



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Anders, Fritz: Skizzen aus unserm heutigen Volksleben : dritte Reihe : 3.  
Das Eisenbahnunglück

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

schon erhebt sich der furchtbarste Feind, den das Christentum je gehabt hat, Nietzsche, der nicht nur das Dogma begräbt mit seinem Rufe: Gott ist tot, sondern die ganze Weltanschauung des Christentums bekämpft, den Altruismus, der bisher selbst die Ungläubigen im Bannkreis christlicher Gedanken festhielt. Er wird langsam in Frankreich bekannt, und mit ihm, nicht mit Claude Bernard und Renan wird das Neuchristentum den entscheidenden Kampf kämpfen müssen.



## Skizzen aus unserm heutigen Volksleben

Von Fritz Anders

Dritte Reihe

### 3. Das Eisenbahnunglück



So ein Kommerzienrat ist wirklich ein geplagter Mann. Nicht allein, daß er zu Haus nicht aus den Geschäften herauskommt und womöglich noch zwischen Suppe und Braten mit Berlin oder Hamburg sprechen muß, auch unterwegs und im Eisenbahnwagen erwarten ihn seine Angestellten, um Befehle entgegen zu nehmen, wobei dem hochlöblichen Publikum erlaubt wird, mit scheuer Neugierde einen Blick auf die Größe und Leistungsfähigkeit des Hauses Moosheim zu werfen. Denn ich rede hier von dem Kommerzienrat Moosheim in Dornbach und seinen wöchentlichen Inspektionsreisen zu seinen Werken. Wenn nämlich der Herr Kommerzienrat von Dornbach über Schläben nach Beckensen fährt, pflegt unterwegs Herr Weber einzusteigen, ein paar Stationen mitzufahren, Vortrag zu halten, Befehle entgegenzunehmen und dann zurückzukehren, während der Herr Kommerzienrat weiterfährt.

So geschah es auch an dem Tage, wo meine kleine Geschichte beginnt. Der Herr Kommerzienrat fuhr zusammen mit Herrn von Böreboom, dem er die Bedeutung und die Ansprüche der Industrie gegenüber den agrarischen Forderungen auseinandersetzte. Jetzt stieg Herr Weber ein. Ich habe einen Zimmermeister gekannt, der pflegte über seine Leute zu verfügen, indem er sagte: Da schmeiße ich zehn Mann dahin, und sechs Mann schmeiße ich dorthin. So schlimm machte es nun der Herr Kommerzienrat nicht; vielmehr benahm er sich ganz manierlich, faltete seine fetten, ringgeschmückten Finger über dem Bäuchlein und setzte seinen Nasenknifer auf, gleichsam um schärfer denken zu können. Aber zehntausend Zentner warf er hierhin, und fünftausend dahin, als wenn es Fangebälle gewesen wären. Und Herr Weber schrieb alles in seine Brieftasche.

Haben Sie auch den Posten an Kamecke und Sohn effektuiert? fragte der Herr Kommerzienrat.

Noch nicht, Herr Kommerzienrat. Lieferzeit ist der zwanzigste.

Wieso: zwanzigste? Habe ich Ihnen nicht gesagt, Weber, das Haus Moos-

heim liefert per sofort. Das ist Geschäftsprinzip und Beweis für die Leistungsfähigkeit des Hauses.

Aber wir haben nicht genug Wagen.

Dann bestellen Sie mehr Wagen in Schlüben.

Da haben sie selbst nicht genug wegen der Anforderung der Zuckerfabriken.

Was geht Sie an, was andre fordern? Sie verlangen Ihre Wagen, und wenn Sie die nicht kriegen, dann erheben Sie Beschwerde, und wenn das nicht hilft, dann beschweren wir uns beim Herrn Minister.

Damit empfahl sich Herr Weber, und der Herr Kommerzienrat wandte sich wieder dem Herrn von Böreboom zu.

Ich denke, Herr Kommerzienrat, sagte Herr von Böreboom, man muß da etwas Rücksicht nehmen. In dieser Zeit drängt doch alles zusammen, und mir geht es mit meinen Rüben gerade so wie Ihnen.

Wieso Rücksicht? Ich nehme keine Rücksicht und verlange keine Rücksicht, das ist Geschäftsprinzip. Warum schaffen die Eisenbahnen nicht mehr Wagen an? In Amerika baut man eine neue Bahn, wenns die alte nicht zwingen kann. Wenn die eine Bahn keine Wagen hat, so geht man zur andern. Und ich sage Ihnen, daß sie Wagen haben. Aber bei uns? Staatsbahn, Bürokratie, Schlandrian. — Was pfeift denn der Kerl da draußen immerfort?

Es ist dichter Nebel, sagte Herr von Böreboom. — — — Wozu giebt eigentlich Nebel, fragte der Herr Kommerzienrat, für die Eisenbahn ist er von keinem Werte, und für die Schifffahrt ganz und gar nicht. Ich bin allemal in Sorge, wenn —

Draußen erklang das Notsignal, und der Zug bremste, daß die Wände zitterten. Herr von Böreboom fuhr mit dem Kopfe zum Fenster hinaus, um zu sehen, was es gäbe.

