

ein, die Ländereisenbahnen unter möglicher Ausschaltung der Berliner Zentrale durch die Länder weiter verwalten zu lassen, Bestrebungen, welche das ganze Werk der Vereinheitlichung gefährden müßten. Die Ausführungen Stieler's zu diesen Vorgängen sind von großem Interesse.

Der Stieler'sche Vortrag kann als wertvoller Beitrag zu der Frage der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens gebucht werden.

Kunz, Otto. Die internationalen Telegraphen-Unionen. Tübinger Abhandlungen zum öffentlichen Recht, Heft 2. Stuttgart, Verlag von Ferdinand Nebe, 1924. 148 Seiten.

Gestützt auf eine umfangreiche Kenntnis der einschlägigen Literatur und eingehendes Materialstudium, zu dem ihm das internationale Telegraphenbureau in Bern die Hand reichte, hat hier ein Schüler Pohls eine sorgfältige völkerrechtliche Dissertation über einen Problemkreis des zwischenstaatlichen Verkehrs veröffentlicht, der trotz seines beträchtlichen Alters im Hinblick auf die notwendige Revisionierung der seit der Vorkriegszeit unverändert bestehenden Abkommen und das gewaltige Ausgreifen der Radio-Telegraphie nach dem Krieg aktuelles Interesse beansprucht. Den vorwiegend völkerrechtlichen Darlegungen sind einige wirtschaftliche und juristische Grundlagen vorangeschickt, die eine bessere Gliederung erfahren hätten, wenn der dritte Abschnitt über die Aufgaben der Telegraphie und der fünfte über die Beziehung der Draht- zur drahtlosen Telegraphie im Anschluß an den ersten, Geschichtliche Entwicklung und Technik der Telegraphie, gebracht worden wäre, so daß dieser wirtschaftlichen Gedankenreihe die juristische (2. Begriff der Telegraphie, 4. Telegraphenmonopol, 6. die öffentlich-rechtliche Natur der Telegraphenanstalten, 7. das Bedürfnis nach internationaler Regelung) gefolgt wäre. Die eigentliche Arbeit enthält nächst der Darstellung der geschichtlichen Entwicklung besonders eingehende Darlegungen über die Vertragsinstrumente und die Organisation der Telegraphen-Unionen. Gelegentlich kommt dabei die einem Teil des öffentlichen Rechtes innewohnende Diskrepanz des kritischen Gesichtspunktes: wirtschaftlicher Inhalt einerseits, juristischer Maßstab andererseits zum Ausdruck. Genau von der Arbeit wird namentlich derjenige haben, der mit dem Habitus anderer internationaler Verwaltungsgemeinschaften vertraut und Vergleiche zu ziehen in der Lage ist. Im Schluß ist die jüngste Entwicklung der Fragenkreise dargelegt, wobei den Richtlinien des Verfassers für die kommende Telegraphen-Union durchgängig zuzustimmen sein dürfte. — Leider entbehrt die Publikation des Inhalts- wie des Literaturverzeichnisses, Beigaben, deren Wert, namentlich bei Dissertationen, man nicht verkennen sollte.

Napp-Zinn.

Die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn, ihre Bauart, Bestellung und Verwendung. Herausgegeben im Auftrag des Eisenbahnzentrallamtes in Berlin. VDI-Verlag, 1924. 16 Seiten mit 41 Abbildungen.

Das Heft enthält eine knappe, klare Darstellung der verschiedenen Güterwagenarten unter genauer Angabe der Ausmaße und der Verwendungszwecke. Für jeden Verläder, mag er Koks oder Kamele, Dreschsätze oder Bimssand zu versenden haben, zeigt es die zweckentsprechende Wagenart. Eine gute Handhabe für den Praktiker, bietet es auch dem Verkehrswissenschaftler, insbesondere durch die Übersicht der als „Einheitswagen“ gebauten Reichsbahn-Güterwagen, Belehrung, die sich bei einer Neuaufgabe vielleicht durch eine statistische Zusammenstellung der Zahlen der vorhandenen Wagen nach Gattungen erweitern ließe.

Napp-Zinn.

Die Statistik über Unfälle und außergewöhnliche Vorkommnisse im Betriebe der österreichischen Eisenbahnen.

Von Ministerialrat, a. o. Professor Dr.-Ing. Fritz Steiner, Wien.

Einleitung.

Bald nachdem die Eisenbahn das Beförderungsmittel der zivilisierten staatlichen Gemeinwesen wurde, machte sich das Bedürfnis geltend, Leistungen sowie gewisse Ereignisse und Vorgänge zwecks Erhöhung ihrer Übersichtlichkeit und zur Erleichterung von Vergleichen ziffermäßig festzuhalten. Dies war der Ursprung der Eisenbahnstatistik, von der die Unfallstatistik im allgemeinen und jene der Betriebsunfälle im besonderen ein Teil ist. Der Unfallstatistik kam schon mit Rücksicht auf die sich mehr und mehr durchsetzende Erkenntnis von der Wichtigkeit einer Verwertung der Ereignisursachen zum Zwecke vorbeugender Maßnahmen eine immer größer werdende Bedeutung zu.

Die im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zusammengeschlossenen Bahnverwaltungen wurden schließlich zur Führung von Statistiken möglichst einheitlicher Form verpflichtet, nicht zuletzt, um Vergleiche zu ermöglichen.

Bezüglich der Unfallstatistik bis zum Jahre 1906 sei nur erwähnt, daß sie ursprünglich auf der allerbreitesten Grundlage aufgebaut war und beispielsweise auch Fälle umfaßte, die mit der Eisenbahn in keinem anderen Zusammenhang standen, als daß sie sich zufällig auf Bahngrund ereigneten (plötzliche Todesfälle, z. B. Herzschlag, Ausgleiten auf ebenem Boden usw.). Die vielen Wandlungen, die die Unfallstatistik bis 1906 mitmachte, bewegten sich in zwei Richtungen: 1. im Ausbau der verwertbaren Angaben und 2. in der Ausscheidung des Wertlosen.

Am 1. April 1895 traten im Deutschen Reiche neue Vorschriften für die statistische Erfassung der Eisenbahnunfälle in Kraft. Um die Vergleichsgrundlage mit Deutschland nicht zu verlieren, ließ die „Direktorenkonferenz der österreichischen Eisenbahnverwaltungen“ im Wege ihres Verkehrscommittees eine neue Anleitung zur Verfassung der die Unfälle betreffenden Tabelle der Eisenbahnstatistik ausarbeiten, die im Jahre 1898 dem ehemaligen österreichischen k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorgelegt wurde. Das Eisenbahnministerium schritt hierauf im selben Jahre, allerdings nur unter dem Vorbehalt, keineswegs die österreichische Eisenbahnstatistik in Hinkunft lediglich auf dieselben Gruppen von Unfällen beschränken zu wollen, wie die deutsche und nachdem ein Kompromiß zwischen der Führung der Statistik und ihrer Verlautbarung gefunden worden war, zu einer grundsätzlichen Änderung der Unfallstatistik.

