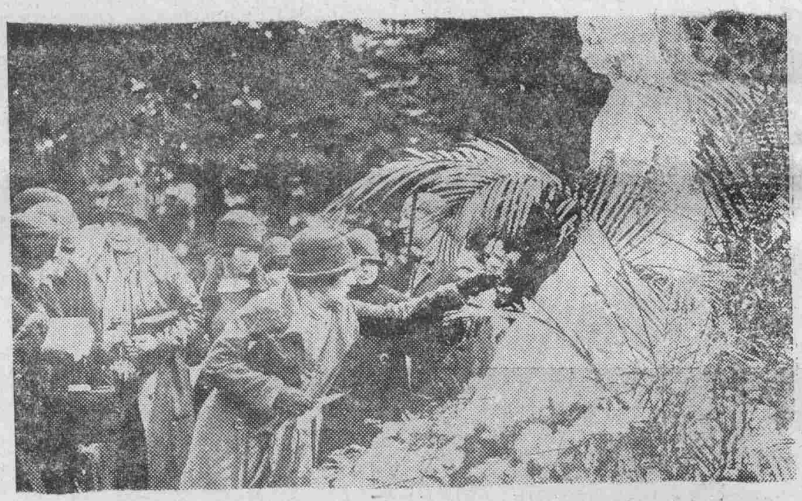
Zur Psychologie der Eisenbahnkatastrophen.

Das furchtbare Münchener Unglück zeigt wieder einmal, wie trotz allen Vorsichtsmassnahmen Katastrophen auf den Eisenbahnen immer wieder vorkommen. Die Ursache scheint auf das Versagen oder das Ueberfahren eines Signals zurückzuführen zu sein, und diese ist die häufigste Art aller Unfälle, denn 75 Proz. aller Todesopfer wurden bei den deutschen Eisenbahnen im letzten Jahrzehnt dadurch veranlasst. Die Zahl der Zusammenstösse hatte sich während der letzten Jahre des Krieges und kurz nachher in bedrohlicher Weise gesteigert. Betrug die Zahl der Zusammenstösse auf den deutschen Normalspurbahnen 1911 262, 1912 297, 1914 305, so war sie 1916 auf 496 und 1917 auf 757 gestiegen. 1918 passierten 627 Zusammenstösse, 1919 550, 1921 507, 1922 440. 1923 waren sie auf 272 und 1924 auf 191 zurückgegangen. Die falsche Handhabung des Fahrdienstes auf den Stationen war nach der bis 1921 reichenden Statistik in diesem Jahre in 188 Fällen verantwortlich, Fehler des Rangierdienstes in 186, des Meldedienstes in 21 und Mängel an Fahrzeichen in 23 Fällen. In seinem Buch „100 Jahre Eisenbahnunfall" hebt Ernst Krafft hervor, dass ein beträchtlicher Teil dieser Unfälle sich vermeiden liesse, wenn die deutsche Eisenbahn ihre „Elektrizitätsfeindlichkeit" aufgeben würde. In den Vereinigten Staaten ist nämlich die Zugsicherung mit Hilfe der drahtlosen Uebertragung elektrischer Energie auf eine ganz neue Grundlage gestellt worden, und durch dieses „drahtlose Sicherungssystem" hätte die Mehrzahl der Unglücke der letzten Jahre vermieden werden können.

Ganz vermeiden lassen sich ja die Katastrophen niemals, denn sie sind tief begründet in der Unzuverlässigkeit alles Menschenwesens. Der Bahnbeamte, dem die Schuld nachgewiesen wird, ist ja nur die Verkörperung dieser menschlichen Unzulänglichkeit. Die eigentlichen Ursachen liegen tiefer. Nur wenn man die psychologischen Zusammenhänge richtig erkennt und in Rechnung setzt, können die Gefahren verringert werden. Der amerikanische Eisenbahningenieur Charles R. Keyes, der sich um die Sicherung des Betriebes bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten sehr verdient gemacht hat, hat einmal anschaulich geschildert, wie solche Katastrophen entstehen, denen wir mit fassungslosem Entsetzen gegenübertreten. Man kann das „Versagen des Menschengeistes", das zu solchen Unfällen führt, in zwei Gruppen einteilen. Das einemal ist es ein Versagen des Gedächtnisses, seltener ein rätselhafter, unkontrollierbarer Drang, der Ordnung der Dinge zuwider zu handeln. Ein vollkommenes Gedächtnis gibt es nicht; das lehrt uns der Alltag täglich, ohne dass schlimme Folgen eintreten. Bei einem grossen Bahnbetriebe aber entstehen daraus die schwersten Unfälle. Ein Feiertag bringt schon an und für sich den Menschen aus der gewohnten Ordnung, lenkt seine Aufmerksamkeit ab. Dazu kommen die zu Pfingsten besonders starken Ueberfüllungen der Züge, die daraus herzuleitenden Verspätungen, die alles und damit auch die Aufmerksamkeit der Beamten „aus dem gewohnten Gleise" bringen. In den allermeisten Fällen gehen die Eisenbahnkatastrophen auf solche Ursachen zurück, in denen der Geist abgelenkt und in eine neue Richtung gedrängt wird. Solange alles gewohnheitsmässig verläuft, ist die Gefahr gering; aber ein eingeschobener Sonderzug, eine zufällige Verspätung bedeutet bereits ein Gefahrenmoment, das bei der Organisation des Menschen nicht auszuschalten ist. Sicherheit kann nur dadurch gebracht werden, dass die Technik die menschlichen Irrtümer automatisch berichtigt.