Zieh Sie den Kopf rein, rief Herr Moosheim in höchster Aufregung. Die Beine auf die Bank! — Das that er auch selbst, aber er mußte bei der Kürze seiner Beine und der Größe seines Bäuchleins zweimal ansetzen, ehe es gelang. Knacks ging es auf der Rückseite des Herrn Kommerzienrats.

Der Zug kam zum Stehn, ohne daß etwas ungewöhnliches geschehen wäre. Man sah zu allen Fenstern heraus, man öffnete die Thüren. Sigen bleiben, sitzen bleiben! rief man von draußen, und zugleich rollte ein einzelner Gepäckwagen am Zuge vorüber. Kein Mensch konnte erfahren, was eigentlich los sei. Vorn bei der Lokomotive schrie man hin und her, um das entsetzte Publikum kümmerte sich niemand. Endlich setzte sich der Zug wieder in Bewegung und fuhr mit der größten Vorsicht, als laure auf jeder Schienenlänge ein neues Verderben, in den Bahnhof Schlüben ein.

Während dessen hatte der Herr Kommerzienrat seine Beine von der Bank heruntergenommen und bemerkt, daß zwei wichtige Knöpfe abgesprungen waren, und daß seine Hosenträger nicht mehr ihren Dienst thaten. Scheußlich! Der Herr Kommerzienrat regte sich nicht wenig auf und redete mit den Ausdrücken höchster Verachtung von der miserablen Arbeit der Schneider im allgemeinen und der deutschen im besondern und gelobte sich, seinem Leibsneider in Dornbach nie wieder einen Groschen zu verdienen zu geben. Es war auch unverantwortlich, einen Kommerzienrat in eine solche Lage zu bringen.

In Schlüben auf dem Bahnhofe herrschte gleichfalls große Aufregung. Der Herr Stationsvorsteher hatte sich schon ganz heißer geschrien und hatte seine rote Nase aufgesteckt. Die Rüte kam übrigens nicht vom Frühstück, sondern von den

Nerven, und die Stationsbeamten wußten gut genug, was das zu bedeuten hatte. Und das alles wegen des Nebels, der den Dienst beschwerlich machte und die an sich schon große Verantwortung vermehrte. Was kann nicht alles geschehen, wenn man keine zehn Schritte weit sehen kann, besonders wenn vier Züge von verschiedenen Seiten zugleich einlaufen. Jetzt kam nun noch das Notsignal des Dornbacher Zugs dazu. Allerdings folgte Gott sei Dank nicht das unheimliche Krachen darauf, das niemand wieder vergißt, der es einmal gehört hat. Aber auch so fährt das Signal einem Eisenbahnbeamten durch alle Glieder. Denn das mindeste, was darauf folgt, sind Berichte, Untersuchungen, verantwortliche Vernehmungen und andre schöne Dinge. Jetzt fuhr der Dornbacher Zug so langsam vor, als wenn er schwer verwundet wäre, aber es fehlte ihm gar nichts. Nur die Fahrgäste waren in Aufregung und stürzten aus den „Abteilen“ auf den „Bahnsteig.“ Dort war die rote Mütze des Stationsvorstehers, dorthin drängte sich der Haufe, um zu reden, zu fragen und zu klagen. Allen voran, seine Höschen haltend, der Herr Kommerzienrat, der sich als Vertreter der Industrie, fast als Beamter, jedenfalls aber als Geschädigter fühlte. Der Herr Stationsvorsteher ließ sich vom Lokomotivführer berichten, gab Befehle, sandte Eilboten zum Telegraphenbureau und hielt sich mit Händen und Ellenbogen das Publikum vom Leibe.

Herr, rief der Herr Kommerzienrat, das Publikum kann verlangen, daß es auf seine Fragen Antwort von Ihnen erhält.

Herr, erwiderte der Stationsvorsteher, Sie haben hier gar nichts zu verlangen.

Herr, schrie der Herr Kommerzienrat mit den Händen in die Luft fahrend (die Höschen fingen an zu rutschen), ich werde Ihnen beweisen, daß Sie dem Publikum mit Höflichkeit zu begegnen haben.

Herr, ich weiß allein, was ich zu thun und zu lassen habe.

So setzte sich der Streit eine Zeit lang fort. Der Stationsvorsteher wurde kirschrot im Gesicht, und der Herr Kommerzienrat tanzte vor ihm herum, teils mit den Händen in der Luft herumfuchtelnd, teils die Höschen haltend. Allmählich legte sich der Zorn, und besonders der Herr Stationsvorsteher, der den Kommerzienrat kannte, sah ein, daß man gegen einen solchen Mann, der mit den hohen Herren von der Direktion verkehrte, nicht ungestraft grob sein könne. Er setzte also die Sache zur Beschwichtigung des Publikums aus einander und nahm den Herrn Kommerzienrat mit in sein Bureau, wo der Packmeister, der mit Nadel und Faden umzugehen wußte, ihm ein paar bleierne Kommißknöpfe annähte, die eine halbe Ewigkeit hätten halten können.

