

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau für die Schweiz : Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 21 (1929)
Heft: 6

Artikel: Die Unfallverhütung im Eisenbahnbetrieb
Autor: Held, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-352396>

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: 02.02.2025

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

GEWERKSCHAFTLICHE RUNDSCHAU

FÜR DIE SCHWEIZ

*Monatsschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Beilage „Bildungsarbeit“, Mitteilungsblatt der Schweiz. Arbeiterbildungszentrale*

No. 6

JUNI 1929

21. Jahrgang

Die Unfallverhütung im Eisenbahnbetrieb.

Von Ernst Held.

Im Hinblick auf die Tatsache, dass sich die am 30. Mai 1929 in Genf zusammengetretene 12. internationale Arbeitskonferenz neuerdings vornehmlich mit Fragen der Unfallverhütung befasst, ist es wohl nicht unangebracht, im nachstehenden den einschlägigen, wichtigsten Forderungen der Eisenbahnerschaft Ausdruck zu geben. Dabei mag es uns gestattet sein, gleichzeitig auch zu einigen Fragen grundsätzlicher Natur kurz Stellung zu nehmen.

I.

Es ist eine allgemein bekannte Tatsache, dass die Betätigung im Eisenbahndienst aussergewöhnlich zahlreichen und grossen Gefahren ausgesetzt ist. Die allgemeine Kenntnis dieser Tatsache an sich genügt jedoch nicht, um die Bedeutung derselben richtig würdigen zu können. Dazu tun konkrete Zahlen not, weshalb wir versuchen möchten, einen kurzen Ueberblick über die Häufigkeit der Todes- und sonstigen Unfälle zu geben, die sich im Laufe der letzten Jahre im Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen zuge tragen haben. Dabei muss vorausgeschickt werden, dass leider die vorhandenen Quellen nicht genügend ausgebaut sind. So wird durchweg nur unterschieden zwischen tödlichen und nichttödlichen Unfällen. Der weitere Schritt, die nichttödlichen Unfälle nach ihrer Schwere zu trennen, wurde nicht unternommen. Auch sind die Grundlagen der Statistik, und dies gilt wiederum für die nicht-tödlichen Unfälle, so gewählt, dass die produzierten Angaben nur im Sinne einer Schätzung gewertet werden können.

Nach der Statistik des Eidgenössischen Eisenbahndepartements¹ hat die Zahl der tödlichen und nichttödlichen Unfälle, von denen das Bahnpersonal der schweizerischen Eisenbahnen (sämtliche Normalspurbahnen, Schmalspur- und Zahnradbahnen,

¹ Schweiz. Eisenbahnstatistik, herausgegeben vom Eidg. Post- und Eisenbahndepartement.

exklusive Tramways) betroffen wurde, folgende Entwicklung genommen:

Jahr	Tötliche Unfälle		Nicht tödtliche Unfälle	
	Ganzes Netz	S. B. B.	Ganzes Netz	S. B. B.
1921	30	24	925	804
1922	19	15	909	765
1923	49	37	981	804
1924	34	23	965	822
1925	29	23	930	824
1926	32	28	265	227
1927	24	13	271	235
Total	217	163	5246	4481

Aus dieser Zusammenstellung darf nur eine Tatsache geschlossen werden, nämlich die, dass in den letzten sieben Jahren im Gebiete der schweizerischen Eisenbahnen zusammen 217 Eisenbahner bei Ausübung ihrer beruflichen Arbeit tödtlich verunfallt sind, was einen Jahresdurchschnitt von 31 Todesopfern bedeutet. Die Zusammenstellung lässt ferner erkennen, dass von diesen tödtlich verunfallten Eisenbahnern insgesamt 163 oder durchschnittlich 27,2 per Jahr auf das Gebiet der Schweiz. Bundesbahnen entfallen. Die nichttötlichen Unfälle haben wir nur angeführt, weil sie die Bedeutung der Wahl der statistischen Grundlagen charakteristisch beleuchten. Es muss sofort auffallen, dass die Zahl der nichttötlichen Unfälle vom Jahre 1925 auf das Jahr 1926 unvermittelt und gleichmässig rapid sinkt. Diese Erscheinung hat ihre Ursache darin, dass im Jahre 1926 die statistischen Grundlagen geändert wurden. Während bis und mit dem Jahre 1925 alle Unfälle erfasst wurden, die eine Arbeitsaussetzung von sechs Tagen zur Folge hatten, wurde vom Jahre 1926 hinweg die Meldepflicht gelockert, was im statistischen Bild mit einem Schlag ein Sinken der Zahl der Unfälle um zirka $\frac{3}{4}$ ihrer ursprünglichen Höhe bewirkte.

