



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

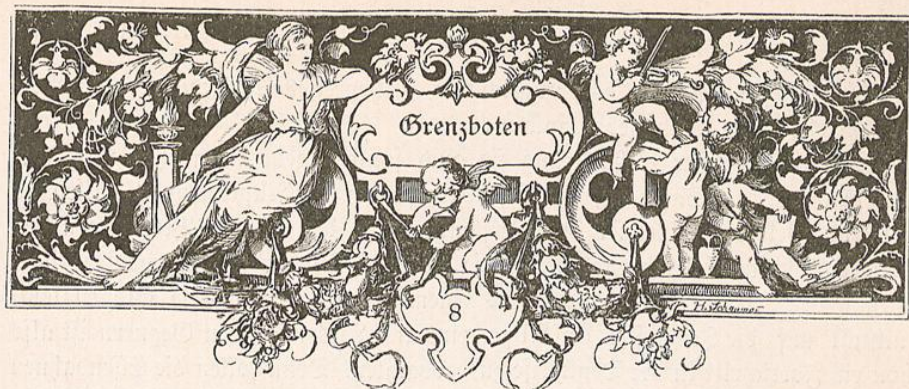
DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Kirchberg, Ernst: Die preußischen Staatseisenbahnen

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



Die preußischen Staatseisenbahnen



Wenn es eine Triebfeder giebt, die unsre Anschauungen über die Zweckmäßigkeit einer wirtschaftlichen Einrichtung im öffentlichen Leben vollständig umzukehren geeignet ist, eine Brücke, die uns langsam, aber unfehlbar von einem Standpunkte zu dem gerade entgegengesetzten hinüberleitet, so ist es die Erfahrung. Nach unsern theoretischen Schlüssen kann ein Gesetzentwurf, der mit dem Althergebrachten bricht und zur Erreichung seiner Zwecke ganz neue, ungewohnte Bahnen einschlägt, keine andern als die denkbar übelsten Folgen haben. Ist aber der Entwurf Gesetz geworden und haben wir einige Jahre hindurch Gelegenheit gehabt, es in seiner praktischen Wirkung zu erproben, so werden wir uns nicht selten das Eingeständnis machen müssen, daß sich das Gesetz bewährt habe und daß unser früher rein negativer Standpunkt kaum gerechtfertigt gewesen sei. Wir haben das bei den Kranken- und Unfallversicherungsgesetzen erlebt, die seiner Zeit nur mit schwacher Mehrheit in der Volksvertretung angenommen wurden und heute kaum noch einen ernsthaften Gegner haben. In gleicher Weise lehrt es die Verstaatlichung unsrer preußischen Eisenbahnen.

Die Überzeugung, daß der Staat der allein berufene Verwalter der Eisenbahnen sei, findet ihren Eingang in die Massen; das ist eine Thatsache, die sich nicht hinwegläugnen läßt. Nach einander sind in den letzten Jahren die verschiedensten Interessenvertretungen mit ihren Ansprüchen an die Eisenbahnen herantreten, Kohlenindustrielle und Handelsstädte, die zur Hebung ihres Absatzes und ihres Handels um Ermäßigung der Frachtsätze baten, abseits von den großen Verkehrsstraßen gelegene Städte und Ortschaften, die ihre ganze Hoffnung auf eine Anschlußbahn gesetzt hatten, entschiedne Vertreter

der Freizügigkeit, für die es bezüglich des Fahrpreises Entfernungen im Personenverkehr kaum noch geben sollte.

