

in dieser Eigenschaft gelangter Schreiben offizieller und offiziöser Art, durch welche von massgebenden Stellen die Betheiligten eindringlichst zur Selbstprüfung aufgefordert wurden, ob sie mit ihrem Gewissen verträglich hielten, aus Erwerbs-Interessen die unabsehbare Verantwortung für die grossen Verluste an Menschenleben zu übernehmen, welche durch die bei dem Betriebe des geplanten Unternehmens nicht vermeidbaren zahlreichen Unfälle zu erwarten sein würden.

Mittlerweile hat die Erfahrung gelehrt, dass jene Befürchtungen übertrieben, die erwarteten Gefahren aus den Eisenbahn-Unternehmungen überschätzt waren, und im Gegentheil — Dank der gründlichen Unfallsstatistik der Eisenbahnen — zur Feststellung geführt, dass im Vergleich zu weiteren Transportunternehmungen — selbstredend unter Zugrundelegen der Massen von beförderten Personen und der Nutzkilometer-Ziffer — der Eisenbahnbetrieb eher weniger als mehr Opfer an Leben und Gesundheit erfordert, obschon allerdings der einzelne Unfall von grösserer Ausdehnung sein kann.

Mit einem ähnlichen auf Ueberschätzung der Gefahrenziffer beruhenden, allerdings nicht ganz so grossen Vorurtheile der Behörden haben jetzt die Local- und Strassenbahn-Unternehmer zu kämpfen. Ohne dasselbe würde das Strassenbahnnetz mancher Orte weit mehr ausgebreitet und dem Verkehrsbedürfnisse günstiger gestaltet sein. Ueberschätzung der Gefahrengrösse hat indess nicht selten dahin geführt, ganze Orte oder Theile wegen ihrer angeblich zu engen Strassen zur Aufnahme von Strassenbahnen für ungeeignet zu erklären und so die Verkehrserleichterung durch die Strassenbahnen ihnen abzuschneiden.

In Verfolg inzwischen gewonnener Erfahrungen haben die behördlichen Anschauungen mittlerweile schon eine Aenderung erfahren und sind die gehegten Befürchtungen abgeschwächt worden. Man hat im Zeitenverlaufe Geleis-Anlagen in Strassenzügen genehmigt, wo solche vorher für gemeingefährlich gehalten waren. Aus diesem Gesichtspunkte und da die Strassenbahnen erst in der Entwicklung begriffen sind, scheint das Vorgehen der Grossen Berliner Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft als gemeinnützig dankbar begrüsst und der Nachahmung empfohlen werden zu sollen, durch eine sorgfältige Statistik der Betriebs-Unfälle die Gefahrenschätzung auf das richtige Maass zurückzuführen.

Hat ja doch das Reichs-Oberhandelsgericht lediglich aus dem Gesichtspunkte die Pferdebahnen den haftpflichtigen Eisenbahnen aus dem R.-G. vom 7. Juni 1871 beigezählt, weil die Betriebsgefahren für die Strassenpassanten eher grössere seien, als diejenigen aus dem auf einer abgeschlossenen Bahnfläche sich bewegenden Eisenbahnen; eine Anschauung, die Seitens des Reichsgerichts übernommen ist und Seitens der meisten Landgerichte getheilt wird. Vielleicht bewirkt eine gründliche Unfallsstatistik auch in dieser Rechtsanschauung eine Wandelung.

Die Erhebungen beginnen mit dem Januar 1882, erstrecken sich gegenwärtig also auf $2\frac{1}{2}$ Jahre. Man beobachtet das Verhältniss zwischen Erwachsenen und Kindern und bei den ersteren dies innerhalb der beiden Geschlechter. Ihr Ergebniss während dieses Zeitraumes ist in nachstehender Tabelle zusammengestellt.