Im Jahre 1905 fand sich das ehemalige Eisenbahnministerium bemüht, eine Neubearbeitung der „Direktiven für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und außergewöhnliche Ereignisse im Eisenbahnbetriebe“ vorzunehmen, bei welchem Anlasse im Jahre 1906 eine Trennung der Statistik für Haupt- und Lokalbahnen einerseits und jener für Kleinbahnen andererseits erfolgt ist. Die im Jahre 1898 aufgestellten grundsätzlichen Bestimmungen wurden hierbei in der Hauptsache nicht berührt. Die nunmehr eingeführte Unfallstatistik wurde, abgesehen von einer geringfügigen Änderung im Jahre 1909 bis zum Jahre 1922, unverändert belassen.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich ausschließlich

1. auf die österreichische Unfallstatistik von 1906 bis 1922, weil sie die Grundlage der Ende 1923 mit einem Erlaß des Bundesministeriums für Handel und Verkehr verfügten Neuordnung der staatlichen Unfallstatistik bildet und

II. auf die österreichische Unfallstatistik ab 1923.

Aufzunehmen sind in die staatliche Unfallstatistik unter gewissen, später erteilten Einschränkungen Unfälle und außergewöhnliche Ereignisse im „Betriebe“. Wenn man unter Betrieb einer Eisenbahn die zu ihrer Führung notwendigen Geschäfte jeglicher Art versteht, wie dies z. B. in der Privatindustrie unter „Betrieb eines Werkes“ verstanden wird und unter anderem dem Ausdruck „Betriebsleiter“ zugrunde liegt, dann ist im vorliegenden Falle das Wort „Betrieb“ nicht ganz einwandfrei angewendet und mit dem in Österreich gebräuchlicheren Ausdruck „Verkehr“ besser bezeichnet. Eine Unfallstatistik der „Betriebsunfälle“ müßte nach dem Vorgesagten z. B. unter vielen anderen auch Unfälle in Kanzleien, die dem Betrieb dienen, beinhalten. Wenn man mit dem Begriff „Verkehr“ die unmittelbaren Vorbereitungen zur Beförderung von Personen, Tieren und Sachen (Verschieben, Kuppeln usw.) und die zur Beförderung selbst notwendigen Handlungen umschreibt und sich dabei den Grundsatz vor Augen hält:

Aufzunehmen in die Unfallstatistik sind Unfälle und außergewöhnliche Ereignisse, die sich bei oder auf in Bewegung befindlichen Fahrzeugen oder durch solche ereigneten, dann wäre in Österreich der Name „Statistik der Unfälle und außergewöhnlichen Ereignisse im Verkehr“ richtiger gewesen.

Nach dem genannten Grundsatz werden nicht gezählt: alle Unfälle bei stehenden Fahrzeugen, z. B. Sturz von einem Wagen bei stehendem Zuge u. dgl. und Ereignisse, bei denen Fahrzeuge überhaupt nicht mitwirkten, z. B. Unfälle beim Stellen von Weichen, Anzünden von Laternen u. dgl. Schließlich bleiben auch jene Fälle außer Betracht, die mit dem „Betrieb“ („Verkehr“) nichts zu tun haben, wie z. B. Einkommen infolge unvorsichtigen Schließens von Fenstern und Türen, und zwar auch dann, wenn das betreffende Fahrzeug in Bewegung war, weil hier die Bewegung keine verursachende Rolle spielt.

I. Die österreichische Unfallstatistik bis zum Jahre 1922.

Das bisher Gesagte gilt sowohl für die Statistik bis 1922 als auch für jene ab 1923. Der Unterschied besteht lediglich in der Verschiedenheit der einzelnen Spalten und in einer mehr oder minder weitgehenden Auslese unter dem für die Unfallstatistik in Betracht kommenden Material.

Die folgenden Angaben über das zu erfassende Material und seine Gliederung beziehen sich nur auf die Statistik bis 1922. Sie sind deshalb notwendig, weil hinsichtlich der Statistik ab 1923 nur mehr die Unterschiede aufgezeigt werden.

Die zu verzeichnenden Vorkommnisse zerfallen in zwei Gruppen: in „Unfälle“ und in „außergewöhnliche Ereignisse“.

I. Unfälle, veranlaßt durch den Bahnbetrieb.

Als Unfälle sind Vorkommnisse anzusehen, die Tötungen, Verletzungen oder Erkrankungen von Menschen, den Verlust oder die Minderung von bahneigenen oder fremden Gütern oder endlich Störungen im Verkehre zur Folge hatten.

Die Unfälle wurden nach ihrer Art in drei Hauptgruppen geteilt:

- A. in Entgleisungen;
- B. in Anfahren, Zusammenstöße und Streifungen;
- C. in sonstige Unfälle.

Zu A. Nicht aufgenommen wurden Entgleisungen, bei denen das in Frage kommende Fahrzeug ohne menschliche Hilfe und ohne Schaden zu verursachen, von selbst wieder in die Schienen sprang.

Zu B. Anfahren, Zusammenstöße und Streifungen wurden in einer Gruppe zusammengezählt, jedoch durch Unterteilung auseinandergelassen (z. B. fünf Fälle, davon zwei Zusammenstöße, drei Streifungen wurden dargestellt: 2/3).

Unter Anfahren wurde der Anprall eines oder mehrerer Fahrzeuge an stillstehende oder in der gleichen Richtung und am selben Gleis sich bewegende Fahrzeuge verstanden.

Als Streifung wurde das seitliche Aufeinandertreffen eines oder mehrerer in Bewegung befindlicher Fahrzeuge an in einem anderen Gleis stehende oder fahrende Fahrzeuge bezeichnet.

Als Zusammenstöße wurden jene Unfälle verbutcht, bei denen sich die betroffenen Fahrzeuge am gleichen Gleis, in der entgegengesetzten Fahrtrichtung befand, trafen.

Zu C. Sonstige Unfälle. Hierher zählten: Überfahren von Tieren und Fahrzeugen, Feuer im Zug (Brände), Zusammenstöße, Entgleisungen usw. von Kleinfahrzeugen (Draisinen, Bahnwagen u. dgl.), Verunglückungen von Menschen, soweit sie nicht als Folge eines anderen Unfalls (Entgleisung, Streifung, Brand usw.) auftraten, also z. B. Verunglückungen beim Kuppeln, beim Auf- und Abpringen von fahrenden Fahrzeugen usw., endlich Kesselexplosionen bei Lokomotiven, Gebrechen an Fahrzeugen u. dgl. m.

Um den Begriff „Menschenverunglückung“ besser umschreiben zu können, muß schon hier auf die Zerlegung jedes einzelnen Unfalls eingegangen werden.

