

zung wird; Jakob Kneip ein durchaus persönlicher Vorkämpfer, von derer Seite in seinen wortreichen geistigen Werken, Versäßen in unerschöpflicher Kraft mit neuen Formideen, z. B. in seinem aus Geschäftsbesprechungen aufgearbeiteten Roman der Festschrift. Dessen Kneip gehört auch neuerdings der Mänschen-Gedächtnis, der Mänschen-Gedächtnis, als ständiges Naturtalent die andern während des Krieges als neuartige Erscheinung aufgetretenen Arbeiterdichter überaus durch das Gedächtnis an Weltanschauung und durch die Größe und Weite des stofflichen Vorrats.

Der Rest der Epiker — nämlich mit Ausnahme der schon wiederholt erwähnten und durchweg den Erfolg gekrönt — fällt an feinsinnige Gedichte darunter, alle mit typisch romantischen Zügen. So hat z. B. Fritz Jiden, geboren am 19. Juli 1846 zu Weul bei Bonn, gestorben am 16. Dezember 1917 in Köln, als Zeitgenosse der Heine, Keller, Storm, C. F. Meyer in den Bahnen des Biergeistes ganz meisterhaft gefasste, in der archaisierenden Form in ihrer Art vorbildliche Romane geschrieben; Peter Baum (geb. 30. September 1869, gefallen in der Nacht zum 6. Juni 1916), ist ein Liebesromanist zwischen den Stilformen, ein fudischer Dichter und zugleich ein Wähler und Anger um schmerzliche Erkenntnis, besonders um solche unter der Last des Winterbes; Wilhelm Schmidt (geboren am 6. Februar 1876 in Bonn), schenkt durch seine bildkräftigen realistischen Geschichten vom unteren Rhein für eine Art dichterischer Neuschöpfung verpönter rheinischer Stoffe, schenkt aber zur Gattung nach zum Stil des neuromanischen Dramas ab; Hanns Heinz Ewers ist der hochbegabte Dichter grotesk-phantastischer, grauen- und spukhafter Romane unter dem Einfluss Edgar Poes, sinnlich und blutdürstig, aber packend und eindringlich. Weiter sind der im Naturalismus festgelebene 1916 verstorbene Emil Rohrer in Köln, Emil Hellenberg, Joseph Ponten, Kurt Rorek, Heide Gerhardt, Hans Scheibach und andere zu nennen.

Und endlich: unter den Dramatikern — ebenfalls sämtlich Romantiker — bleiben noch drei, aber Romane, die allen Bühnen bekannt sind, Gulenberg, Schmidt und Jaldenberg. Herbert Gulenberg (geboren am 25. Januar 1876 zu Wilhelm a. Rh.), ist eigentlich berühmter als ewige dramatische Hoffnung und als Mann des Misserfolgs zahlreicher Dramen — mit Ausnahme seiner preisgekrönten Beside — denn durch den wahren und dauernden Wert seiner in dichterischen Einzelheiten immer sehr feinsinnigen Bühnenschöpfungen. Gulenberg sieht seine sämtlichen Gesellen und deren Welt allein aus der Perspektive seiner Beside, in mehr oder weniger gewalttätigem Wutausbruch immer wieder dieselbe Gestalt des ungeliebten modernen Neuschöpfers; er, der es versteht, die geistreichsten Willems und Studien und feinsinnigste epigrammatische Wendungen zu verfassen, vermag, wenn es sich darum handelt, ein Stück zu einem geregelten Aufbau, einen Akt des Stückes zu einem gewissen innerlich notwendigen Abschluss zu bringen. Darin liegt zum Beweisen der Grund seiner geringen Erfolge. Das hindert nicht die Anerkennung, daß Gulenberg ein wahrer Dichter von einem leidenschaftlichen Streben und in großer Wortfülle ist. Und Wilhelm Schmidt ist einer von den Begnadeten, lyrischer als Gulenberg, auch nicht er in näherem Zusammenhange mit der Natur; seine Ausdrucksweise ist von gewaltigster Schönheit und seine späteren Dramen — seine schroffen früheren standen unter dem Einfluss des Naturalismus — darunter vor allem Der Jörn des Adhies, zeigen hohe Formkultur im Sinne Hofmannsthal's, aber flackernde Erlebnis- und Ausdruckskraft und werden unter den Dramen der Neumanier als Dichtwerke von Rang ihren Platz behaupten. Otto Jaldenberg (geboren am 5. Oktober 1873 zu Koblenz), jetzt Direktor der Wiesener Kammerspiele, schrieb u. a. eine ansehnliche Komödie Doktor Eisenbart und ein sehr stimmungsvolles Deutsches Weltwacht-System.

