



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Maßgebliches und Unmaßgebliches

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

Maßgebliches und Unmaßgebliches

Für das Flottengesetz. In einem Aufruf mit mehr als zweihundertfünfzig Unterschriften werden alle „Angehörigen von Handel und Industrie, von Groß- und Kleingewerbe, die gewillt sind, für die Zwecke der Flottenvorlage einzutreten,“ zu einer Versammlung im Hotel Kaiserhof in Berlin für Donnerstag den 13. Januar 1898 eingeladen. Ein solcher Aufruf mit solchen Unterschriften ist an sich schon eine erfreuliche Kundgebung und wird den „Ältesten der Berliner Kaufmannschaft“ ein Licht darüber aufstecken, wie kläglich sie sich und die Reichshauptstadt durch ihren ablehnenden Beschluß blamirt haben. Der kurze Text des Aufrufs, der es verdient, als gewichtiges Aktenstück den Annalen unsrer neuen Handelspolitik eingereiht zu werden, lautet wie folgt: „Mit dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte, haben die verbündeten Regierungen den ernststen Willen kundgegeben, eine den überseeischen, politischen und wirtschaftlichen Interessen des Reiches entsprechende, seinen Gesamtverhältnissen angepaßte stärkere Kriegsmacht zur See zu schaffen und deren Bestand zu sichern. Mit weiten Kreisen des deutschen Volkes teilen wir die Ueberzeugung, daß die Ehre, das Ansehen und die Machtstellung unsers Vaterlands wesentlich abhängig ist nicht nur von der Kraft, seine Küsten gegen feindliche Angriffe zu sichern, sondern auch von einem wirksamen Schutze des deutschen Handels und der deutschen Staatsangehörigen im Auslande. Der deutsche Ausfuhrhandel und die von demselben abhängige Gütererzeugung im deutschen Vaterlande wachsen von Jahr zu Jahr. Millionen unsrer Staatsangehörigen sind in ihrem Lebensunterhalte, in ihrer ganzen Existenz davon abhängig, daß unsrer Nation auch in der Pflege und dem Schutze dieser Interessen ihre Pflicht thue. Deshalb ist die Frage der Verstärkung und Ausgestaltung unsrer Kriegsflotte für uns nicht bloß eine politische, sondern in noch höherm Grade eine wirtschaftliche Notwendigkeit, und wir halten es für die Pflicht von Handel und Industrie, von Groß- und Kleingewerbe, in diesem Sinne öffentlich Zeugnis abzulegen.“

Mar und bestimmt ist hier die handelspolitische Bedeutung der kaiserlichen Flottenpläne von den kompetentesten Sachverständigen anerkannt und ausgesprochen, und kein Hinterthürchen bleibt für das unverständige Verhalten der zur Fahne Richters und Singers schwörenden christlichen und jüdischen Vertreter von Handel und Gewerbe in Deutschland mehr offen. Auch nicht die Hinterthür, an der man mit der bekannten Taktik der parteipolitischen Klopffechtere sofort zu rütteln und zu schütteln versuchen wird: die Parteistellung der Unterzeichner. Die Unterzeichner hängen nicht von dem Ringe der mit den Agrariern paktirenden Hochschutzzöllner oder den zünftlerischen Mittelstandssagitatoren ab, von dem auch wir für die gedeihliche Entwicklung unsrer Handelspolitik nichts Gutes hoffen. Die wenigen, die diesem Lager angehören, bedeuten nichts gegenüber den mehr als zweihundert Männern, die der deutsche Handels- und Gewerbestand hinreichend als bewährte Vertreter einer weit-sichtigen, freiheitlichen und arbeiterfreundlichen Handels-, Gewerbe- und Sozialpolitik kennt. Es ist vor allem darauf hinzuweisen, daß schon etwa achtzig Handelskammern des deutschen Reichs durch ihre Vorsitzenden dem Aufruf beigetreten sind. Allein über fünfzig Vorsitzende und Mitglieder süddeutscher Handels- und Gewerbekammern sind unter den Unterzeichnern vertreten, auch die sächsischen und thüringischen Kammern fast vollzählig. Aus Preußen neben Rheinland-Westfalen namentlich die Provinzen Sachsen, Schlesiens, Hannover. Zu neun Zehnteln überhaupt das Binnenland, dessen gewaltige Export- und Seeinteressenten dadurch deutlich zum Ausdruck gebracht