Man könnte sich vielleicht fragen, ob es nicht angängig sei, gestützt auf die an und für sich ziemlich konstante Zahl der nichttötlichen Unfälle der Jahre 1921—1925 gewisse Schlussfolgerungen auf die Bedeutung dieser Kategorie von Unfällen zu ziehen. Wir müssen das ablehnen, und zwar deshalb, weil auch diese Zahlen den wirklichen Verhältnissen nicht gerecht werden, indem nicht alle, sondern nur diejenigen Unfälle berücksichtigt sind, die zu einer Arbeitsaussetzung von wenigstens sechs Tagen führten und weil andererseits die kleinen Unfälle wegen ihrer Häufigkeit erfahrungsgemäss eine wirtschaftliche Bedeutung haben, die bei einer einigermaßen gründlichen Betrachtung nicht ausser acht gelassen werden darf. Aus diesem Grunde haben wir uns bemüht, für die nichttötlichen Unfälle andere Quellen zu finden.

Aus den Geschäftsberichten der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt in Luzern² ist die Zahl aller der Anstalt zur Kenntnis gebrachten nichttötlichen Unfälle, die sich bei den eidgenössischen Regiebetrieben, inklusive der Schweiz. Bundesbahnen, zuge tragen haben, zu entnehmen. Die Schweiz. Bundesbahnen haben bekanntlich an den Regiebetrieben des Bundes überwiegenden Anteil. Es scheint uns, gemessen am Personalbestand der Bundesbahnen einerseits und demjenigen der übrigen Regiebetriebe andererseits, durchaus angängig zu sein, wenigstens $\frac{2}{3}$ dieser Unfälle auf Konto der Schweiz. Bundesbahnen zu buchen. Es ergibt sich dabei folgendes Bild:

Jahr	Alle Regiebetriebe	Bundesbahnen allein
1921	6,027	4,018
1922	5,918	3,944
1923	5,530	3,686
1924	5,345	3,562
1925	5,348	3,564
1926	5,297	3,530
1927	5,370	3,580
Total	38,835	25,884

Es ergibt sich aus dieser Zusammenstellung, dass in den letzten sieben Jahren einzig im Gebiete der Schweiz. Bundesbahnen zusammen wenigstens 25,884 Eisenbahner bei der Ausübung ihrer Berufsarbeit mehr oder weniger schwer, nicht aber tödlich verunglückt sind, was einem Jahresdurchschnitt von 3697 Verletzten gleichkommt.

Gelangen wir zum Gesamtschluss, so ergibt sich als Resultat, dass in den letzten sieben Jahren im Gebiete der Schweiz. Bundesbahnen 163 Eisenbahner tödlich und zirka 25,000 nichttötlich verunfallt sind, was einem Jahresdurchschnitt von 31 resp. 3700 entspricht, und ferner dass die tödlichen Unfälle des Personals des gesamten schweizerischen Eisenbahnnetzes in der nämlichen Zeitperiode 217 im Total oder 31 im Jahresdurchschnitt betragen hat.

Der Raum versagt es uns, diesen Zahlen auch den genauen Personalbestand gegenüberzustellen. Zur Orientierung fügen wir immerhin bei, dass im Durchschnitt des Jahres 1927 beschäftigt wurden:

im ganzen Netz	40,671 Personen
bei den S. B. B.	33,425 »

II.