Es ist ein langer Reigen, und viele Namen unklugen und noch. Rheinland ist Dichterland geworden. Weniger aus der Schönheit des Landes heraus — heute wie ehedem nicht in einem hervorragenden Maße — sondern aus den neuzeitlichen Veränderungen, die vielfach sogar Feinde dieser Schönheit sind, aus dem Wirken der Industrie, dem Wesen und

Wachsen der Städte an den Stromufern, aus dem durchflutenden und umgestaltenden modernen Leben. Die Dichtung kam nicht aus der friedlichen Ruhe eines idyllischen Flusstales, sondern aus dem Wertungsgeist gewaltiger Unternehmungen, daneben aber auch aus dem dichterisch umgewandelten Geist der Geschichte und der Sonderart des Volkes und seiner Geisteskräfte. Und da das Rheinland noch lange nicht zur letzten Höhe emporgewachsen ist, im Gegenteil, ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten in wirtschaftlicher Hinsicht vor sich sieht, so wird auch die Dichtung noch lebendiger daraus hervorgehen und immer deutlicher ihre Stimme im Bereiche der deutschen Gesamtliteratur erheben, nicht wie bisher als nicht besonders pfleglich behandelte Provinzialerscheinung. Sie würde berufen sein können, durch ihren romantischen Einschlag — im höheren Sinne — die Dürftigkeit eines alten deutschen Literaturerbes und gegen Mode und Mode und gegen großstädtische Verirrungen in gesunder Weiterentwicklung Großstadtberichter deutschen und echt dichterischen Geistes zu sein.

Preis der Demut

Von Hans Ratonel.

Der Mut ist ein tragwörterger Geselle. Er sitzt in Sporen und ist handlich; er braucht den Streit, um zeigen zu können, ein wie mutiger tüchtiger und wichtiger Reel er ist. Ein handfester, großschultriger Burche, der nicht lange fackelt und zur Schabel, aber nichts für's Haarpalten zu haben ist. (zu zeigen auch der Dandelus). Haarpalten gilt ihm jede Art von Besinnung und Ueberlegung. Mut ist Muskel. Das Leben angier er gering; aber er achtet es gering nicht aus einer philosophischen Erwägung, sondern aus Mangel an Erfahrung vor dem Lebendigen. Man durchleuchte den Mut und man gelangt sehr häufig an einen Nihilismus, in dem sich der Heldentum blüht. Das Dammie ist, daß der Mameludennu meistens eine Aufgabe findet, von der er glaubt und glauben macht, daß er sich für sie einsetzen müsse. Nichts ist für eine gute Sache so konpromittierend, als ihre Verbindung mit dieser Sorte von Helden.

Der Mut der Eingabe und der geistige Mut. Bekennens hat mit dem Mameludennu nichts gemein. Noch weniger die beiden grogen und verhängnisvollen Akten des Mutes — Grogmut und Demut.

Der Mut sollte überhaupt in keiner anderen Form auftreten, als in Verbindung mit den kleinen Vornormen „De“ und „Grog“. Mut allein, abgesehen von diesen beiden grogen Muttervornormen, ist nur Abfall.

Für das Wort Demut habe ich meine eigene persönliche Ethnologie, die natürlich grundfalsch ist. De — mut ist deus — (Gott) — Mut, also Gottesmut. In Demut ist der Mut so weit von seinem maskulinen Stamm entfernt, daß sie, die Demut, schon weiblich geworden ist und mit jenem männlichen Kraftstutzen wohl gar nichts mehr zu tun hat.