Sie alle, welcher Schattirung sie auch sonst angehören, stützen ihre Forderungen auf den Satz, daß die Eisenbahnen um der Allgemeinheit willen da seien, und selbst die Gegner der Verstaatlichung, die bei den Beratungen des Staatshaushaltes im Abgeordnetenhaus die heftigsten Vorwürfe gegen die Verwaltung erheben, verlangen doch aus einem Munde Überschüsse und zugleich Rücksicht auf die Interessen der Allgemeinheit. Auch bei den Gegnern ist also schon ein Fortschritt in der Denkweise zu beobachten. Denn sollen die Eisenbahnen nicht allein die Taschen ihrer Besitzer füllen, betrachtet man sie gleichzeitig als gewichtige Werkzeuge zur Hebung des Volkswohlstandes und zur Förderung staatlicher Aufgaben, so gesteht man stillschweigend ein, daß die Bahnen am besten diesen Zwecken gerecht werden können, wenn sie sich in der Hand des Staates befinden. Eine Privatbahn wird, wenn nur den dringendsten Anforderungen für die Sicherheit und die Bequemlichkeit der Reisenden Genüge gethan ist, ihren eignen Vorteil immer vor den der Allgemeinheit stellen.

Aber gleichviel, ob Privatbahn oder Staatsbahn — und in einer südamerikanischen Republik möchte auch ich der Privatbahn den Vorzug geben —, jedenfalls sind die Vorwürfe, die gegen die preussischen Staatseisenbahnen erhoben werden, vollständig unbegründet. Denn gerade diese stehen unter einer muster-giltigen Verwaltung, die beständig bemüht gewesen ist, den Fortschritten der Technik zu folgen und den anwachsenden Verkehrsbedürfnissen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen.

Was verlangt man von unsern Staatsbahnen? Sie sollen den Zwecken der Allgemeinheit dienen, und sie sollen auch dieselben Überschüsse erzielen wie die Privatbahnen. Das eine schließt aber doch das andre aus, wenigstens wenn der Vergleich mit einer Privatbahn gezogen wird, die gute Dividenden abwirft. Bei der Privatbahn entscheidet über alle Maßnahmen der eigne Vorteil. Man wird sich hie und da irren, aber man wird Umgestaltungen oder Betriebserweiterungen vermeiden, die von vornherein keinen Gelderfolg versprechen. Der Staat soll nun aber auch die Allgemeinheit im Auge behalten, er soll auf die Interessen einzelner Landesteile ebenso Bedacht nehmen, wie auf das Wohl seiner Beamten und Arbeiter. Um einen verkehrssarmen Landstrich zu heben, legt er durch ihn eine neue Bahn und schmälert hierdurch seine eignen Einkünfte ebenso, wie wenn er zum Vorteil der Industrie seine Frachtsätze ermäßigt oder aus Wohlwollen gegen seine Beamten und Arbeiter deren Gehalte und Löhne aufbessert. Der Staat kann eben seine Eisenbahnen nicht rein kaufmännisch verwalten wie eine Aktiengesellschaft, er muß dahin streben, daß aus den Bahnen nicht nur er als Besitzer, sondern alle Glieder des Staats möglichst großen Nutzen haben. Die Vorteile, die die Gesamtheit oder deren Teile aus den Eisenbahnen ziehen, kommen dem Staate immer

wieder zu Gute und bieten dann mehr als Ersatz für die Einbuße an unmittelbaren Einnahmen, die dem Staate aus gewissen Verkehrserleichterungen erwachsen ist. Die preußischen Staatsbahnen haben bisher immer Überschüsse geliefert und liefern sie noch. Daß man sich für die nächste Zukunft zu größerer Sparsamkeit entschlossen hat, daß man einstweilen an neue Bahnprojekte nicht hinantreten und weitere Tarifiermächtigungen nicht bewilligen will, zeigt nur von Einsicht und ist nur die natürliche Folge davon, daß man sich in der ersten Zeit nach der Verstaatlichung mit den Reformen vielleicht zu sehr beeilt hat. Einen Schluß hieraus auf das ganze System zu ziehen, wäre mehr als unlogisch.

