**Bezugsgebühr** vierteljährlich Mk. 2.50, durch die Post Mk. 2.75.

**Die Annahme von Ankündigungen** für die nächste Nummer erfolgt in der Hauptgeschäftsstelle, Marienstr. 38, u. in den Nebenannahmestellen d. Boerm. v. 8 bis 5 Uhr Nachm. Sonntags nur Marienstr. 38 v. 11–½1 Uhr Mittags.

**Anzeigentarif.** Die 1spaltige Grundzeile (ca. 8 Silben) 15 Pf. Ankündigungen auf der Privatseite Zeile 20 Pf.; Doppelzeile „unterm Strich" (eingesandt) 40 Pf. Grundzeile für Montage oder nach Festtagen 20 Pf. (für Familiennachrichten 2c.), bez. 30 Pf. — Auswärtige Aufträge nur gegen Vorausbezahlung. Belegblätter werd. m. 10 Pf. berechnet. Für Rückgabe eingesandter Schriftstücke keine Verbindlichkeit.

Fernsprechanschluß: **Amt I Nr. 11 u. Nr. 9096.**

Die Dresdner Nachrichten erscheinen täglich Morgens.

# Dresdner Nachrichten

42. Jahrgang.

Telegr.-Adresse: Nachrichten, Dresden.

**Meyer's Joppen** für Herbst und Winter. Alle Arten für **Herren** und **Knaben**. **Schlafrock-Meyer, Frauenstrasse 7.**

**Simon's Annen-Hof** **Dresden** (im Centrum der Stadt). **Vorzügliches Mittelstands-Hôtel** für Geschäfts- und Vergnügungs-Reisende, Familien und Touristen. **Mässige Preise.** **Gutes Restaurant** Pilsner Actienbrauerei.

**Putz- und Mode-Magazin** **J. M. Korschatz** 6 Altmarkt 6 **Hoflieferant** **Gegründet 1843** **Stroh- und Filzhutfabrik** bietet stets nur das Neueste und Beste zu billigsten Preisen.

**Lager-Tapeten** weit unter den sonst üblichen Verkaufspreisen geben jederzeit ab Tapetenhaus **F. Schade & Co.** Victoriastr. 2

**Wilh. Böhme** Inhaber: **Carl Lamprecht** **Tuchhandlung, Scheffelstrasse 6.** **Grösstes Lager** in **echt englischen** u. **deutschen Paletot-, Anzug-** und **Hosenstoffen.**

**Neueste Modelle.** **Putz- und Modewaarenhaus** Fernspr. I, 3390. **C. Heinrich Barthel** Eig. Filzhutfabrik, **Waisenhausstr. 30** Fernspr. I, 3390. **Neueste Modelle.**

**Nr. 257. Spiegel:** Sicherheit im Eisenbahnbetrieb. Hofnachrichten. Fachausstellung der Staatsbahnen. Brauereiverbandstag. Napoleonräthsel. Baugewerksmeister. | Muthmaßliche Witterung: Wechselnd. | **Donnerstag, 16. September 1897.**