Endlich nach langer Versäumnis setzte sich der Zug in Bewegung und dampfte vorsichtig in den Nebel hinein. Den Schnellzug in Beckensen erreichte er freilich nicht, und der Herr Kommerzienrat benutzte die Stunde, die er dort auf den nächsten Zug warten mußte, zu einer an die Eisenbahndirektion gerichteten Beschwerde über die unglaublichen Zustände auf der Station Schlüben.

Folgendes war geschehn. Auf Gleis 4 rangierte der Güterzug 178, auf Gleis 3 wurde der Personenzug 403 von Dornbach erwartet. Nun hatte der Lokomotivführer des Güterzugs im Nebel die Entfernung falsch geschätzt und war auf die in Gleis 4 stehenden Wagen zu stark aufgefahren. Infolge dessen hatte sich der letzte dieser Wagen, der noch nicht angekoppelt war, in Bewegung gesetzt, war über Weiche 13 auf das Gleis des Zugs 403 geraten und lief diesem Zuge, da sich hier die Bahn senkte, mit sich steigender Geschwindigkeit entgegen. Nun wäre ein schweres Unglück entstanden, wenn nicht der alte Wegener auf seinem Posten gewesen wäre. Er sah den Wagen aus dem Nebel auftauchen, erkannte sofort die

Gefahr, stürzte nach seiner Weiche und warf sie herum, sodaß der Wagen auf das linke Gleis der Dornbacher Strecke geleitet wurde, wo er weiter lief. Wegener hatte kaum die Weiche zurückgerissen, so war auch schon der Zug 403 da, und er wäre entgleist, und Wegener wäre vermutlich unter die Lokomotive geraten, wenn der Zug auf die falsch stehende Weiche aufgefahren wäre. Den durchgegangnen Wagen hat man später durch eine nachgefundte Maschine wieder eingefangen.

Ein großes Unglück war also durch die Geistesgegenwart des alten Wegener, eines alten Kriegers vom Jahre 1866, der schon an der Bahn angestellt war, als sie noch einer Privatgesellschaft gehörte, und der nach dem Übergange in Staatsbesitz mit übernommen worden war, glücklich abgewandt worden, und Wegener war auf der Station der Held des Tages. Am Nachmittage saß in seiner Bude ein ganzes Kollegium von Bahnarbeitern und Weichenstellern, das bei kreisender Flasche das große Ereignis des Tags besprach.

Und wenn Recht Recht ist, sagte der Vorarbeiter Schmidt, dann mußt du wenigstens die silberne Eisenbahnermedaille kriegen.

Red doch kein Blech, erwiderte ein anderer, die giebt's gar nicht.

Die giebt es wohl, aber unsereiner kriegt sie nur nicht, wenn der sie auch verdient. Unsereiner ist nur dazu da, daß er kuzoniert und angeschnauzt wird. Das wäre wohl nicht wahr? Das ist so wahr, wie daß wir hier in Bude 23 sitzen. Wie war denn das mit Stenzeln, der vor Brausewettern Stationsvorstand war? Wie der den Güterzug zu früh reingelassen hatte, daß beinahe ein Unglück geschehn wäre, hernach kam Sauerbrey in Strafe.

Mir ist es auch das liebste, meinte ein anderer, es passiert gar nichts, nichts gutes und nichts schlechtes. Sonst kommt einer vom Betriebsamte an, und dann geht das Untersuchen los, und den letzten beißen die Hunde. Gerade wie bei's Militär. Wenn der Hauptmann beim Parademarsch stolpert, dann muß die Kompagnie nachexerzieren.

Nun mußte natürlich über das Vorkommnis berichtet werden, worauf der Herr Betriebsinspektor erschien, um die Sache an Ort und Stelle zu untersuchen. Man sage nicht, daß nichts zu sehen gewesen sei, da doch kein Unglück entstanden war. Der Herr Betriebsinspektor fand sogleich, daß die Weiche 13 zwischen dem dritten und vierten Gleise falsch gestanden haben müsse, da sonst unmöglich der Güterwagen auf das dritte Gleis hätte geraten können. Es kam nun darauf an, festzustellen, wer der Schuldige gewesen sei. Aber die Untersuchung brachte wegen des damals herrschenden Nebels nichts heraus. Da nun kein bestimmtes Resultat bei der Untersuchung zu erreichen war, so wandte sich die behördliche Aufmerksamkeit an die Beamten im allgemeinen, und es wurde verfügt, a) daß die Lokomotivführer mit größter Vorsicht an stehende Wagen heranzufahren müßten, b) daß ungekoppelte Wagen nicht bei einander stehn dürften, c) daß den Beamten die gewissenhafteste Befolgung ihrer Instruktion zur Pflicht gemacht werde, d) daß die Weichensteller bei Strafe sofortiger Entlassung strengstens die §§ 15 bis 23 und 233 bis 264 der wiederholt abgeänderten Dienstinstruktionen vom 15. Oktober 1893 zu befolgen hätten, und e) daß darüber zu berichten sei, ob alle Weichensteller, auch die aus hilfsweise beschäftigten, das vorgeschriebne Weichenstellerexamen gemacht hätten. Diese Verfügung lief den vorgeschriebnen Dienstweg und wurde allen, die sie anging, mit einem sich nach unten steigenden Nachdrucke eingepreßt. Darauf wurde berichtet, daß alle jüngern Weichensteller das vorgeschriebne Examen abgelegt hätten. Nur der alte Wegener, der seiner Zeit von der Privatgesellschaft mit übernommen sei, habe kein Examen gemacht. Wegener sei aber ein ganz besonders tüchtiger Beamter, derselbe, durch dessen Geistesgegenwart der Zusammen-

