

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 15

**Artikel:** Schweizerischer Geometerverein  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2067>

### **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:** 30.01.2025

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

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 als noch nicht abgeliefert auf- geführt.
1	" " " D	von der Haupt-Werkstätte Olten abgeliefert.
1	" " " E	von der Haupt-Werkstätte Olten abgeliefert.
10	" " " F	Rangirmaschinen von Maschinen- fabrik Winterthur.
5	Personenwagen I. Cl.	(litt. A) 2achsige von Rathgeber in München.
5	" II. Cl.	(litt. B) 2 " von Rathgeber in München.
8	" I. & II. Cl.	(litt. AB) 4 " von der Haupt- Werkst. Olten.
6	" II. & III. Cl.	(litt. BC) 4 " von der Haupt- Werkst. Olten.
14	" III. Cl.	(litt. C) 4 " von der Haupt- Werkst. Olten.
7	Gepäckwagen	(litt. D) 2 " von der Haupt- Werkst. Olten.
81	gedeckte Güterwagen	(litt. G) von der Wagenfabrik Fribourg.
50	" "	(litt. G) von der Haupt-Werk- 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 noch theilweise im Bau be- griffen.
698	offene " "	wovon Bestellung von 200 Stück noch theilweise im Bau be- 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 wachsameres 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-