Für jeden Unfall sind drei Angaben maßgebend:

1. das Ereignis an sich (in der Statistik kurz „Fall“ genannt),
2. die Ursache und
3. die Folgen.

Diese Unterscheidung soll an der Hand eines Beispiels erläutert und begründet werden:

Beispiel 1.

In einem Bahnhof entgleisten infolge eines Mangels an Oberbau drei Wagen eines Personenzuges; sie wurden beschädigt und fünf Reisende verletzt. Würde man nun zählen:

je eine Entgleisung jedes der drei Wagen = 3 Entgleisungen,
je eine Menschenverunglückung der fünf Reisenden = 5 Menschenverunglückungen,
so käme man das Zahlenbild

im Bahnhof X. ereigneten sich 8 Unfälle, was natürlich falsch ist, da es sich ja nur um einen Unfall handelt. Es muß daher gezählt werden:

| Als Fall | Als Ursache | Als Folgen |
|---------------|----------------------|--|
| 1 Entgleisung | mangelhafter Oberbau | 5 Reisende verletzt 3 Wagen beschädigt |

Dieses Beispiel zeigt, daß alle Verunglückungen von Menschen, wenn sie als Folge eines anderen Unfalls auftreten, auch nur als Folge und nicht als Unfall an sich gezählt werden dürfen.

Zur weiteren Erläuterung diene das folgende

Beispiel 2.

Eine Frau benützt mit ihrem Kinde den Bahnkörper als Fußweg, beide werden von der Lokomotive eines Zuges an einer (räumlich begrenzten) Stelle erfaßt und verletzt. Auch das ist nur ein Unfall, wenn auch zwei Menschen davon betroffen wurden; es ist daher richtig zu zählen:

| Als Fall | Als Ursache | Als Folge |
|--------------------|-------------------------------|-----------------------|
| 1 Sonstiger Unfall | Benützung der Bahn als Fußweg | 2 Bahnfremde verletzt |

Im Beispiel 2 waren die Verunglückungen von Menschen das Ereignis an sich. Im Beispiel 1 waren sie bloß Folge.

Die Begriffe „Fall“ und „Folgen“ sind durch die beiden Beispiele erläutert. Bezüglich der „Ursache“ sei noch bemerkt, daß sie den eigentlichen, möglichst tiefliegenden Grund des Vorkommnisses erfassen soll und eindeutig sein muß. Daher erfüllt die Angabe von Ursachen nicht ihren Zweck, wenn diese Ursachen selbst wieder auf verschiedene Vorgänge zurückgeführt werden können, wie dies beispielsweise bei der häufig gebrauchten Angabe „Gabelfahrt“ (über eine Weiche fahren ein Fahrzeug oder die eine Achse eines Fahrzeugs in das eine, das andere mit ihm verbundene Fahrzeug oder die anderen Achsen in das andere Gleis, wodurch natürlich ein Herausreißen der Fahrzeuge aus dem Gleis hervorgerufen wird) der Fall ist; denn eine Gabelfahrt kann durch Umstellen der Weiche unter dem Fahrzeug, durch Gebrechen an der Weiche, durch Bahnfrevel usw. hervorgerufen werden. In diesem Sinne kann auch z. B. „falsche Weichenstellung“ wohl als Ursache einer Streifung oder eines Anfahrens genügen, nicht aber als Ursache einer Entgleisung, da eine falsche Weichenstellung wohl eine Fehlfahrt und dadurch ein Anfahren an Fahrzeuge und Geleisabschlüsse hervorrufen kann, eine Entgleisung aber nur als Folge eines solchen Anfahrens auftreten könnte. Da die Ursache vom Standpunkt der Unfallsverhütung die wichtigste Angabe der Unfallsstatistik ist, so wurde bis zum Jahre 1922 auf ihre möglichste Spezialisierung Bedacht genommen. Je klarer und vollzählicher die Ursachen dargestellt und je tiefergehend sie festgestellt werden, um so besser erfüllt die Unfallstatistik ihren vornehmsten Zweck: Unfälle nicht nur zu zählen, sondern womöglich zu verhüten.

Schließlich zählten unter die „Sonstigen Unfälle“ als Untergruppe auch alle Elementarereignisse, soweit sie Ereignis an sich waren und nicht die Ursache eines anderen Unfalles (Entgleisung usw.) bildeten. Derartige Vorkommnisse hätten zwar nach ihrer Art (Schnee, Wasserfluten, Damm- und Lehnenabsturz, Feuer, Sturm und sonstige) unterteilt werden sollen, doch hat man hiervon bei der Zusammenfassung Abstand genommen und sie nur als „Elementarereignisse“ unter den sonstigen Unfällen“ besonders kenntlich gemacht.

Einen völlig getrennten Abschnitt bildeten die Selbstmorde und Selbstmordversuche. Die Ziffern dieser nach Reisenden, Bahnbediensteten und fremden Personen unterteilten Gruppe wurden zur Gesamtübersicht über die Unfälle, also in die Schlussummen, nicht eingerechnet; sie waren die letzte Gruppe von Unfällen, die in den Rahmen der Statistik nicht hineinpäßen, da sie dem Willen des Verunglückten und nicht der Schuld des Eisenbahnbetriebes (Verkehres) entsprangen.

Jede einzelne der drei genannten Hauptgruppen A, B und C wurden nach dem Ort der Ereignisung in solche

- a) auf freier Strecke bei verkehrenden Zügen oder Lokomotiven,
- b) in Stationen und Haltestellen bei verkehrenden Zügen oder Lokomotiven und
- c) beim eigentlichen Stationsverschub

unterteilt. Eine Ausnahme hiervon machten die „Sonstigen Unfälle“, die nur die Unterteilung a) und b) besaßen.

Jeder der genannten Untergruppen a), b) und c) wurde weiter nach der Schwere des Ereignisses abermals unterteilt, und zwar in solche

- mit erheblichen,
- mit unerheblichen und
- mit anderweitigen Folgen.

Es wurden angesehen als:

erhebliche Folgen Schäden an Bahneigentum von mindestens 1000 Friedenskronen oder Tötungen oder Verletzungen mit mehr als vierzehntägiger Arbeitsunfähigkeit;

unerhebliche Folgen Schäden an Bahneigentum von 400—1000 Friedenskronen oder Verletzungen mit drei bis vierzehntägiger Arbeitsunfähigkeit;

anderweitige Folgen Schäden an Bahneigentum unter 400 Friedenskronen.

Die Ursachen wurden für jede der drei Hauptgruppen gesondert in acht bis zehn Spalten unterteilt, die die erfahrungsgemäß häufiger vorkommenden und wichtigen Unfallursachen beinhalten und ihrerseits für den Gebrauch des Hauses (k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und nach deren Auflösung Ministerium) wieder in zahlreiche Spalten unterteilt.