stoß vermieden worden sei. Ob in Anbetracht seiner langjährigen Verdienste dem Wegener nicht das Examen erlassen werden könnte? Darauf lief die Antwort ein: Es sei nicht angängig, von der Bestimmung des Herrn Ministers vom soundsobielkten Umgang zu nehmen. Wegener habe innerhalb eines Vierteljahrs den Nachweis zu liefern, daß er das Examen gemacht habe. Andernfalls sei er zu entlassen oder anderweitig zu beschäftigen.

Diese Entscheidung erregte unter den Beamten in Schläben große Verwunderung. Der Vorarbeiter Schmidt hielt in allen Arbeitspausen große Reden über die silberne Eisenbahnermedaille, und wer sie kriegte, und wer sie nicht kriegte, und daß den letzten die Hunde bissen, und der Herr Stationschef redete bei geeigneter Gelegenheit mit dem Herrn Betriebsinspektor aus Dornbach, es sei doch traurig, daß Wegener, der sich eben erst verdient gemacht habe, dafür abgesetzt werden sollte. Der Herr Betriebsinspektor entgegnete, der Mann könne ja sein Examen machen. Nein, erwiderte der Stationschef, ein Examen bringt der alte Wegener nicht fertig. Dennoch ist er mir lieber als die ganze andre großschnäuzige Gesellschaft. Man kann sich auf ihn verlassen wie auf Gold. Und daß er Geistesgegenwart hat, hat er doch eben erst bewiesen.

Das mag ja alles sein, entgegnete der Herr Betriebsinspektor, aber wir kommen um das Examen nicht herum. Na, schicken Sie ihn nur, ich wills so leicht als möglich machen.

Für Wegener brach jetzt eine sorgenvolle Zeit an. Er sollte ein Examen machen. Seit seinem Konfirmationsexamen hatte er nie ein Examen gemacht, und es war ihm außer aller Frage, daß er es nie im Leben bestehn werde. In seiner Bude wurde ein Schauri nach dem andern gehalten, und manche Flasche Schnaps wurde dabei geleert. Aber Wegener wurde immer hoffnungsloser. Und als er auf Drängen des Herrn Chefs endlich nach Dornbach reiste, kam er sich schon wie ein abgeschlachtetes Huhn vor.

Na, Wegener, sagte der Herr Betriebsinspektor, Sie sind doch Weichensteller, und, wie ich zu meiner Freude gehört habe, ein tüchtiger und gewissenhafter Beamter, sagen Sie mal, was ist denn eine Weiche.

Eine Weiche — ein — ne Wei — In Wegeners Kopfe sah es aus, wie vor der Erschaffung der Welt. Nur ein paar halbe Erinnerungen an gelehrte Worte wie Apparat und Instrument schwebten über den Wassern, aber er brachte sie nicht unter einander und mit der Weiche zusammen. Ob wohl der Herr Betriebsinspektor selbst eine runde und hausbackne Antwort auf seine scheinbar so leichte Frage gehabt hätte?

Aber Menschenkind, sagte er, Sie haben täglich Ihre Weiche in der Hand, Sie müssen doch wissen, was eine Weiche ist. — Es war nichts herauszubringen. — Wenn Sie nun eine Weiche stellen, wie machen Sie denn das?

Dann stelle ich die Weiche.

Zawohl, aber wie denn? Beschreiben Sie mir das doch einmal.

Entweder auf oder zu.

Ja doch! Aber was nehmen Sie denn dabei in die Hand? Den Weichen — he —? na, he —? Hebel. Was für ein Hebel ist das nun? Er hat doch unten ein kurzes und oben ein langes Ende und oben ein Gewicht dran. Es ist ein zweiarmer Hebel. Wegener, Sie wissen aber auch gar nichts.

Herr Betriebsinspektor, was eine Weiche ist, und wie sie bedient wird, und was die Signale sind, das weiß ich alles, aber verteidigern kann ich Sie nicht.

Das ist aber doch unglaublich, dieser Mensch ist dreißig Jahre Weichensteller und hat keinen Schimmer, was eine Weiche ist. Es ist ja ganz schön, Wegener,

daß Sie Ihren Dienst thun, aber Sie müssen doch auch drüber reden können, sonst sind Sie nicht zu brauchen.