## Sicherheit im Eisenbahnbetriebe.

Das Kapitel der Eisenbahnunfälle beschäftigt die öffentliche Meinung fortgesetzt in lebhafter Weise und Besserungsvorschläge tauchen von allen Seiten in großer Anzahl auf. Dabei kann es natürlich nicht ausbleiben, daß hier und da in der Kritik auch einmal über das Ziel hinausgeschossen wird und daß sich die Eisenbahnbehörden Anforderungen an die Betriebssicherheit gegenübergestellt sehen, die selbst bei dem besten Willen nicht zu erfüllen sind. Es gilt daher, Licht und Schatten auf diesem Gebiet möglichst gleichmäßig zu vertheilen und scharf und klar die Grenzlinie zu ziehen zwischen dem, was nach vernünftigem Ermessen thatsächlich zu erreichen ist, und dem, was nach Lage der Verhältnisse in das Reich der Utopie verwiesen werden muß. Unter die letztere Kategorie fällt unbedingt die Forderung, daß in dem Eisenbahnbetrieb eines Staates überhaupt kein ernstlicher Unfall vorkommen soll. Ein solches ideales Ergebniß ist nach allen Gesetzen menschlicher Erfahrung niemals zu erzielen. Es liegt unüberwindlich in der Fehlbarkeit der menschlichen Natur begründet, daß jeder mit Gefahr verbundene technische Betrieb auch eine gewisse Wahrscheinlichkeit der zeitweiligen Realisirung der Gefahr mit sich bringt und daß die gänzliche Ausschließung jedwedes Unfalls als eine Unmöglichkeit bezeichnet werden muß. Sehr lehrreich tritt die bis zu einem gewissen Grade vorhandene Unvermeidlichkeit von Katastrophen bei dem volkswirthschaftlichen sogenannten Gesetz der großen Zahlen hervor, ein Ausdruck, mit dem die Erscheinung bezeichnet wird, daß die Unfälle in den einzelnen Betriebsarten eine ganz regelmäßige Steigerung mit dem Eintreten besonders ungünstiger Bedingungen für die Betriebssicherheit erfahren. So ist z. B. für den Eisenbahnbetrieb die Zeit des Winterfrostes und des hochsommerlichen Reiseverkehrs diejenige, in der trotz der peinlichsten Sorgsamkeit von Seiten des gesammten Personals die Unfälle stets eine Vermehrung aufweisen. Gleichwohl ist die Herrschaft dieses natürlichen Gesetzes immer nur eine beschränkte und die Aufgabe des menschlichen Geistes und der menschlichen Kraft besteht darin, einen Zustand zu schaffen, bei dem der Unfallsnothwendigkeit auch nicht ein einziges Opfer dargebracht wird, das bei dem richtigen Funktioniren aller zusammenwirkenden Organe des Betriebs hätte vermieden werden können.

Wenn man von diesem Standpunkt unsere Eisenbahnverhältnisse betrachtet und den prüfenden Maßstab an sie legt, so wird man bei der Beantwortung der Frage, ob von Seiten der Betriebsleitung Alles geschieht, was vernünftiger Weise geschehen kann, um Unfällen vorzubeugen, zwei Seiten des Gegenstands auseinander halten müssen. Sieht man nämlich von den auf höhere Gewalt zurückzuführenden Katastrophen ab, so lassen sich sämmtliche Eisenbahnunfälle im Wesentlichen auf zwei Grundursachen zurückführen: entweder auf einen Schaden im Material oder auf ein persönliches Verschulden der für den Betrieb verantwortlichen Beamten. Unter die zweite Rubrik sind auch diejenigen Fälle zu rechnen, in denen ein Beamter einen Materialschaden nicht entdeckt, den er bei Anwendung der pflichtmäßigen Sorgfalt hätte bemerken müssen. Soweit der Materialschaden in Betracht kommt, muß den deutschen Eisenbahnbehörden im Allgemeinen das Zugeständniß gemacht werden, daß jede nur erdenkliche Sorgfalt sowohl auf die Auswahl wie auf die Instandhaltung des Materials verwendet wird. Zahlreiche Augen wachen ununterbrochen über die Unversehrtheit sowohl des festen wie des rollenden Materials. Die Bahnmeister sind stets unterwegs, um die Schienen zu prüfen, jeder Bahnwärter hat überdies vielmals am Tage die Strecke zu revidiren, auch ist er verpflichtet, seine gespannte Aufmerksamkeit dem vorüberfahrenden Zuge zuzuwenden, um jede etwaige Unregelmäßigkeit sofort durch Zeichen an das Zugpersonal zu signalisiren. Desgleichen werden auf allen größeren Stationen die Räder eines Zuges durch Klopfen mit einem Hammer auf etwaige Risse und Sprünge untersucht und so existiren noch zahlreiche andere Vorschriften, die alle demselben Zwecke, der Sicherung des Materials dienen und deren Vertheilung der Verantwortlichkeit auf verschiedene konkurrirende Personen eine um so größere Gewähr für die verhältnißmäßige Gefahrlosigkeit des Betriebs bietet. Auf diesem Wege ist es in Verbindung mit einer peinlich genauen Herstellung der einzelnen Theile möglich geworden, daß Eisenbahnunfälle auf Grund nicht rechtzeitig bemerkter Materialschäden zu den allergrößten Seltenheiten geworden sind. Insbesondere die früher so zahlreichen Radreifenbrüche während der Fahrt kommen heute so gut wie gar nicht mehr vor. Trotzdem kann eine absolute Garantie gegen die Verunglückung von Zügen durch schadhaftes Material niemals gegeben werden, selbst unter Voraussetzung des allergünstigsten Falles nicht, daß sämmtliche mit der Ueberwachung des Materials betrauten Angestellten ausnahmslos ihre volle Schuldigkeit thun und daß sich nie auch nur einer von ihnen die geringste Nachlässigkeit zu Schulden kommen läßt. Immer werden Umstände denkbar sein, unter denen das Nichtbemerktwerden eines Materialschadens den Charakter eines unvermeidlichen Ereignisses annimmt. In diesem Sinne wäre z. B. das letzte große Unglück bei Celle zu beurtheilen, wenn sich die von einem Ingenieur geäußerte Meinung bestätigen sollte, daß ein dem verunglückten Zuge unmittelbar (ohne daß noch die Möglichkeit einer Revision des Gleises vorhanden war) vorausgegangener sehr schwer belasteter Güterzug an der fraglichen Stelle einen Schienenbruch verursacht habe. Zieht man alle Umstände ohne Voreingenommenheit in Betracht, so dürfte sich das Urtheil, daß im Punkte der Materialsicherung die deutschen Eisenbahnen ihre Schuldigkeit thun und daß auf diesem Gebiet eine weitere wesentliche Einschränkung der Unfallsursachen kaum noch im Bereiche der Möglichkeit liegt, schwerlich anfechten lassen.

