

Erste Ausgabe
mit Anzeigen
der Tage und der
Sonn- und Fest-
tagen. Preis 1
Sgr. 10 Pf.
in Brest. 2 Sgr.
monatlich 1 Sgr.
6 Pf., mit Posten
2 Sgr. 6 Pf.

Volks-Zeitung.

Stückl. 25 Sgr.
6 Pf., in Brest.
25 Sgr. 6 Pf. —
D. Abonn. Preis
ist bei allen Post-
anstalten des Jal.
25 Sgr.; b. Ausl.
1 Thlr. 6 Sgr. —
Inser. d. gewöhnl.
Zeitung 2 Sgr.

Organ für Jedermann aus dem Volke.

N 301.

Berlin, Donnerstag den 24. Dezember.

1857.

Die dienende Natur und der denkende Mensch.

Seit einiger Zeit nehmen die Unglücksfälle auf Eisenbahnen in bedenklicher Weise zu und machen die Frage, wie diesen vorzubeugen sei, zu einer äußerst dringlichen. —

Indem wir der Ansicht sind, daß solche, die Sicherheit der Reisenden betreffende Fragen nicht bloß Gegenstand des Nachdenkens der vorsorgenden Behörden und Fachmänner, sondern vornehmlich des Publikums sind, wollen wir einige Bemerkungen darüber nicht unterdrücken, in der Ueberzeugung, daß eine öffentliche Besprechung von Uebelständen oft schon Laien zu richtigen Vorschlägen angeregt hat, die den Fachmännern zuweilen entgegenkommen.

Wenn man die Unglücksfälle näher in Betracht zieht, so findet man, daß sie auf den Wegstrecken zwischen Station und Station äußerst selten sind. Abweichungen der Geleise, Brechen der Axen, Herauspringen einiger Wagen aus den Schienen, die beim Beginn der Eisenbahn-Anlagen häufiger waren, kommen jetzt fast gar nicht mehr vor; Mißverstehen der Signale, die Begegnung zweier Züge, wie das Creiren eines Zuges durch den andern haben ebenfalls aufgehört, seitdem die Züge durch elektrisch-telegrafische Ankündigungen im voraus angefangt werden. Die elektrischen Telegraphen sind mittelst der Glocken auf jeder Wärfertube sogar im Stande, jedem Zug in der Mitte seiner Fahrt ein Zeichen zukommen zu lassen, so daß Unglücksfälle auf der Fahrt schon zu den unwahrscheinlichsten gehören.

In der ersten Zeit der Einrichtungen der Eisenbahnen hatte man noch wegen dreier Umstände besondere Bedenken, wegen der Schnelligkeit des Fahrens, wegen starker Steigerungen der Bahngeleise, und wegen etwaiger Krümmungen derselben. Man glaubte über eine Geschwindigkeit von zehn Minuten pro Meile nicht hinausgehen zu dürfen, man fürchtete bei Steigerungen nicht bloß die Schwierigkeit der Auffahrt, sondern die Unaufmerksamkeit bei der Niederkahrt, und endlich besorgte man, daß bei großen Krümmungen der Flug des Zuges in gerader Linie ein Herauspringen derselben veranlassen könnte.

All diese Besorgnisse haben sich gelegt, seitdem man die Natur und ihre Gesetze besser belauschen lernte. Es hat sich ergeben, daß schnelles Fahren unter Umständen bei schwachen Stellen gefahrloser ist, als langsames. Man hat beim Auf- und Abwärtsfahren der Steigerungen die Bedenklichkeiten überwunden, und durch Vermehrung der Last

auf die Triebräder der Dampfmaschinen ebenfalls der Natur einen Vortheil abgelauscht, um sie uns williger dienstbar zu machen. Man hat bei Krümmungen noch weniger Umstände gemacht; man legt die Außenschiene der Krümmung beträchtlich höher als die Innenschiene, und jagt mit dem Zuge rundum, wie ein Pferd in der Manege, indem es sich schief nach innen legt.

Wir erwähnen all' dies, um zu zeigen, wie der Mensch, wenn er nur den Gesetzen der Natur lauscht und sie richtig anwenden lernt, sich der Herrschaft über dieselbe zu bemächtigen im Stande ist, und diese Dienerei in einer Weise in Anspruch nehmen kann, die Anfangs höchst gefährlich erscheint. Man fährt jetzt fast noch einmal so schnell wie Anfangs, jagt über fünfmal so starke Steigerungen und fast dreimal so starke Krümmungen dahin, ohne auf den Strecken zu verunglücken.

Anderwärts verhält es sich in den Punkten, wo der Mensch nicht auf die Kenntniß der Natur, sondern auf die Aufmerksamkeit anderer Menschen angewiesen ist. Die Natur gehorcht denen, die sie zu beherrschen verstehen, ganz unbedingt; die Menschen aber sind einmal nicht dazu geschaffen beherrscht zu werden. Wer sich auf die stete Dienstwilligkeit derselben verlassen muß, ist vielfachen Unfällen ausgesetzt.

Fast alle Unfälle, die man jetzt noch auf den Eisenbahnen erlebt, rühren von der Unaufmerksamkeit der Weichensteller und der Inspektoren her, die sie beaufsichtigen sollen.

Auf den Bahnhöfen verzweigen sich die Geleise außerordentlich stark. Bei jeder Verzweigung muß ein Stück der Schienen verschiebbar sein, um Züge, Badwagen oder Personenwagen beliebig von einem Schienenpaar in das andere bringen zu können. An jeder dieser Verzweigungen ist daher ein Mensch, der Weichensteller postirt, der die Ausweichung durch Verschieben der Schienen nach Bedürfniß regulirt und von dessen Unaufmerksamkeit es herrührt, daß ankommende Züge auf falsche Schienen geraten, dort gegen Hindernisse anprallen und Zerstörungen mannigfacher Art anrichten.

Was man auch jeither versucht hat, um die Weichenstellung möglichst einfach zu machen, es hat sich immer noch ergeben, daß die menschliche Aufmerksamkeit unzuverlässig ist. Der Mensch ist einmal keine Maschine, ihm gehen tausend Gedanken durch den Kopf; er vergißt, was er thun soll, er irrt sich und schiebt rechts statt links; er glaubt was er thun wollte, schon gethan zu haben; er