Herr Betriebsinspektor, verdedizieren kann ich das nicht, und das lerne ich auch nicht.

Da es nun mit den andern Fragen über den Begriff, sowie die Rechte und Pflichten eines Beamten auch nicht besser ging, so konnte der Herr Betriebsinspektor Wegenern beim besten Willen nicht durchs Examen lassen. Er gab ihm ein paar Bücher mit und trug ihm auf, in acht Wochen wieder zu kommen.

Jetzt konnte man den alten Wegener in seinen Freizeiten in seiner Bohnenlaube neben Bude 23 sitzen und studieren sehen. Er hatte ein Buch auf den Knien und stützte sein sorgenvolles Gesicht auf die Fäuste. Und beim Studieren befestigte sich seine Überzeugung immer mehr, das lerne ich nicht, das lerne ich im ganzen Leben nicht. Er mochte damit nicht Unrecht haben. Denn was er an unverständnen Dingen aus den Büchern in seinem alten Kopfe abtut, das gestaltete sich zu einer großartigen Konfusion. Selbst auf seinen Dienst blieb diese Beschäftigung mit den Büchern nicht ohne Einfluß. Er wurde unsicher. Wenn er bei seiner Weiche zufassen wollte, kam ihm der zweiarmlige Hebel in die Quere, und er mußte sich manchmal erst wieder besinnen, was er eigentlich zu thun habe. Das zweite Examen mißglückte noch mehr als das erste. Und man mußte sich allerdings sagen, wenn der Mann wirklich so konfus war, wie er sich anstellte, so paßte er nicht einmal zum Stiefel wischen. Zuletzt verlor der Herr Betriebsinspektor die Geduld und schickte ihn weg.

Nun mußte er aus seiner Bude heraus, in der er fünfzehn Jahre gehaust hatte, und mußte seinen kleinen Garten und die Bohnenlaube aufgeben. Das war ihm bitter genug. Aber noch bitterer war's ihm, daß er seinen Posten aufgeben mußte. Er fühlte sich in seiner Ehre gekränkt. Er wußte, daß er seinen Dienst besser versah als die jungen Kerls, aber bei ihm sollte es nicht gelten, bloß weil er über den Dienst keine Reden halten konnte. Man gab ihm einen andern, sehr bequemen Posten. Er hatte die Lampen zu putzen und mit der roten Fahne vor dem einfahrenden Zuge herzugehen. Aber das befriedigte ihn nicht. Ich will keinen Engel aus dem alten Wegener machen. Er hat von jeher etwas stark der Flasche zugesprochen, aber nie soviel, daß es ihn gestört hätte. Nun fing er das Saufen an. Nach Jahr und Tag wurde er als unbrauchbar weggeschickt.

An seine Stelle kam ein Unterbeamter, der sich des besondern Wohlwollens des Herrn Betriebsinspektors erfreute. Er hieß Mensinger, hatte ein höchst schneidiges Wesen und besleißigte sich der korrektesten dienstlichen Haltung. Wenn der Herr Betriebsinspektor nur vorüberging oder nur ein Wort sagte, so nahm er die Hacken zusammen, stand stramm und antwortete: „Befehl, Herr Betriebsinspektor.“

Aber Mensinger, antwortete dieser leutselig, wir sind doch hier nicht mehr in militärischen Verhältnissen, Sie brauchen doch nicht „zu Befehl“ zu sagen. — Befehl, Herr Betriebsinspektor. Natürlich hatte er ein ausgezeichnetes Weichenstellerexamen gemacht, er hatte außerdem, was man eine Bajonett Schnauze zu nennen pflegt. Von der Bude 23 und von dem Garten bekam er freilich nicht viel ab, da man sie abriß und zur Vermehrung der Sicherheit des Betriebs einen Zentralweichenturm baute, von dem aus sämtliche Weichen der östlichen Seite des Bahnhofes bedient wurden. Den vielbegehrten Posten in diesem Weichenturm erhielt Mensinger, und jeder mußte sich sagen: mit Recht. Denn wenn man ihn hinter seinen zwanzig Hebeln stehn sah, sah er aus, wie die Betriebsicherheit selber.

In dieser Zeit kam eine ganze Reihe von Unglücksfällen auf den Bahnen vor.