Vielleicht liefern die zahllosen Anlegungen neuer Bahnen und die Ermächtigungen der Frachtsätze in den ersten Jahren nach der Verstaatlichung unsrer Eisenbahnen den besten Beweis, daß eine Staatsverwaltung sehr wohl den Verkehrsbedürfnissen des Landes, wo sie sich auch zeigen, entgegenkommen kann, und durchaus nicht das Starre und Schablonenhafte an sich zu haben braucht, das, wie die Gegner behaupten, erst mit der Konkurrenz schwindet.

Wie steht es aber mit den Vorteilen, die dem reisenden Publikum geboten werden, das schnell, billig, sicher und bequem befördert werden will? Auch hier sind in dem letzten Jahrzehnt auf den preußischen Staatsbahnen die größten Fortschritte zu verzeichnen.

Es ist noch gar nicht lange her, da brauchte man, um die Strecke Tilsit-Berlin zurückzulegen — es sind das gerade 100 Meilen —, im Schnellzuge erster und zweiter Klasse 18, im beschleunigten Personenzuge erster bis dritter Klasse 23, im gewöhnlichen Personenzuge mit allen vier Wagenklassen, ungerechnet einen mehrstündigen Aufenthalt an diesem oder jenem Kreuzungspunkte, 28 Stunden. Heute durchmißt man dieselbe Entfernung im Schnellzuge erster bis dritter Klasse in $13\frac{1}{2}$, im Personenzuge mit allen Klassen in 21 Stunden. Also eine bedeutende Erhöhung der Leistungen bei gleichen Fahrpreisen. Ähnlich steht es mit der Verringerung der Fahrzeiten bei allen übrigen Bahnen. Die Personenzüge von Schlesien nach Berlin halten von Guben an zum Teil nur noch in Frankfurt a. O. und Fürstenwalde, und die Schnellzüge zwischen Berlin und München sollen demnächst sämtlich die dritte Wagenklasse führen. Zwischen Berlin und Hamburg verkehren jetzt Züge, die nur in Wittenberge halten und zu der ganzen Fahrt von 38 Meilen nur $3\frac{3}{4}$ Stunden brauchen; das ist ein Zeitunterschied von durchschnittlich einer Stunde gegen die gewöhnlichen Schnellzüge, und ähnliche durchgehende Züge mit bedeutend vermehrter Geschwindigkeit werden vom 1. April an zwischen Berlin und Frankfurt a. M. eingestellt werden.

Auf den preußischen Staatseisenbahnen werden gegenwärtig auf dem Kontinente die größten Fahrgeschwindigkeiten erreicht. Die Strecke Berlin-Petersburg wird auf preußischer Seite mit einer Geschwindigkeit von 59, auf russischer

mit einer solchen von 36 Kilometern in der Stunde durchfahren. Der Schnellzug Berlin-Wien legt in Preußen 55, auf den österreichischen Bahnen durchschnittlich 52 Kilometer stündlich zurück. Und wenn man auf der Linie Berlin-Paris in Frankreich um drei Kilometer schneller fährt, als bei uns (60 Kilometer gegen 57) und der Expreszug Paris-Boulogne 69 Kilometer in der Stunde fährt, so überbieten wir die Franzosen durch den Eilzug Berlin-Hamburg mit 75 Kilometern Fahrgeschwindigkeit doch noch um sechs Kilometer oder drei viertel Meile in der Stunde.

Aber auch in Bezug auf die Häufigkeit der Fahrgelegenheit gegenüber den Privatbahnen zeigt die preußische Staatseisenbahnverwaltung die größte Rücksicht auf das reisende Publikum. Sie läßt jetzt auf allen Linien, mit Ausnahme von drei oder vier Nebenbahnen in Westpreußen und Hinterpommern, die nur zwei Züge aufzuweisen haben, in jeder Richtung täglich mindestens drei Züge verkehren, und die Zugverbindungen sind nach der Verstaatlichung überall bedeutend vermehrt worden. Zwischen Tilsit und Insterburg z. B., einer Strecke, die nach einem Ausspruche des Ministers vom vorigen Jahre in vielen Beziehungen an die ungarischen Bahnlinien erinnert, also wie diese noch keinen bedeutenden Personenverkehr aufzuweisen hat, verkehren trotzdem jetzt vier Züge täglich in jeder Richtung, vor der Verstaatlichung zu Anfang der achtziger Jahre nur zwei, und ähnlich ist die Zahl der Zugverbindungen auf den übrigen älteren Linien vermehrt worden.

