hängt an einem Haare. Trotz mancher neuerdings eingelegten Ver-