Man weiß ja, so etwas ist wie eine Krankheit, die kommt und geht. Das Publikum beunruhigte sich, und die Presse erhob Vorwürfe gegen die Bahnverwaltung. In den Betriebsämtern stieg die Energie bis zu mehreren Atmosphären Überdruck. Eine Verfügung jagte hinter der andern her, keine Woche, in der nicht eine Verschärfung des Reglements erschienen wäre. Die Wirbel des Dienstes wurden straffer angezogen, und je weiter hinab, desto schärfer. Der gesamte Betrieb wurde nervös. Nun hatte auch im Bezirke von Dornbach ein Zusammenstoß stattgefunden, und das machte ganz besonders in Schlüben tiefen Eindruck, weil hier die Verhältnisse genau so lagen wie dort. Es hätte nicht der darauffolgenden General- und Spezialverfügungen bedurft, den Stationsvorsteher in Schlüben anzutreiben, daß er aufpaßte wie ein Schießhund. Die Linien von Dornbach nach Beckensen und von Nadeburg nach Sachtleben kreuzen sich in Schlüben, und zwar in der Mitte der Station gerade vor dem Hauptbahnsteige und dem Bureau des Stationsvorstehers. Die beiden Züge von Dornbach und Nadeburg durften nie zu derselben Zeit einlaufen, weil sonst ein Zusammenstoß an der Kreuzungsstelle die Folge gewesen wäre. Es waren also alle denkbaren Vorsichtsmaßregeln getroffen, das gleichzeitige Einlaufen beider Züge zu verhindern. An jeder der beiden Strecken stand ein Semaphor, dessen wagerechter Arm dem Zuge den Eingang wehrte. Beide standen weit draußen vor der Station und wurden von dem Weichenturme aus, wo Mensinger hauste, mittels langer Drahtleitungen regiert. Nun war die Einrichtung so getroffen, daß immer nur einer der beiden Semaphore seinen Arm heben konnte, nie beide zugleich; es konnten also beide Strecken nie zugleich freigegeben werden. Außerdem erhielt der Weichensteller jedesmal von der Station den Befehl, und der dienstthuende Beamte hatte jedesmal dem Telegraphisten seinen Befehl schriftlich zu geben, damit kein Mißverständnis entstehen konnte. Es war also geschnehen, was in Menschenmacht steht, einen Zusammenstoß unmöglich zu machen.

Nun fuhr Personenzug Nr. 417 von Nadeburg nach dem Fahrplane 11 Uhr 3 Minuten, der Personenzug 403 von Dornbach 11 Uhr 10 Minuten ein. Hatte nun der Nadeburger Zug, wie häufig der Fall war, da es auf dieser Strecke einen starken Verkehr gab, auch nur ein paar Minuten Verspätung, so mußte der Dornbacher Zug vor der Station warten, bis der erste eingelaufen war und die Kreuzung überschritten hatte. Es gab allemal wenigstens einen Verlust von acht Minuten und hatte zur Folge, daß der Zug 403 verspätet in Beckensen einlief, wo wieder der Schnellzug warten mußte, vorausgesetzt, daß man den Anschluß überhaupt erreichte. Das war natürlich dem reisenden Publikum unangenehm, und es schimpfte nicht wenig auf die Bahnverwaltung, ganz besonders von da an, daß man in Schlüben ängstlich geworden war und mit besondrer Vorsicht verfuhr. Und der Herr Kommerzienrat, der den fraglichen Zug häufig zu benutzen pflegte, fühlte sich als Mensch und Steuerzahler in seinen heiligsten Rechten beeinträchtigt, wenn er vor der Station warten mußte, und erklärte jedem, der es hören wollte, die deutschen Eisenbahnverwaltungen seien für die Katz, und einen solchen Bopf und eine solche Unständigkeit gebe es weder in England noch in Amerika.

Als nun der Dornbacher Zug wieder einmal hatte vor der Station warten müssen und zehn Minuten Fahrzeit verloren hatte, stiegen der Herr Kommerzienrat Moosheim und der Geheime Rat Wolffen, Direktor des Betriebsamts, aus. Beide waren ärgerlich, der Kommerzienrat aus Gewohnheit, und der Geheime Rat über den Kommerzienrat und seine Sticheleiten. Der Stationsvorsteher trat in dienstlicher Haltung an den Wagen.

Sagen Sie mal, sagte der Geheimrat, wie kommt das, daß die Züge immer in Schläben Verspätung kriegen? Wir sind pünktlich aus Dornbach abgefahren und haben schon zehn Minuten eingebüßt.

Herr Geheimrat, die Niveaureizung. Wenn es möglich wäre, die Kreuzung vor die Station zu legen und die Überführung durch Damm und Brücke zu bewerkstelligen, oder wenn wenigstens die Züge 403 und 417 nicht so kurz hinter einander einliefen —

Ach was. Sie sind Stationsbeamter. Befördern Sie Ihre Züge pünktlich, das ist alles, was wir von Ihnen verlangen.

Aber es geht wirklich nicht —

Es muß gehn. Ein tüchtiger Beamter thut auch unter schwierigen Umständen seine Schuldigkeit.

Der Herr Stationsvorsteher ärgerte sich ganz gewaltig über die Nase, die er, nicht wie sonst auf verschwiegenem Schreibpapier, sondern ganz öffentlich vor versammeltem Publikum erhalten hatte. Er war ganz weiß geworden, nur seine Nase hatte einen verdächtig roten Schein behalten, und der Herr Portier machte einen vorsichtigen Bogen um seinen gestrengen Herrn herum.

Gleich darauf lief eine Verfügung ein: Die Herren Stationsvorsteher haben in jedem einzelnen Falle darüber zu berichten, wenn sie einen Zug vor der Station warten lassen und die Maßregel dienstlich zu rechtfertigen.