Jeder Unfall bedeutet für die an ihm beteiligten Kreise einen wirtschaftlichen Verlust. Es würde zu weit führen, wollten wir diesen Verlust an dieser Stelle in seiner gesamten Bedeutung wür-

² Schweiz. Unfallversicherungsanstalt; Jahresbericht und Jahresrechnung.

digen. Wir begnügen uns daher, ihn vom Standpunkte der Interessen des Arbeitnehmers näher ins Auge zu fassen.

Der Arbeitnehmer erleidet einen wirtschaftlichen Verlust dadurch, dass ihm oder gegebenenfalls seinen Hinterlassenen die durch den Unfall verursachte Einkommenseinbusse kaum jemals restlos entschädigt wird. Das Krankengeld und die Renten sind bekanntlich gesetzlich begrenzt, und es wird ihrer Festsetzung überdies nur dasjenige Einkommen zugrunde gelegt, das der Unfallte im versicherten Betriebe, nicht aber auch dasjenige, das er aus Nebenverdienst, hauswirtschaftlichen Arbeiten etc. ohne Hinzutreten des Unfalles bezogen hätte.

Der Arbeitnehmer und gegebenenfalls seine Hinterlassenen haben aber nicht nur Nachteile materieller Natur zu tragen. Sie haben darüber hinaus in jedem Falle auch die moralischen Unzukömmlichkeiten in Kauf zu nehmen und solche restlos aus eigenen Kräften zu bestreiten. Die Unfallversicherung gibt kein Entgelt für erlittene körperliche und moralische Schmerzen; sie vermag den Witwen und Waisen nicht den Gatten und Vater wiederzugeben; sie gibt auch kein Entgelt für eine allenfalls eingetretene Verstümmelung. Sie entschädigt nur die materiellen Nachteile und auch diese nicht in vollem Masse; eine Entschädigung für die moralischen Unzukömmlichkeiten kann sie schon erst recht nicht bieten. Eine Rente ist deshalb (sie mag noch so hoch bemessen sein) nie imstande, die wirtschaftlichen und moralischen Lebensgüter wieder so herzustellen, wie sie vor dem Unfall vorhanden waren. Die Verhütung eines Unfalles ist somit für den Arbeitnehmer immer und unter allen Umständen besser als der günstigste Abschluss einer Unfallversicherungsstreitigkeit, und das Mitspracherecht der Arbeiterschaft an der Unfallverhütung hat nicht nur eine moralische, sondern auch eine materielle Berechtigung.

III.

Viele Fragen der Unfallverhütung im Eisenbahnbetrieb können nur auf internationaler Basis gelöst werden. Damit sind die Schwierigkeiten, die dem Problem entgegenstehen, ohne weiteres gekennzeichnet. Der Kampf der Eisenbahnerschaft um vermehrten Schutz gegen Unfallgefahren hat denn auch im Laufe der Jahre auf internationalem Gebiet wenig Fortschritte gemacht. So ist beispielsweise die brennendste Frage, nämlich die Einführung der
a u t o m a t i s c h e n Z u g s k u p p e l u n g

immer noch schwebend.

In den Vereinigten Staaten Nordamerikas ist die allgemeine Einführung der automatischen Zugskuppelung bereits mit Gesetz vom 2. März 1893 grundsätzlich verankert worden. Durch das

amerikanische Beispiel angeregt und mit Rücksicht auf die mit der Ausdehnung der Eisenbahnnetze mehr und mehr übernehmenden Kuppelungsunfälle hat die internationale Transportarbeiter-Föderation (I. T. F.), mit Sitz in Amsterdam, schon frühzeitig die Forderung der Einführung der automatischen Zugskuppelung in ihr Programm aufgenommen. Es geschah dies erstmals anlässlich des im Jahre 1905 in Mailand stattgehabten Kongresses. Von diesem Zeitpunkte hinweg wurde die Angelegenheit fortgesetzt nach Möglichkeit gefördert. In den letzten Jahren hat nun die Frage der Einführung der automatischen Zugskuppelung einen neuen Impuls erfahren. Am 29. Oktober 1923 nahm die V. internationale Arbeitskonferenz auf Vorschlag des Kollegen Charles Schürch, Sekretär des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, eine Entschliessung an, gestützt worauf vom Internationalen Arbeitsamt (I. A. A.) in Genf erstmals ausführliche Erhebungen über die Unfallhäufigkeit beim An- und Abkuppeln von Eisenbahnfahrzeugen durchgeführt wurden. Das Resultat dieser Erhebungen ist in einem Berichte des I. A. A., betitelt: « Automatische Kuppelung und Sicherheit der Eisenbahnarbeiter », zusammengefasst, der 1925 im Druck erschienen ist. Obschon der Bericht unter der Verschiedenartigkeit der statistischen Grundlagen der verschiedenen Länder zu leiden hatte, kann ihm das Zeugnis einer äusserst sorgfältig durchgeführten und dementsprechend auch wertvollen Untersuchung nicht abgesprochen werden. Es kommt auf Grund der gemachten Erhebungen zu dem Schluss, dass in den 11 wichtigsten europäischen Staaten jährlich zirka 225 Eisenbahner dem heutigen veralteten Kuppelungssystem ihr Leben opfern müssen, ferner dass dieses Kuppelungssystem alljährlich zu 900 bis 1500 schweren und zu 4500 bis 9000 leichten Verletzungen Anlass gibt.

Anlässlich der letztjährigen 11. internationalen Arbeitskonferenz, die sich bekanntlich gleichfalls vornehmlich mit Fragen der Unfallverhütung befasste, ist in der weitem Verfolgung der Angelegenheit der Verwaltungsrat des I. A. A. beauftragt worden, eine Kommission, bestehend aus je 7 Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervetretern zur Prüfung der Frage der allgemeinen Einführung der automatischen Zugskuppelung einzusetzen.

Es ist fast müssig zu betonen, dass sich die Arbeitgeber energisch gegen die Einsetzung dieser Kommission wehrten und dass sie auch heute noch versuchen, ihr Zustandekommen nach Möglichkeit zu verzögern, wenn nicht gar zu hintertreiben. Leider scheint es immer noch zu den wichtigsten Aufgaben der Organisationen des Unternehmertums zu gehören, jedes Mitspracherecht der Arbeiterschaft grundsätzlich zu bekämpfen.

Der Vollständigkeit halber sei noch beigefügt, dass die Frage der Einführung der automatischen Zugskuppelung technisch als gelöst betrachtet werden kann. Als Beweis dafür mag, abgesehen

vom amerikanischen Beispiel, u. a. die Tatsache gelten, dass auch Japan vor kurzer Zeit das gesamte Rollmaterial seiner Netze mit der automatischen Kuppelung ausgerüstet hat und damit sowohl vom Standpunkt der Unfallverhütung wie auch von wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet die besten Erfahrungen macht.

Eine nicht minder wichtige Frage der Unfallverhütung auf internationalem Gebiete ist in der mehr und mehr überhandnehmenden

einmännigen Besetzung der Lokomotiven

zu suchen. Die einmännige Besetzung der Lokomotiven wird nicht nur nach Dafürhalten der direkt beteiligten Eisenbahnerschaft, sondern auch nach dem Urteil fernstehender, einsichtiger und massgebender Persönlichkeiten unzweifelhaft zu einer erheblichen Vermehrung der ohnedies schon zahlreichen Unfälle im Eisenbahnbetrieb führen. Es ist deshalb notwendig, dass sich die Oeffentlichkeit rechtzeitig über die Tragweite dieser Rationalisierungsmassnahme klar wird. Die 11. internationale Arbeitskonferenz, die letztes Jahr in Genf tagte, hat nun auch hier auf Antrieb der I. T. F. den ersten Schritt getan. Sie hat das I. A. A. beauftragt, Erhebungen über die Vermehrung der Unfallgefahren durch die einmännige Besetzung der elektrischen Lokomotiven durchzuführen, und es ist damit Gewähr dafür geboten, dass auch diese Angelegenheit einer gründlichen Untersuchung zugeführt wird.

Zu den Postulaten der Eisenbahnerschaft auf dem Gebiete internationale Unfallverhütung gehört auch die Förderung der

Begrenzung des Gewichtes der Traglasten.

Diese Frage ist bekanntlich ebenfalls Gegenstand der diesjährigen Verhandlungen der 12. internationalen Arbeitskonferenz in Genf, und es ist zu hoffen, dass auch sie einer geeigneten Lösung zugeführt wird. Es wäre wünschenswert gewesen, die Frage der Begrenzung des Gewichtes der Traglasten etwas auszudehnen, denn auf diesem Gebiete tut nicht nur die Schwere der Lasten an sich not, sondern auch eine einheitliche Normierung mit Bezug auf das Ausmass und die Konstruktion der äusseren Verpackung der Lasten, Umstände, die schon mit Rücksicht auf ihre Verschiedenartigkeit häufig Anlass zu Unfällen und zu beruflichen Schädigungen geben.

Selbstverständlich ist, dass die Eisenbahnerschaft auch der Ausgestaltung und Ausrüstung der Eisenbahnfahrzeuge fortgesetzte Aufmerksamkeit schenken muss. An der Spitze der Forderungen steht hier die Ausgestaltung und der Unterhalt der

Bremshütten

des Güterzugsrollmaterials. Ungenügender Schutz während stundenlangen Fahrten auf Güterzügen hat schon oft den Keim zu lebenslänglichem Siechtum gesetzt.

Die Schweiz. Bundesbahnen haben im verflossenen Jahre eine besondere Dienststelle für die Pflege der Unfallverhütung geschaffen. Ein selbständiges Vorgehen war hier deshalb geboten, weil die Schweiz. Unfallversicherungsanstalt in Luzern für die Ausübung der Unfallverhütung auf dem Gebiete der schweizerischen Eisenbahnen nur insoweit zuständig ist, als es sich um Werkstätten handelt, die dem Fabrikgesetz unterstellt sind. Die Unfallverhütung wird im übrigen vom Eidg. Eisenbahndepartement ausgeübt, und für das Gebiet der Bundesbahnen sind kraft Rückkaufgesetz diese selbst zuständig.

Die von den Bundesbahnen neu geschaffene Dienststelle ist berufen, Grosses zu leisten. Sie wird indessen ihrer Aufgabe nur dann in befriedigender Weise gerecht werden können, wenn sie mit dem Personal und seiner Organisation zusammen arbeitet. Es gilt, diese Forderung übrigens nicht nur für diesen speziellen Fall. Sie hat überall Berechtigung, wo überhaupt Unfallverhütungsfragen zu lösen sind.

* * *

An die Delegierten der 12. internationalen Arbeitskonferenz richtet die Eisenbahnerschaft den dringenden Wunsch, gegebenenorts ihren Einfluss dahin geltend zu machen, dass die von der 11. Konferenz grundsätzlich beschlossene Einsetzung der gemischten Kommission zur Prüfung der Frage der automatischen Zugkuppelung eine weitere Verzögerung nicht mehr erleidet.

Die Frage der Beschränkung von Traglasten auf 75 kg.

Von J. Schifferstein.

Der Internationale Gewerkschaftsbund (I. G. B.) hat sich zur Aufgabe gestellt, die Internationale Arbeitskonferenz zu dem Erlass einer Konvention zu veranlassen, die ein Verbot von Traglasten über 75 kg enthält. Das Verlangen des I. G. B. läuft nicht auf ein Verbot aller Traglasten über 75 kg hinaus. In den internationalen Verkehr gelangen bestimmte Güter; wir verweisen nur auf Maschinen, die über 75 kg wiegen und nicht geteilt noch in ihrem Gewicht reduziert werden können. Was der I. G. B. anstrebt, ist ein Verbot jener Traglasten über 75 kg, die als Massengüter in den Verkehr gelangen und von einem Mann getragen werden müssen. Das Tragen einzelner Lasten über 75 kg Gewicht durch hierzu qualifizierte Arbeiter bringt keine bleibenden Nachteile. Eine Schädigung des menschlichen Körpers tritt erst dann ein, wenn dauernd Lasten über 75 kg getragen werden müssen.