



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

an dem Frieder seinem gebrochenen Bein vorbeigehn können. Ich sagt auch: die Christel ist besser, als die Leut denken! Seid nit so fleißig! Damit ging der Gründel von dannen.

Von Westen her war eine finstere Wand aufgestiegen. Und aus der Wand heraus wälzte sich in weißgrauen Streifen, die wie ein zerrissner Göttermantel zur Erde hingen, grausig heran. Ein dichtes Regen- und Graupelgemengsel überschüttete das Dörflein und die Flur. Madlene und die Matthesensbärbel flüchteten sich zwar heim, wurden aber doch durchnäßt. Das Wetter war zu hastig hereingefallen.

(Fortsetzung folgt)



Maßgebliches und Unmaßgebliches

Die preußische Staatseisenbahnverwaltung. Das Jahr 1897 hat der preußischen Staatseisenbahnverwaltung ganz besonders viele und heftige Vorwürfe eingetragen. Eine Reihe verhältnismäßig schnell aufeinanderfolgender schwerer Unfälle im Sommerhalbjahr bot die Veranlassung dazu. Schon in Nr. 38 der Grenzboten vom 23. September v. J. ist diesen Vorwürfen gegenüber darauf hingewiesen worden, daß sich für die einzelnen Unfälle und namentlich für ihre Häufigkeit in einem bestimmten kurzen Zeitraum ein ursächlicher Zusammenhang mit Fehlern der Verwaltung und ihrer Organisation sehr schwer nachweisen lasse, und daß man vor allem, um nicht ungerecht zu verurteilen, den Nachweis abwarten solle, daß die Zahl der Unfälle gegen früher und im Vergleich zu andern Verwaltungen auffallend und dauernd zunehme. Dieser Nachweis ist von den Angreifern bis heute nirgends geführt worden, wohl aber hat der Minister der öffentlichen Arbeiten in einer am 10. Januar d. J. dem preußischen Landtage übersandten „Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit, die Betriebseinrichtungen und den Betriebsdienst auf den Staatsbahnen“ in der Hauptsache in unansehnlicher Weise den Gegenbeweis erbracht. Je größer die Beunruhigung über die Unfälle des letzten Jahres im Volke gewesen ist, umso wichtiger und erfreulicher ist die Beruhigung, die die Denkschrift bringt, da der Ruf der preußischen Staatseisenbahnen, was ihre Betriebssicherheit anlangt, bei der gewaltigen Ausdehnung ihres Schienennetzes und dessen Lage im Herzen von Europa nicht nur von preußischem und deutschem, sondern auch von internationalem Interesse ist. Nach dem vom Reichseisenbahnamt und vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen Statistiken sind in dem Zeitraume von 1881 bis 1896/97 im Jahresdurchschnitt auf 1000000 Zugkilometer aller Züge (Personen- und Güterzüge) auf den preußischen Staatseisenbahnen 10,7 Unfälle, auf allen deutschen Bahnen 12,4 Unfälle, auf den österreichisch-ungarischen Bahnen 13,3 Unfälle vorgekommen. Auf den preußischen Staatseisenbahnen haben in den Sommerhalbjahren der Periode 1892/93 bis 1896/97 durchschnittlich stattgefunden: auf 100 Kilometer Betriebslänge 3,21 Unfälle, auf 1000000 Zugkilometer aller Züge 7,58, dagegen im Sommerhalbjahr 1897 auf 100 Kilometer Betriebslänge 2,80 Unfälle, auf Grenzboten I 1898

1 000 000 Zugkilometer aller Züge 6,22. Die „Zahl der Unfälle“ in dem Unglückshalbjahr 1897 ist also verhältnismäßig überhaupt nicht hoch gewesen. Dagegen war die „Zahl der verunglückten Personen“ in der That verhältnismäßig sehr hoch, denn es verunglückten in den Sommerhalbjahren

	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Reisende	119	82	70	85	120	230
Beamte und Arbeiter	686	638	676	325	386	455

Die Zahl der verunglückten Reisenden bestimmt ganz natürlich den Eindruck, den die Unfälle auf das Publikum machen, und da der Sommer 1897 weit über das Doppelte des Durchschnitts der vorhergehenden fünf Sommer an verunglückten Reisenden gebracht hat, war die besondere Erregung der öffentlichen Meinung sehr erklärlich. Aber es liegt auf der Hand, daß nicht nach der Zahl der Verunglückten an sich die Leistung der Verwaltung zu beurteilen ist, sondern nach der Zahl der Unfälle. Ein einziger Unfall kann, ohne daß ein Verschulden vorliegt, die Zahl der Verunglückten eines Halbjahrs um das Vielfache der Jahresdurchschnitte unfallreicher Jahrzehnte erhöhen.

Zu der Denkschrift sind ferner in tabellarischen Nachweisen die Zahlen der beförderten und der verunglückten Reisenden mit den Zahlen der Zugkilometer der Personenzüge in Preußen, Deutschland, Frankreich und England für die Periode 1880/97 verglichen. Setzt man die Zahl der preussischen Staatseisenbahn als 1, so erhält man folgendes Ergebnis. Es verhalten sich zu einander

	auf den preussischen Staatseisenbahnen		auf den Eisenbahnen Deutschlands Frankreichs Englands		
die Zahl der beförderten Reisenden wie .	1	zu	0,92	0,71	1,33
die Zahl der verunglückten Reisenden wie	1	zu	1,10	1,83	5,54

Es ist anzuerkennen, daß durch diese Zahlen der Vorwurf grober Vernachlässigung der Betriebssicherheit, den die Presse gegen die preussische Staatseisenbahnverwaltung erhoben hat, als ungerecht erwiesen ist, und es ist dringend zu wünschen, daß man den mancherlei, auch wohlberechtigten, Wünschen, die seit langer Zeit dieser Verwaltung gegenüber geltend gemacht werden, fortan nicht mehr durch diesen ungerechten Vorwurf Nachdruck zu verleihen sucht. Ganz besonders schlecht hat man den bekannten Beschwerden der höhern technischen Beamten der preussischen Staatseisenbahnen damit gebient, daß man die Schuld an der angeblich in ärgsten Verfall geratenen Betriebssicherheit den Juristen in der Verwaltung in die Schuhe zu schieben suchte. Durch derartige gehässige Übertreibungen wird man nichts bessern, wohl aber das Schlimmste, was dem Eisenbahnbetriebe überhaupt geschehen kann, erreichen: die Untergrabung der Disziplin in der Masse der Beamten und Arbeiter. Hierin liegt eine der größten Gefahren für die Betriebssicherheit der Eisenbahnen aller Länder. Wenn Herr von Elm und seine Helfer die „Eisenbahner“ international organisiert haben werden, dann wird es zu spät sein, den Wert der Disziplin zu erörtern.