Schön. Jetzt wurde also jedesmal berichtet — manchmal täglich —, daß der Zug soundso aus den und den Gründen vor der Station habe liegen bleiben müssen. Worauf zurückgefragt wurde, warum man nicht dies oder das gethan habe, wodurch die Verzögerung hätte vermieden werden können. Jetzt geriet man auf der Station Schläben in gelinde Verzweiflung.

Als wieder einmal der Herr Geheimrat im Wagen war, und der Herr Stationsvorsteher in dienstlicher Haltung an den „Abteil“ trat, fragte der hohe Herr, wie es mit den Verspätungen stehe, und mußte die Antwort erhalten, daß es sich noch nicht gebessert habe. — Das ist mir unlieb zu hören, sagte der Herr Geheimrat. Denn Sie werden einsehen, daß man an einem Orte wie Schläben nur solche Beamte haben kann, die allen Anforderungen genügen. Sagen Sie das Ihren Herren Assistenten.

Die Herren Assistenten nahmen sich das ad notam. Von Schläben weg auf eine kleine Station versetzt werden bedeutete einen Strich durch das Avancement, und welchem Beamten ist die Frage des Avancements nicht eine Lebensfrage? Sie begriffen, daß es an höherer Stelle angenehm empfunden wurde, wenn alles hübsch glatt ging, und warum sollte man dazu nicht beitragen — so oder so? Seit dieser Zeit kamen viel weniger Verspätungen vor. Aufmerksame Beobachter hätten bemerken können, daß sich ein gewisses vertrauliches Verhältnis zwischen den Assistenten und Freund Mensinger, dem großen Schnauzbarte im Weichenturme, ausgebildet hatte, und auch der ungeschärfte Blick hätte bemerken können, daß jetzt der Radeburger und der Dornbacher Zug bisweilen schnell hinter einander einfuhren, manchmal so schnell, daß einem, wie die kundigen Weichensteller sagten, die Haare zu Berge standen. Aber es ging alles gut, warum sollte es auch nicht, wenn alles klappte.

Aber was wäre denn bei all den Vorsichtsmaßregeln, die wir oben beschrieben haben, zu machen gewesen? O, mit einem Schraubenschlüssel läßt sich eine ganze Menge machen. Aber das war hier nicht einmal nötig. Wir erinnern uns, daß der Semaphor A nur geöffnet werden konnte, wenn der Semaphor B geschlossen

war. Wenn nun aber der Semaphor A geschlossen wurde, sobald die Lokomotive des einfahrenden Zugs ihn passiert hatte, so konnte Semaphor B geöffnet werden, ehe noch der Zug A seine Haltestelle erreicht hatte. Man gewann also vier Minuten, und diese genügten in den meisten Fällen, um zu verhüten, daß der Zug B warten mußte. Das ließ sich nun freilich nicht ohne Signal von der Station aus machen. Aber man konnte ja dem Stationsbeamten ein Zeichen vom Weichenturme aus geben, und dann konnte dieser das Einlaßsignal geben. Die Folge des Einverständnisses der Herren Assistenten mit Freund Mensinger war, daß jetzt die Sache in Schläben viel glatter ging als zuvor, und daß der Herr Stationsvorsteher dafür gelobt wurde.

Das ging auch alles ganz gut, bis die Sache eines Tags doch einmal schief ging. Der Herr Kommerzienrat war wieder einmal unterwegs und wieder einmal mit der Verwaltung in Schläben nicht zufrieden. Kaum war er, von Beckensen kommend, ausgestiegen, als er auf die rote Mütze aufsteuerte, die diesesmal einer der Assistenten trug, und seine Beschwerden vorbrachte, was er mit der ihm eigentümlichen Lebhaftigkeit und Ausdauer that. Zugleich wollte ein Herr Fahrunterbrechung bescheinigt haben, zugleich fragte eine Dame zum viertenmale, ob der Zug nach Radeburg schon da sei, und ob man nicht auch über Sorben fahren könne, zugleich brachte ein Zugführer einen Reisenden, der ohne Fahrkarte angetroffen war, zugleich meldete sich der Kohlenzug von Melkau zur Einfahrt, zugleich signalisierte Freund Mensinger vom Weichenturme, daß beide Züge in Sicht seien. Der Assistent, von allen Seiten angerebet, hatte die Ruhe verloren, gab durch Zettel das Einfahrtssignal und befahl die Barriere des Bahnübergangs zum jenseitigen Bahnsteige zu schließen, ohne zu bedenken, daß er den Beamten, der das thun sollte, eben an das Telegraphfenster geschickt hatte,

Herr Stationsvorsteher, fragte die Dame, Sie meinen also, ich könnte auch über Sorben fahren —

Jawohl über Sorben — ein Uhr zwanzig Minuten.

Wenn ich aber über Radeburg fahre —

Dann fahren Sie in Gottes Namen über Radeburg. Barriere schließen!

Ich muß aber darauf bestehn, sagte jetzt der Herr Kommerzienrat, daß ich die zwanzig Achsen bis morgen früh sechs Uhr habe.

