

Ueber Ersparnisse im Lokomotivbetriebe.

Von R. MEYER, Kgl. Eisenbahn-Maschinen-Inspektor in Magdeburg.

Das Thema «Ersparnisse beim Betriebe von Eisenbahnen» ist schon von jeher ein so viel erörtertes gewesen, daß man beinahe erwarten könnte, dasselbe sei vollständig erschöpft. Aber trotz der vielen Vorschläge, Bestrebungen, faktischen und eingebildeten Verbesserungen an den Betriebsmitteln etc., sehen wir noch immer, wie der Betrieb der Eisenbahnen enorme Summen verschlingt. Die Verstaatlichung der Privatbahnen, welche ja im Vergleich zu den Staatsbahnen stets billiger arbeiten mußten, scheint in neuerer Zeit, da der Ruf nach Sparsamkeit wieder stärker und dringender geworden ist, für Viele Anlaß gewesen zu sein, die früher von gewisser Seite oft stark bemitleidete Organisation der Privatbahnen einer näheren Untersuchung zu unterziehen und darüber nachzudenken, ob dort nicht doch vielleicht Anhaltspunkte zu finden seien, welche der Beachtung beim Betriebe für würdig erachtet werden könnten. Daß die Wege, welche zu Ersparnissen bei den Eisenbahn-Verwaltungen führen, sehr verschiedene sind, liegt auf der Hand. Ganz besonders reizt aber der Zugförderungsdienst, da die Kosten für denselben in der That sehr hoch sind und außerdem hier für Berufene und Unberufene ein sehr bequemes und weites Feld gegeben ist. Obenan stehen die Bestrebungen, die Betriebsmittel und die mit denselben verbundenen Apparate zu verbessern, um Materialersparnisse herbeizuführen. Ganz erstaunlich sind die Leistungen in dieser Beziehung! Man lasse doch nur einmal die stattliche Reihe von verbesserten und neu erfundenen Schmierapparaten, Speisevorrichtungen, Kondensatoren und Feuerungsanlagen vorbeipassiren, lese die Prospekte und Empfehlungen und entnehme aus ihnen, welche große Anzahl von Prozenten an Oel und Kohlen erspart werden! Man greife doch nur zu und staune über den Erfolg!

Wenn doch die armen preussischen Staatsbahnen auch den Unwerth der Staubkohlen, wie das von manchen Bahnen gerühmt wird, verwerthen könnten; wie viel Durchgangswagen würden dann noch eingestellt und wie viel Klosets eingerichtet werden können! Aber vergebliche Hoffnung! Wir werden uns wohl für ewige Zeiten mit westfälischer oder oberschlesischer Förder- und Stückkohle abmühen müssen und können daher auch den alten, biedereren Klapprost nicht mehr gebrauchen, ebensowenig wie den WACKERNIE-Rost. Alles paßt nicht für Alle. Bahnen, welche in Kohlenrevieren liegen und nur Kohlen transportiren, mögen ihre Staubkohle auf passenden Rosten mit Vortheil verwenden. Andere Bahnen aber, welche ihre Kohlen weither kommen lassen müssen, werden doch wohl keine Staubkohle, sondern möglichst gute Kohle beziehen und hiernach ihre Feuerungsanlagen einrichten. Nur der Chamotteschirm kann für alle Lokomotivfeuerungen empfohlen werden. Ich muß in dieser Beziehung gänzlich den Ausführungen des Hrn. TH. LANGE in No. 174 der *Annalen* (Bd. XV., S. 108) zustimmen und füge nur noch hinzu, daß der frühere Maschinenmeister GRUSON in Hamburg im *Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens* vom Jahre 1866 diesen Schirm bereits empfohlen hat. Durch Versuche, welche damals an der Berlin-Hamburger Bahn unter meiner Leitung vorgenommen wurden, ist festgestellt, daß bei Güterzugmaschinen eine Kohlenersparnis von 5 pCt. erreicht wurde; bei Personenzugmaschinen war eine Ersparnis nicht bemerkbar; hier diente der Schirm nur zum Schutze der Rohrwand und verringerte den Funkenflug.