Nun sagen die Gegner: das ist alles ganz schön. Aber Ungarn hat den Zonentarif, und wir haben ihn nicht. Folglich sind wir hinter Ungarn zurückgeblieben. Ja, aber in Ungarn liegen die Verhältnisse eben ganz anders als bei uns. Dort ist der Verkehr wenig entwickelt, dort waren die Eisenbahnen stets schwach besetzt gewesen, dort brauchte man auch nach Einführung des billigern Zonentarifs den wenigen täglich verkehrenden Zügen nur hier und da einen neuen hinzuzufügen, um dem gesteigerten Reisebedürfnis Rechnung zu tragen. Bei uns in Deutschland sind die Fernzüge ständig überfüllt, Schnellzüge sowie Personenzüge. Man sehe sich einen solchen Personenzug aus Schlesien an, wenn er mit seinen 12 bis 14 Wagen der deutschen Reichshauptstadt zueilt. In Guben ist kaum noch ein Platz zu bekommen. Man ist genötigt, den Zug bis Frankfurt durchfahren zu lassen und für die Reisenden aus den Zwischenstationen einen neuen Zug einzulegen. In Frankfurt ist auch dieser gefüllt, und von hier aus geht dann unmittelbar nach dem zweiten ein dritter Zug ab. So sind die Bahnen schon bei den jetzigen Fahrpreisen überlastet. Und nun bei Einführung des Zonentarifs, wenn die Berliner am Sonnabend in Massen nach Breslau hinüberführen, um dort den Sonntag bei ihren Verwandten zu verbringen! Der Verkehr würde nicht zu bewältigen sein. Es würde an Wagenmaterial und an geschultem Fahrpersonal fehlen, ja die gegenwärtigen Bahnanlagen mit ihren zwei Gleisen würden sich als unzu-

reichend erweisen. Die Staatsbahnverwaltung hat zum 1. Oktober vorigen Jahres im Vorortverkehr Berlins den Zonentarif eingeführt, und sie hat sich zu diesem Schritt entschlossen nicht zur Erzielung größerer Einnahmen, sondern mit Rücksicht auf die hauptstädtische Bevölkerung, der durch billige und häufige Fahrgelegenheit das Wohnen in den gesündern Vororten erleichtert werden sollte. Die Verwaltung hat damit ihrer Pflicht genügt. Es ist anzunehmen, daß sie auf dem betretenen Wege fortschreiten und allmählich auch für die größern Entfernungen auf eine Preisermäßigung hinarbeiten wird. Nur ist zu solchen durchgreifenden Reformen Zeit erforderlich. Solche Reformen von heute zu morgen verlangen, heißt, die Verhältnisse bei uns in Deutschland vollständig verkennen.