Anders steht aber die Sache mit Bezug auf das Unfallsmoment des persönlichen Verschuldens von dienstthuenden Beamten. Bei der großen Gewissenhaftigkeit, die unser Eisenbahnpersonal vom Minister bis zum Rangirer durchgängig auszeichnet, dürfen die Fälle einer grob fahrlässigen Pflichtverletzung von vornherein ausgeschieden werden. Es kommen vielmehr lediglich solche Verschuldungen in Betracht, die in einem Mangel in den dienstlichen Beschäftigungsverhältnissen der Beamten begründet sind. In dieser Beziehung wird leider noch recht von Seiten der Eisenbahnverwaltungen gesündigt, so zwar, daß das unselige Streben nach eisenbahnbetriebsmäßigem Fiskalismus oft völlig blind gegen die Gesetze der Natur macht, die der geistigen und körperlichen Anspannungskraft jedes, auch des stärksten Menschen bestimmte unüberschreitbare Grenzen gezogen hat. Die übermäßig ausgedehnte Dienstzeit eines großen Theils der Eisenbahnbeamten: das ist der eigentliche wunde Punkt unserer Betriebsverwaltungen. Es sind höchst unliebsam überraschende Aufschlüsse, die nach dieser Richtung im Anschluß an die letzten Eisenbahnkatastrophen gegeben werden. Mit Erstaunen erfährt der Laie, daß in Preußen nach dem Verwaltungsbericht des Eisenbahnministers Rangirmeister und Wagenmeister bis zu 14 Stunden, Bahnwärter, Weichensteller, Stationsbeamte und Zugpersonal bis zu 16 Stunden täglich beschäftigt werden dürfen. Die Höchstdauer bildet zwar nicht die Regel, aber die Regel der kürzeren Dienstzeit erledet so viele Ausnahmen, daß für das gesammte Betriebspersonal mit 274,264 Köpfen eine planmäßige Diensttour herauskommt von 12 Stunden bei 99,166, 13 Stunden bei 19,796, 14 Stunden bei 12,244, 15 Stunden bei 4918, 16 Stunden bei 4807 Personen. Von anderer Seite wird sogar von einer 17stündigen Diensttour ohne Pause berichtet, die ein Güterzugführer, der zugleich als Packmeister fungirt, zu verrichten hat. Nimmt man dazu noch die bisher unwidersprochen gebliebene Behauptung eines rheinischen Blattes, daß von der preußischen Staatsbahnverwaltung in großem Maßstabe Putzer als Heizer, Heizer als Maschinenführer und Streckenarbeiter an Stelle von ausgebildeten Bremsern verwendet zu werden pflegen, so hat man einen ungefähren Einblick in die Unsicherheit des Betriebs, die durch eine derartige „Sparsamkeit" am unrechten Orte erzeugt wird (die niederen Beamten erhalten nicht die höhere Besoldung der Stelle, in die sie aushilfsweise aufrücken). Selbst die Gerichte haben neuerdings vielfach den hier gerügten Uebelstand anerkannt, indem sie entweder ganz freisprechende oder doch nur sehr mild verurtheilende Erkenntnisse gegen Eisenbahnbeamte fällten mit der Begründung, daß die Angeklagten wegen hochgradiger Ueberanstrengung im Dienste für ihr instruktionswidriges Verhalten nicht oder nicht voll verantwortlich seien.

