

# Verein deutscher Locomotivführer

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 15

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2068>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

und nicht sämtliche 17. Die übrigen 14 sind zum gleichen Preise von Kessler in Esslingen geliefert.

3) Schnellzugmaschinen wurden 4 Stück erst 1872 abgeliefert zum Preise 61,242 Fr. und nicht alle 17 Stück in den Jahren 1854—1858. Die ältern 13 Stück kosteten nur 50,000 Fr.

4) Die Maschinen Nr. 61—64 und 80 sind als Vorspann- nicht als Gütermaschinen aufzuführen.

5) Seit Juni 1873 sind dem Betriebe übergeben worden :

|    |                                      |  |
|----|--------------------------------------|--|
| 4  | Locomotiven der litt. C <sup>1</sup> | von Esslingen, in der Statistik als<br>als noch nicht abgeliefert auf-<br>geführt. |
| 1  | " " " D                              | von der Haupt-Werkstätte Olten<br>abgeliefert.                                     |
| 1  | " " " E                              | von der Haupt-Werkstätte Olten<br>abgeliefert.                                     |
| 10 | " " " F                              | Rangirmaschinen von Maschinen-<br>fabrik Winterthur.                               |
| 5  | Personenwagen I. Cl.                 | (litt. A) 2achsige von Rathgeber<br>in München.                                    |
| 5  | " II. Cl.                            | (litt. B) 2 " von Rathgeber<br>in München.   |
| 8  | " I. & II. Cl.                       | (litt. AB) 4 " von der Haupt-<br>Werkst. Olten.                                    |
| 6  | " II. & III. Cl.                     | (litt. BC) 4 " von der Haupt-<br>Werkst. Olten.                                    |
| 14 | " III. Cl.                           | (litt. C) 4 " von der Haupt-<br>Werkst. Olten.                                     |
| 7  | Gepäckwagen                          | (litt. D) 2 " von der Haupt-<br>Werkst. Olten.                                     |
| 81 | gedeckte Güterwagen                  | (litt. G) von der Wagenfabrik<br>Fribourg.   |
| 50 | " "                                  | (litt. G) von der Haupt-Werk-<br>stätte Olten.                                     |

Ferner sind noch im Bau begriffen und werden theils schon abgeliefert :

|   |   |  |
|---|---|--|
| 20  | Maschinen (10 Güterzug- und 10 Schnellzugmaschinen) | von Köchlin in Mülhausen.  |
| 75  | gedeckte Güterwagen litt. G                         | von der Wagenfabrik Fribourg.  |
| 50  | offene " litt. O                                    | " " " " " "  |
| 150   | offene " litt. L                                    | von der Haupt-Werkst. Olten.   |
| Demnach gestalten sich die Gesamtzahlen (per 1. October 1874) folgendermassen : |   |  |
| 111   | Locomotiven,  | wovon 20 im Bau begriffen.   |
| 184   | Personenwagen.                                      |  |
| 42  | Gepäckwagen.  |  |
| 848   | gedeckte Güterwagen,                                | wovon Bestellung von 75 Stück<br>noch theilweise im Bau be-<br>griffen.  |
| 698   | offene " "  | wovon Bestellung von 200 Stück<br>noch theilweise im Bau be-<br>griffen. |
| 30  | Plattformwagen                                      |  |

**Offizielle Unfall-Statistik.** Bei Anlass der Besprechung der angehobenen Untersuchung über den Zusammenstoss bei Thorpe bemerkt das „Iron“ : „Im gegenwärtigen Augenblick stehen sieben Eisenbahngesellschaften unter dem schweren Verdacht, dem Eisenbahndepartement während der letzten zwei Jahre unrichtige Berichte über die ihren Angestellten zugestossenen Unfälle eingesandt zu haben. Das Parlamentsmitglied für Derby, Mr. Bass, kommt zu dem Schlusse, dass statt 632 Eisenbahnangestellten im Jahre 1872 deren 1080 getödtet, und statt 1395, wie die Gesellschaften berichteten, deren 27340 verletzt wurden. Im vergangenen December lenkte Mr. Bass in der „Times“ zum ersten Mal die Aufmerksamkeit auf die ausserordentliche Kluft zwischen der Wirklichkeit und den offiziellen Berichten, und seither widmete er viele Zeit der Untersuchung der Berichte von 1873; das Resultat war ähnlich wie für das vorhergehende Jahr. Die Anklage gegen die Lancashire und Yorkshire Eisenbahn erschien zuerst schwer genug, um das Board of Trade zu ermächtigen, gegen dieselbe einzuschreiten; aber Beschönigungen und Versprechen der Besserung für die Zukunft veranlassten, dass die gethanen Schritte wieder zurückgenommen wurden. Dieses unmittelbare Zugeständniss von Seiten dieser grossen Gesellschaften, die sich sonst nicht so schnell beugen, zeigen wohl deutlich, dass die traurigen Resultate, zu welchen Mr. Bass gelangt ist, nicht weit von der Wahrheit abliegen. Viele dieser Unfälle mögen ihren Grund in der aus langer Gewöhnung an die Gefahren folgenden Sorglosigkeit haben; was immer aber die Ursachen dieser „Zufälle“, wie man sie euphe-