Bei Menschenverunglückungen wurde unterschieden zwischen Tötungen und Verletzungen. Diese beiden Gruppen wurden getrennt nach Reisenden, Bahnbediensteten und fremden Personen; die Verletzungen wurden außer dieser Unterteilung noch in erhebliche und unerhebliche und in solche durch eigene und fremde Schuld gegliedert.

Bezüglich der Sachbeschädigungen wurden nur die dem Bahneigentum zugefügten Schäden mit einer Unterteilung in erhebliche und unerhebliche festgehalten.

Alle errechneten Ziffern wurden für die ehemalige Staatsbahn (jetzt Bundesbahn) direktionsweise, für die vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Lokalbahnen linienweise und für die Privatbahnen bahnenweise, und zwar für jedes Kalenderjahr aufgestellt. Während des Krieges wurde für die ehemaligen Staatsbahnen, deren Budgetjahr vom 1. Juli des einen bis zum 30. Juni des nächsten Jahres lief, auch die Statistik dieser Bahnen für den gleichen Zeitraum verfaßt.

2. Außergewöhnliche Ereignisse.

Große Anstöße und Verstöße gegen die Vorschriften, die geeignet waren, die Sicherheit von Zügen und der damit beförderten Personen und Sachen zu gefährden, waren der staatlichen Aufsichtsbehörde (Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und nach ihrer Auflösung im Jahre 1919 Staatsamt (Bundesministerium) für Verkehrswesen, dann Bundesministerium für Handel und Verkehr, Verkehrssektion) zwar anzuzeigen, sie wurden aber in die eigentliche Statistik, d. h. die veröffentlichten Zusammenstellungen nicht aufgenommen. Für ihre Vermerkung, die nur der eigenen amtlichen Verwertung dienten, bestanden keine starren Vorschriften. Sie wurde vielmehr jeweils dem augenblicklichen Bedarf und der Art der Verwertung dieser Ziffern angepaßt.

In der österreichischen Eisenbahnstatistik war die Unfallstatistik unter der Tabelle 29 eingegliedert und umfaßte die Spalten 1012—1094 mit zahlreichen durch Buchstaben gekennzeichneten Unterteilungen. In diesem Rahmen wurde sie — in den letzten Kriegsjahren und nach dem Kriege allerdings nicht mehr — veröffentlicht.

In die Verwaltungsberichte der ehemaligen k. k. Staatsbahnen wurde jeweils ein kurzer Auszug aus der Tabelle 29 der Unfallstatistik aufgenommen.

3. Unfall- und Ereignisanzeigen.

Die das statistische Material bildenden Unfallsanzeigen waren entsprechend den „Direktiven für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und außergewöhn-

liche Ereignisse im Betriebe der Haupt- und Lokalbahnen und für die Erhebung des Tatbestandes" von den Bahnhöfen je nach der Art des Unfalles oder Ereignisses fernschriftlich oder mittels Eilbriefes an die staatliche Eisenbahnaufsichtsbehörde zu erstatten. Zu jenen Anzeigen, die Unfälle (also nicht folgenlose außergewöhnliche Ereignisse) betrafen, hatte die betreffende Staatsbahn- (Bundesbahn-) direktions- oder Bahnverwaltung innerhalb sechs Wochen nach dem Unfall die in den bezüglichlichen Vorschriften umschriebene „statistische Übersicht“ zu ermitteln, die neben verschiedenen Angaben auch die statistischen Ziffern (Angabe der in Betracht kommenden Spalten) zu enthalten hatte. Über die wichtigeren Unfälle und außergewöhnlichen Ereignisse wurde von der Aufsichtsbehörde fallweise ein „Erhebungsbericht“ der Eisenbahnverwaltung verlangt, der das Vorkommnis bis in die Einzelheiten genau zu schildern hatte. Später wurde an seiner Stelle das Geschäftsbild der Direktion (Bahnverwaltung) gefordert, um die Verfassung des Berichtes zu ersparen.

II. Die österreichische Unfallstatistik ab 1923.

Als sich nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges überall der Ruf nach möglichster Vereinfachung der Arbeitsweise der staatlichen Stellen erhob, tauchte auch der Gedanke auf, die Unfallstatistik, die wie aus dem Vorgesagten zu entnehmen ist, auf dem Grundsatz weitestgehender Unterteilung der Unfälle aufgebaut war, zu vereinfachen.

Das Bestreben, die einzelnen statistischen Nachweisungen (nicht nur jene der Unfallstatistik, sondern auch der verschiedenen sonstigen Statistiken) in den Ländern, deren Eisenbahnen dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen angehören, der Vergleichsmöglichkeit wegen tunlichst auf einheitlicher Grundlage zu verfassen, hat, wie bereits eingangs erwähnt, hinsichtlich verschiedener statistischer Tabellen zu Vereinbarungen der Vereinsverwaltungen bezüglich einer gleichförmigen Aufstellung geführt. Eine bindende Verpflichtung bestand hinsichtlich der Unfallstatistik, soweit der Verfasser feststellen konnte, nicht, oder ist mindestens vollständig in Vergessenheit geraten. Die Statistik konnte also im Wirkungskreis der hierfür zuständigen österreichischen Stellen neuorganisiert werden. Nach Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes vom 19. Juli 1923 über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „österreichische Bundesbahnen“ setzte das Bundesministerium für Handel und Verkehr (Verkehrssektion), dem das staatliche Hoheits- und Aufsichtsrecht über die österreichischen Eisenbahnen obliegt, die bereits im Bundesministerium für Verkehrswesen begonnenen Arbeiten auf dem in Rede stehenden Gebiete fort.

Mit einem Erlaß dieses Ministeriums vom 25. Dezember 1923, betreffend die Erstattung von Anzeigen über außergewöhnliche Ereignisse im Betriebe der Haupt- und Lokalbahnen wurden zunächst die bis dahin gültigen „Direktiven“ für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und außergewöhnliche Ereignisse im Betriebe der Haupt- und Lokalbahnen“ (eine Beilage der früher angeführten Vorschrift) aufgehoben und an ihre Stelle traten die im folgenden besprochenen „Richtlinien für die Erstattung von Anzeigen über außergewöhnliche Vorkommnisse im Betriebe der Haupt- und Lokalbahnen durch die Bahnhöfe.“ Die darin enthaltenen Bestimmungen berühren die einzelnen angeführten Fälle an die Eisenbahnaufsichtsbehörde und die zuständige politische Behörde oder das zuständige Bezirksgericht, enthalten aber keine Weisungen über die im Wirkungskreis der Bahnverwaltungen zu regelnden Meldungen an die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen und die Bahndirektionen (Betriebs-