In den gekennzeichneten Mißverhältnissen muß unbedingt Wandel geschaffen werden, das ist eine kategorische Forderung der Betriebssicherheit. Häufig hört man auf die Klagen über mangelhafte Dienstleistungen im Eisenbahnbetriebe entgegnen, die Angestellten müßten zwecks Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit besser bezahlt werden. Das ist aber nur im beschränktem Umfange zutreffend. Ein Lokomotivführer z. B., der 16 Stunden hinter einander Dienst thun muß, wird dadurch nicht brauchbarer, daß man ihn für seine übermäßige Anstrengung höher entschädigt. Wenn das Maß der verfügbaren Kräfte erschöpft ist, vermag keine Geldentlohnung Ersatz dafür zu schaffen. Allerdings soll damit nicht in Bausch und Bogen gesagt sein, daß die jetzige Besoldungsskala der Eisenbahnbeamten von oben bis unten durchaus untadelhaft sei. Ganz gewiß bleibt auch hier noch Manches zu thun übrig. So mag nur an die Lage der Lokomotivführer erinnert werden, die trotz ihres aufreibenden, rasch abnutzenden Berufes unverhältnißmäßig schlechter gestellt sind als die Eisenbahnbureaubeamten, namentlich auch mit Bezug auf die Pensionsverhältnisse. Die nächstliegende Hauptsache ist und bleibt jedoch eine hinlängliche Vermehrung des Personals, damit der einzelne dienstthuende Beamte eine angemessene Abwechselung zwischen Dienst und Erholung genießen kann. Der Durchschnittsbeamte wird sich bei einer geregelten Thätigkeit, die ihn nicht erbarmungslos abhetzt, sondern ihm Zeit zu ruhiger Erholung läßt, selbst bei geringerem Gehalt unendlich viel wohler befinden als bei höheren Bezügen, deren Vortheile ihm infolge der gesteigerten dienstlichen Ueberanstrengung kaum zum Bewußtsein kommen. Eine Reform im Eisenbahnwesen auf der bezeichneten Grundlage ist ebenso wohl im betriebssicherheitlichen wie im sozialpolitischen Interesse so dringend erforderlich, daß alle finanzpolitischen Bedenklichkeiten ihr gegenüber ohne Weiteres verstummen müssen. Will daher die vom preußischen Eisenbahnminister eingesetzte Kommission, die die Gründe der vermehrten Eisenbahnunfälle erforschen und nach Mitteln zur Abhilfe suchen soll, durchgreifende Arbeit thun, so möge sie nicht zögern, ihre Stimme scharf und unzweideutig gegen die dienstliche Ueberbürdung der Eisenbahnbeamten zu erheben.

## Feuilleton- und Fernsprech-Berichte vom 15. September.

* **Mohacs.** Die Bahn und die Schiffsstation sind von Tausend und Abertausend Menschen dicht besetzt, die ganze Stadt und viele Tausende aus der Umgebung warten mit übermenschlicher Ausdauer von 5 Uhr bis Nachm. 2½ Uhr die Ankunft der österreichisch-ungarischen und deutschen Monarchen ab. Die Bahnstation ist in flimmerndem elektrischen Lichtglanze und Hunderte von Riesenfahnen wehen. Das Königszelt, wo unser Herrscher den 15 Minuten später anlangenden deutschen Kaiser erwarten wird, ist glänzend dekorirt. Die Ausstattung kostete 20,000 Gulden. Die Herrscher begrüßen der Erzherzog Friedrich, der Obergespan Baron Emerich Feievary, der Vizegespan Trixler und der Oberstuhlrichter Szinkovics.