Wollen Sie sich gefälligst an den Stationsvorstand wenden. Sie sehn doch, daß ich keine Zeit habe. Donnerwetter! Barriere schließen!

Der Radeburger Zug erschien schon in der Kurve, und Publikum und Gepäckarren befanden sich noch auf dem Gleise. Jetzt sprang man von allen Seiten zu. Menschen und Karren wurden beseitigt, und die Schranken geschlossen. Aber auch der Führer des einfahrenden Zuges hatte die Gefahr gesehen und gebremst. So brachte er auch seinen Zug noch vor der Übergangsstelle zum Stehn, was zur Folge hatte, daß sein letzter Wagen noch auf der Kreuzungsstelle der beiden Linien stand. Ehe er sich aber wieder in Bewegung setzen konnte, war auch der Dornbacher Zug da und fuhr dem letzten Wagen, es war ein Viehwagen, in dem Hammel transportiert wurden, in die Seite. Es gab einen schrecklichen Krach, Fenster klirrten, Holzstücke flogen umher, das Publikum stieß einen Angstschrei aus, alles war in Dampf eingehüllt. Als sich der Rauch verzogen hatte, zeigte sich, daß der Wagen zur Seite geschleudert und zertrümmert war. Es hätte ein großes Unglück geschehn können, es war aber alles noch gnädig genug abgegangen. Kein Mensch war verletzt, nur ein Duzend Hammel hatte das Leben lassen müssen. Auch Materialschaden hatte es gegeben. Dem Herrn Kommerzienrat, der nahe an

der Stelle des Zusammenstoßes stand, hatte ein Holzsplitter seinen Cylinder weggeschlagen, und auf seiner weißen Weste hatte er einen großen Blutfleck. Der Herr Kommerzienrat sagte kein Wort, beschwerte sich auch nicht, sondern stand da mit bleichem Gesicht und zitternden Backen. Dann ging er still davon, setzte sich in seinen Wagen und gelobte im stillen ein großes Almosen für das Krankenhaus in Dornbach, weil er mit dem bloßen Schrecken davon gekommen war.

Wer war nun schuld gewesen? Die Untersuchung wird es aufklären. Man wird Duzende von Protokollen schreiben, Duzende von Personen verantwortlich vernehmen, man wird den Schuldigen finden und bestrafen. Man wird zugleich aber auch feststellen, daß die Verwaltung keine Schuld trifft. Keiner der Beamten hat zu lange Dienstzeit gehabt. Die Instruktionen sind aufs weiseste und vollständigste gegeben worden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß das Unglück nicht geschehn wäre, wenn diese Instruktionen befolgt worden wären.

Am Nachmittag desselben Tages, nachdem die Trümmer des Viehwagens beseitigt worden waren, saß das Kollegium der Wagenschieber und Streckenarbeiter wieder beisammen, diesmal nicht in Bude 23, die es nicht mehr gab, sondern in einem alten, seiner Räder beraubten Güterwagen und besprach das Ereignis bei kreisender Flasche, und wer an dem Unglück schuld sei.

Friße, sagte der Redner des Tags, ich will dir sagen, woran das liegt. Das kommt von der Strammigkeit. Als zum Exempel ich will einmal sagen beiß Militär. Wo geht es strammer zu als beiß Militär — na! und wo wird der meiste Schmu gemacht? Beiß Militär. Na, siehste. Und so ist es hier auch. Der Mensch kann nur seine bestimmte Portion von Strammigkeit vertragen. Und wenns drüber hinausgeht, so macht er Schmu. Habe ich nicht recht?

So is es.



## Maßgebliches und Unmaßgebliches

Unauffindbare Zeugen. Bei dem vor kurzem in Berlin verhandelten Spielerprozeß hat sich einer der Zeugen, der von einer Reise zurückgekehrte Gerichtsassessor Dr. von Moers, bitter darüber beschwert, daß er als unauffindbar bezeichnet worden sei, obwohl er vor seiner Abreise seine Adresse auf der Post angegeben und gebeten habe, ihm Eingänge nachzusenden. Wenn die für ihn bestimmte Vorladung anstatt dessen einfach auf der Post niedergelegt worden sei, so sei das nicht seine Schuld. Es müsse ihn aber in seiner Ehre als Mensch und Beamter empfindlich kränken, wenn sich infolge dieses Verfahrens das böswillige Gericht verbreitet hätte, er sei „verduftet.“

Der Fall scheint auf den ersten Anblick so unglaublich, daß ich fürchte, mancher Leser der Prozeßverhandlungen hat, als er an diese Stelle kam, bei sich gedacht: So etwas ist doch bei uns in Deutschland unmöglich; die Sache wird wohl noch ihren Haken gehabt haben. Solche Ungläubigen werden sich aber vielleicht bekehren, wenn sie erfahren, daß es auch mir, der ich ein in geordneten Verhältnissen lebender Familienvater und angelegener Hausbesitzer bin, vor nicht langer Zeit genau ebenso gegangen ist, wie dem Herrn von Moers.