leitungen). Immerhin erwies es sich bei diesem Anlasse als notwendig, in Zusammenfassung der bisher von der Aufsichtsbehörde hinsichtlich der Anzeigen über außergewöhnliche Vorkommnisse durch die Bahnhöfe erlassenen Anordnungen Verfügungen hinauszugeben, wie etwa solche betreffend ergänzende Anzeigen über die vom Bahnhof erstatteten Meldungen, oder betreffend monatliche Ausweise über Dienstuntauglichkeitsfälle der an den Zügen tätigen oder allein verkehrenden Lokomotiven (Triebwagen), über Leitungsbrüche der elektrischen Streckenausrüstung, über Brüche der die Fahrleitungen überragenden bahneigenen oder fremden Leitungen und über Kurz- und Erdschlüsse in der elektrischen Streckenausrüstung, in Kraft- und Unterwerken, in Schaltanlagen und endlich in elektrischen Lokomotiven und sonstigen Triebfahrzeugen. Schließlich wurden auch die der Aufsichtsbehörde vorzulegende „statistische Übersicht“ und die in ihr enthaltenen Angaben geregelt, endlich festgelegt, zu welchem Zeitpunkt und in welchen Fällen, ohne besonderes Verlangen der Aufsichtsbehörde, die bahnsseitig aufzunehmenden, vollständig abgeschlossenen Erhebungsgeschäftsstücke vorzulegen sind.

Bei der damit eingeleiteten Neuordnung der Unfallstatistik mußte ein bis dahin in Geltung gestandener Grundsatz fallen gelassen, oder doch mindestens in den Hintergrund gerückt werden. Bis dahin hatten nämlich die Menschenverunglückungen als in der Regel sachlich von weniger Interesse gegolten, weil der Mehrzahl dieser Unfälle Selbstverschulden des Betroffenen zugrundelag. Bei den übrigen Vorkommnissen insbesondere aber bei Entgleisungen, Streifungen, Zusammenstoßen u. dgl. waren nicht so sehr die Folgen, als vielmehr die Ursachen für die Wichtigkeit eines Unfalles maßgebend. Aus dieser Erwägung heraus mußte von den Außendienststellen die Anzeige aller dieser Unfälle — also auch solcher mit geringfügigen Folgen — verlangt werden. Sollen nun aber die beabsichtigten Vereinfachungen tatsächlich eine Arbeitersparnis bringen, mußte vor allem auch die Meldepflicht ohne Rücksicht auf die Ursache auf die folgenschwereren Unfälle eingeschränkt werden. Nur eine Reihe schwerer Anstände, wie z. B. Überfahren von Haltsignalen, Einfahren von Zügen in besetzte Raumabschnitte u. dgl. m. sind, ob Folgen eintreten oder nicht, auch heute noch unbedingt der Aufsichtsbehörde zu melden.

Für die Einschränkung der Meldepflicht war übrigens außer dem Bestreben nach Arbeitsvereinfachung, auch die Tatsache mitbestimmend, daß ein großer Teil der vorgeschriebenen Meldungen, besonders während des Krieges und in der Nachkriegszeit wohl an die Bahnverwaltung (Direktion) nicht aber an die staatliche Eisenbahnaufsichtsbehörde erstattet wurden. Das Bestreben der Außendienststellen, der Aufsichtsbehörde Unfälle mit kleineren Folgen und geringe Anstände womöglich zu verschweigen, hat wohl zu allen Zeiten bestanden. Vor dem Krieg hielt es sich jedoch in erträglichen Grenzen. Während des Krieges brachten es die überaus schwierigen Verhältnisse der österreichischen Eisenbahnen mit sich, daß das Augenmerk in erster Linie darauf gerichtet werden mußte, daß überhaupt gefahren werden konnte; unter solchen Umständen wurde von den Außendienststellen der Meldepflicht nicht genügend Beachtung geschenkt. In der dem Zusammenbruch der österreichischen Monarchie folgenden Zeit aber, in der sich im Eisenbahnwesen die Kriegsfolgen erst voll auswirkten, nahmen die Unfälle und Anstände zu. Jede Meldung über ein solches Ereignis brachte aber der anzeigenden Dienststelle nicht nur Arbeit und gegebenenfalls Beanstandungen, sondern barg auch die Gefahr, als schlecht arbeitende Dienststelle dann zu gelten, wenn die übrigen Stationen es mit der Meldepflicht nicht ebenso genau nahmen. Da der Aufsichtsbehörde zur Überprüfung der Vollständigkeit der Meldungen nur die allfälligen Aufzeichnungen der einzelnen Bahnverwaltungen (Direktionen, Betriebsleitungen) — die Privatbahn-

verwaltungen und die Bundesbahndirektionen stellen übrigens seit 1913 keine eigentliche Statistik für ihren Bereich auf — und zufällige, von bahnfremder Seite (Gendarmerie, Zeitungsmeldungen u. dgl.) erhaltene Mitteilungen zur Verfügung standen, ging das Bestreben dahin, alle Unfälle mit geringeren Folgen nicht mehr melden zu lassen. Allerdings wird nunmehr auf die restlose Anzeige der hiernach noch verbleibenden Fälle unbedingt bestanden.

Die folgende Gegenüberstellung soll, ohne ins einzelne allzusehr einzugehen, einen Überblick darüber gewähren, was von den wichtigsten Vorkommnissen der besprochenen Art nach den alten Bestimmungen anzeigepflichtig war, und was nach den neuen Verfügungen nunmehr meldepflichtig ist.

| | Anzeigepflichtig an die staatliche Aufsichtsbehörde | |
|---|---|--|
| | waren nach den alten „Direktiven“ | sind nach den neuen „Richtlinien“ |
| Entgleisungen, Streifungen, Zusammenstöße, Anfahren, bei denen Züge in Frage kommen | alle | alle |
| und solche Unfälle beim Verschieben | alle | in der Regel nicht ¹⁾ |
| Anfahren von Zügen an Gleisabschlüssen | alle | alle |
| Zusammenstöße und Streifungen von Kleinwagen mit Folgen | alle | alle |
| und Entgleisungen solcher Fahrzeuge | alle | in der Regel nicht ¹⁾ |
| Tötung von Menschen | alle | alle |
| Verletzung von Menschen | alle | alle |
| | mit einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als 3 Tagen | mit einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als 6 Tagen |
| Achs-, Räder- und Radreifenbrüche, Loswerden von Rädern und Radreifen bei Zügen und beim Verschieben | alle | alle |
| Kulturbände und Feuersbrünste im Feuerbereich der Bahn | alle | nur große |
| Brand im Zuge | alle durch Funkentzug | in der Regel nicht ¹⁾ |
| Überfahren von Fahrwerken und Tieren | alle | nur auf nicht abgeschrankten Wegübersezungen der Hauptbahnen |
| | | nur auf freier Strecke u. wenn dabei Fahrzeuge entrollten |
| Reißen von Zügen | alle | in der Regel nicht ¹⁾ |
| Bahnrevue | alle | alle |
| Entrollen von Fahrzeugen auf die Strecke | alle | alle |
| Kesselexplosionen | alle | alle |
| Überfahren von Haltsignalen, Einfahren in besetzte Raumschnitte ohne Folgen und aufsehenerregende sonstige Vorkommnisse | alle | alle |
| Fehleinfahrten, Durchfahren in Stationen | alle | wenn aufsehenerregend |
| Elementarereignisse | alle | in der Regel nur größere ¹⁾ |
| Selbstmorde und Selbstmordversuche | alle | alle |

¹⁾ Mit der Ausnahme, wenn es sich um Vorkommnisse handelt, bei denen Menschen verunglückten oder ein Schaden am Bahneigentum von mehr als 1000 Goldkronen oder eine

Außer den genannten Unfällen und Anständen haben die Bahnverwaltungen, wie schon erwähnt, Lokomotivegebrechen und Störungen in elektrischen Leitungen, Kraftwerken u. dgl. in Monatsausweisen nach den gleichen Grundsätzen, wie sie auch für die früheren Bestimmungen galten, zu melden.