Die Wagen unsrer Staatseisenbahnen sind gegen die der frühern Privatbahnen und die der meisten außerdeutschen Bahnen luxuriös ausgestattet. Sie bieten alle nur denkbare Bequemlichkeit und Eleganz, und unsre Bahnhofsgebäude sind geradezu musterhaft, ihre Einrichtung geht zum Teil sogar über das Bedürfnis hinaus. Bei uns die geräumigen Wartehallen und Restaurationszimmer, bei unsern Nachbarn Dürftigkeit und Unzulänglichkeit auch an größern Verkehrsmittelpunkten. In Paris waren noch vor zehn Jahren nicht auf allen Bahnhöfen die Restaurationsräume mit den Bahnsteigen in bequeme Verbindung gebracht, und auf größern Vorortstationen bestand der Wartesaal aus einem schmucklosen, viereckigen Raum ohne Tische und Stühle, der durch einen altersschwachen eisernen Ofen in der Mitte notdürftig erwärmt wurde. In Böhmen sieht es beinahe noch schlimmer aus. Trautenau mußte sich bis zu diesem Herbst mit einem Bahnhofsgebäude begnügen, der an Größe hinter einem solchen in der Tucheler Haide zurückstand, und wollen die Trautenauer nach Wien, so haben sie schon nach einer Fahrt von fünf Kilometern in Parschnitz einen Wagenwechsel und müssen hier dichtgedrängt und allen Unbilden der Witterung preisgegeben den von Liebau kommenden Zug auf einem Bahnsteig erwarten, der nicht breiter ist als ein Bürgersteig in einer Kleinstadt. Und doch zählt Trautenau heute achtzehntausend Einwohner, und seine Industrie nimmt in der österreichisch-ungarischen Monarchie eine hervorragende Stelle ein.

Die Privatbahnen sparen eben überall, wo es nur angeht, und auch wo es nicht angeht. Sie beschränken sich auf die geringste Zahl von Zügen und lassen diese mit der geringsten zulässigen Geschwindigkeit verkehren. Sie sparen an dem Fahrmaterial und an den Bahnhofsbauten. Sie sparen aber nicht nur da, wo es sich um die Bequemlichkeit, sondern auch da, wo es sich um die Sicherheit des Publikums handelt.

Es ist mir auf meinen Reisen durch Oesterreich mehr als einmal vorgekommen, daß in Gegenwart von Reisenden Beschwerden der Beamten über unmäßige Überanstrengung laut geworden sind. Und was die Bahnanlagen betrifft, so sind diese namentlich im Gebirge erbärmlich. Kurz bevor ich im

Sommer vorigen Jahres eine Reise von Görlitz über Reichenberg nach Trautenau antrat, war in der Nähe von Liebenau ein Bergsturz vorgekommen, so daß das Gleis längere Zeit gesperrt war, und als ich drei Wochen später zurückfuhr, war in Alt-Paka, einem größern Kreuzungspunkte, hart neben dem Bahnhofsgebäude vor den Augen der dort täglich zur Stelle befindlichen höhern Beamten ein ähnlicher Erdsturz zu verzeichnen gewesen. Es wird eben überall gespart. Da ist bei dem Durchstich nur gerade soviel von dem Gebirge auf beiden Seiten weggenommen worden, daß die Züge bequem passiren können. Das an und für sich nicht zu feste Sandsteingefüge lockert sich in Folge der Erschütterungen, denen es ohne Unterlaß aus größter Nähe ausgesetzt ist. Sahrelang widersteht es, aber mit einem Male giebt es nach.

Das wird so lange so fortgehen, bis einmal ein größeres Unglück geschehen sein wird, meinte ein Techniker, mit dem ich damals die Rückreise zusammen machte. Ich bin, offen gestanden, nicht ängstlicher Natur und lasse mich nicht so leicht in Schrecken versetzen. Aber angenehm berührt war ich doch an jenem Tage, als an der böhmischen Grenze auf der Strecke der sächsischen Staatseisenbahn die Felsmassen rechts und links weiter zurücktraten. Und das Gefühl der Sicherheit und auch des nationalen Stolzes verließ mich nicht, als es dann von Görlitz aus in beschleunigterem Tempo der deutschen und preussischen Hauptstadt entgegenging. Sind auch die Spuren noch nicht völlig vertilgt, die ihr von ihrem Gründer, dem verkrachten Eisenbahnkönig anhafteten, den Vergleich mit Reichenberg-Josephstadt und Chlumetz-Paraschnitz hält sie noch immer aus, unsre Berlin-Görlitzer Staatseisenbahn.