mistisch zu nennen beliebt, sind, so ist das nie eine Entschuldigung für jene „Ungenauigkeit“, welche frech offizielle Berichte fälscht. Es ist nicht nur unbillig gegen das Publikum, demselben die Opfer zu verheimlichen, welche den Betrieb der Eisenbahnen erfordert, sondern geradezu ungerecht gegen den schwer mitgenommenen Eisenbahnangestellten, ihn in Unwissenheit über die Grösse der Gefahr zu lassen, unter der er arbeitet. Diese Seite der Frage hat ihre finanzielle und ihre humanitäre Bedeutung. Ein Soldat ist freilich auch schlecht genug bezahlt für sein Sichtschiessenlassen, aber das passirt nicht alle Tage; Matrosen und Bergleute, die in ihrem Berufe wirklich immer ihr Leben auf's Spiel setzen, sind glücklich genug, das Element der Gefahr in ihrem Lohne berücksichtigt zu finden, während bis auf diese Zeit die Gefahr, welche Eisenbahnangestellte laufen, immer unterschätzt worden ist. Während die offiziellen Zahlen die Wahrscheinlichkeit des Getödtetwerdens zu 0.16 per cent, des Verletztwerdens zu 0.30 per cent angeben, stellt sich dieselbe nach den Zahlen des Mr. Brass zu bezw. 0.30 und 7 per cent.

Es ist wahrscheinlich, dass es nicht lange mehr dauert, bis man zu der genauern Wahrheit gelangt; inzwischen zeigen die Bahngesellschaften eine eigenthümliche Scheu davor, dass ihre Angestellten bei einer offiziellen Untersuchung vertreten seien — als ob nicht eine Körperschaft von 400,000 Mann alles Recht hätte, ein wachsames Auge auf alle Vorgänge zu haben, die nicht nur ihr Wohlbefinden, sondern ihre Glieder und ihr Leben angehen.“

Wir empfehlen diese Zeilen insbesondere dem eidg. Eisenbahndepartement zu aufmerksamer Lectüre. Wir haben schon Gelegenheit gehabt anzudeuten, dass wir auch unsere schweiz. offizielle Unfallstatistik nicht für vollständig halten, und dass wir sehr daran zweifeln, ob auf dem vom Departement eingeschlagenen Weg sich Vollständigkeit erreichen lässt. Wir wiederholen, dass unserer Ansicht nach nur die unbeschränkteste Oeffentlichkeit eine wirksame Controlle darbieten kann.

Wenn das eidg. Eisenbahndepartement sich herbeiliesse, von Monat zu Monat, oder von Quartal zu Quartal die ihm von den Gesellschaften einberichteten Unfälle sammt zugehörigem Datum zu veröffentlichen, so würden sich die Leute schon finden, die in ihrem eigensten Interesse die nöthigen Ergänzungen vornehmen würden. Es kann uns nicht einfallen, gegen irgend eine Gesellschaft einen bestimmten Verdacht zu erheben; es ist wohl möglich, dass unsere Gesellschaften hierin besser sind, als die englischen Gesellschaften, und es kann uns nur freuen, wenn dem so ist. In diesem Falle dürften wir wohl sicher sein, dass die Gesellschaften in erster Linie unsern Vorschlag unterstützen, der das sicherste Mittel bietet, alle Zweifel und vielleicht ungerechten Vermuthungen zu zerstreuen.

\* \* \*

**Schweizerischer Geometerverein.** Die zweite diessjährige Versammlung findet am 11. und 12. Oct. Nachmittags 3 Uhr in Langenthal (Bern) statt. Mit derselben wird eine Ausstellung von Messinstrumenten, Zeichnungsapparaten, Plänen und Profilen verbunden werden. Interessante Gegenstände dieser Art sind an Herrn Geometer Schmassmann in Langenthal einzusenden.

Aus den Traktanden notiren wir zwei Vorträge von Prof. Rebstein (eine Berichterstattung über die deutsche Geometerversammlung und einen Vortrag über Fehlergrenzen bei Linien- und Winkelmessungen) und einen Vortrag von Jngen. Gysin über Absteckung, Triangulirung und Versicherung des Wasserfall-Tunnels, sowie eine practische Uebung mit dem Messtisch durch letztern.

Wir wünschen diesem jungen Vereine bestes Gedeihen und hoffen, dass er recht bald ein Verein aller schweizerischer Geometer sein werde.

\* \* \*

**Verein deutscher Locomotivführer.** Der Güte eines verehrten Mitarbeiters verdanken wir die Mittheilung des „Berichtes über die fünfte Generalversammlung dieses Vereines vom 14. und 15. Juli 1874 zu Hannover“ und einer vom 27. September datirten Eingabe einer zu Castel bei Mainz stattgehabten Versammlung von Locomotivführern an die am 13. October zu Berlin zusammentretende Commission zur Untersuchung der Eisenbahnunfälle.

Diese beiden Acta haben gewiss auch für die meisten unserer Leser Interesse, und theilen wir desswegen dieselben in folgendem auszugsweise mit.

Der Verein deutscher Locomotivführer zählt auf 1. Juli 1874 4497 Mitglieder, wovon 4384 dem eigentlichen Führer-

tande angehören, 91 als Werkmeister oder in ähnlichen vorgeetzten Stellen im Betriebe beschäftigt und 22 Oberbeamte sind. Von den im Rechnungsjahre durch Tod ausgeschiedenen 34 Mitgliedern starben 10 an Schwindsucht resp. Lungenleiden, 5 an Cholera, 4 durch Verunglückung im Dienst, 3 an Lungenentzündung und 2 an innerer Verblutung, 10 an andern Ursachen. Die Sterblichkeit betrug somit 0,82 0/0. Nach der Tabelle der 17 engl. Gesellschaften beträgt die Sterbenswahrscheinlichkeit für 1 Jahr im Alter 20 : 0,0073, 30 : 0,0084, 40 : 0,0104, 50 : 0,0159. Wenn hienach die Sterblichkeit unter den Locomotivführern sich ungefähr neben die Sterblichkeit unter den Versicherten der 17 Gesellschaften stellt, und wir bedenken, dass letztere sich im Ganzen aus einer gesundheitlich eher unter dem Mittel der ganzen Bevölkerung stehenden Classe rekrutirt haben, während sich zum Führerstand so ziemlich eine Elite kräftiger männlicher Bevölkerung anwerben lässt, dann kommen wir dazu, die Sterblichkeit unter den Führern als eine ziemlich starke anzusehen, wie zwar auch zum Voraus zu erwarten war.

Einer der Hauptzwecke des Vereins ist die Unterstützung der Mitglieder im Invaliditäts-, und der Familien derselben im Todesfall. Für die verstorbenen 34 Mitglieder zahlte die Hilfskasse 6800 Thaler. Wegen allgemeiner Kränklichkeit traten aus dem Dienst 39, bei Anlass dienstlicher Unfälle 14, wegen Augen- und Gehirnkrankheit 6, aus andern Krankheitsursachen 6. Für diese Mitglieder gab die Kasse 12,895 Thaler aus.

Die Hauptverhandlung der diesjährigen Sitzung betraf die Reorganisation der Hilfskasse, die wie es scheint, auf ganz irrationellen Grundlagen beruht, so dass jetzt schon vorauszu- sehen, dass die Einnahmen nicht genügen werden, um die Auszahlungen im bisherigen Modus weiter zu führen. Auch in dieser Verhandlung fand der einzig richtige Ausweg, den Stand des Institutes durch einen Fachmann prüfen und von diesem auf richtige Grundlagen stellen zu lassen, keinen Vertreter; nach fruchtlosen Discussionen einigte man sich dahin, sechs Palliativmittel (Reduction der Pensionen, Erhöhung der Einzahlungen etc., wieder in ganz empirischer Festsetzung) den Vereinsmitgliedern zur Auswahl vorzulegen.

Besondern Beifall fand bei der Versammlung ein Vortrag über: Eisenbahnunfälle, deren Ursachen und Vorschläge zu Maassnahmen gegen dieselben, welcher in der nächsten Nummer der Zeitschrift des Vereins erscheinen und wo möglich auch in unserer Zeitschrift mitgetheilt werden wird.

Wir sind schliesslich im Falle mitzutheilen, dass auch ein Schweizerischer Verein von Locomotivführern in Bildung begriffen ist. Eine Hilfskasse ist für diesen Verein zunächst nicht in Aussicht genommen, da ein grosser Theil der schweizerischen Führer dem deutschen Verein angehört und an jener Kasse theilhaftig ist. Die Hauptzwecke des schweiz. Vereines sind Wahrung der Standesinteressen, gegenseitige Belehrung und Gesellschaflichkeit. Eine solche Vereinigung kann bei richtig geleiteter Thätigkeit für unser Eisenbahnwesen von grosser Bedeutung werden, und wünschen wir ihr von Seiten der Bahnverwaltungen und Behörden diejenige Berücksichtigung, die sie verdient.

Bezüglich der Eisenbahnunfälle, ihrer Ursachen und Mittel zur Verhütung derselben fasste die oben erwähnte Versammlung in Castel folgende (leider etwas in der Eile redigirte) Resolutionen:

1. Die Anstellung von Locomotivführern betreffend. Die Directionen sämtlicher Bahnen sind zu veranlassen: a) dass bei Anstellung von Locomotivführer aspiranten auf physische und moralische Tüchtigkeit und auf practische Befähigung geachtet werde und alle Protection im Examen in Wegfall komme; b) dass alle in Dienst zu nehmenden Personen auf das Gesetz verpflichtet werden.

2. Die Dienstzeit, Wirkungskreis u. Stellung des Führers betreffend. a) Da nachgewiesenermaassen die Dienstzeit des Locomotivführers oft 18—22 Stunden täglich dauert, da aber durch ununterbrochene Aufmerksamkeit, die der Führer seiner Maschine, dem Bahnkörper und dem Zug widmen muss, eine Ueberreizung der Nerven entsteht, deren unausbleibliche Folge eine Erschlaffung ist, so soll die Dienstzeit reducirt und auf 10, höchstens 12 Stunden, alles inbegriffen, angesetzt werden. Dann darf man dem Locomotivführer auch grössere Verantwortlichkeit zumuthen. b) Entsprechend dieser grössern Verantwortlichkeit soll der Führer finanziell besser gestellt und damit jeder Sorge um die Lebensverhältnisse seiner Familie enthoben werden. c) Hauptsächlich sei dahin zu wirken, dass von der Maschine nicht mehr verlangt werde, als sie leisten kann, damit der immerwährende Kampf um Dampf und Wasser aufhöre. Gerade durch die beständigen Kämpfe auf der Maschine wegen ungenügender Leistungsfähigkeit und schlechtem

Brennmaterial wird die Aufmerksamkeit des Führers bedeutend in Anspruch genommen und dadurch manches Unglück, das sonst verhütet werden könnte, herbeigeführt.

3. Die Controle des Transportmaterials betreffend. a) Es seien alle in einen Zug einzustellenden Wagen genau zu controliren, die Bremsen in gutem Stand zu halten, zu Achsen, Bandagen, Federn und Zugsapparaten besonders gutes Material zu verwenden. b) Zu Wagenwärtern und Bremsern sollen nur practische Leute verwendet und dieselben nicht durch allzuweite Touren erschöpft werden.

4. Betreffend Instandhaltung der Bahn. a) Der Stand von Ober- und Unterbau soll von Seiten der betreffenden Regierung ausreichend controlirt werden. b) Die Führer sollen durch Einhängung von Rapportformularen in den Stand gesetzt werden, alle wahrgenommenen schlechten Stellen der Bahn zur Anzeige zu bringen, diese Anzeige als Beleg actlich eintragen zu lassen, und es habe im Falle der Nichtbeachtung dieser Anzeigen von Seiten des Stationspersonals strenge Ahndung einzutreten.