Infant Don Juan, der zweite Sohn des Königs von Spanien, bereist gegenwärtig Europa und hält sich momentan in Paris auf.



Zur Feier des fünfzigjährigen Todestages der französischen Schriftstellerin GEORGE SAND (1804—1876) — Französische Frauenrechtlerinnen legen Blumen auf dem Grabe der George Sand nieder.

Was Byrd von seinem Polflug erzählt.

Kommandant Byrd, der glückliche Ueberflieger des Nordpols, befindet sich gegenwärtig in London, und hat den Berichterstattern der englischen Blätter einige interessante Einzelheiten über seine Erlebnisse während des Fluges mitgeteilt. Besonders rühmt er die Leistungen seines Ingenieur-Offiziers des Fliegers Floyd Bennett. „Als wir über der Arktis in einer Höhe von 7000 Fuss flogen," erzählt er, „schrieb mir Bennet einen Zettel, in dem er mitteilte, dass die Maschinen schlecht gingen. Ich nahm dann das Steuer, und dieser Teufelskerl marschierte in dem kalten Luftstrom, bei dem mir die Nase in einer Minute erfror, auf die Tragflächen und schraubte einen Deckel ab, der den Oeldruck regulierte. Er rettete durch diese Heldentat uns beiden das Leben." Byrd musste sich sehr über viel unnötiges Zeug ärgern, das die Mannschaften auf das Flugzeug mitgenommen hatten. Einer hatte eine Laute mitgenommen, um Musik machen zu können. Dann waren verschiedene überflüssige Fahnen an Bord, und die meisten hatten sich mit nicht unbedingt notwendigen Anzügen und Schuhen versorgt. Der gefährlichste Augenblick ereignete sich, als sie etwa eine Stunde vom Pol entfernt waren. „Es war ein wundervoller 16stündiger Flug," sagte Byrd, „und das Glück war mit uns auf der ganzen Reise. Nur eine kurze Zeit waren wir angstvoll und unsicher. Ich bemerkte ein Leck in dem Oeltank an der Steuerbordseite. Ich teilte diese bedenkliche Beobachtung Bennett mit, der als Pilot fungierte, während ich die Navigation übernommen hatte. Ich fragte ihn schriftlich, was wir tun sollten, und er schrieb zurück: „Wir müssen stoppen." Und das nur eine Stunde vom Pol entfernt. Ich war zu Tod erschrocken, denn ich wusste, dass wir, wenn wir auf dem Eis niedergehen müssten, wahrscheinlich keine Chance mehr haben würden, wieder emporzukommen. Ich teilte Bennett mein Bedenken mit, und der alte Junge erwiderte: „Wir wollen erst einmal zum Pol fahren und dann darüber reden, was weiter geschieht." Darauf beschlossen wir, die Fahrt fortzusetzen und den Motor auszuschalten, und wir fanden, dass es auch mit den beiden andern Maschinen allein ganz gut ging. Unsere Hoffnung stieg, wir kamen zum Pol, schüttelten uns die Hände und lachten, machten unsere Berechnungen und kamen zurück. Aber es war doch eine ängstliche Episode, obwohl wir Nahrung für zweieinhalb Monate, zwei Schlitten und zwei Kanoes mithatten. Der Blick von der Maschine herunter war wundervoll. Manchmal konnten wir über 200 Kilometer weit sehen, und während der ganzen Fahrt, glaube ich, dass wir ein Gebiet von mehr als 150.000 qkm überflogen haben.

Blaue Ratten.

Der Londoner Zoo hat jetzt zwei seltene Insassen erhalten, nämlich blaue Ratten. Man kennt zwar unter diesen Tieren so manche Farbenschattierungen, wie die „Silberratte" mit ihren hellen Lichtern und die „Schokoladenratte" mit ihrer tiefbraunen Färbung beweisen. Aber die blaue Ratte ist etwas Neues; sie stammt von der britischen schwarzen Ratte her, die fast völlig ausgestorben ist. Ein Mr. Brocke fand zwei Ratten, deren Felle eine bläuliche Färbung aufwiesen. Durch wissenschaftliche Züchtung hat er nun die beiden im Zoo ausgestellten Exemplare erhalten, die ein deutliches Blau aufweisen.