

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Verbrennung eines Locomotivführers  
**Autor:** F.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-5661>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

gebend, bei welchen die Anwendung von metallenen Heizflächen ausgeschlossen wird, oder nur dann etwa eintritt, wenn die Temperatur solcher Heizflächen durch indirectes Erhitzen mittelst Dampf oder Heizwasser eine verhältnissmässig niedrige Grenze (100° Celsius etwa) nicht überschreiten darf.

Andererseits muss ich leider zugeben, dass ich allerdings, namentlich in Deutschland, dem Lande, wo die verschiedensten Systeme und Zusammenstellungen von Luftheizungsapparaten wie Pilze emporwachsen, zahlreiche Beispiele solcher Luftheizungen aufzählen könnte, bei welchen allen Regeln der Physik und der Baulehre förmlich Hohn gesprochen wurde und die dann selbstverständlich zu zahlreichen Klagen Anlass gaben. Kein Fachmann möchte die Begründung solcher Klagen bestreiten; bemühe man sich hingegen daraus Capital gegen das richtige Princip der Luftheizung zu schlagen, will man aus dem Umstande, dass wegen überverstandener Sparsamkeit oder unbedachter Anordnung die Heizflächen zu klein, oder bei reichlicher Ausdehnung schlecht und mangelhaft benützt wurden, dass die Warmluftcanäle fehlerhaft, meistens viel zu eng gebaut wurden, dass die kalte Luft zur Speisung der ganzen Heizung aus Nachlässigkeit oder Bequemlichkeit an der unpassendsten Stelle entnommen und mit schmaler, feuchter, unzugänglicher Dohle dem Apparat zugeführt wurde, woraus dann Staubbewegung, schlechte Gerüche, unregelmässige Beheizung entstand; will man aus dem Umstande, dass bei der Anlage der Heizung alle Fundamentalbedingungen gar nicht oder auf verfehlte, verkehrte Weise berücksichtigt wurden, das ganze System für verwerflich erklären, so würde man hiemit das Kind mit dem Bade ausschütten.

Mit dieser Vergleichung der Vor- und Nachteile verschiedener Heizungssysteme, gebe ich mich der Hoffnung hin, etwas mehr Klarheit in die Frage gebracht und einigen Vorurtheilen und unbegründeten Einwendungen gegen die Anwendung der Luftheizung gesteuert zu haben. S.

\* \* \*

#### Verbrennung eines Locomotivführers.

Der Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 6. November letzten Jahres entnehmen wir folgende Mittheilung, welche, ihres allgemeinen Interesses halber, weiterhin bekannt zu werden verdient.

Am 11. August d. J. stiess dem Locomotivführer eines Nachmittags von Ruhrort nach Oberhausen fahrenden Personenzuges der Cöln-Mindener Eisenbahn, ein seltenes Unglück zu.

Der Zug hatte eben die Station Ruhrort verlassen und näherte sich der Bahnkreuzung der Bergisch-Märkischen Bahn. Die Locomotive des Zuges war eine Tendermaschine und fuhr mit dem Tender nach vorn. Der Heizer hatte durch die geöffnete Heizthür das Feuer geschürt, und legte das dazu gebrauchte Geräth an seine Stelle, als er plötzlich auf seiner Rückseite eine ungewöhnliche Hitze empfand und beim Umwenden den Locomotivführer in Rauch und Flamme eingehüllt erblickte, indem derselbe ihm zurief: „Bremse fest, fest“, und verzweifelt mit den Armen um sich schlug. Rasch hatte der Heizer die Bremse fest gedreht und rief das Zugspersonal des Packwagens zu Hülfe, weil er kein Mittel fand, seinem Führer allein zu helfen. Der Zugführer hatte den Rauch auf der Maschine bemerkt, und eilte mit einem Schaffner, als kaum der Zug stillstand, nach der Locomotive, wo beide den in seinen Kleidern vollständig brennenden Locomotivführer schleunigst herab auf die Erde zogen. Trotzdem der ganze Hergang nicht mehr als eine halbe Minute gedauert, war der Unglückliche schon bis zur Unkenntlichkeit verbrannt, als man ihn sofort von den brennenden Fetzen seiner Kleidung befreite. — Der zufällig im Zuge mitfahrende Bahnarzt ordnete die nächste Behandlung, namentlich die geeignetste Fortschaffung des Schwerverletzten an. Die Verbrennung desselben war leider so erheblich, dass er bereits am folgenden Tag seinen Leiden erlag.