Demut ist der weisende Mut des Verzichts. Das macht den Mut so erhaben, rein und göttlich, daß er nicht nur Kraft ist, sondern auch Weisheit und Güte. Alles Lebendige prunkt und prahlt, trotz auf mit seinem Mut (aus Furcht vor dem entblöhten Jh.). Der Mutige, das Kraftmenschen will immer größer scheinen als es ist, der Demütige, das Seelenmenschen, lehrt sich nicht daran, wenn es kleiner scheint, als es ist, und ist im Wesen immer größer, als es scheint. Alles Lebendige profitiert von dem Abstand und der Differenz aus Sehen und Wesen. Nur die Demut verzichtet auf den Vorteil solchen vollen Repräsentations. Alle Menschen stellen ihr Licht auf einen Scheffel und sich in das Licht nur die Demut stellt das Ihre unter den Scheffel und sich in den Schatten. Alle Menschen sind geneigt, den Menschen zu verkleinern, nur der Demütige neigt sich vor ihnen, die kleiner sind als er, nur damit er nicht größer erscheine. Der Zentralmechanismus aller Menschenmechanismen ist: die anderen erniedrigen, um sich selbst zu erhöhen. Nur die Demut hat eine Zentralsonne in sich, die nach innen glüht.

Es gibt eine Demut der Einfältigen und eine Demut der Wissenden. Jene wird im grauen Kleid geboren, diese legt es an. Die einfältige Demut (höret die Glocken: o sancta simplicitas, — das ist

keine Fronte, sondern heiliges Glockenläuten), die einfältige Demut also: ein armenlicher Menschenkind in unbeholfenem idyllischem Wandel, von Gottes Schalen begleitet und von ihm im Guch von der Erde wieder aufgehoben, wie ein vom Sonnenstrahl aufgelegenes Tautropfen. (Und wiederum meine grundfalsche Privatethnologie für armenlich: unten sind wir arm und oben werden wir selig.) Die weisende Demut aber ist mit entfernt von Einfalt; sie ist Intellekt. Ihr feierlicher Zustand ist fast ununterbrechbar kompliziert. Wenn einer zur Ueberheblichkeit und Menschenverachtung neigt und seinem Werte nach es auch tun dürfte, sich aber, vom inneren Licht einer besseren Besinnung bestrahlt, einen Mut gibt und auf den angenehmen Genuß, auf andere Menschen herabzusehen zu dürfen, verzichtet, so ist das weisende Demut. Wenn einer sieht, wie es die Menschenwelt treibt, und daß nicht der feinste Kopf und die edelste Seele, sondern das größte, marktschreierische Maul triumphiert, wenn er sieht, mit welchen Mitteln man sich im menschlichen Geschehe vorwärts schiebt und er angewidert auf die Ausübung der gebotenen Praktiken verzichtet — so ist das weisende Demut. Sie ist eine verkaufte gefährliche Tugend und dem, wenn auch verinnerlicht und veredelten Hochmut sehr verwandt. Wer läßt sich des Wort: Demut ist Ueberhebung?

Die Demut des religiösen Menschen ist bewahrt und hat dennoch nichts von Ueberhebung an sich. Deshalb ist sie vollkommen. Sie bengt sich, ohne noch dem eigenen oder des Nächsten Wert zu tragen. Gemessen an dem Ergeben, ist der Wert so niedrig wie der Unwert; dies ist das Grundgefühl der religiösen Demut. Wer sie besitzt, ist heilig. Ihn drängt es, dem Sünder den Verdruf zu geben den Feind zu leben und die Nacht hinzuwenden.

Höchst, höchst beiseigende Vorstellung der Demut: daß der Sieger sich vor dem Besiegten beugt. (Wenn das geschieht, dann kehrt das Amosied wieder.)

Das Urchristentum ist das unvergängliche Preislied auf die Demut.

Grogmut ist ein tollkühner, höchst repräsentativer etwas posierender Halbbruder der Demut (er ist nicht metaphysisch wie diese und hat einen Rufus in realistischen Wühl genommen). Die Demut aber ist der zappelt allester Teil.

Der Standesbeamte als Hausarzt

Demnach tritt die Krenierung des Gesetzes über den Personstand in Kraft, die hier bereits angekündigt war. Danach hat der Standesbeamte den Verlobten und denjenigen, deren Einwilligung nach dem Gesetz erforderlich ist, vor Anordnung des Aufgebotes so ein Merkblatt auszuhandigen, in welchem auf die Wichtigkeit einer ärztlichen Beratung vor der Eheschließung hingewiesen wird.

Damit ist eine hygienische Aenderung von weittragender Bedeutung eingeführt, und das Wort „Dum prüfe, wer sich ewig bindet“ erhält eine wichtige, unseren modernen Bevölkerungspolitischen Anschauungen angepaßte Bedeutung.

Bisher konnte nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (§§ 1333 und 1334) eine Ehe für nichtig erklärt werden, wenn einer von beiden Teilen bei der Eheschließung über die Persönlichkeit und die Eigenschaften des anderen nicht hinreichend unterrichtet war; ein Ehegatte, der den anderen durch Anstiftung in seiner Gesundheit schädigt, konnte sich sogar unter Umständen strafrechtlicher Verfolgung aussetzen.

Bom ärztlichen Gesichtspunkt aus bedeutet diese Bestimmung natürlich nur einen sehr geringen Schutz, denn da man sich ja leider vielfach erst genau kennen lernt, wenn es zu spät ist, kann eine Gesundheitsgefährdung längst erfolgt sein, ehe das Nichtigkeitsverfahren wirksam geworden ist. Auch gibt die Bestrafung des schuldigen Partners dem anderen keine verlorene Gesundheit nicht wieder zurück; nicht zu reden von der seelischen Beeinträchtigung, die ja mit derartigen schädlichen Auseinandersetzungen verknüpft zu sein pflegt.

Jetzt soll nun, entsprechend unserer modernen Auffassung vom Wesen der Krankheitsüberbreitung, ein vorbeugendes Verfahren geschaffen werden, das in rechtzeitiger Warnung besteht. Die Standesbeamten werden also nunmehr vor Anordnung des Aufge-

botes dem Ehepaar ein vom Reichsgesundheitsamt ausgearbeitetes Merkblatt auszuhandigen, in dem eine gesundheitliche Prüfung vor endgültigem Eingehen der Ehe angedeutet wird.

Dieser Weg hat auch auf anderen Gebieten, zum Beispiel dem Säuglingsschutz, sich als vorteilhaft erwiesen: nämlich die planmäßige, leichtfällige Aufklärung ganzer Bevölkerungsklassen. Ohne eine Hygiene-Propaganda bleibt nämlich alles Bemühen einer angeregten Gesundheitspflege Stückwerk, und die Voraussetzung jedes förderlichen Selbstschutzes ist Kenntnis von möglichen Gefahren. Und da bekanntlich die Liebe blind macht, ist es nur recht und billig, daß die Behörde in einem der wichtigsten Lebensabschnitte Unerfahrene und Beschränkte auf ihre Pflichten gegen sich selbst und den Nächsten aufmerksam macht.

Das Merkblatt enthält einen allgemeinen Hinweis auf die Bedeutung der Gesundheit als Grundlage für das Glück und betont, daß Krankheit des einen Ehegatten auch den anderen vertritt, Tragen bereitet, die Lebensfreude stört und zu vermehrter Arbeit zwingt.

Das eheliche Zusammenleben schafft ja ganz besondere Verhältnisse. In erster Linie gefährdet Zuchtlosigkeit und Geschlechtstrunkheiten die Gatten und die Nachkommenschaft, und gerade auf diesem Gebiete wird das Wort, daß sich Sünden der Väter an den Kindern bis ins dritte und vierte Geschlecht reichen, oft traurige Wahrheit. Deshalb verlangt das Merkblatt, daß jeder vor der Eheschließung sich ärztlich darauf hin untersuchen läßt, ob er „vererbungsunfähig“ ist; natürlich wird es sich oft nur um eine „geringe“ Beeinträchtigung der Vererbungs-fähigkeit handeln, und noch sachgemäßer Behandlung vor der Eheschließung dann kein Bedenken entgegenstehen. Jedenfalls sollten die Verlobten sich gegenseitig offen von dem Ergebnis der ärztlichen Untersuchung Kenntnis geben. Auch dann noch wird, darüber darf man sich noch allem, was die tägliche Praxis lehrt, nicht täuschen, die Stimme der Liebe über die des Arztes liegen.

Von anderen Krankheiten, die das Merkblatt nennt, verdienen die Geisteskrankheiten, Morphinismus, Alkoholismus und Trunksucht Erwähnung; die letzteren namentlich deshalb, weil mancher Idealist glaubt, den anderen durch die Macht der Liebe von seinem Laster abzubringen. Gewöhnlich ein ausichtsloses Beginnen, und im täglichen Kampfe um die Unterdrückung krankhafter Neigungen werden sich beide auf.

Andererseits weist das Merkblatt darauf hin, daß die Vererbungen häufiglich mancher Arterbver-sämmelungen grundlos sind. Die Gebrechen zahlreicher Arterbvererbungen sind nicht derart, daß sie Eheleben oder Nachkommen gesundheitlich beeinträchtigen, und so wird eine rechtzeitige ärztliche Beratung darüber Beruhigung gewähren.

Es wird nunmehr Aufgabe der Verlobten und der für ihr Wohl Verantwortlichen sein, dieses Merkblatt sorgfältig zu studieren; es wäre bedauerlich, läßt es etwa als löstige Drucke in die besten und unbedacht. Nachdem hier ein außerordentlich wichtiger Schritt auf bevölkerungspolitischen Gebiet getan ist, heißt es, auf diesem Wege mutig vorwärtszuschreiten.

Photo-Sport-Haus

Rudolf Pillen

— COBLENZ. —

Schlossstrasse 53.
Fonrat 215.

Rheinstrasse 20
Fonrat 637.

Bleibende Erinnerungen schafft man sich
und seinen Angehörigen durch die An-
schaffung eines Photo-Apparates



Eisenbahnsignale

Technische Blauderei von Dr. S. v. Jeggewski.

Die sichere und pünktliche Bewältigung des Verkehrs, der sich heute auf den Eisenbahnen der Erde abspielt, erfordert ein höchstentwickeltes Signal- und Sicherungssystem. Schon in den Anfängen des Eisenbahnbetriebs hatte es sich als notwendig herausgestellt, durch sichtbare und hörbare Zeichen den Lauf der Züge zu regeln. Im Zeitalter der Eisenbahnen, da jede Verstellung ihrer eigenen Signalbuch besaß, herrschte auf dem Gebiete des Signalwesens die denkbar größte Verwirrung. Auf den deutschen Eisenbahnen waren etwa tausend verschiedene Signale in Gebrauch; eine recht bedenkliche Folge dieser Unübersichtlichkeit war es, daß die gleichen Signalfarben auf den einzelnen Zügen unter Umständen die entgegengesetzte Bedeutung hatten. Heute besteht im Signalwesen der deutschen Eisenbahnen Einheitsart. Die für sämtliche deutschen Bahnen gültige Signalordnung kennt in ihrer letzten Fassung vom 1. August 1907 im ganzen nur noch 34 Signale. Diese wenigen Zeichen sind ausreichend, um den Lauf der Züge auf der freien Strecke und in den Stationen sowie die Verfahrungsbedingungen zu regeln.

Man unterscheidet unter den Signalen die beiden Hauptgruppen des sichtbaren und des hörbaren Zeichen. Zu den sichtbaren Signalen gehören vor allem die Gledenszeichen der Bahnhöfe, deren Aufgabe es ist, das Streckenpersonal über den Lauf der Züge zu unterrichten. Eine bestimmte Anzahl von Gledensschlägen, in der Regel fünf und sechs, zeigt an, daß ein Zug in der einen Richtung kommt, zumal dieselbe Zahl von Tönen, durch eine kurze Pause getrennt, meldet eine Zugfahrt in umgekehrter Richtung. Dreimal je fünf Gledenschläge stellen das Ruhezeichen dar, das auf Strecken ohne Nachdienst nach Durchfahrt des letzten Zuges gegeben wird, daneben auch zur Zurücknahme eines Abfahrtsignals dient. Das Abfahrtsignal endlich, bei dessen Erönen alle Schranken zu schließen und alle Züge anzuhalten sind, wird durch sechsmal je fünf bezw. sechs Gledenschläge gebildet.