**Berlin.** Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht amtlich die Verleihung des Schwarzen Adlerordens an die kommandirenden Generale des 16. und 19. Armeekorps Grafen v. Haeseler und v. Wittich, sowie an den Generalstabschef Grafen v. Schlieffen. — Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: Vor Kurzem ging die Mittheilung durch die Presse, der Kaiser habe bei einem Besuche des industriellen Werkes Lauchhammer mit Bezug auf seine russische Reise geäußert: „Dort haben wir nach meiner Ueberzeugung die Sahne abgeschöpft." Wie wir von zuverlässigster Seite erfahren, hat der Kaiser eine derartige Aeußerung niemals gethan. — Zum 1. November wird seitens der Reichspost mit der Ausgabe und Beförderung von Kartenbriefen begonnen. Zu diesem Zwecke sind 15 Millionen Stück Kartenbriefe sofort erforderlich, um alle Postanstalten mit den nothwendigsten Vorräthen zu versehen. Die Kartenbriefe werden eine Einlage erhalten, welche verhindert, daß, wie es z. B. bei den in Oesterreich verwendeten möglich ist, der Inhalt durchgelesen werden kann. Dagegen wird sich der Wunsch nicht erfüllen lassen, die Kartenbriefe zu dem 5-Pfennig-Portosatze zu befördern. — Neuerdings war behauptet worden, daß der Barbier Androck aus Potsdam, auf dessen Zeugniß als auf ein neues Beweismittel der von dem Landgericht in Elberfeld verworfene Antrag auf Wiederaufnahme des Verfahrens gegen den Barbier Ziethen aus Elberfeld hauptsächlich gegründet war, früher überhaupt nicht vernommen worden sei. Dem wird offiziös widersprochen unter Mittheilung der früheren Vernehmungsprotokolle. Darnach hat Androck ausgesagt, er habe den Barbiergehilfen Wilhelm während seines Aufenthalts in Werder (Androck wohnte damals daselbst) persönlich wiederholt gesehen, selbst aber mit Wilhelm keinen Umgang gehabt und kenne dessen Charakter nicht. — Die Tagebücher Emin Pascha's sind in den Besitz des Direktors der Pommerschen Hypotheken-Aktienbank Schultz übergegangen, der sie vom Vormunde der Tochter Emin's käuflich erworben hat. Um die 8 eigentlichen Tagebücher und 7 Bände wissenschaftlicher Aufzeichnungen Deutschland zu erhalten und der Forschung zugänglich zu machen, dürfte Herr Schultz dieselben demnächst einer deutschen Bibliothek oder einem Museum überweisen.

**Berlin.** Zu den Aeußerungen der „Hamb. Nachr." über den Fürsten Bismarck und die Konservativen bemerkt die „Kreuzzeitung", daß die allgemeine Haltung der konservativen Partei die verletzende Kritik, die sie neuerdings von Friedrichsruh aus erfahren habe, jedenfalls nicht rechtfertigen könne. — In einem Schreiben an die „Kreuzztg." wird auf den Abstand in der Stimmung der russischen Bevölkerung während der Besuche des deutschen Kaisers und des Präsidenten Faure in Petersburg hingewiesen. Die Bevölkerung sei den Deutschen achtungsvoll, aber kalt entgegengekommen, während sie den Franzosen nicht blos auf dem Papier der Zeitungen, sondern in Wirklichkeit förmliche Siedehitze gezeigt habe. So lasse sich namentlich von der Haltung der Petersburger Damenwelt das Unglaublichste erzählen. An der vorübergehenden Aufrichtigkeit dieser Begeisterung brauche man in der That nicht zu zweifeln, doch thue man gut, den Schwerpunkt auf das „vorübergehend" zu legen. Den Russen falle es überhaupt nicht ein, sich im Ernst für fremde Völker zu begeistern, sie kennten nur sich selbst und beurtheilten die Haltung der Fremden lediglich darnach, ob sie Rußland schaden oder nützen; ein fein ausgebildeter politischer Instinkt sage aber jedem Einzelnen von ihnen, daß der gegenwärtige, nie dagewesene Einfluß der russischen Politik lediglich damit zusammenhänge, daß es gelinge, die Franzosen bei guter Laune zu erhalten, ohne doch wesentliche Opfer sachlicher Art zu bringen. — Zur Gutskauf-Angelegenheit des Prinzen Reuß XXVI. wird aus Arda gemeldet, es sei festgestellt, daß einer der Agenten des Prinzen, Böke, der sich Advokat nennt, wegen verschiedener Verbrechen schon ungefähr 10 Jahre im Zuchthaus zugebracht habe. Er war Mitglied jenes Konsortiums, welches den Gutskauf vermittelte, und er war es auch, mit dem der Güterdirektor des Prinzen tagelang konferirte und geschäftliche Angelegenheiten erledigte.