Ueber die Entstehung des Brandes liegt die Wahrscheinlichkeit sehr nahe, dass die Kleidung des Locomotivführers durch die zur geöffneten Heizthür herausschlagende Flamme entzündet worden ist. Es ist constatirt, dass der Locomotivführer, um die

Geschwindigkeit des Zuges nach der Bahnkreuzung hin zu vermindern, den Regulator der Maschine geschlossen hat. Hiedurch wird bekanntlich der Zug der Flamme nach dem Schornstein hin sehr vermindert, und die durch das eben angeführte Schüren des Feuers sich lebhaft entwickelnden Gase suchen den nähern Abzugsweg durch die geöffnete Heizthür. Das Herausschlagen der Flamme ist hiedurch als Ursache des Anbrennens der Kleidung des Führers mit grosser Gewissheit anzunehmen. In der Regel tritt nun das Maschinenpersonal der Flamme aus dem Wege, und die Thür wird geschlossen. Aber auch wenn die Flamme eine Kleidung berührt hat, ist bisher noch kein Fall der Entzündung bekannt geworden.

In dem vorliegenden Falle trug jedoch der Locomotivführer eine ziemlich lauge leinene Blouse und Beinkleider aus leichtem Stoffe, welche angeblich recht rein gewesen sein sollen. Der sonst sehr bedächtige und vorsichtige Mann hat sehr wahrscheinlich bei der Aufmerksamkeit, die er dem Kreuzungssignal zuwandte, nicht an das Offenstehen der Heizthür, der er den Rücken kehrte, gedacht; hat zufällig auch derselben sehr nahe gestanden und nicht sofort bemerkt, dass die herausschlagende Flamme seine Blouse hinten ergriff. — Er wurde erst seinen Zustand gewahr, als die wegen ihrer Trockenheit und Düntheit leicht entzündliche Blouse, angefacht durch den Zugwind, in Flammen aufloderte, wodurch er in solchen Schrecken gerieth, dass er die Besinnung des richtigen Handelns verlor; statt sich nieder zu werfen stehen blieb, und mit den Armen um sich schlug, was den Brand im Nu zu einem allseitigen machte und sein Unglück herbeiführte. — Hätte er sich sofort auf das Trottoir der Maschine niedergelegt, so würde sein Kopf aus dem Bereich der Flamme gekommen sein, die Zugluft hätte weniger auf das Feuer gewirkt, ein Theil der Flamme wäre erdrückt worden, und sein Heizer würde gewiss auf den Gedanken gekommen sein, mit nahe zur Hand befindlichen Kleidungsstücken ihn zu bedecken, um das Feuer vollständig zu ersticken.

Die traurigen Folgen dieses Unfalles mögen Locomotivführern und Heizern Veranlassung zu erhöhter Vorsicht und geeigneter Handlungsweise in solchen Fällen geben. Da das Herausschlagen der Flamme aus der Heizthür nicht immer zu verhüten ist, so empfiehlt sich zur Vermeidung der Kleiderentzündung, dass solche gewählt werden, welche nicht leicht Feuer fangen, also nicht zu dünne Stoffe, und dass dieselben nicht in langen, weiten Ueberwürfen bestehen. Ferner ist es unzweckmässig, namentlich beim Rückwärtsfahren, nahe an der Feuerthür zu stehen. F.

\* \* \*

#### Nouveaux essais comparatifs faits en Ecosse sur les freins Smith et Westinghouse.

Il a été exécuté, il y a quelques semaines, entre Edinbourg et Glasgow, sur le North British Railway des essais comparatifs confirmant entièrement la supériorité du frein à air comprimé (Westinghouse) sur celui par le vide (Smith), supériorité déjà bien constatée en Amérique. Nous allons donner un résumé très succinct de ces nouvelles expériences.

Voici d'abord les éléments des trains comparés:

	Smith	Westinghouse
Poids total du train	tonnes 170,5	167,5
„ soumis aux freins	„ 149,0	133,2
„ non soumis aux freins	„ 21,5	34,3
Nombre des sabots	„ 54,0	46,6

Ces chiffres sont tout à l'avantage du frein Smith, et, chose à noter, le fonctionnement de ce frein avait été grandement amélioré par l'adjonction de deux pompes dans un fourgon, complication inadmissible dans la pratique de l'exploitation.

En ne tenant compte que des observations pour lesquelles toutes les circonstances ont été notées, leur nombre s'est élevé à 16 pour le frein Smith et 12 pour le frein Westinghouse. Celles de ces observations qui sont comparables, c'est-à-dire pour lesquelles la vitesse des trains était la même au moment de la manœuvre des freins, fournissent les résultats ci-après: