

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 145.

Mittwoch, den 25. Mai.

1842.

### Steinkohlentheer

in der Gasbereitungs-Anstalt der Stadt Leipzig ist in beliebigen Quantitäten, der Centner dicker (abdestillirter) zu 1 1/2 Thlr. der flüssige zu 2 Thlr., stets zu haben. Wie sich der dicke Theer zunächst zu Dorn'ichen Dächern eignet, so dient der flüssige mittelst Anstrichs gegen die Einwirkung der Bitterung, gegen Feuchtigkeit, Faulniß, Hausschwamm, Wurmsfraß u. s. w. an Gebäuden und an hölzernen Gegenständen, z. B. Windmühlen, Schuppen, Ställen, Balken, Thoren, Thüren, Planken, Spalieren, Säulen, Geländern, Barrieren, Pfählen, Latten, Stangen, Wagen, Trögen, Sturmflässern, Schiffen, Rähnen u. s. w. Recht angewendet, giebt der flüssige durch wiederholtes Auftragen und verbunden mit dickem Theer den bestrichenen Gegenständen einen schwarzen lackartigen Glanz. Die unterzeichnete Anstalt ist gern bereit, die erforderliche Gebrauchs-anweisung zu geben, indem sie hiermit auf das, aus Verwechslung des Steinkohlentheers mit vegetabilischem, herrschende Vorurtheil aufmerksam macht, als ob auch der Steinkohlentheer durch Sonnenhitze schmelze. Abnehmern größerer Quantitäten wird ein verhältnißmäßiger Rabatt bewilliget werden.

Leipzig, den 12. Mai 1842.

Die Gasbereitungsanstalt der Stadt Leipzig.

### Lebensgefährdende Mißbräuche bei der Personenbeförderung auf Eisenbahnen und deren Abstellung \*).

Die eindringlichste Warnung für alle Eisenbahnverwaltungen ist gewiß das gräßliche Unglück, welches sich am 8. Mai auf der Paris - Versailler Bahn (linkes Ufer) zugetragen. Schon zählt man weit über 100 Opfer eines Verfahrens, das auch auf unsern deutschen Bahnen, und zunächst auf der Leipzig - Dresdner und der Magdeburger vorkommt, also möglicherweise gleich entsetzliche Folgen haben kann. Nicht bloß das Einschließen der Reisenden trägt die Schuld. Diese Sittlichkeit besteht nur auf der Magdeburger Bahn; es ist unmöglich, daß sie länger beibehalten werden kann. Allein weit gefährlicher ist die Anwendung von zwei und drei Locomotiven zu einem Zuge. Dadurch vorzüglich ist das Unglück bei Paris herbeigeführt. Die erste Maschine brach; war keine zweite da, würde der Zug zum Stehen gekommen sein. Allein die zweite Maschine zertrümmerte vollends die vordere, riß den Zug in die herausgefallene Kohlenluth hinein, wodurch er in Brand gerieth. Dasselbe droht jedem Zuge, den zwei Locomotiven ziehen und den eine zieht und eine schiebt. Bricht von zwei vorangehenden die vordere, so wird es wie bei Paris; bricht die zweite und verliert dabei einen Theil ihrer Feuerung, so wird die vordere den in Bewegung befindlichen Zug wenigstens noch so weit fortziehen, daß die ersten Wagen über die herausgefallenen brennenden Kohlen kommen; geht endlich eine Locomotive voran und schiebt eine hinten am Zuge, so wird, wenn die vordere bricht, der Zug von der hinteren ebenfalls in das möglicherweise von ihr verlorene Feuer hineingeschoben, oder doch, wie von einem Sturmbock, zer-

arbeitet werden, bis man hinten den Unfall kennt. Es fragt sich aber, ob der vom plötzlichen Widerstand herrührende Stoß, welcher das Aufhören der Wirkung der vorangehenden verursacht, die Bemannung der hinteren nicht dann schon unfähig gemacht hat, ihre Pflicht zu thun.

Welches sind denn aber die Gründe, die so überaus gefährliche Anordnungen rechtfertigen? Ziehen etwa zwei Maschinen gemeinschaftlich mehr, als wenn sie einzeln verwendet werden? Das ist nicht denkbar. Es gelingt nur selten und kurze Zeit, zwei Maschinen in so gleichmäßige Thätigkeit zu setzen, daß nicht eine etwas eile und die andere zurückbleibe. Das geringste Moment der Art muß die Kraftäußerung mindern. Welcher Vortheil liegt darin, wenn z. B. 16 Wagen zu befördern sind, diese nicht in zwei von je einer Maschine gezogene Züge abzufordern, sondern von zweien ziehen oder resp. ziehen und schieben zu lassen? Die Heizung kostet dasselbe und das Personal muß dasselbe sein, wenn sie vereint oder wenn sie vereinzelt wirken. Weßhalb also die Reisenden so muthwillig in so gräßliche Gefahr bringen, theilweise zer-schmettert und dann auch noch die Beute der Flammen zu werden.

Es kommt aber auch vor, daß Züge von den Locomotiven nur geschoben werden. Diese Anordnung hat ebenfalls eigenthümliche Gefahr. Gesezt, der vordere Wagen findet ein Hinderniß auf der Bahn, so kann es der Locomotivführer nie wahrnehmen. Geht die Locomotive voran, so ist das anders. Trifft nun im ersteren Falle der voran geschobene Zug auf einen heftigen Widerstand, so wird das Unglück durch die fortwirkende Kraft der hinter dem Zuge gehenden Maschine allemal ärger werden, als wenn die Maschine vorn wäre. Hätte hierbei der Führer selbst das Hinderniß nicht bemerkt, so würde meist der erste Stoß hinreichen, die Maschine und den Zug zum Stehen zu bringen und er nicht der Gefahr ausge-

\*) Wie entlehnen diesen Aufsatz dem trefflich redigirten, bei Robert Blücher erscheinenden, Gewerbeblatt für Sachsen.