Dieses Material dient der Aufsichtsbehörde als Unterlage:

1. für die sachliche Verwertung jedes einzelnen Falles oder gewisser Unfalls-(Ereignis-)gruppen und die zu bildenden Schlüsse und Folgerungen; zur Beobachtung des jeweiligen Standes der Verkehrssicherheit und zur Veranlassung der notwendigen aufsichtsbehördlichen Maßnahmen und zur Verfolgung der Unfälle (Vorkommnisse) mit unaufgeklärter Ursache. Zu diesem Zweck sind über wichtigere Unfälle und Ereignisse seitens der Bahnverwaltungen zur Ergänzung der Meldung spätestens zwei Monate nach dem Ereignis die Erhebungsschriften vorzulegen, und zwar über alle Unfälle und Vorkommnisse im Betrieb, ausgenommen: Menschenverunglückungen, die sich nicht als Begleiterscheinung eines anderen Unfalls ereigneten, dann Achs-, Räder- und Radreifenbrüche, Loswerden von Rädern und Radreifen bei verkehrenden Zügen und beim Verschub, ferner alle Vorkommnisse, die nur wegen Überschreitung der Schadensziffer von 1000 Goldkronen gemeldet wurden. Es bleibt selbstverständlich der Aufsichtsbehörde ungenommen, fallweise auch über diese Vorkommnisse Erhebungsschriften zu verlangen, oder Erhebungen an Ort und Stelle zu pflegen.

2. für den statistischen Jahresabschluss (früher Tabelle 29), der in festem Rahmen nur die Unfälle beinhaltet. Nur für den Amtsgebrauch werden einzelnen Gruppen folgenloser Anstände einige anschließende Spalten eingeräumt. Zur Vervollständigung jener Meldungen über die die bahnsseitigen Erhebungsschriften nicht vorgelegt werden, und zur statistischen Erfassung der Unfälle sind über einzelne Ereignisgruppen Nachberichte, sogenannte „Statistische Übersichten“ vorzulegen. Wo die Vorlage der Übersichten neben der Übermittlung der Schriften verlangt wird, ferner in Fällen, wo der bahnamtlichen Meldung nichts nachzutragen ist, sind einer kurzen Kennzeichnung des Gegenstandes, nur die getroffenen Maßnahmen, die Schadenshöhe u. dgl. anzufügen. Solche „statistische Übersichten“ sind vorzulegen: über Entgleisungen, Streifungen und Zusammenstöße von Zügen, das Anfahren von Zügen an Gleisabschlüssen, Zusammenstöße und Streifungen von Kleinfahrzeugen, Verunglückungen von Menschen, alle Vorkommnisse, deren Sachschaden mehr als 1000 Goldkronen beträgt, oder die Störungen eines oder mehrerer Hauptgleise von mehr als vier Stunden auf Hauptbahnen und mehr als sechs Stunden auf Lokalbahnen hervorgerufen, ferner Achs-, Räder- und Radreifenbrüche, Loswerden von Rädern und Radreifen bei verkehrenden Zügen und beim Verschub.

3. für die Erstellung des unfallstatistischen Beitrages zur Österreichischen Eisenbahnstatistik, in deren Rahmen die Veröffentlichung vor dem Kriege stattfand und jedenfalls in absehbarer Zeit wieder stattfinden wird. Diese Unfalltafel wird aus dem Jahresabschluss durch Hinweglassung aller, die Allgemeinheit nicht interessierenden Einzelheiten gebildet und umfaßt folgende Unfälle: alle Entgleisungen, Streifungen, Zusammenstöße und Anfahren von Zügen, das Anfahren von Zügen an Gleisabschlüssen, Zusammenstöße und Streifungen von Kleinfahrzeugen, alle Tötungen von Menschen, alle Verletzungen von Menschen mit einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als sechs Tagen und schließlich alle anderen Unfälle, die einen Sachschaden über 1000 Friedenskronen oder Verkehrsstörungen auf Hauptgleisen Verkehrsstörung auf Hauptgleisen von mehr als 4 Stunden auf Hauptbahnen und mehr als 6 Stunden auf Lokalbahnen hervorgerufen wurde und schließlich, wenn das Ereignis aufsehenerregend war und Erörterungen in der Öffentlichkeit erwarten läßt.

von mehr als vier Stunden auf Hauptbahnen und mehr als sechs Stunden auf Lokalbahnen hervorriefen. Eine Ausnahme bilden die Achs-, Räder- und Radreifenbrüche, das Losewerden von Rädern und Radreifen bei Zügen und beim Verchieben. Diese Unfallgruppe wird in einer eigenen Tafel zusammengestellt und in die allgemeine österreichische Eisenbahnstatistik an anderer Stelle aufgenommen werden.

Im inneren Dienst der Aufsichtsbehörde stehen die folgenden Bemerkungen zur Verfügung:

a) Der Stationsvormerk, ein Befehl, der erst während des Krieges zur besseren Beobachtung der Vorfälle und Anstände geschaffen wurde. Jeder Unfall wird in dem mit den Buchstaben des Alphabets versehenen Buche nach Bahnhöfen kurz eingetragen. Dadurch wird jederzeit der Überblick möglich, ob sich in einem Bahnhof die Unfälle häufen; hier werden auch die Vermerke angebracht, die z. B. auf gewisse Weichen, auf denen öfter Entgleisungen vorkommen, oder auf ähnliche örtliche Erscheinungen aufmerksam machen sollen. Der Stationsvormerk dient schließlich zur Nachschau, ob ein Unfall gemeldet wurde, zum Auffinden von Doppelanzeigen, zur Vormerkung des Laufes der Meldungen und des gepflogenen Schriftenwechsels usw.