werden. Auch Berlins Handelswelt protestirt durch eine Anzahl bedeutender Namen gegen die Befangenheit der „Ältesten“ und der hinter ihnen stehenden demokratischen und sozialdemokratischen Wähler. Es soll den Herren von Mendelssohn-Bartholdy, Caro, Rathenau, Schwabach, Winterfeldt usw. nicht vergessen werden, daß sie unabhängig genug denken, dem unpatriotischen Philisterium der Berliner Großhändler und Großindustriellen und des ganzen Krämerturns an der Spree offen die Gefolgschaft zu kündigen und sich für die neue Handelspolitik des deutschen Reichs zu erklären. Möge ihr Beispiel bald kräftig wirken. Die Versammlung am 13. Januar wird eine ganz andre Bedeutung haben, als die einer Tageskundsgebung, die einen augenblicklichen Druck auf parlamentarische Verhandlungen ausüben soll. Deutschlands Handelspolitik steht vor einer epochemachenden Wendung. Wir können nicht mehr zurück zu der nationalen Selbstgenügsamkeit des alten Agrarstaats. Der Kaiser, den die Pflicht seines hohen Amtes zwingt, des Reiches Mehrerer zu werden, sieht sich auf das Verständnis, den Beistand, den Patriotismus des deutschen Kaufmanns angewiesen. Dem Handelsstande muß seine Bedeutung für die deutsche Politik endlich klar gemacht werden, er muß zu der politischen Reife erzogen werden, die den Engländer, mag er im übrigen Freund oder Gegner seiner jeweiligen Regierung sein, überall zum zuverlässigen Helfer der Staatsgewalt macht, wo es gilt, weit ausblickend für den nationalen Handel zu sorgen. Diese Erkenntnis ist noch wichtiger, noch unerlässlicher als das heutige Flottengesetz selbst, und dazu kann am 13. Januar viel gethan werden, wenn die Veranstalter der Versammlung den großen Zweck nicht über kleinen Augenblickserfolgen aus den Augen verlieren. Die Herren Hochschützöllner und Zünftler sollten einmal bescheidenlich auf die erste Geige verzichten.

Eisenbahnunfälle und Alkoholmißbrauch. Der letzte Sommer hat uns eine erschreckende Anzahl von Eisenbahnunfällen gebracht, und auch jetzt, wo die Reisezeit vorüber ist, vergeht kaum ein Tag, wo nicht der Telegraph einen oder mehrere Eisenbahnunfälle aus den verschiedensten Teilen des Reichs meldete. Das Publikum ist von einer großen Beunruhigung ergriffen, und mit Recht fragt man nach den Ursachen solcher Häufungen und sucht den verschiedenartigen Mißständen, die ohne Frage bestehen, auf die Spur zu kommen, um auf Abstellung zu dringen. Solche Mißstände sind in den meisten Zeitungen von den verschiedensten Seiten mehr oder weniger eingehend erörtert worden. Ich fühle mich nicht dazu berufen, sie hier alle kritisch zu beleuchten, ich will mich darauf beschränken auf einen hinzuweisen, der höchstens hier und da einmal andeutungsweise erwähnt worden ist, aber im allgemeinen nicht die verdiente Beachtung gefunden hat, obgleich er erfahrungsgemäß bei Unfällen eine wesentliche Rolle spielt. Ich meine den Alkoholmißbrauch.

Es ist bekannt, daß angetrunke oder betrunke Personen häufig Unglücksfälle verursachen, die nicht nur ihnen selbst, sondern manchmal auch Unbeteiligten verhängnisvoll werden. Wie die Statistik lehrt, ist die Zahl der durch Alkoholmißbrauch veranlaßten tödtlichen Unfälle nicht unbedeutend. Im Königreich Preußen sind in den fünf Jahren von 1869 bis 1873 durch Verunglückungen 33321 Personen ums Leben gekommen; und von diesen war bei 1554 = 4,65 Prozent der tödtliche Unfall auf Alkoholmißbrauch der Betroffenen zurückzuführen. Im Königreich Sachsen sind in den dreißig Jahren von 1847 bis 1876 17739 Personen durch Unfälle zu Grunde gegangen, von denen sich bei 1111 = 6,2 Prozent Trunkenheit und Trunksucht als Ursache ermitteln ließ. Nach einer den Statistischen Jahrbüchern

der Schweiz entnommenen Zusammenstellung sind dort im Jahre 1895 von 1342 tödlichen Verunglückungen bei Männern $75 = 6,5$ Prozent im Rausch oder im Säuferwahnsinn vorgekommen. Bei allen diesen Statistiken ist aber zu bedenken, daß sich unter den Verunglückten zahlreiche Kinder unter fünfzehn Jahren befinden; wenn man nur die Erwachsenen berücksichtigt, so würden sich wesentlich höhere Prozentzahlen ergeben. Ferner sind dabei die durch Schuld von Betrunknen herbeigeführten Verunglückungen anderer gar nicht berücksichtigt.