Berlin

Ernst Kirchberg



Die Pflicht zu reden und das Recht zu schweigen



urch den Spruch des Ehrengerichtshofs zu Leipzig hat kürzlich die Disziplinaruntersuchung gegen die beiden Rechtsanwälte ihre Erledigung gefunden, die durch die Art ihrer Verteidigung in dem Heinzischen Prozeß eine wenig ehrenvolle Berühmtheit erlangt haben. Einer der Anklagepunkte gegen die beiden Anwälte ging dahin, sie hätten sich einer Verletzung der dem Verteidiger obliegenden Pflichten dadurch schuldig gemacht, daß sie die Angeklagten zur Verweigerung der Aussage zu bestimmen versucht hätten. Von dieser Anklage wurden die Verteidiger jedoch freigesprochen, weil sie — so berichten die Zeitungen — „bereit waren, die an und für sich verhängliche Ratserteilung sofort zu be-

welchem Stande die Väter meistens angehören. Die Vorzüge und Nachteile der Hausindustrie im Vergleich mit der Fabrikarbeit werden vollständig und klar dargestellt.

Strafvollzug und Fürsorge für Strafklassene von Julius Burkhardt,
Königl. Gefängnisdirektor, Dresden, v. Bahn und Jänsch, 1891.

In einer Zeit, die nach jedem Sensationsprozeß laut und vielstimmig Verschärfung der Freiheitsstrafen, womöglich Wiederherstellung der Prügelstrafe fordert, ist es nützlich, von einem Praktiker zu hören, wie es denn eigentlich in unsern Gefängnissen aussieht und wie die Strafe wirkt. Mancher Pharisäer wird, wenn er die schlichte, nur 26 Seiten umfassende Darstellung des Verfassers liest, mit der Reaktion des Staates gegen die Übertreter seiner Gesetze zufriedner werden. Ja wir hoffen, daß er auch ein herzliches Erbarmen mit der großen Zahl der Bestraften fühlen wird, die nach überstandner Strafzeit voll Scham und Reue gern in die menschliche Gesellschaft zurücktreten möchten, aber alle Thüren verschlossen finden. Die Bestrebungen der Vereine zur Fürsorge für entlassene Strafgefangene stehen mit in oberster Stufe auf dem weiten Felde christlicher Liebeshätigkeit. Wenn es nur nicht gar so schwer hielte, in unsrer Zeit der darniederliegenden Erwerbsthätigkeit den Schmerzensruf jener Armen und Glenden nach Arbeit, nur Arbeit, zu befriedigen. Welch seltsamer Gegensatz! Gerade dieselbe Zeit erwählen sich die bestgelohnten und intelligentesten unsrer Arbeiter, um ihren gesicherten Arbeitsplätzen den Rücken zu kehren! Wenn man übrigens bei Burkhardt liest, daß im Jahre 1888 in Deutschland 58 600 zu höhern Freiheitsstrafen verurteilten 240 000 mit kurzen Strafen belegte gegenübergestanden haben, so wird man auch die Bestrebungen gutzuheißen haben, die auf Verringerung und auf Ersatz für jene kurzen Strafen gerichtet sind. Die „bedingte Verurteilung“ ist früher in den Grenzboten ganz verworfen worden, sie enthält aber doch auch einen richtigen Gedanken, für den die praktische Verwertung wohl noch gefunden werden wird.



Druckfehlerberichtigung. In der vorigen Nummer ist zu lesen S. 285 neunte Zeile von unten: sechzehnten statt siebzehnten Jahrhunderts. — S. 296 vierte Zeile von oben: zu vermindern statt vermeiden. — S. 294 fünfte und sechste Zeile von oben: noch geschieht statt noch nicht geschieht.

Für die Redaktion verantwortlich: Johannes Grunow in Leipzig
Verlag von Fr. Wilh. Grunow in Leipzig — Druck von Carl Marquart in Leipzig