

30.12.1920 Do

A

7. (Bewertung des in Luxemburg)
Eisenbahn und Autobusunfälle

Abreißkalender.

Ein heimtückisches, schelmisches Geschick hat sich auf die Lauer gelegt, um das Lob auf die luxemburger Fahrbeamten falsch zu machen. Zugleich mit den Zeilen, die sie als Muster priesen, gelangte ins Publikum die von Mund zu Mund gehende Nachricht von dem schweren Bahnunglück in Leudelingen. Und als wollten die Fahrbeamten gegen solche Lüge protestieren und ihren guten Ruf mit Einsatz ihres Lebens verteidigen, sind es gerade ihre Kameraden, die dabei verbluteten. Der erste Tote und die am schwersten Verwundeten sind Fahrbeamte.

Das Publikum gibt sich im Allgemeinen nicht Rechenschaft von der Schwere und Verantwortlichkeit dieses Berufs. Einen herrschaftlichen Chauffeur, der eine 50 H.P.-Limousine steuert, betrachtet man mit ehrfürchtiger Bewunderung. Er ist schon zur stehenden Romansfigur avanciert. Und er heißt doch nach einer der untersten Stufen in der Rangordnung des Eisenbahn-Fahrpersonals, nach dem Heizer. Sie alle, die Lokomotivführer, Heizer, Bremser, Zugführer, Schaffner, die Technischen vor allen Dingen, sind in Ausübung ihres Berufes dem Tod um wenigstens die Hälfte des Weges näher, als alle andern, die nur für

die Schnelligkeit der eigenen Gliedmaßen haftbar sind. Die Fahrer stehen in der Abhängigkeit einer Kraft, die jeden Eingriff, jeden Widerstand blutig rächt. Beim geringsten Berstoß gibt es Scherben. Es ist, als wollte sich die Materie dafür rächen, daß der Mensch sie aus ihrer Ruhe aufgestört und zum Dahinbrausen in einem Tempo von sechzig, siebzig Kilometer die Stunde gezwungen hat. Als spähte sie nach jeder Gelegenheit, die in ihr aufgespeicherte Kraft gegen ihren Bezwinger und Herrscher los zu lassen. Die bewegte tote Masse, das ist der ewige Feind des Fahrbeamten, und jeder Reisende sollte zuerst vor dem Maschinenführer seines Zuges den Hut abziehen.

Man sollte sagen, der Autobus als modernerer und gewöhnlicherer Zeitgenosse habe in Betracht der Betriebsunfälle ungleich mehr Glück, als die Eisenbahn. Wenn man sieht, wie manche dieser Ungetüme über die Straßen rattern, mit Menschengut rund herum behangen wie die Traube mit ihren Beeren, so sollte man sagen, die Sache könne unmöglich unblutig bis zum Ziel verlaufen. Und doch hört man relativ selten von Autobusunfällen, sozusagen nie von solchen, die direkt auf Überschreitung der Höchstzahl der Passagiere zurückgehen.

Neuerdings hat ein Autobus sogar Mittel und Wege gefunden, seine Unfälle nach außerhalb, zwanzig, dreißig Meter weit von sich fort und sogar vor den Beginn der Fahrt zu verlegen. So lasen wir gestern in den Zeitungen, daß zwei Einwohner von Stadtbredimus in Stringen einen Autobusunfall erlitten, ehe sie den Wagen erreicht hatten und ehe dieser noch angefahren war. Um sich einen Platz im Auto nach Remich zu sichern, sprangen sie aus dem Zug, ehe dieser vollständig stille stand, kamen zu Fall und zogen sich bedeutende Verletzungen zu. Der Autobus könnte also schließlich behaupten, der Unfall komme nicht auf seine Rechnung, sondern auf die der Eisenbahn. Ich behaupte das Gegenteil, und wer jemals die Jagd nach dem Autobus mitgemacht hat, wird mir recht geben. Schon von Station Luxemburg ab steht man auf dem Sprung und denkt Schlachtpläne aus, wie man möglichst rasch hinaus und zu einem bequemen Sitz im Auto gelangen kann. Das heißt, wenn einem der lebenswürdige Chauffeur nicht einen Platz neben sich belegt hat. Gesegnet sei er allezeit von der Wurzel bis zum Wipfel.

Die chronische Überfüllung der beiden Autobusse nach der Mosel schreit förmlich nach einer Bahnverbindung Stringen-Mosel. Bahnen bauen aber kostet heute ein Heidengeld. Wenn früher eine Straße gebaut wurde, fuhren die Bauern der Gegend auf den „Upper“, sie opferten ihre Arbeit für die Verbesserung der Verkehrswege im Interesse der Allgemeinheit.

Wäre es nicht möglich, heute für den Bau nötiger Bahnen wieder ein ähnliches Robotersystem einzuführen?

Freud: 30.12.1920