Eine weitere Reihe von Signalen wird durch die

Dampfpeise der Lokomotive übermittelt. Ihre schrillen Töne können allerdings recht lästig fallen; in England vermochte man sich anfangs nur schwer an sie zu gewöhnen und in der Presse führte man eine heftige Fehde gegen „dieses entsetzliche Geschrei, dem gegenüber das Rauschen der Räder das Wohlstand sei.“ Auf den deutschen Bahnen ist der Gebrauch der Dampfsignale in der letzten Zeit mehr und mehr eingeschränkt worden. Sie werden heute vor allem noch in Güterzugsdienst angewendet, um dem Bremserpersonal die Weisungen zur Bedienung der Bremsen zu geben; nach Einführung der durchgehenden Güterzugsbremse werden sie fast ganz entbehrlich werden. Ein möglich langer Pfiff bedeutet Achtung, ein kurzer Pfiff dagegen: Bremsen mäßig anziehen, zwei mäßig lange Töne übermitteln den Befehl: Bremsen lösen, drei kurze Pfeife: Bremsen stark anziehen. In Amerika, wo die Eisenbahnübergänge auch in den Städten noch vielfach unbewacht sind und die Züge deshalb zur Warnung die Dampfpeise ertönen lassen — auch die Lokomotivglocken, die bei uns auf die Nebenbahnen beschränkt sind, stehen dort auf Hauptlinien in Gebrauch, — hat man neuerdings den Klagen des Publikums infolge der Lärmbelastung, als man einzelne Maschinen mit zwei Pfeifen ausstüfte, von denen die weniger lautstimmende im Bereich der Städte benutzt wird.

Für die Aufrechterhaltung des Betriebes bei Nebel leisten die Akustiksignale schätzbare Dienste. Sie bestehen aus fachen Patronen, die auf der Schiene befestigt werden und beim Überfahren der Maschine mit lautem Knall detonieren. In großem Umfang finden sie auf den englischen Eisenbahnen Verwendung, wo zu ihrer Auslegung besondere Nebelwächter herangezogen werden. So waren im Januar 1888 während einer fünfjährigen Nebelperiode auf dem 2000 Kilometer umfassenden Netze einer einzigen Gesellschaft nicht weniger als 3752 Hilfskräfte als Nebelwächter in Tätigkeit.

Die Hauptaufgabe im Reiche der Eisenbahnsignale haben jedoch die sichtbaren Zeichen zu erfüllen. Unter diesen sind am wichtigsten die sogenannten Hauptsignale. Sie sind den Semaphoren der optischen Telegraphen nachgebildet und bestehen aus einem

senkrechten Mast mit einem oder mehreren Flügeln. Sie finden vor allem Verwendung als Einfahrtsignale vor Bahnhöfen, als Ausfahrts- und Wegsignale innerhalb der Stationen sowie als Abfahrtsignale an den Bahnhöfen. Sie zeigen an, ob der von ihnen gebotene Gleisabschnitt besetzt werden darf oder nicht. Die wichtigste Stellung des Flügels ist das Zeichen für „Halt“, während der schräg aufwärts gerichtete Arm „Frei“ bedeutet. Kommen für die Einfahrt in einen Bahnhof mehrere Fahrtrassen in Frage, z. B. ein Ueberholungsgeleis oder ein besonderer Einfahrtsgeleis für die Güterzüge, so stellen man die Hauptsignale mit zwei bezw. drei senkrechten übereinander stehenden grünen Lichtern aus. In Schweden hat man in den letzten Jahren auch versucht, Blendfeuer, die bei den Nachmittagen seit alters her in Gebrauch sind, einzuführen; als Betriebsstoff dient verdichtetes Äthylengas.