5. Betreffend die Weichensteller. a) Es sind nur „dem Dienst und der Sicherheit entsprechende“ (erfahrene und zuverlässige) Leute anzustellen. b) Denselben ist keine zu grosse Dienstzeit zuzumuthen. c) Dieselben sind so zu bezahlen, dass sie mit Liebe ihrem Dienst nachkommen. d) Der Stationschef ist für dessen (seine oder der Weichensteller? wohl letzterer, da er für seine eigene Dienstleistung schon verantwortlich sein wird) richtige Dienstleistung verantwortlich zu machen.

6. Betreffend Stationssignale. a) Vor jeder Station werde, nach Lage der Bahn und in entsprechender Entfernung, ein auf weithin sichtbares Signal angebracht. b) Hauptsächlich sollen auf allen Bahnen in kürzester Frist gleiche und der Sicherheit entsprechende Signale, besonders gute Schlusslaternen, eingeführt werden. c) Es ist eine mit Reflex construirte Bahnwarlaterne, welche auf bestimmte Entfernung sichtbar ist, einzuführen.

7. Betreffend Beamte im äussern Dienst. Beamte, welche im äussern Dienst verwendet werden wollen, sollen erst practisch gebildet werden, bevor sie selbständig zum Dienste zugelassen werden. Auf diesen Wunsch wird besonderer Nachdruck gelegt, da die Ausführung des äussern Dienstes durch unpractische Beamte schon viel Unheil veranlasst hat.

8. Betreffend Geschwindigkeit. „Dahin zu wirken, dass die Fahrgeschwindigkeit bei Courier- und Schnellzügen eine erhöhte Aenderung erfahre, denn es ist durch langjährige Erfahrung erkannt, dass die Fahrgeschwindigkeit bei Courier- und Schnellzügen, besonders auf kurzen Strecken, welche unter 9 Minuten per Meile gefahren wird, aller Sicherheit entbehrt.“ (Diesen Artikel vermögen wir nicht zu verstehen und wären für Aufschluss von Seite eines Fachmannes dankbar).

9. Betreffend Bahnhöfe und Weichenlaternen a) Die heutigen Bahnhöfe sind den jetzigen Verkehrsverhältnissen in keiner Weise entsprechend. (Die Angabe, was daran anders sein sollte, fehlt). b) Alle Weichenlaternen sollen gegen die Spitze rechts aufgestellt werden.

10. Betreffend Bahnpolizeireglement. § 13 des deutschen Bahnpolizeireglements (bezüglich der in einem Zuge erforderlichen Bremsvorrichtungen) soll im strengsten Sinne des Wortes gehandhabt werden.

#### Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Pest.

Pest, 28. September. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen ist heute Vormittag im Saale des Redoutengebäudes durch den Vorsitzenden der geschäftsführenden Direction Geh. Rath Fournier (Berlin) eröffnet worden. Der K. ungarische Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen Graf Josef Zichy von Vasonek begrüsst im Namen der österreichisch-ungarischen Regierung die Versammlung als die Gesamtheit derjenigen Männer, welche im eigentlichen Sinne des Wortes den Fortschritt befördern und damit den Impuls zur Fortentwicklung, zur Freiheit der Völker geben. Glück und Segen mögen die Verhandlungen der Generalversammlung begleiten, auf dass sie, wie ihre Vorgängerinnen, zu Nutz und Frommen der ganzen Menschheit ausfallen.

Nach einigen Dankesworten des Vorsitzenden und verschiedenen geschäftlichen Mittheilungen trat die Versammlung in die geschäftlichen Verhandlungen ein:

I. Verwaltungsbericht der geschäftsführenden Direction des Vereins vom September 1873 bis dahin 1874. Die Bebra-Hanauer-Bahn hat ihre Firma in „Frankfurt-Bebra-Hanauer-Bahn“ umgewandelt, die Friedrich-Franz-Eisenbahn ist in Privatverwaltung übergegangen. — Die Aufnahme in den Verein haben nachgesucht die Verwaltungen der Cottbus-Grossenhainer, Saal-, Erzherzog Albrecht-, der Mährischen und der Waagthalbahn. Es gehören gegenwärtig dem Vereine an: 45 deutsche Verwaltungen mit 3382,20 Meilen Bahnlänge im Betriebe, 38 österreichische Verwaltungen mit 2199,52 und 8 fremdländische Verwaltungen mit 358,50 Meilen Bahnlänge, zusammen 99 Verwaltungen mit 5940,22 Meilen Bahnlänge im Betrieb. Seit der letzten Generalversammlung hat sich das Vereinsgebiet um 501,20 Meilen Bahnlänge erweitert. — Das allseitig ge-