In welchen engen Beziehungen der Alkohol zu den Unfällen steht, geht auch daraus hervor, welche Rolle der Sonntag und der Montag in der Unfallstatistik spielen. In der Düsseldorfer Werkmeisterzeitung wurde vor einigen Jahren der statistische Nachweis geliefert, daß auf den Montag die meisten Verunglückungen fallen. Auch nach den Nachrichten des deutschen Reichsversicherungsamts vom Jahre 1890 wird die Durchschnittszahl der Unfälle am Montag bedeutend überschritten, z. B. bei der Fuhrwerksgenossenschaft um 69 Prozent, bei den Brauereien um 60 Prozent, bei den Steinhauern um 50 Prozent; die meisten Verunglückungen fallen charakteristischerweise in die Zeit zwischen 6 und 9 Uhr morgens, dann kommt die Zeit zwischen 9 und 12 Uhr. Nach den Erfahrungen der Unfallversicherungs-gesellschaften hat sich herausgestellt, daß sich die Unfälle am Sonntag Abend von 7 bis 12, besonders aber von 10 bis 11 in erschreckender Weise häufen, und daß sich in dieser kurzen Zeit beinahe ebenso viel Unfälle ereignen wie durchschnittlich an jedem Tag der Woche; am Montag tritt dann noch eine wesentliche Vermehrung der Unfälle ein. Ebenso erfordert nach den Berichten der Münchner freiwilligen Rettungsgesellschaft vom Jahre 1894 bis 1896 der Montag den größten Prozentsatz der Hilfeleistungen. In den Jahren 1894 und 1895 fielen auf den Montag 17,38 Prozent (1896 : 16,53 Prozent) Hilfeleistungen, dann kommen die Sonn- und Feiertage mit beinahe 16 Prozent (1896 : 16,09 Prozent) und dann der Dienstag mit 15,63 Prozent (1896 : 14,27 Prozent). Auch die Spitäler weisen am Montag eine bedeutende Steigerung der Aufnahmezahl der Verunglückten auf.

Die Erfahrung, daß der Trunk die Unfallwahrscheinlichkeit steigert, hat die Schweizer Unfallversicherungsgesellschaft veranlaßt, „Totalabstinenten“ einen Rabatt von 10 Prozent zu gewähren. In der Erwägung, daß die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, der wie kaum ein anderer die volle Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart und Leistungsfähigkeit des Personals erfordert, durch das Trinken gefährdet wird, da kleine Versehen die größten Gefahren für Hunderte von Menschenleben herbeiführen können, haben große englische und amerikanische Eisenbahngesellschaften ihren Angestellten den Alkohol ganz verboten. Auf der Linie der englischen Great Western Railway dürfen den Beamten und Arbeitern (2000 an der Zahl) keine alkoholischen Getränke verabreicht werden, weil man die Erfahrung gemacht hat, daß die meisten auf ein Verschulden von Beamten zurückzuführenden Betriebsunfälle in angetrunkenem Zustande herbeigeführt worden waren. Unter den englischen Eisenbahnbeamten giebt es nicht weniger als 50 000 „Abstinenten.“ Die Angestellten der Great Western Railway bilden einen besondern Abstinentenverein mit 700 Mitgliedern. Diese Eisenbahnlinie wird vom Publikum besonders bevorzugt, weil es dort sicherer zu fahren glaubt.

Die praktischen Amerikaner haben längst die Notwendigkeit eingesehen, daß zu dem verantwortungsvollen Eisenbahndienst nur nüchterne Leute passen. Eine an die Direktionen von fünf und zwanzig amerikanischen Eisenbahngesellschaften (mit 200 000 Angestellten) gerichtete Anfrage hat vollständige Übereinstimmung darüber ergeben, daß gewohnheitsmäßiges Trinken die Leute für ihren Dienst untauglich

macht. Achtzehn Direktionen verlangen gänzliche Enthaltſamkeit im Zugdienſt, manche ſogar in allen Dienſtzweigen; alle fünfundzwanzig aber geben „Abſtinenten“ bei der Anſtellung den Vorzug. Der Direktor der Seabored Aire Line ſchreibt: „Auf keiner unſrer Linien laſſen wir jemanden, der Alkohol trinkt, eine verantwortliche Stellung bekleiden. Die Erfahrung hat uns gelehrt, daß man ſich auf ſolche Leute nicht verlaſſen kann, und wir wollen nicht das Leben des Publikums, das unſre Züge benützt, aufs Spiel ſetzen.“ Die Geſellſchaft Canadian Pacific Railroad hat das Land neben ihren Stationen nur unter der Bedingung verkauft, daß keine geiſtigen Getränke dort ausgeſchenkt würden, widrigenfalls der Verkauf als ungültig betrachtet werden und das Land an die Geſellſchaft zurückfallen ſoll. Die Eiſenbahngeſellſchaft Chicago and Northwestern Railway hat bekannt gemacht, daß jeder Angeſtellte, der beim Betreten oder Verlaſſen einer Wiſtſchaft betroffen wird oder nach Alkohol riecht, entlaſſen wird. Ebenſo energiſch verfährt der Pittsburg and Weſtern Railroad, er läßt ſeine Angeſtellten ſcharf überwachen und entläßt jeden, der der Übertretung des Verbots, Spirituoſen zu trinken, überführt wird. „Die Phraſe von der perſönlichen Freiheit, ſo ſchließt der Bericht über die Enquete, gilt nicht für einen Dienſt, zu dem nüchterne Leute und helle Köpfe nötig ſind.“

In Belgien hat ſich der Miniſter der Eiſenbahnen, Poſten und Telegraphen vor einiger Zeit veranlaßt geſehen, allen Angeſtellten ſeines Reſſorts den Verkauf geiſtiger Getränke zu verbieten. Er rechtfertigte die Maßregel vor der Kammer mit den Worten: „1400 Angeſtellte meines Reſſorts betreiben Wiſtſchaften, und da wundert man ſich, daß ſo oft Angeſtellte wegen Trunkenheit im Dienſt beſtraft werden müſſen! Das Übel liegt in den 1400 Wiſtſchaften. Man wundert ſich, daß 800 Arbeiter jährlich verunglücken. Die Hälfte dieſer Unfälle iſt eine Folge des Alkoholmißbrauchs, und dieſer Mißbrauch wird in den Kneipen unſrer Angeſtellten getrieben.“

Wie ſteht es nun bei uns in Deutschland? Es ſoll nicht behauptet werden, daß unſre Eiſenbahnbedienſteten mehr als andre Berufsſtände dem Alkoholgenuſſe fröhnten, aber Temperenzler ſind ſie alle mit einander nicht. Beſonders unter den Stationsvorſtehern und andern Angeſtellten der kleinern Stationen giebt es viele, die aus langer Weile oder aus andrer Urſache dem Alkohol mehr huldigen, als es für die Sicherheit des Betriebes und des Publikums dienlich iſt. Und wie oft kann man beobachten, daß Zugführer faſt auf jeder Station ein Gläschen (oder auch mehrere) „genehmigen.“ Beſondere Beachtung verdienen die Ausführungen eines höhern Eiſenbahnbeamten, des Eiſenbahndirektors de Terra in Guben, aus Anlaß einer ſoeben veranſtalteten Enquete über den Alkoholmißbrauch auf Arbeitsplätzen. Da heißt es: „Es iſt nicht zu leugnen, daß die vielen Bahnhofswiſtſchaften, an denen es in Norddeuſchland ſelbſt an den unbedeutenden Halteſtellen kaum irgendwo fehlt, eine höchſt unheilvolle Wirkung ausüben. Gerade auf den Bahnhöfen, die verhältnißmäßig ſchwachen Verkehr haben, und wo der Dienſt inſolge deſſen das Perſonal nicht in gleich angeſtrengter und fortdauernder Thätigkeit erhält wie an größern Verkehrsplätzen, bieten ſie den Eiſenbahnbedienſteten willkommen Gelegenheit zum Trinken. Von dem Publikum, das ein Intereſſe daran hat, ſich mit dem Eiſenbahnperſonal auf guten Fuß zu ſtellen, weil es vielfach auf ſeine Gefälligkeiten angewieſen iſt, werden die Bedienſteten häufig mit einem Glaſe Bier oder auch mit einem Schnäpſchen bewirtet, nur weil die Gelegenheit dazu bei der Hand iſt. Daß ſolche Libationen namentlich, wenn ſie ſich während der Dienſtdauer mehrfach wiederholen, die Klarheit des Denkens, Handelns und

Disponirens bei dem betreffenden Personal beeinträchtigen, seine Leistungen nach Umfang und Beschaffenheit vermindern, liegt auf der Hand. Aber auch außerhalb der Dienststunden sind diese Bahnhofs- und Wirtschaften für das auf den Bahnhöfen oder in ihrer Nähe wohnende (übernachtende) Personal ein steter Anreiz zum Trinken, dem sich namentlich dort schwer widerstehen läßt, wo es an andern Gelegenheiten zu geselliger Vereinigung fehlt. Der nachteilige Einfluß eines solchen fortgesetzten Wirtschaftsbefuches auch auf die von Haus aus nicht zur Unmäßigkeit neigenden Bediensteten braucht wohl kaum besonders hervorgehoben zu werden."

So liegen die Verhältnisse. Nun ist ja wohl anzunehmen, daß offenkundige Trunkenheit im Dienste bestraft wird — ob sie, wie es im Interesse der allgemeinen Sicherheit der Fall sein müßte, zur sofortigen Dienstentlassung führt, erscheint sehr zweifelhaft, da man ja gerade bezüglich dieses Punktes sehr nachsichtig zu sein pflegt —, aber wieviele Fälle von Trunkenheit entgehen den Augen der Vorgesetzten, wieviele bleiben ihnen unbekannt, und welche Mengen gehören oft dazu, um bei „trinkfesten“ Naturen deutliche Trunkenheit herbeizuführen, während doch nachgewiesen ist, daß schon geringe Mengen Alkohol, wie sie in ein bis zwei Gläsern Bier enthalten sind, die geistigen Fähigkeiten, besonders das Denken und Kombinieren, herabsetzen. Es wird sich schwer feststellen lassen, einen wie großen Anteil der Alkohol an den Eisenbahnunfällen des letzten Jahres gehabt hat. Daß er aber überhaupt einen Anteil daran gehabt hat, erscheint nach dem konstanten Verhältnis, in dem sich bei Unfällen Alkoholmißbrauch als Ursache nachweisen läßt, unzweifelhaft.

Die Eisenbahnbehörden haben die Pflicht, alles zu beseitigen, was die Sicherheit des Publikums, von dem sich täglich vielleicht Hunderttausende ihrem Betriebe anvertrauen, nur irgendwie gefährden könnte, und das Publikum hat das Recht, das nachdrücklich zu fordern. Es wird daher auch verlangen dürfen, daß im Eisenbahndienst nur nüchterne Leute angestellt und geduldet werden, und daß das Trinken wenigstens während der Dienstzeit gänzlich verboten wird. „Die Phrase von der persönlichen Freiheit gilt nicht für einen Dienst, wo nüchterne Leute und helle Köpfe nötig sind.“



Litteratur

Ostasiatisches. Wie vorausseilende Wolken sind seit einigen Jahren in wachsender Zahl an unserm litterarischen Horizont Werke über China, Japan und Korea aufgetaucht, die die Stürme verkündeten, die dort aus dem Eindringen der westeuropäischen Kultur in die altgewordne ostasiatische Welt entstehen. Japan hat sich nach heftigen innern Kämpfen verjüngt nach außen gewandt und das große China in einem kurzen, an raschen, unerwarteten Entscheidungen reichen Kriege besiegt, so wie ein wohlgerüsteter, junger Ringer einen Greis niederwirft, der einst weise war, jetzt aber nur schwach ist. Japan hat sein Inselreich um das herrliche Formosa vergrößert, aber in Korea, wo es neuen Boden für seinen Volksüberfluß zu finden hoffte, tritt ihm Rußland entgegen, und die beiden stehen sich nun in Seoul wie zwei Kampfbereite gegenüber, von denen jeder die Bewegungen des andern argwöhnisch überwacht. Für die übrige Welt hat das den Vorteil,