**Berlin.** Die „Nat.-Ztg." bemerkt zu dem Parteitage der Freisinnigen Volkspartei, es scheine ihr, daß die so frühe Berufung desselben weniger in der Besorgniß vor Ueberrumpelung oder einer Auflösung zu suchen sei, als in dem Wunsche, die Geldbeschaffung für die Wahl-Agitation schon jetzt zu organisiren. In den Vorschlägen des geschäftsführenden Ausschusses für den Parteitag habe sie eine wichtige Stelle eingenommen, es werde behauptet, daß bei der Trennung der freisinnigen Partei im Jahre 1893 diejenigen sozialen Kreise, welche bis dahin in erster Reihe zur Füllung der Parteikasse beigetragen hatten, sich der Freisinnigen Vereinigung zugewendet haben. — Die „Post" schreibt: Nach Nachrichten aus Westafrika klagen die Kaufleute in Grand Popo sehr laut über mancherlei Chikanen der französischen Behörden, die sich seit einiger Zeit bemerkbar machen. So weigern sich die Behörden z. B., anderes als nur französisches Geld anzunehmen. Schon der Besitz deutscher und englischer Münze ist beinahe ein Verbrechen. In den Kreisen der Kolonien selbst nimmt man an, daß die Franzosen jedes weitere Interesse bezüglich Grand Popos verloren haben. Bekanntermaßen liegt der Handel in Grand Popo zum weitaus größten Theile in den Händen deutscher Firmen. Hoffentlich richten unter solchen Umständen diese ihre Bestrebungen fortan mehr als bisher auf das unmittelbar benachbarte Gebiet der deutschen Kolonie Togo.

**Köln.** Die hiesige Kriminalpolizei verhaftete den Postschaffner Mosbach wegen Unterschlagung und Urkundenfälschung im Amte. Er hatte u. A. einen Werthbrief über 1005 M. erbrochen und das Geld in einem Keller versteckt, wo es die Polizei fand. Mehrere Begleitzettel von Werthbriefen hatte der Beamte mit gefälschter Unterschrift versehen. — Die „Köln. Ztg." meldet aus Adelaide: Der englische Naturforscher Kapitän Webster ist in Sydney mit der Nachricht eingetroffen, daß auf der im deutschen Schutzgebiet zwischen Neu-Mecklenburg und den Salomonsinseln liegenden Sir Charles Kardy-Insel der einzige dort lebende Weiße, ein Engländer, von Eingeborenen ermordet worden ist. Man erwartet die baldige Ankunft eines deutschen Kriegsschiffes.

**Kiel.** Prinz Friedrich Leopold hat sich als Vertreter des Kaisers zu der Jubiläumsfeier nach Stockholm begeben und wurde auf dem Bahnhofe von dem Erbgroßherzog von Sachsen-Weimar und dem Fürsten zu Schaumburg-Lippe begrüßt. Prinz Friedrich Leopold begab sich dann an Bord der „Hohenzollern", woselbst der Fürst und die Fürstin zu Waldeck und Pyrmont bereits früher eingetroffen waren. Nachmittags 5½ Uhr ging die „Hohenzollern" unter dem Salut der im Hafen liegenden Kriegsschiffe nach Stockholm ab.

**Pfund's sterilisirte (keimfreie) Kindermilch.** Trocken-fütterung. **Dresdner Molkerei Gebr. Pfund, Bautznerstr. 79.**