Der obige Vormerk gewährt zwar einen Überblick über die Häufung von Unfällen an gewissen Orten und über andere örtliche Erscheinungen; über eine Zunahme der Anzahl in gewissen Unfallgruppen, über das häufige Vorkommen der einen oder anderen Unfallursache oder bestimmter Anstände kann er wegen seiner Einteilung nach dem Ereignisort keine Schlüsse ermöglichen. Aber auch die nur ganz allgemeine Angaben beinhaltende Unfalltafel selbst kann diesem Zwecke nicht dienen. Aus diesem Grunde wurde

b) ein Vormerk geschaffen, der, die Unfalltafel als Rahmen benützend, die gleichartigen Unfallerscheinungen zusammenfaßt und, nicht an starre Unterteilung gebunden, die charakteristischen Merkmale jedes einzelnen Falles in weitestgehendem Maße festzuhalten vermag. Dieser Vormerk, dessen Führung nur geringe Arbeit verursacht — die ganze Eintragung besteht nur in der Anführung der Geschäftszahl des betreffenden Ereignisses an den entsprechenden Stellen — bietet der Aufsichtsbehörde alle Vorteile einer, jeder Anforderung entsprechenden Statistik und bildet die Grundlage für alle zur Weiterverfolgung gemachter Wahrnehmungen notwendigen Zusammenstellungen und Studien. Von Zeit zu Zeit werden aus diesem Vormerk die Vorkommnisse, deren Ursache ungeklärt blieb, in eine ins einzelne gehende Zusammenstellung aufgenommen, die Fahrzeugtype, Entgleisungsstelle (Neigung- und Krümmungsverhältnisse, Zustand des Oberbaus, Weichentype, Bedienungsart der Weiche u. dgl.) und alle sonstigen besonderen Merkmale der Fälle enthält und die dem Zwecke dient, durch Gegenüberstellung der oft räumlich weit voneinander stattfindenden Ereignisse gegebenenfalls Anhaltspunkte für die Ermittlung der Ursache zu bieten.

c) Der monatliche Bericht über Unfälle und Anstände.

Der Jahresabschluß muß, um Vergleiche bieten zu können, stets in gleicher Art verfaßt werden. Er kann in seinem Rahmen auf die Besonderheit des einzelnen Falles nicht voll Rücksicht nehmen. Für die oft rasch zu treffenden Maßnahmen können seine Angaben auch zu spät. So wird denn seit Ende d. J. 1923 in der zuständigen Fachabteilung ein monatlicher Bericht angelegt, der seine Angaben aus den beiden unter a) und b) geschilderten Vormerken erhält und den interessierten Abteilungen die gemachten Wahrnehmungen vermittelt. Er bietet einleitend einen Überblick über die Anzahl der Fälle und enthält beachtenswerte Schlüsse aus den einzelnen

Vorkommnissen von Bedeutung des betreffenden Monates, ferner die etwa im Berichtmonate gemachten Wahrnehmungen, sowie die getroffenen Maßnahmen. Jedem dieser Berichte ist eine zeichnerische Darstellung der gerade interessierenden und besonders verfolgten Unfallgruppen, ferner eine kurze Schilderung der einzelnen bemerkenswerten Vorkommnisse beigegeben. Es ist dies ein Versuch, der vielumstrittenen sogenannten „schriftlichen Unfallstatistik“ nahezu kommen. Diese letztere Zusammenstellung wird für den Amtsgebrauch der Aufsichtsbehörde gesammelt und dem Jahresabschluß als Beilage und Ergänzung beigegeben.

Der nunmehrige Jahresabschluß und der Beitrag für die „Eisenbahnstatistik“ wurde für die Unfälle auf Haupt- und Lokalbahnen aus äußerster Einschränkung. Die folgende Gegenüberstellung soll hiervon ein Bild geben:

| | Spaltenanzahl | |
|---|-----------------------|------------------------|
| | vor der Vereinfachung | nach der Vereinfachung |
| Jahresabschluß | 176 | 60 |
| Von diesen Spalten sind in die allgemeine, der Öffentlichkeit dienende Eisenbahnstatistik aufgenommen | 94 | 52 |

Für den inneren amtlichen Gebrauch der Fachabteilungen der Aufsichtsbehörde wurden vor der Vereinfachung die 176 Spalten der Unfalltabelle durch weitere 40 Unterabteilungen auf insgesamt 216 vermehrt. Nach der Neuaufstellung werden die 60 Spalten der neuen Tafel durch die bereits erwähnten Vormerke ergänzt, die eine weitgehende laufende Beobachtung der Unfälle ermöglichen.

Die in die Eisenbahnstatistik aufzunehmende neue Unfalltafel enthält derzeit drei scharf umgrenzte Gebiete: 1. Anzahl der Unfälle, 2. Ursachen, 3. Folgen.

Zu 1. Die Unfälle zerfallen in fünf Gruppen: a) Entgleisungen, b) Streifungen und Zusammenstöße, c) Überfahren von Fahrwerken, d) Verunglückungen von Menschen, die sich nicht als Begleiterscheinungen eines anderen Unfalls ereigneten, e) sonstige Unfälle. Als Grundlage dient das Unfallmaterial, dessen Umfang bereits an anderer Stelle besprochen wurde. Jede dieser Gruppen wird in zwei Spalten „bei Zügen“ und „beim Verschieben“ unterteilt.

Zu 2. Die Unfallursachen für sämtliche Unfälle umfassen 19 Spalten, von denen fünf der Erfassung sachlicher Mängel dienen.

Zu 3. Als Folgen werden die verunglückten Menschen und die entgleisten Fahrzeuge angeführt. Die Verunglückungen werden in zwei Hauptgruppen: „Tötungen“ und „Verletzungen“ geteilt, und hinsichtlich der Reisenden, Bahnbediensteten und fremden Personen getrennt. Jede einzelne der so gewonnenen Spalten zerfällt weiter in zwei Teilspalten „infolge eigener“ und „infolge fremder Schuld“.

Schließlich werden den Spalten, die die Gesamtanzahl der Unfälle und der verunglückten Menschen angeben, zwei Spalten mit relativen Ziffern: „Auf eine Milliarde Zugkilometer entfallen Unfälle (ausgenommen die Menschenverunglückungen)“ und „Auf eine Milliarde Zugkilometer entfallen verunglückte Personen“ gegenübergestellt.

¹⁾ Die neue Unfalltafel ist noch nicht endgültig festgelegt, da das Bestreben nach Schaffung einer möglichst einheitlichen Form in den einzelnen Ländern gegebenenfalls Änderungen notwendig machen wird.

Vormerke der Bahnverwaltungen.

