

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 109.

Freitag, den 19. April.

1839.

Tages-Befehl

an die Communalgarde zu Leipzig, den 18. April 1839.

Zum öfteren und neuerlich wiederholt sind Communalgardisten, wenn sie einzeln ihrer dienstlichen Bestimmung nachzukommen, ruhig des Weges gingen, von aufgeregten jungen Leuten aufgehalten und insultirt worden. Die darüber eingegangenen beschwerenden Anzeigen veranlassen mich, im Allgemeinen hiermit anzudeuten, wie solchen Falles die betreffenden Communalgardisten sich zu verhalten haben, um Excessen dabei vorzubeugen und zugleich ihrem Ansehen im Dienste nichts zu vergeben.

Da nach dem Allerhöchsten Mandate vom 29. November 1830 der Zweck der Communalgarde hauptsächlich darin besteht: allgemeine Sicherheit und öffentliche Ordnung zu erhalten; so ist die Erreichung desselben auf jedes Erscheinen ihrer Mitglieder zu beziehen, und hat daher auch der einzelne Communalgardist, indem er die Armbinde trägt, er sei bewaffnet oder unbewaffnet, sein Benehmen danach einzurichten und in allen Fällen so zu verfahren, wie es einer Patrouille und Schildwache zu thun vorgeschrieben ist.

Diejenigen mithin, die seiner angemessenen Weisung kein Gehör geben, hat er nach Befinden sofort und nöthigenfalls unter Beistand der Vorübergehenden, die er dazu auffordert, zu arrestiren und der Sicherheitsbehörde zu überliefern.

Der Commandant der Communalgarde.
Hauptmann Aster.

Gefahren der Eisenbahnen.

Veranlaßt durch die zum Theil sehr einseitigen Behauptungen einer relativ großen Gefährlichkeit der Eisenbahnen, welche ein neuerlicher Unfall hervorgerufen hat, theils ich Ew. zum bestehigen Gebrauche einen Auszug aus einer höchst geistreichen Abhandlung über Eisenbahnen in Irland mit, die sich im neuesten Hefte des London Quarterly Review findet. Die Resultate jener Untersuchung erregen Erstaunen; die Ueberlegenheit des Beweises durch Zahlen über jede Voraussetzung von einer und der andern Möglichkeit wird hoffentlich anerkannt werden. Von Wichtigkeit ist es, daß uns diese Thatsachen aus einem Lande zukommen, dessen Eisenbahnsystem zu dem deutschen sich verhält wie die gelöste Aufgabe zu dem Versuche.

Wir wollen nun die Gefahren ernstlich betrachten, die mit dieser neuen Art der Fortbewegung verbunden sind; denn ohne Zweifel müßte das ganze System sogleich aufgegeben werden, könnte man darlegen, daß freiwillige Besteigung keines Eisenbahnwagens einem Selbstmorde gleich zu achten sei. Daß der Tod überall anzutreffen, daß er seine Pfeile auf Thron und Hütte, Reihe und Arme, Muthige und Furchtsame ohne Unterschied richtet, ist nur ein Gemeinplatz; eben so weiß Jedermann, daß der Tod da am wenigsten gefürchtet wird, wo er am häufigsten vorkommt, und daß er im umgekehrten Verhältnisse da stets die größte Bangigkeit hervorrufft, wo er am wenigsten gekannt ist. Der menschliche Verstand härtet sich ab gegen häufig wiederholte Gefahr, aber er ergreift mit großer Reizbarkeit Alles, was auf eine ungewöhnliche Weise die persönliche Sicherheit bedroht. Wir glauben, daß diese Beobachtungen auf die Gefahren der Eisenbahnfahrten besonders anwendbar sind, und wollen suchen, dieses aus der Vergleichung der ehemaligen und jetzt gewöhnlichen Art des Reisens zu beweisen.

Die Gefahren des Reisens mit Pferden oder durch Dampf auf Eisenbahnen lassen sich in vier Classen bringen: Gefahren, die 1) aus der Art des Weges; 2) aus der Gattung der Wagen; 3) aus der Art der fortbewegenden Kraft; 4) von der Kraft oder der Schwere

der fortbewegten Körper, die mit der Schnelligkeit ihrer Bewegung zu multipliciren sind, entstehen können.

Hinsichtlich der ersten dieser Gefahren sind wir der Meinung, daß unter übrigens gleichen Umständen eine Eisenbahn minder gefährlich sein müsse, als eine öffentliche Landstraße; weil die erstere eben und nicht ungleich ist; weil eine eiserne Oberfläche glatter ist als eine von sorgfältig zerkleinerten Steinen; weil der vorspringende Rand der Schienen die Räder festhält und eine Sicherheit darbietet, welche dem gewöhnlichen Wege abgeht; weil von einer Eisenbahn jede Art von gewöhnlichem Fuhrwerk nicht minder als Pferde oder Vieh, welche dem Publicum gehören, unbedingt ausgeschlossen sind.

Im Bezug auf die zweite jener Gefahren erwähnen wir, daß unter übrigens gleichen Umständen ein Eisenbahnwagen weniger gefährlich sein müsse, als ein Postwagen oder Eilwagen, weil im ersteren, so lange er leer ist, der Schwerpunkt nicht hoch, sondern niedrig ist; weil die Passagiere niedrig und nicht hoch, inwendig und nicht auswendig sitzen; weil seine Axen, indem sie ungleichen Stößen nicht ausgesetzt sind, viel seltener brechen können, und weil, wie aus allen diesen Umständen von selbst hervorgeht, er weniger leicht umgeworfen werden kann.

Die dritte Gefahr angehend, halten wir es für unzweifelhaft, daß eine Locomotive weniger gefährlich als vier Pferde ist, weil sie nicht davon laufen, stürzen, durch fremde Gegenstände scheu gemacht werden kann; weil sie keine „Rücken“ hat; weil sie nicht wie ein Pferd durch zahllose Riemen und Schnallen festgehalten oder geleitet wird, deren Reißen jenem sogleich das Signal zum Durchgehen giebt; endlich weil mittelst dem Aufheben einer einzigen Klappe der rastlos strebende Geist der Maschine im Augenblicke befreit und entlassen werden kann, so daß nichts zurückbleibt, als ein leeres harmloses Gefäß von Kupfer. Zwar kann der Dampfkeffel bersten, allein da die Sicherheitsklappe geringen Widerstand leistet, so kann man einem Unfalle, den jetzt Niemand ernstlich befürchtet, mit mathematischer Gewißheit vorbeugen. Sollte gegen alle physikalisch