Da nun also diese Quelle von Ersparnissen nur Wenigen laufen wird, so müssen wir uns wohl nach anderen Mitteln umsehen. Unter den vielen Vorschlägen, welche in dieser Beziehung bisher gemacht und zur weiteren Verarbeitung

empfohlen worden sind, sind diejenigen, welche auf eine größere Ausnutzung der Lokomotiven hinweisen, von besonderem Interesse, umso mehr, als in neuerer Zeit von berufener wie unberufener Seite gerade dieses Kapitel mit Vorliebe bearbeitet wird.

Herr Maschinen-Inspektor REIMHERR lenkt in No. 165 der *Annalen* (Bd. XIV., S. 169) die Aufmerksamkeit auf das sogenannte engl. System und empfiehlt dasselbe zur Einführung. Sehen wird uns diesen Vorschlag etwas näher an.

In Deutschland wird möglichst jedem Führer eine bestimmte Maschine zugetheilt, für deren Zustand er die volle Verantwortung übernimmt. Die sorgfältigste Behandlung der ihm anvertrauten Lokomotive behufs Erzielung einer möglichst langen Dienstzeit ist nicht allein Pflicht des Lokomotivführers, sondern soll von ihm als Ehrensache betrachtet werden. Sowohl die Behandlung der Maschine, als die Ausübung des Fahrdienstes und sein ganzes dienstliches wie außerdienstliches Leben unterliegt einer strengen Kontrolle; er ist Beamter und kann nur in Folge sehr erheblicher Dienstvergehen entlassen werden; für erspartes Schmier- und Brennmaterial werden Prämien bezahlt. Wenn der Führer auch verpflichtet ist, Reparaturen an seiner Maschine vorzunehmen, so werden diese doch fast stets von Schlossern der Betriebs-Werkstätten ausgeführt.

In England und Amerika ist dem Lokomotivführer eine Verantwortung für seine Maschine so gut wie gar nicht übertragen, er übernimmt dieselbe entweder im Schuppen oder gar erst am Perron, fährt mit derselben seinen Zug und tauscht sie gegen eine andere um. Für Reinigung und Unterhaltung sorgt die Betriebs-Werkstatt; Prämien für Schmier- und Brennmaterial werden nicht gezahlt. Der Führer steht im Lohnverhältniß und kann jeder Zeit entlassen werden; eine Kontrolle über seine dienstliche und außerdienstliche Lebensweise ist fast gar nicht vorhanden.

Was hätte demnach also zu geschehen, wenn ein derartiges System eingeführt werden sollte?

Zunächst wäre die Prämierung der Material-Ersparnisse zu beseitigen. Die auf einer Maschine befindlichen Materialien können von Führer zu Führer nur taxweise übernommen werden und sind die Veranlassung zu fortwährenden Streitigkeiten und Differenzen. Die Verrechnung wird zur Unmöglichkeit. Ueber die Zweckmäßigkeit einer derartigen Prämierung überhaupt kann man ja, besonders wenn das Reglement so eingerichtet ist, daß die Führer wenig oder gar keine Prämien machen können, sehr verschiedener Ansicht sein, in England hält man dieselbe für überflüssig und spart hierdurch eine große Zahl von Rechnungsbeamten.

Ganz besonders müßte aber das jetzige System der Kontrolle über das Lokomotivpersonal und die Betriebsstörungen eine durchgreifende Veränderung erfahren oder eigentlich ganz aufgehoben werden. Der Führer kann unmöglich für Defekte an einer Maschine verantwortlich gemacht werden, welche er von einem anderen Führer übernommen und zur Uebernahme resp. Revision derselben vielleicht nur 10 oder 15 Minuten Zeit gehabt hat. Eine derartige Revision hat absolut keinen Werth. Ich kann in dem häufigen Personalwechsel und der hierbei erfolgenden Revision der Maschinen nicht, wie Herr REIMHERR annimmt, eine Erhöhung, sondern eine ganz bedeutende Verminderung der Betriebssicherheit erblicken. Wer soll die Verantwortung für einen Defekt an der Maschine tragen, welcher vielleicht von dem ersten Führer herbeigeführt, aber beim dritten oder vierten Führer erst sichtbar wird?