Zur Ergänzung der vorstehenden Ausführungen sei noch bemerkt, daß sich die von den österreichischen Bahnverwaltungen für ihre eigenen Zwecke geführten unfallstatistischen Vormerke in einem dem Bedarfe der Betriebsführer angepaßten Rahmen bewegen. So erfolgt z. B. die Zusammenstellung der Vorkommnisse im Betriebe bei der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen genau nach den von ihr im Jahre 1924 hinsichtlich der Meldepflicht an die Bundesbahndirektionen und die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen ergänzten „Richtlinien für die Erstattung von Anzeigen über außergewöhnliche Vorkommnisse im Betriebe der Haupt- und Lokalbahnen durch die Bahnhöfe“. Jeder der 29 Punkte der Richtlinien hat eine Spalte, in der der betreffende Unfall vermerkt wird. Die Ergebnisse dieser Zählung werden dann für jede Spalte monatsweise zeichnerisch dargestellt. Auf die Ursache und die Folgen wird nur fallweise eingegangen; laufende Vormerke bestehen im allgemeinen nicht.

Eine Ausnahme hiervon machen jene Punkte der „Richtlinien“, bei denen die Meldung von den Bahnhöfen nur an die zuständige Bundesbahndirektion zu erstatten ist, wie z. B. Punkt 9, Reißen eines Zuges auf freier Strecke, Punkt 12, Dienstuntauglichkeiten der an Zügen tätigen oder allein verkehrenden Lokomotiven oder Triebwagen... und solche Anstände, die im Ausgangs- oder einem Lokomotivwechselbahnhof Zugverspätungen herbeiführen; Punkt 26, Anschlußversäumnisse von personenführenden Zügen, Punkt 27, Unbeabsichtigte Entladung von Knallsignalen, wenn dadurch auch ein Unfall nicht herbeigeführt wurde, Punkt 28, Elektrisierung von Menschen, wenn dadurch Verletzungen nicht herbeigeführt wurden. Über diese Ereignisse erhält die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen von den Direktionen monatliche Zusammenstellungen, deren Ergebnisse von ihr sodann im Bedarfsfalle Verwendung finden.

Bei den Bundesbahndirektionen, denen die Führung von statistischen Zusammenstellungen seit Ende 1914 erlassen wurde, werden vielfach die Unfallserhebungsschriften getrennt nach einzelnen Unfallgruppen (z. B. Entgleisungen, Überfahren von Haltsignalen usw.) fortlaufend eingetragten, so daß ein gewisser Überblick über ihre Anzahl gewonnen werden kann; auch werden einzelne Vormerke fallweise geführt.

Ähnliches gilt auch von den Privatbahnverwaltungen.

Die Unfallstatistik der österreichischen Kleinbahnen.

Schließlich seien einige Worte über die österreichische Unfallstatistik der Kleinbahnen und der diesen gleichzuhaltenden Bahnen gestattet.

Kleinbahnen sind im Sinne des Gesetzes vom 8. August 1910 Bahnen niedriger Ordnung, die für den Eisenbahnverkehr von geringerer Bedeutung sind und der Hauptsache nach den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln, einschließlich der Seil-, Schwebebahnen und anderer eisenbahnähnlicher Transportmittel, sofern sie für den öffentlichen Verkehr dienen und von der Regierung als Kleinbahnen anerkannt wurden. Über diese Bahnen wird von der Eisenbahnaufsichtsbehörde eine gesonderte staatliche Unfallstatistik geführt.

Diese Statistik hat weit weniger Wandlungen durchgemacht, wie jene der Haupt- und Lokalbahnen. Für sie gelten im Wesentlichen noch immer die Bestimmungen eines Erlasses des ehemaligen k. k. Eisenbahnministeriums vom Jahre 1907. Da sie auch von der Reorganisation der Unfallstatistik der Haupt- und Lokal-

bahnen im Jahre 1923 nicht berührt wurde, umfassen ihre Grundlagen im Vergleich zur Hauptbahnstatistik eigentlich mehr Unfälle als diese, so alle Zusammenstöße, Streifungen, Überfahren von Fahrwerken, Entgleisungen und Unfälle bei bewegtem Fahrzeug ohne Einschränkung hinsichtlich Schäden, Verkehrsstörung oder Art der Ereignung. Für Menschenverunglückungen ist eine Arbeitsunfähigkeit von drei Tagen — nicht wie bei Haupt- und Lokalbahnen von sechs Tagen — maßgebend.

Von diesen Unfällen (und von den sonstigen außergewöhnlichen Vorkommnissen im Betriebe, die aber nicht statistischen Zwecken dienen) erhält das Bundesministerium für Handel und Verkehr (Verkehrssektion) durch Bahnhöfmeldungen Kenntnis, die den Tag und die Stunde des Ereignisses, die Unfallstelle, eine Beschreibung des Unfalls und Mitteilungen über die an die in Betracht kommenden Stellen erstatteten Anzeigen, die Anzahl der verunglückten Menschen, die Höhe des Schadens an Bahneigentum und fremdem Gut und die getroffenen Verfügungen zu enthalten haben. Diese Anzeigen hat die Bahnverwaltung durch Monatsberichte zu ergänzen und übersichtlich zusammenzufassen. Jedem Monatsbericht ist ein Summarium beizugeben, aus dessen Spalten die Anzahl der einzelnen Unfallgattungen des betreffenden Monats auf freier Strecke und in Anhaltepunkten und die dabei verunglückten Menschen getrennt nach Reisenden, Bahndiensteten und fremden Personen, sowie die Selbstmorde und Selbstmordversuche zu entnehmen sind. Die Ursachen der Unfälle sind hier nicht festgehalten. Von ihnen erlangt das Ministerium durch fallweise von der Bahnverwaltung verlangte Erhebungsberichte Kenntnis.

Das aus diesen Unterlagen gewonnene Jahresergebnis wird getrennt nach Bahnen mit elektrischer Zugförderung und mit Dampf- oder sonstigem Betrieb in die allgemeine Eisenbahnstatistik aufgenommen.

Schlußbemerkung.

Die Eisenbahnen haben in den hundert Jahren ihres Bestandes in allen Ländern durch zahlreiche Erfindungen und Verbesserungen einen ungeheuren Aufschwung genommen. Dennoch schließen ihre Einrichtungen auch heute noch Unfälle infolge sachlicher Mängel nicht vollkommen aus. Auch die Dienstesabwicklung wird mit Rücksicht auf die menschliche Fehlbarkeit immer Anlaß zu Unfällen bieten. Die meisten auf Eisenbahnen verunglückten Menschen haben aber ihren Unfall durch eigene Unvorsichtigkeit und Sorglosigkeit herbeigeführt.

Wenn es der Unfallstatistik gelingt, durch rechtzeitiges Aufmerksammachen auf sachliche Mängel hinzuweisen, deren Behebung einzuleiten, ein zeitgerechtes Einschreiten gegen Pflichtwidrigkeiten in der Dienstesausübung zu ermöglichen und durch das Gewicht ihrer Zahlen die Bevölkerung und die Bahndiensteten zu größerer Aufmerksamkeit zu veranlassen und so Unfälle zu verhüten, dann ist die an sie aufgewendete Mühe nicht vergeblich.