Ein auf Halt stehendes Hauptsignal darf vom Lokomotivführer unter keinen Umständen überfahren werden. Der hohen Wichtigkeit dieser Signale trägt man bei ihrer Aufstellung Rechnung. Die Wahl des Standorts wird sorgfältig geprüft. Der Signalflügel soll sich möglichst scharf vom Hintergrund abheben. Der Anstrich der Signale wird häufig erneuert, in einigen Fällen bei sich die Vergoldung der Signalfarbe als vorzuziehend erwiesen. Um das Ueberfahren der Hauptsignale zu verhindern, sind Vorrichtungen ausgearbeitet worden, die entweder das Lokomotivpersonal auf das kommende Signal aufmerksam machen oder die Stellung des Signals selbst auf der Maschine anzeigen. Eine Erleichterung der Bedienung dagegen über die sog. „Zählwerke“, aus die beim Ueberfahren eines Hauptsignals im Zimmer des Bahnhofsvorstandes eine Glocke ertönen lassen und ein Zählwerk um eine Nummer weiterzählen; über jeden einzelnen Vorstoß muß eine Behandlung aufgenommen werden.

Unter günstigen Verhältnissen sind die Hauptsignale mehrere Kilometer weit sichtbar, bei ungünstiger Witterung, vor allem im Nebel, aber auch auf unübersichtlichen Strecken oft erst aus nächster Nähe zu erkennen. Man hat daher den Einfahrts- und Abfahrtsignalen, teilweise auch den Ausfahrtsignalen, besondere Vorzeichen beigegeben. Der Abstand

des Vorzeichens vom Hauptsignal muß so groß sein, daß auf der dazwischenliegenden Strecke ein in voller Fahrt befindlicher Zug zum Stillen gebracht werden kann, bevor „Bremsgeleis“ beträgt bei den heutigen Bremsvorrichtungen etwa 600 bis 700 Meter. Die Vorzeichen bestehen aus einer runden, gelblichgrünen Scheibe mit schwarzem und weißem Rand. Die senkrechte Stellung dieser Scheibe zeigt an, daß am Hauptsignal „Halt“ zu erwarten ist, während bei freier Fahrt die Scheibe waagrecht angelegt wird. In der Dunkelheit erscheinen zwei schräg übereinander, stehende gelbrote bezw. grüne Lichter am Vorzeichen. — Strecken, die wegen Entzerrungsbedürfnisse und dergl. nur mit vermindelter Geschwindigkeit befahren werden dürfen, werden durch Scheibensignale kenntlich gemacht, und zwar bezeichnet eine gelbe Scheibe mit dem Buchstaben A den Anfang, eine grüne Scheibe mit dem Buchstaben B das Ende der Langsamfahrstrecke.

Auch die Weichen sind, um dem Personal ihre Stellung anzuzeigen, mit besonderen Signalen ausgestattet, die als viereckige Laternen ausgebildet sind. Weist die Weiche auf den geraden Strang, so zeigt die Laterne nach vorn und hinten eine schwarz geränderte rechteckige weiße Scheibe; führt sie auf das abgewinkelte Gleis, so erscheint von der Spitze gesehen ein die Richtung der Abzweigung anzeigender weißer Pfeil, auf der Rückseite aber eine weiße Kreisfläche in schwarzem Felde.

Schließlich führen die Züge selbst eine Reihe von Signalen. Vor allem wird der Schluss des Zuges durch die am letzten Fahrzeug angebrachte rote, Scheibe mit weißem Rand, während nachts eine der beiden Laternen rot geblendet wird.

Den Gefahren, die Irrtümer in der Signalgebung im Gefolge haben, hat man durch den Ausbau der Sicherungsanlagen zu begegnen verstanden. Mechanische und elektrische „Abhängigkeiten“ aller Art zwischen den Signalen und den Weichen, vor allem aber die Einführung der Streckenblockung gewährleisten die glatte Abwicklung auch des dichtesten Zugverkehrs. Diese Einrichtungen haben trotz gesteigerter Fahrgeschwindigkeiten die Sicherheit des Reisens erhöht und die Zahl der Unfälle ständig verringert.