

Von Badeurlaub bis Tötlichkeiten auf dem Führerstand

Aus der Personalakte des Alois B.

Fahrfertiger Heizer - Lokomotivführer- Oberlokomotivführer

bei den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

Ein loser Packen alter Papiere bot interessante Einblicke in die längst vergangene Zeit bei den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen der Zeit von 1893 bis 1922. Die Dokumente waren teilweise in Maschinenschrift ausgeführt, teilweise in sehr unterschiedlich gut oder schlecht lesbarer Sütterlinschrift. Man spürt deutlich den Sprachwandel, der sich in 120 Jahren vollzogen hat. Schreibfehler wurden beibehalten und nicht korrigiert.

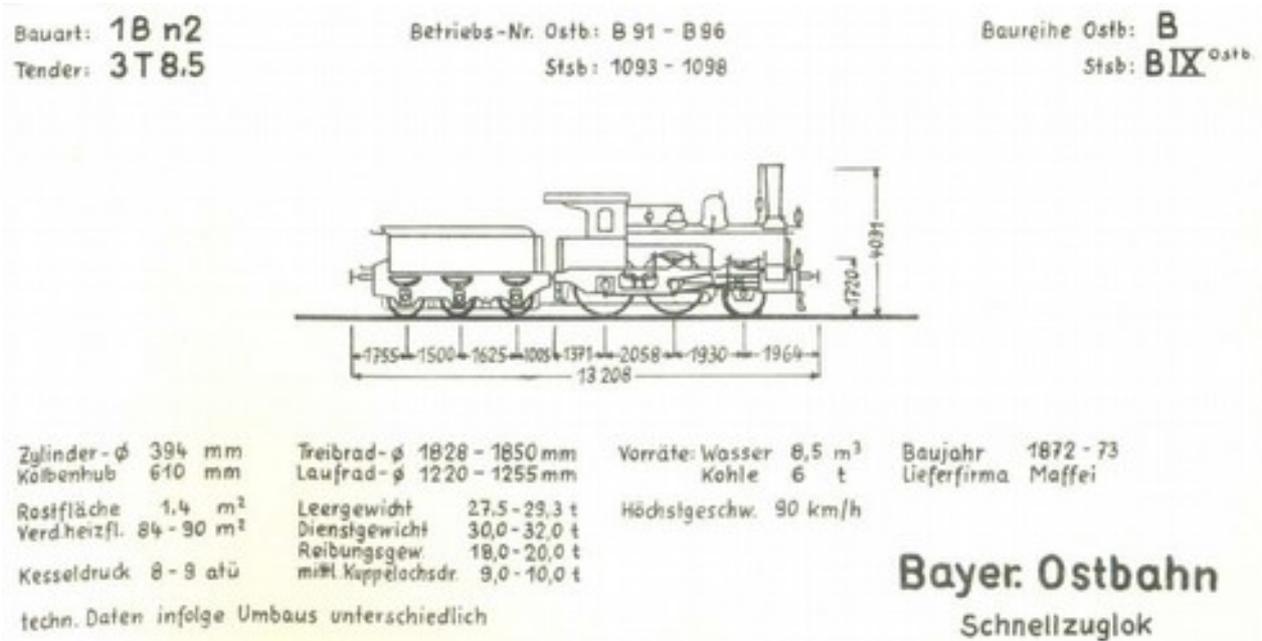
Rangierunfall mit Lok B IX 1091 am 02.10.1893

Zur beteiligten Lok B IX 1091: Die Dampflokomotiven der Bauart B IX der Königlich Bayerischen Staatsbahn waren die ersten zweifach gekuppelten Schnellzuglokomotiven in Bayern. Die hintere Kuppelachse befand sich unter dem Stehkessel, so daß die überhängenden Massen klein gehalten werden konnten. Daher wurde eine Höchstgeschwindigkeit der Lok von 90 km/h zugelassen. Die Lok erreichte in der Ebene mit einem 150 Tonnen schweren Zug eine Geschwindigkeit von 70 km/h. Die ansonsten im Stil ihrer Vorgänger gehaltenen Lokomotiven besaßen einen tiefliegenden Kessel, Außenrahmen und Stephensonsteuerung. Die Reichsbahn stufte die 1923 noch vorhandenen Maschinen — trotz ihres Treib- und Kuppelraddurchmessers von 1870 mm — nur als Personenzuglokomotive in die Gattung P23.12 ein und sah für sie noch die Betriebsnummern 34 7421–7440 vor. Die Fahrzeuge, welche zwischen 1874 und 1887 gebaut worden waren, wurden aber noch vor der Umzeichnung bis 1925 ausgemustert. Gekuppelt waren die Lokomotiven mit Schlepptendern der Bauart bay 3 T 10,5. Beim Deutschen Museum in München ist ein der Länge nach aufgeschnittenes Exemplar erhalten geblieben. Teile der Sammlung, einschließlich der B IX, sind aus Platzmangel in das Museum Lokwelt Freilassing in Freilassing verlegt worden.

Numerierung:	602 STEINBERG bis 139 SALZBURG
Anzahl:	104
Hersteller:	<u>Maffei</u>
Baujahre:	1874–1887
Ausmusterung:	bis 1925
<u>Bauart:</u>	1B n2
Länge über Puffer:	13.960–14.050
Dienstmasse:	33,6 t
Reibungsmasse:	22,0 t
<u>Radsatzfahrmasse:</u>	11,0 t
Höchstgeschwindigkeit:	90 km/h
Treibraddurchmesser:	1.870 mm
Lauferraddurchmesser vorn:	1.170 mm
Zylinderanzahl:	2

Zylinderdurchmesser: 406 mm
 Kolbenhub: 610 mm
 Kesselüberdruck: 10 bar
 Rostfläche: 1,50/1,70 m²
 Verdampfungsheizfläche: 88,50/91,00 m²
 Tender: bay 3 T 10,5
 Wasservorrat: 10,5 m³
 Lokbremse: Heberlein-Schnellbremse

Die B IX der Bayer. Ostbahn B79-B90 erhielten bei den Staatseisenbahnen die Nummern 1081-1092. Sie wurden zwischen 1869 und 1872 aus A1-A12 durch die Centralwerkstätte Regensburg umgebaut. Die A5 mit Namen „Moosburg“ wurde von Maffei unter Fabriknummer 306 am 02.09.1858 angeliefert und 1872 umgebaut zur B89, ab 1892 war sie dann B IX Ostbahn 1091. Sie wurde 1908 ausgemustert und fand noch Verwendung als Desinfektionslok bis zur Verschrottung 1922.

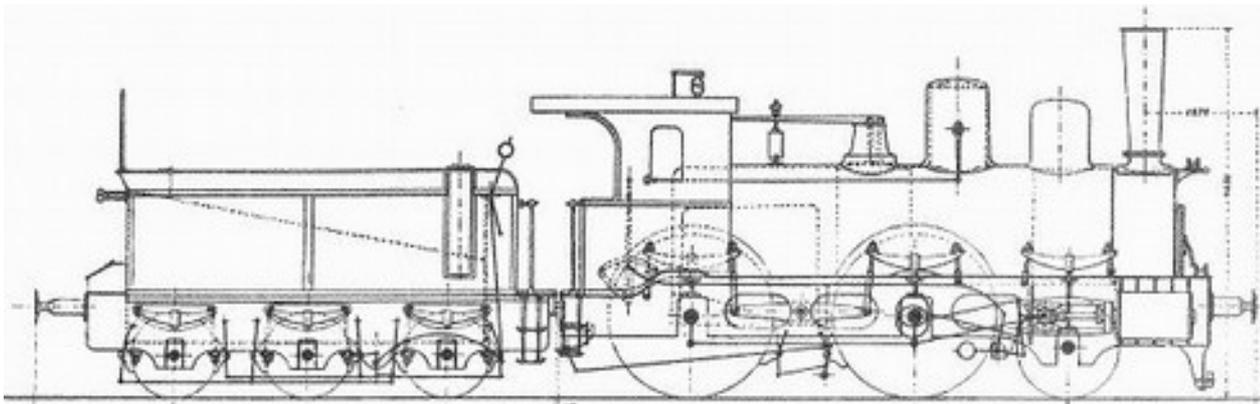


Königl. Bayerische Staatseisenbahnen

Protokoll aufgenommen bei dem k. Bahnamate Passau Betreff: Beschädigung der Wagen G13591 u. 13798, sowie der Rangiermaschine B IX 1091 am 2. Oktober 1893 in Vilshofen. Passau, den 28. November 1893. Dem auf Vorruf erschienenen fahrfertigen Heizer Alois B. wird die Entschließung des 12. Oberbahnamtes Regensburg vom 17. November No.84950/22322^{lla}, wonach derselbe mit ernstem Verweis bei den in Gemeinschaft mit dem Stationstagelöhner Johann Kunkel und Michael Duschl in Vilshofen für die in vorbezeichneter Sache erwachsenen Kosten im Betrage von 350 Mark solidarisch, jedoch vorerst zu gleichen Theilen, haftbar gemacht wird, durch wortdeutsches Vorlesen eröffnet.

Gleichzeitig wird demselben bekanntgegeben, daß ihm hiegegen das Recht der Berufung zusteht und daß die Berufung bei Vermeidung des Ausschlusses innerhalb vierzehn Tagen nach der Eröffnung der Haftzuweisungs-Entschießung, den Tag der Eröffnung nicht mitgerechnet, bei der eröffnenden Dienstesstelle angebracht werden muß. Der B. erklärt hierauf: Ich erkenne die Strafe und Haftpflicht an und bitte den Betrag in monatlichen Raten von 2 Mark tilgen zu dürfen. Unterzeichnet Barmaneter, Alois, fahrfertiger Heizer.

Die bay. B IX



Hergang und Beteiligte am Rangierunfall in Vilshofen

Drei Bahnbedienstete verstießen gegen die Dienstvorschriften und verursachten den Aufstoß in Vilshofen:

1. Lokführer B. wegen Fahrens mit zu hoher Geschwindigkeit, wegen Unaufmerksamkeit im Blick auf die Weiche, wegen der Beschäftigung mit Lokwasserstand und mit seiner Tabakspfeife (!).
2. Rangierleiter K. wegen Unaufmerksamkeit im Blick auf die Weiche, wegen Nichteinspruchs bezüglich der zu hohen Geschwindigkeit der Lok.
3. Stationstagelöhner D. wegen seiner Nachlässigkeit im Umgang mit der fraglichen Weiche.

Kgl. Oberbahnamt Regensburg, den 17. November 1893 No.84950/22322 ^{IIa}

Betreff: Beschädigung der Wagen G13591 u. 13798, sowie der Rangiermaschine B9 1091 am 2. Oktober 1893 in Vilshofen.

Am 2. Oktober laufenden Jahres. Abends gegen VI Uhr wollte der als verantwortlicher Rangierleiter fungierende Stationstagelöhner Johann Kunkel im Bahnhofe Vilshofen mit der von dem fahrfertigen Heizer Alois Barmaneter aus Passau geleiteten Rangiermaschine B IX 1091 von der Westseite her aus dem IV. Geleise durch das I. Geleise und sodann von der Ostseite wiederum in das IV. Geleise fahren, um einen dort befindlichen Wagen in das Gütergeleise überzustellen. In Folge falscher Stellung der Weiche No.9 wurde jedoch die Maschine in das Güterhallengeleise abgelenkt und stieß auf fünf in diesem Geleise hinterstellten Wagen heftig auf, wodurch sowohl die Maschine als auch die Wagen G13798 und 13591 erheblich beschädigt wurden. Für Reparatur der Maschine B IX 1091 werden ca. 170 Mark und der beiden beschädigten Wagen circa 180 Mark Kosten zur Liquidation gelangen, sodaß sich der Gesamtschaden auf circa 350 Mark belaufen wird. Nach den gepflogenen Erfahrungen oblag die Bedienung der Weiche No.9, welche für gewöhnlich geschlossen gehalten wird, am 2. Oktober laufenden Jahres jedoch vor der kritischen Fahrt zu Manöverzwecken benutzt bzw. befahren werden mußte, dem Stationstagelöhner Duschl in Vilshofen dieser Bedienstete entfernte sich nach dem Befahren dieses Wechsels an seinem Standorte und ging andersweitigen ihm zustehenden Dienstesverrichtungen nach, vergaß aber hierbei den Wechsel zuerst wieder in seine normale Stellung zu bringen und zu verschließen. Diese falsche Stellung wurde weder von dem Führer der Rangiermaschine noch dem Rangierleiter, welche während der kritischen Fahrt auf dem Fußtritte stand und gleich wie der Führer vollen fernen Ausblick auf das zu

befahrende Geleise hatte, es hatte sich aber keiner dieser beiden Bediensteten vor Beginn und während der in sehr raschem Tempo - 30km pro Stunde - ausgeführten Rangierfahrt um die Stellung der Wechsel gekümmert. Erst bei Annäherung bzw. Vorüberfahrt an dem Stationsgebäude wurde von beiden die Gefahr wahrgenommen, doch konnten wegen der schnellen Laufes und der geringen Entfernung die Maschine nicht mehr rechtzeitig zum Stillstand gebracht werden und erfolgte daher ein heftiger Aufprall. Bisnach haben drei Bedienstete gegen die bestehenden Vorschriften der F.D.V. gefehlt und den Aufstoß verschuldet:

1) der Führer, fahrfertiger Heizer Alois Barmaneter, welcher laut Ausweis des Controlstreifens der Geschwindigkeitsmesser der Maschine B IX 1091 mit einer zu großen Geschwindigkeit gegen Wechsel No.9 gefahren ist und statt sein Augenmerk auf diesen zu richten, sich zur ungeeigneten Zeit mit dem Wasserstande seiner Maschine beschäftigte und dabei auch noch theilweise seine Aufmerksamkeit seiner Tabakspfeife zuwendete.

2) Rangierleiter Johann Kunkel, weil er sich weder vor Ausführung fragl. Rangierfahrt um die richtige Stellung der Wechsel bekümmert noch während der Fahrt Controle hierüber geübt und auch - auf dem Fußtritte der Maschine stehend - gegen deren zu raschen Lauf keinen Einspruch erhoben hat.

3) Stationstagelöhner Michael Duschl, welcher vergessen hat, den Wechsel 9 nach Benutzung wieder in die normale Stellung für das I. Geleise zu verbringen und zu verschließen. Es werden daher fahrfertiger Heizer Alois Barmaneter in Passau, Rangierleiter Johann Kunkel in Vilshofen wegen Verfehlung gegen die §§173, 184, 187 letzterer auch wegen Verfehlung gegen §125, ferner der Stationstagelöhner Michael Duschl in Vilshofen wegen Verfehlung gegen §§107 Abs.1 und 109 der F.D.V. sämtliche 3 Bedienstete in Anwendung des §30 der allgemeinen Dienstvorschriften für die erwachsenen Reparaturkosten im Betrage von ca. 350 Mark solidarisch und zwar vorerst zu gleichen Theilen haftpflichtig erklärt disciplinair aber in Anbetracht der Höhe der Ersatzkosten nur mit einem ernsten Verweis bestraft. Von Vorstehendem ist dem Barmaneter mit Formular 300 nach Vorschrift Eröffnung zu machen und Eröffnungsprotokoll, in welchem sich derselbe im Anerkennungsfall auch über den Tilgungsmodus zu äußern hat, anhier vorzulegen. die dortige Betriebswerkstätte ist von Gegenwärtigem zu verständigen. Kgl. Betriebswerkstätte Passau gez. Kreitner.

Nichterscheinen zum Dienst am 12.08.1894

Mehrfach erschien Lokführer B. zu spät oder gar nicht zum Dienst.

No.4499 Salzburg, den 13. August 1894

Kgl. Betriebswerkstätte Salzburg. Betreff: Nichterscheinen des Führer II. Cl. Alois Barmaneter zum Dienst Zug 883 nach Reichenhall.

Führer II Cl. Alois Barmaneter, welcher am 12. August c. zum Dienst Zug 883 nach Bad Reichenhall nicht erschien, meldete sich erst am nächsten Tag krank. In Berücksichtigung der Gründe, warum sich g. Barmaneter erst so spät krank meldete, wird für diesmal von einer Bestrafung Umgang (?) genommen, demselben jedoch bedeutet, daß er im Wiederholungsfalle Strafe zu gewärtigen hat.

Versetzung nach Salzburg am 19.12.1894

Lokführer B. aus Laufen bat um Versetzung nach Salzburg. Der Stellenwechsel verlief aber nicht unproblematisch.

Kgl. Bayer. Oberbahnamt Rosenheim. 19.12.1894

Betreff: Besetzung erledigten Lokomotivführerstellen.

Generaldirektionsentschließung No.123088I vom 10. Dezember a.c. wird nachstehend abschriftlich zur Kenntnis gebracht mit dem Auftrage, den Barmaneter rechtzeitig seines Dienstes in Laufen zu entheben und nach Salzburg abzuordnen. Vollzug ist anzuzeigen. Benötigte Umzugsfreischein sind zu beantragen.

An die k. Betriebswerkstätte Salzburg.

eingetroffen am 8. Januar 1895 Zug 93, Dienstesantritt am 9. Januar.

Kgl. Betriebswerkstätte Rosenheim zur gef. Kenntnißnahme mit dem ergebensten Gesuche bekannt geben zu wollen, wann Führer Wirnhier von Marquartstein in Laufen eintrifft. Salzburg, den 27. Dezember 1894

Kgl. Betriebswerkstätte Salzburg mit dem ergebenen Bemerkungen zurück, daß die k. Betriebswerkstätte Vilshofen angewiesen wurde den Führer Wirnhier rechtzeitig abzuordnen. Derselbe dürfte demnach am 1. Januar dort eintreffen. 28.XII.1894 K. Betriebswerkstätte Rosenheim.

Betriebsleitung Tittmoning 30.12.1894

Der kgl. Betriebsleitung Tittmoning zur gefälligen Kenntnisnahme und Abordnung des g. Barmaneter nach Eintreffen des g. Wirnhier ergebenst übermittelt. Benötigte Umzugsfreischein für den g. Barmaneter nebst Familie wurden von diesseits beantragt. Salzburg, den 29. Dezember 1894 Kgl. Betriebswerkstätte.

München, den 10. Dezember 1894 Abschrift

Besetzung erledigter Lokomotivführerstellen.

Nach Antrag vom 12. November I. Jahres No.72945 wird auf die in Salzburg ledigte Lokomotivführerstelle II. Klasse Lokomotivführer II. Klasse Alois Barmaneter von Laufen auf Ansuchen, sohin ohne Umzuggebühren mit seinen bisherigen Bezügen ab 1. Januar 1895 nach Salzburg versetzt. Zugleich wird das Oberbahnamt

ermächtigt, dem Genannten vom Tage seines Dienstantrittes in Salzburg an eine örtliche Zulage von jährlich 200 Mark - Pf zweihundert Mark keinen Pfennig in monatlichen Raten nach Vorschrift zu bezahlen und auß Cap. II §3c^d der Eisenbahnbetriebsrechnung, erstmals pro 1895 zu verausgaben.

Auf die hiernach in Laufen sich eröffnende Lokomotivführerstelle II. Classe wird vom 1. Januar 1895 an der fahrfertige Heizer Franz Wirnhier in Marquartstein zum Lokomotivführer II. Klasse in Laufen befördert, demgemäs das k. Oberbahnamt ermächtigt, dem Wirnhier vom genannten Tage an a) einen Funktionsgehalt von jährlich 1230 M - Pf eintausend zweihundertdreißig Mark keinen Pfennig - b) im Falle des Nichtgenusses einer Dienstwohnung eine Gehaltszulage von jährlich 90 M - Pf neunzig Mark keinen Pfennig in monatlichen Raten nach Vorschrift zu bezahlen und diese Bezüge auf Cap. I §2 Zit.18 C ^d der Eisenbahnbetriebsrechnung, erstmals pro 1895 zu verausgaben.

Sollte gegen die Beförderung des Wirnhier irgendeine Erinnerung bestehen, so hätte selbstständig die Eröffnung gegenwärtiger Entschließung an den Genannten zu unterbleiben und wäre sofort anher Bericht zu erstatten. Zum Ersatze für Wirnhier ist ein fahrfertiger Heizer des Bezirkes nach Marquartstein zu versetzen. Die Berichtsbeilage folgt nebst Personalakt im Anschlusse zurück. Generaldirektion der k.b. Staatseisenbahnen Verwaltungs-Abteilung gez. Kipl.

Kgl. Betriebswerkstätte Salzburg 31. Dezember 1894.

An die Kgl. Betriebswerkstätte Salzburg nach Kenntnißnahme mit dem ergeb. Ansuchen zurück, daß Barmaneter Freifahrausweis für seine Person heute erhalten hat. Tittmoning, den 30.12.1894 Kgl. Betriebsleitung.

Nach Kenntnis als erledigt ad acta. Personalakte des g. Barmaneter. Salzburg, den 31. Dezember 1894 K. Betriebswerkstätte.

Abordnungsgebühren am 30.07.1895

Lokführer B. suchte um Beihilfe an, um die Kosten für doppelt gemietete Wohnungen bestreiten zu können, da er bei seiner Abordnung von Laufen nach Salzburg den erkrankten Vertreter zu vertreten hatte. Die Beihilfe wurde nicht gewährt.

Salzburg, den 28. Juli 1895 An die kgl. Betriebswerkstätte Salzburg

Betreff: Bitte des Lokomotivführers Barmaneter Alois um Gewährung von Exponierungsgebühren

E.No.3294 an das kgl. Oberbahnamt Rosenheim zur geneigten Verbescheidung mit dem gehorsamen Anfügen in Vorlage, daß Führer Alois Barmaneter laut Gen.Dir.Entschl. vom 10.XII.1894 No.123088 ^{II} ab 1. Januar 1895 von Laufen nach Salzburg versetzt wurde, derselbe aber in Folge der Erkrankung des Führers Wirnhier noch bis mit 7. Januar zur Dienstleistung in Laufen verbleiben mußte.

Salzburg, den 30. Juli 1895 Kgl. Betriebswerkstätte.

Der gehorsam Unterzeichnete wurde ab 1. Januar lfd. Jahres von Laufen nach Salzburg versetzt, mußte aber in Folge Erkrankung des für ihn von Marquartstein nach Laufen berufenen Führers Wirnhier nach bis mit 7. Januar in Laufen verbleiben. Auf Grund seiner Versetzung miethete gehorsam Unterzeichneter ab 1. Januar lf. Js. in Salzburg eine Wohnung, mußte aber gleichzeitig seine in Laufen innehabende Wohnung beibehalten. Da hierdurch dem gehorsam Unterzeichneten welcher ohne jedes Privatvermögen mit seiner Familie lediglich auf seine Bezüge angewiesen ist, für die Zeit vom 1. mit 7. Januar c. der doppelte Miethbetrag zur Last fiel, stellt er an k. Betriebswerkstätte die gehorsame Bitte sich für ihn höheren Orts dafür verwenden zu wollen, daß ihm die auf die Dauer vom 1. mit 7. Januar c. entfallenden Exponierungsgebühren gnädigst gewährt werden möchten.

No.49159^I an die k. Betr.Werkstätte Salzburg mit dem Anfügen, daß man dem gegenständigen Gesuch eine Folge zu geben nicht in der Lage ist, nachdem die durch Erkrankung des Wirnhier bedingte Belastung des Barmaneter in Laufen als Exponierung nicht angesehen werden kann. Barmaneter ist hiernach zu verständigen. Rosenheim, am 1. August 1895, k. Oberbahnamt.

Vom vorstehenden Beschluß Kenntniß erhalten zu haben bestätigt Barmaneter Alois Führer.

Unterstützungsgesuch am 18.01.1897 abgelehnt

Ein erneutes Unterstützungsgesuch des B. wurde ebenfalls abschlägig beschieden.

Kgl. Bayer. Oberbahnamt Rosenheim 18. Januar 1897 No.3675I

Betreff: Unterstützungsgesuch mit 3 Beilagen.

An die k. Betriebswerkstätte Salzburg.

Dem Lokomotivführer Barnameter ist auf sein Unterstützungsgesuch vom 14. d.M. zu eröffnen, daß seiner Bitte eine Folge nicht gegeben werden kann, da die zu Unterstützungszwecken verfügbaren Geldmittel nur zu Beihilfe bei besonders hilfsbedürftigen pensionierten Bediensteten und Relikten von solchen mit sehr kleinen Pensionen ausweichen, und Adressat, der als Lokomotivführer eine gewiß auskömmliche Einnahme hat, als vordringlich unterstützungsbedürftig nicht erachtet zu werden vermag. Im Übrigen wird an das aktive Personal nur ganz ausnahmsweise bei wirklich vorhandener, unverschuldeter großer Notlage Beihilfe aus dem Unterstützungsfonds gewährt. Die anher zur Vorlage gebrachten Belege folgen zurück.

Fachprüfung zum Lokomotivführer am 20.07.1897

Mit dem Bestehen einer Lokführerprüfung ging nicht automatisch ein Beförderungsanspruch einher.

Kgl. Oberbahnamt Rosenheim, 20. Juli 1897

Betreff: Fachprüfung

Der Lokomotivführer II. Cl. Alois Barmaneter hat die vom 19. Juli c. dahin stattgehabte Fachprüfung zum Lokomotivführer I. Cl. mit der Note „befriedigend“ bestanden. Dieß zur Kenntnißnahme und Verständigung des Genannten mit dem Anfügen, daß das Bestehen der Fachprüfung einen Anspruch auf Beförderung nicht begründet, sondern hierdurch nur eine der vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt ist. An die k. Betriebswerkstätte Salzburg.

Kenntniß genommen Barmaneter Alois.

Kosten für Rangierunfall vom 12.08.1897

Noch ausstehende Schadensersatzkosten wurden zwei Bahnbediensteten ausnahmsweise erlassen.

Kgl. Bayer. Oberbahnamt Rosenheim, 7. August 1897 No.10316^{lib} Kgl. Betriebswerkstätte Salzburg 12. Aug. 1897.

Betreff: Beschädigung der Wagen G13591 & 13798, sowie der Lokomotive B9 1091 am 2.II.1893 in Vilshofen, hier Ersatzumflußgesuch.

Umstehend folgt Abschrift hoher General-Direktions-EntschlieÙung vom 23. Juli c No.532429^{II} zur Kenntnisnahme, zum Dienstgebrauch & entsprechender Verständigung des etc. Barmaneter gegen Nachweis. Beiliegender xxußschein ist gleichfalls bestätigt anher zurückzusenden.

An die königliche Betriebs-Werkstätte Salzburg.

General-Direktion der k. b. St. Eisenb. Abschrift, München, den 23. Juli 1897 No.53429^{II} mit 6 Beilagen und 3 Akten.

Zufolge höchster EntschlieÙung vom 15. Juli 1897 No.3855^{II}, welche beglaubigte Abschrift anruft, wurden dem Lokomotivführer Alois Barmaneter in Salzburg & dem Stationsdiener Johann Kunkel in Vilshofen die Beträge von 149 M 53 Pf bzw. 141 Mk 52 Pf welche die Reste einer denselben aus nebenbezeichneter Sache zugewiesenen Ersatzleistung im Betrage von 451 M 05 Pf bzw. die noch ungetilgten Teilbeträge der auf die Genannten zunächst entfallenen Ersatzanteile von 225 Mk 53 Pf bilden, ausnahmsweise nachzulassen.

Die Beträge von 149 Mk 53 Pf (Einhundert vierzig neue Mark fünfzig drei Pfennig) und 141 Mk 52 Pf (Einhundert vierzig ein Mark fünfzig zwei Pfennig) sind daher in der Eisenbahnbetriebs-Rechnung pro 1897 unter Kz 69 auf Hauptcassa abzuschreiben. Die Beilagen des Berichtes vom 10. Juni 1897 No.46622 folgen im Anschlusse zurück. gez. Reisenegger. An das k. Oberbahnamt Regensburg.

Kgl. Oberbahnamt München, 05.12.1899

Betreff: Verletzung des Heizers Alois Glockner¹ am 11. November 1899 in München Centralbahnhof

Ursache des Streites, der in Tötlichkeiten zwischen Lokführer und Heizer ausartete, war die Instandhaltung der Lokomotive C IV 1535. Die fragliche Lok gehörte zu den C IV-Verbundlokomotiven der Bayerischen Ostbahn.

Kgl. Oberbahnamt München, 05. Dezember 1899...

München.

Num. 50093.

BETREFF:

Verletzung des Heizers Alois Glockner am 11. November 1899 in München Centralbahnhof.

Zu Nr. _____ vom _____

Mit --- Beilage

Am 11. November lfd. Jhrs. geriet der Lokomotivführer Alois Barmanetr mit dem Heizer Alois Glockner wegen Instandhaltung der Maschine C IV, Nr. 1535 in einen Wortwechsel in dessen Verlauf, Barmanetr den x. Glockner mit der rechten Hand mehrere Schläge in das Gesicht und auf den Magen versetzte. Laut Krankenbericht war x. Glockner infolge dieser Verletzung in der Zeit vom 11. mit 13. November lfd. Jhrs. arbeitsunfähig erkrankt. Durch dieses rohe Benehmen hat x. Barmanetr bewiesen, dass er in seiner Leidenschaftlichkeit nicht im stande ist sich seiner Stellung als Unterbeamter bewusst zu bleiben und sich der für seinen Beruf unentbehrlichen Achtung auch würdig zu erweisen. Wegen dieser gräßlichen Verfehlung gegen § 6 der allgemeinen Dienstvorschriften wird der Genannte mit einer Geldstrafe von 10 M bestraft und werden denselben gleichzeitig

An

die k. Betriebswerkstätte

Kaiserliche Verfügung

Kgl. Betriebswerkstätte
München
11. 11. 1899
24569

¹ Vgl. Unfallanzeige zu Lokführer Alois Glockner auf S.43-47.

gemäss § 30 l. c. die Kosten der Stellvertretung, für den verletzten Alois Glockner während dessen Erkrankung in der Zeit vom 11. mit 13. November 1899 zum Ersatze zugewiesen. Die Höhe dieser Kosten wird später bekannt gegeben. Hievon ist dem x. Barmanetr vorschriftsmässige Eröffnung zu machen. Die Vorerwähnten Stellvertretungskosten sind anher bekannt zu geben. Sollte x. Glockner infolge der Verletzung später neuerdings erwerbsunfähig erkranken so wäre wegen Ueberweisung der Stellvertretungskosten an x. Barmanetr sofort anher zu berichten.

Barmanetr

Kgl. Oberbahnamt München, Num.7676. 03.03.1900

Betreff: Berufung des Lokomotivführers I. Cl. Alois Barmaneter in München C.B.

Kgl. Oberbahnamt

München, den 3. März 1900.

München.

7676.

Num. 7676.

BETREFF:

Berufung des Lokomotivführers
I. Cl. Alois Barmaneter in München C.B.

Handwritten notes:
Kgl. Betriebswerkstätte
MÜNCHEN I
6. III 1900
5513

Zu Num. 5513 vom 19. II 1900

Mit Beilage

Nachstehensfolgt Auszug der Generaldirektions-
Entschiessung vom 14. II. 1900 Nr. 10160 G.D. mit dem Auftrage
dessen Inhalt dem x. Barmaneter vorschriftsgemäss zu
eröffnen und denselben zu einer bestimmten Erklärung über
Anerkennung oder Nichtanerkennung der ihm zugewiesenen
Ersatzpflicht bezw. über die beabsichtigte Art der Tilgung
des Ersatzbetrages zu veranlassen. Heizer Alois Glockner
ist über sein nicht ganz tadelloses Benehmen gegenüber
Barmaneter unter Verwarnung für die Zukunft nachweislich
Vorhalt zu machen.

Der Vorlage der bezüglichen Protokolle wird entgegensehen.

Die mit oberbahnamtlicher Entschiessung vom 5. Dezember
vor. Jhrs. Nr. 50093 gegen den Lokomotivführer I. Kl. Barmaneter
dahier wegen gröblicher Verfehlung gegen § 6 der allgem.
Dienstvorschriften verfügte Geldstrafe von 10 M wird unter
Abweisung der von Genanntem hiegegen eingelegten Berufung-
hiermit bestätigt, nachdem die gepflogenen Erhebungen mit

Handwritten notes:
Gepflogen
30 III 1900

An

die k. Betriebswerkstätte

München I.

Sicherheit annehmen lassen, dass x. Barmaneter den Heizer
Glockner am 11. November vor. Jhrs. Nachts im Maschinenhause
aus geringfügiger Ursache derart mit Schlägen oder Stößen
traktierte, dass dieser drei Tage dienstunfähig war.
Eine solch'rohe Handlungsweise eines Unterbeamten erheischt
die strengste Würdigung - und kann die von Barmaneter er-
betene Strafmilderung umso weniger gewährt werden, als dessen
Personalakt schon mehrere Vorstrafen wegen ungeeigneten
Benehmens aufweist. Die Ueberbürdung der durch die zeit-
weilige Dienstunfähigkeit des x. Glockner dem Aerare
erwachsenen Stellvertretungskosten zu 7 M 20 Pf auf x.
Barmaneter wie mit Eingangscitirter Entschliessung geschehen
rechtfertigt sich nach Sachlage zufolge § 30 der allgem.
Dienstvorschriften und § 7 des Strafreglements vom 16.
Dezember 1875.

Werning

Dem „Aerare“ (der Staatskasse) entstandene Stellvertretungskosten von 7 Mark 20 Pfennig für den verletzten Heizer wurden Lokführer B. angelastet und trotz Berufung nicht erlassen.

Badeunterstützungen vom 02.05.1900

Lokführer B. wurde ein Kuraufenthalt genehmigt, dessen Kosten (ausschließlich der Getränkekosten!) von der Bahngesellschaft getragen wurden.

Kgl. Oberbahnamt München, 02. Mai 1900 No.19292

Betreff: Badeunterstützungen

Nachstehendes erging an den Lokomotivführer Alois Barmaneter in München.

Mit Generaldirektionsentschließung vom 26. April laufenden Jahres No.28438¹ wurde Ihnen der erbetene freie Kurgebrauch in Rosenheim in der Weise genehmigt, daß für Sie beginnend ab 8. Mai auf die Dauer von 3 Wochen die Kosten für Behandlung und Verpflegung ohne Getränke übernommen werden. Sie haben sich nach Ankunft in Rosenheim dem Bahnarzte Herrn Dr. Dier und nach Rückkunft vom Kurgebrauche dem Bahnarzt Herrn Dr. Kohler in München vorzustellen. Es wird Ihnen im Ganzen ein vierwöchentlicher Urlaub bewilligt. Freifahrtsausweis ist diesseits zu erheben.

An die k. Betriebswerkstätte München I

Kgl. Oberbahnamt München, Num.14519. 30.05.1900

Betreff: Disciplinarverfahren gegen den Lokomotivführer Alois Barmaneter.

Der tätliche Lokführer erhielt eine Stundung der Strafgebühr zugesprochen, d.h. deren Tilgung in monatlichen Raten, allerdings nicht für die wegen seiner Auseinandersetzung mit Heizer Glockner, „da mit dem Zwecke der Strafe Ratenzahlungen unvereinbar sind“.

Kgl. Oberbahnamt München, den 30. Mai 1900. 1

München.

Num. 14519.

BETREFF:

Disciplinarverfahren gegen den Lokomotivführer Alois Barmaneter.

Zu Num. vom

Mit 1 Beilage

Mgl. Betriebswerkstätte I
1. II
10242
May. 13. II

Auf den Vorlagebericht von 30. März 1900 Nr. 5533 wird Nachstehendes eröffnet:

Das Gesuch Barmaneters wird, insoweit es sich um die Forderung der Ersatzsumme von 7 M 20 Pf handelt genehmigt und hienach dem Genannten die Tilgung des Ersatzbetrages in monatlichen Raten von 2 M durch Abzüge an Gehalte gewährt. Die k. Oberbahnantkassa wird entsprechend angewiesen.

Hingegen konnte der Bitte Barmaneters auch die Strafe von 10 M in monatlichen Raten tilgen zu dürfen, eine Folge nicht gegeben werden, da mit dem Zwecke der Strafe Ratenzahlungen unvereinbar sind. Was das vorgelegte in der Anlage zurückfolgende mit dem Heizer Glockner aufgenommene Protokoll anbetriift, so ist zu bemerken, dass mit der

An

die k. Betriebswerkstätte I

diesantlichen Entschliessung vom 3. März lfd. Jhrs.
Nr. 7676 weder der Auftrag erteilt wurde, dem Glockner
die Generaldirektionsentschliessung vom 14. Februar c.
Nr. 10160 G. D. bekannt zu geben, noch dass Glockner über-
haupt mit einer Verwarnung beahndet wurde; es erging
vielmehr lediglich die Weisung dem Glockner über sein
nicht ganz taufreies Benehmen gegenüber Barometer
unter Verwarnung für die Zukunft nachweislich Vorhalt
zu machen, welche Massregel weniger den Charakter einer
Strafe als einer dienstlichen Mahnung hat.

Hienach ist das Weitere zu veranlassen und ist rück-
sichtlich des Glockner Eröffnungsnachweis im Sinne
der diesantlichen Entschliessung vom 3. März lfd. Jhrs.
Nr. 7676 in Vorlage zu bringen.

Abzug

Weymann

Stellenvertretungskosten vom 08.06.1900

K. Oberbahnamtskasse München, 8. Juni 1900 No.8552

Betreff: Disziplinarverfahren gegen den Lokomotivführer Alois Barmaneter
Stellenvertretungskosten

In vorbezeichneter Sache hat Barmaneter Alois Lokführer 7 Mark 20 Pf. definitivem Ersatz zahlbar in Monatsraten zu 2 M - Pfg beginnend ab 1. Juli 1900.

Es wird ersucht, dafür zu sorgen, daß dieser Ersatz auf der Gehaltsquittung, sowie in der Zahlungsliste in Rubrik 9 regelmäßig und richtig angemerkt wird.

Wegen des bei allenfallsigem Abgange des Ersatzpflichtigen vor vollständig erfolgter Abzahlung des Ersatzes einzuhaltenden Verfahrens, sowie wegen der richtigen Bezeichnung der Abzüge wird auf die Ausschreiben vom 22. Dezember 1890 No.118289 und 25. Mai 1895 No.43665 Bezug genommen. Gegenwärtiges wolle nebst dem Eröffnungsnachweis zu den dortigen Akten genommen werden.

An die k. Betriebswerkstätte I München CB.

Annahme einer Geldstrafe vom 28.06.1900

Königl. Bayer. Staatseisenbahnen

Dienstesstelle: Kgl. Betriebswerkstätte München. Oberbahnamt: München.

Protokoll aufgenommen der Kgl. Betriebswerkstätte München. Betreff: Disziplinarverfahren gegen den Locomotivführer I. Classe Alois Barmaneter.

München, den 28ten Juni 1900.

Auf Vorruf erscheint der Locomotivführer I. Classe Alois Barmaneter und erklärt: Ich bitte, die über mich verhängte Geldstrafe von 10 M, im Hinblick auf meine lange überstandene Krankheit dann durch den nunmehr verbrachten vierwöchentlichen Badeurlaub und dadurch bedingten Entgang an Fahrgeldern, erst an der Gehaltsquittung per 1. August in Abzug bringen zu wollen.

Kgl. Oberbahnamt München Num.1875 17.04.1901

Betreff: Beschädigung der Umfassungsmauer der Lokomotiv-Rotunde in München Ostbahnhof am 6. Dezember 1900; hier: Ersatztilgung. Lokführer Barmaneter hat seine Maschine nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht und daher die Lokschuppenmauer beschädigt. Für die Reparatur mußte er Schadenersatz leisten.

Kgl. Oberbahnamt München, den 17. April 1901.

München.

Num. 1875.

BETREFF:

Beschädigung der Umfassungsmauer
der Lokomotiv-Rotunde in München Ostbhf.
am 6. Dezember 1900; hier: Ersatztilgung.

Zu Num. _____ von _____

Mit Beilage

Nachstehendes erging an die k. Oberbahnamtstation München.

„Anlässlich nebenbezeichneter Beschädigung sind laut anliegender Zusammenstellung beim k. Staatsbahn - Ingenieur IV zu München Kosten in der Höhe von 73 M 65 Pf (Siebzug zwei Mark sechzig fünf Pfennig) erwachsen, welche in der Eisenbahnbetriebsrechnung pro 1901 auf Kap. 6 § 9 zu vereinnahmen sind.

Haftpflichtig hierfür ist der Lokomotivführer Alois Barmaneter in Simbach von welchem obiger Betrag in monatlichen Raten von 2 M - beginnend ab 1. Mai c. - in Abzug zu bringen ist. “

Dies zur Kenntnis behufs Verständigung des x. Barmaneter.

An *Manthey*
Barmaneter in Simbach

die k. Betriebswerkstätte

Schadensersatz für Beschädigung der Lokomotivenrotunde vom
24.01.1901

Das Bahnbetriebswerk München Ost, auch Bahnbetriebswerk München 4, ist das ehemalige Bahnbetriebswerk des Münchner Ostbahnhofes. Nachdem die Deutsche Bundesbahn das Bahnbetriebswerk 1992 stilllegte, werden die Anlagen des Werkes seit 2011 abgerissen, damit auf dieser Fläche ein neues Wohn- und Gewerbegebiet entstehen kann. Das Bahnbetriebswerk befand sich im Münchener Stadtteil Berg am Laim, in der Nähe des heutigen S-Bahnhofes, es ist ungefähr einen Kilometer vom Ostbahnhof entfernt. Das Bahnbetriebswerk lag im Süden der Bahngleise von München nach Rosenheim und nach Mühldorf.

Lokführer B. beschädigte durch nicht rechtzeitiges Bremsen die Umfassungsmauer des Lokomotivrundschuppens in München Ost.

K. Oberbahnamtskassa München, 24. April 1901 No.6118

Betreff: Beschädigung der Umfassungsmauer der Lokomotivenrotunde in M.
Ostbahnhof am 06.12.1900

In vorbezeichneter Sache hat Barmaneter Alois Lokomotivführer 72 Mark 65 Pf. definitiven Ersatz zahlbar in Monatsraten zu 2 M - Pfg beginnend ab 1. Mai 1901.

Er wird ersucht, dafür zu sorgen, daß dieser Ersatz auf der Gehaltsquittung, sowie in der Zahlungsliste in Rubrik G regelmäßig und richtig angemerkt wird.

Wegen des bei allenfallsigem Abgange des Ersatzpflichtigen vor vollständig erfolgter Abzahlung des Ersatzes einzuhaltenden Verfahrens, sowie wegen der richtigen Bezeichnung der Abzüge wird auf die Ausschreiben vom 22. Dezember 1890 No.118289 und 25. Mai 1895 No.43665 Bezug genommen. Gegenwärtiges wolle nebst dem Eröffnungsnachweis zu den dortigen Akten genommen werden.

Durch Güterstationskasse Simbach an die Betriebswerkstätte Simbach.

Am 16.02.1901 war Lokführer B. verantwortlich für die Beschädigung der Feuerbüchse der Lok C IV Verbund 1463. Sie wurde 1894 bei Maffei unter der Fabriknummer 1725 erbaut und am 12.07.1894 abgenommen. Bei der DR sollte sie noch die Betriebsnummer 53 8092 erhalten. Ihre Ausmusterung erfolgte 06.1927. Lokführer B. wurde mit 27 Mark 65 Pfennig in monatlichen Raten zur Kasse gebeten.

Kgl. Oberbahnamt München. Num.20637. 04.05.1901

Betreff: Beschädigung der Feuerbüchse der Lokomotive C IV 1463 bei Zug 2319 am 16. Februar 1901; hier: Ersatzleistung.

Kgl. Oberbahnamt München, den 4. Mai 1901

München.

Num. 20637.

RECEIVED
PLAST 7/11 1901

BETREFF:

Schädigung der Feuerbüchse der Lokomotive C IV 1463 bei Zug 2319 am 16. Februar 1901; hier: Ersatzleistung.

Zu Num. _____ von _____

Mit Beilage

Nachstehendes erging an die k. Oberbahnstabskasse München.

" Anlässlich nebenbezeichnete Beschädigung sind, wie aus anliegender Konsignation ersichtlich, bei der k. Centralwerkstätte München Kosten im Betrage von 27 M 65 Pf. [Zwanzig sieben Mark sechzig fünf Pfennig] entstanden, für welche der Lokomotivführer Alois Barmmeter in Siebach aufzukommen hat.

Die k. Oberbahnstabskasse München wird hiemit angewiesen, diesen Betrag auf Kap. 3 § 4 Tit. 3 der Eisenbahnbetriebsrechnung für 1901 zu vereinnahmen und dem K. Barmmeter in monatlichen Raten von 1 M beginnend ab 1. Juni 1901 in Abzug zu bringen."

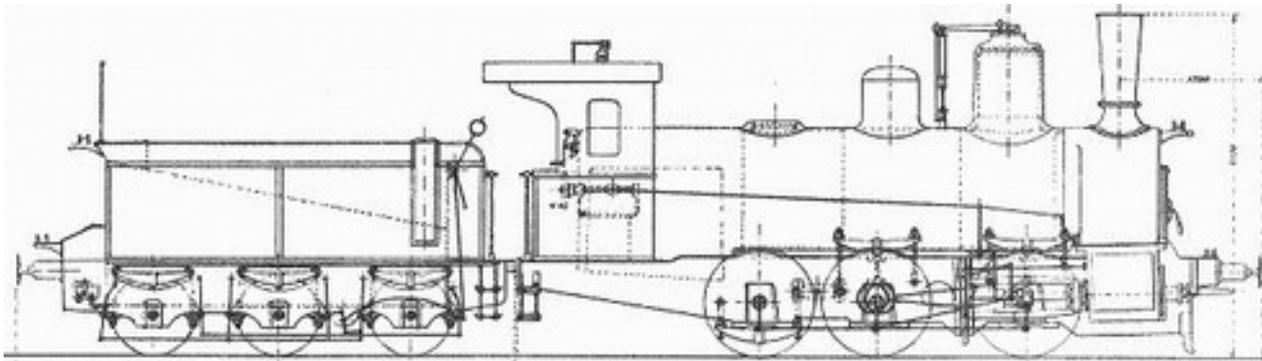
Dies zur Kenntnis und Verurkundung des K. Barmmeter.

Alois Barmmeter
München, d. 6. Mai 1901

An
Barmmeter Alois
die k. Betriebswerkstätte Siebach.

Schadenersatz für Feuerbüchsschäden vom 09.05.1901

Die C IV war eine Güterzugdampflokomotive, die zwischen 1884 und 1897 für die Königlich Bayerische Staatsbahn gebaut wurde. Zwischen 1884 und 1893 wurden 87 Exemplare mit Nassdampf-Zwillingtriebwerk geliefert, 1889 zwei Probeloks und zwischen 1892 und 1897 98 weitere Exemplare mit Nassdampf-Zweizylinder-Verbundtriebwerk. Die Fahrzeuge, welche erstmals den bis dahin für bayerische Lokomotiven typischen Außenrahmen nicht mehr besaßen, waren den steigenden Anforderungen aber schon bald nicht mehr gewachsen. Trotzdem wurden von der Deutschen Reichsbahn noch zahlreiche Exemplare übernommen und als Baureihe 5380-81 mit den Betriebsnummern 53 8011–8076 und 53 8081–8168 eingereiht. Die Zwillinglokomotiven wurden 1926 ausgemustert, die Verbundlokomotiven bis 1931. Die Zwillingloks waren mit einem Schlepptender der Bauart bay 3 T 10,2 ausgestattet. Die Verbundmaschinen hatten einen Schlepptender der Bauart bay 3 T 10,5.



Bay. C IV	C IV Zwilling	C IV Verbund
Numerierung:	Namen, 1401–1441, 1452–1462 ab 1926: DR 53 8011–8076	Namen, 1442–1451, 1463–1550 ab 1926: DR 53 8081–8168
Anzahl:	87	100
<u>Hersteller:</u>	<u>Maffei, Krauss</u>	<u>Krauss, Maffei</u>
Baujahre:	1884–1892	1889–1897
Ausmusterung:	bis 1926	bis 1931
<u>Bauart:</u>	C n2	C n2v
Länge über Puffer:	14600 mm	14990 ¹ / 15020 ² mm
Radstand mit Tender:	10300 mm	10500 ¹ / 10530 ² mm
Dienstmasse:	40,0 t	40,3 ¹ / 42,0 ² t
Reibungsmasse:	40,0 t	40,3 ¹ / 42,0 ² t
<u>Radsatzfahrmasse:</u>	13,3 t	13,4 ¹ / 14,0 ² t
Höchstgeschwindigkeit:		50 km/h
Treibraddurchmesser:		1340 mm
<u>Steuerungsart:</u>		Allan, innen
Zylinderanzahl:		2
Zylinderdurchmesser:	486 mm	486/705 mm ¹ 500/705 mm ²
Kolbenhub:		630 mm
Kesselüberdruck:	11 kg/cm ² = 10,79 bar	12 kg/cm ² = 11,77 bar ¹ 13 kg/cm ² = 12,75 bar ²

Rostfläche:		1,67 m ²
Verdampfungsheizfläche:		111,8 m ²
Tender:	bay 3 T 10,2	bay 3 T 10,5
Dienstmasse des Tenders:	27,2 t	27,5 t
Wasservorrat:	10,2 m ³	10,5 m ³
Brennstoffvorrat:	5,0 t Kohle	5,0 t Kohle

¹ Probeloks

² Serienloks ab Betriebsnummer 1442

Lokführer B. wurde haftbar gemacht für die Beschädigung einer Lokomotiv-Feuerbüchse. Ursache war wohl die Nichtbeachtung eines zu niedrigen Wasserstandes.

K. Oberbahnamtskassa München, 9. Mai 1901 No.7091 ^H Kgl. Bahnstation Simbach, 11. Mai 1901, 2189.

Betreff: Beschädigung der Feuerbüchse der Lokomotive C IV 1463 bei Zug 2319 am 16. Februar 1901

In vorbezeichneter Sache hat Barmaneter Alois Lokomotivführer 27 Mark 65 Pf. definitiven Ersatz zahlbar in Monatsraten zu 1 M - Pfg beginnend ab 1. Juni 1901.

Es wird ersucht, dafür zu sorgen, daß dieser Ersatz auf der Gehaltsquittung, sowie in der Zahlungsliste in Rubrik 9 regelmäßig und richtig angemerkt wird.

Wegen des bei allenfallsigem Abgange des Ersatzpflichtigen vor vollständig erfolgter Abzahlung des Ersatzes einzuhaltenden Verfahrens, sowie wegen der richtigen Bezeichnung der Abzüge wird auf die Ausschreiben vom 22. Dezember 1890 No.118289 und 25. Mai 1895 No.43665 Bezug genommen. Gegenwärtiges wolle nebst dem Eröffnungsnachweis zu den dortigen Akten genommen werden.

Durch k. Bahnstation Simbach

An die k. Betriebswerkstätte Simbach

zur Kenntnißnahme und weiteren Veranlassung übermittelt.

Meldung einer Bremsschwierigkeit vom 13.01.1904

Schwierigkeiten mit dem Bremsluftdruck bei der Beförderung eines Zuges führten zu Auseinandersetzungen zwischen Lok- und Zugpersonal, die in umfassenden Protokollen detailliert und langatmig festgehalten wurden.

Auszug aus dem Meldebuch für Lokomotivführer der k. Betriebswerkstätte Simbach

Meldung

Unterfertiger bringt einer k. Betriebswerkstätte Nachstehendes zur Kenntnis.

Bei Beförderung des Zuges 936 am 11. des Monats bemerke ich während und nach der Bremsprobe in Simbach eine wesentliche Luftabnahme im Leitungsmanometer, welches ich sofort dem Wagenwärter mitteilte. Ich erhielt die Antwort „Am Zug fehlt nichts.“ Auch vom Oberwagenmeister Maurer wurde mir gemeldet, der Zug sei in Ordnung, dem Zug fehle nichts. Während der Fahrt bis Neuötting verstärkte sich die Luftabnahme derart, daß ich gezwungen war, die Luftpumpe in einem sehr schnellen Gange zu erhalten und öfters zu lösen. In Neuötting probierte ich die Leitung unter Ausschaltung des Zuges nur etwas, daß an der Locomotive alles in Ordnung war. Ich teilte es abermals dem Wagenwärter mit, erhielt aber wieder die Antwort, am Zug fehlt nichts. In Mühldorf überzeugte ich mich nach Entkuppelung der Locomotive am Manometer xx daß die Luft ständig in Abnahme war, worauf ich dies dem Wagenwärter im Beisein vom Zugführer mitteilte. Nun wurde genannter Wagenwärter sehr zornig und gab mir zur Antwort: „Sie sind ein recht unverschämter Mensch, Sie wollen blos wieder Streit auswerfen.“ Auf Veranlassung wurde der Zug vom Wagenwärter in Mühldorf nochmals untersucht und genannter fand einen defekten Luftschauch, dieser wurde ausgewechselt und der Zug war in Ordnung. Auf meine Anfrage teilte mir der Zugführer mit, daß der Wagenwärter Brunner II heiße. Um jedoch dauerhaft Mißstände hintanzuhalten bittet Unterfertiger eine k. Betriebswerkstätte Simbach um Rxx.

gez. Alois Barmaneter Lokomotivführer I. Klasse.

13.01.1904

Bremsenprobleme vom 14.01.1904

Königl. Bayer. Staatseisenbahnen

Dienststelle Simbach Eisenbahndirektion München

Niederschrift aufgenommen bei der kgl. Lokomotivwerkstätte Simbach. Betreff: Zug 936 am 11.1.1904

Simbach, den 14ten Januar 1904

Oberwagenmeister Maurer zur Sache vernommen gibt an:

Als bei Zug 936 am 11.1.04 die Bremsprobe vorgenommen wurde, war ich dabei anwesend. Der Wagenwärter sagte mir, es sei alles in Ordnung, auch hatte ich selbst zugesehen, daß die Bremse richtig funktionierte. Ungefähr 8-9 Minuten vor Zugsabfahrt fing der Führer plötzlich stark Luft zu pumpen an. Ich wollte an die Maschine gehen, da begegnete mir der Wagenwärter bereits und sagt, daß ihm der Führer gemeldet hätte, es ginge am Zuge Luft verloren. Mit dem Wagenwärter zusammen untersuchte ich nun den Zug, infolge des Geräusches, den aber der ausströmende Dampf der Dampfheizung machte, konnte man an den hinteren Wagen des Zuges nichts hören. Ich ging darum selbst zum Führer, der unterdessen die Luftpumpe in langsamere Gangart versetzt hatte, um ihn selbst zu fragen und eventuell zu veranlassen, daß die Heizung abgesperrt werde, um die hinteren Wagen nochmals genau untersuchen zu können. Auf meine Frage an den Führer: „Herr Barmaneter, wie geht es mit der Luft“ bekam ich keine Antwort, selbst als der Heizer May sagte: „Herr Barmaneter, der Herr Maurer will mit Ihnen reden“, drehte sich Barmaneter herum, gab mir eine wegwerfende Antwort, die ich nicht verstanden habe, dann schaute er auf der anderen Seite der Lokomotive hinaus und wendete mir den Rücken zu. Ich konnte infolgedessen nicht mehr mit ihm reden. Der Zugführer, der hinter mir stand, sagte zu mir: Was thun wir jetzt, worauf ich antwortete „Fragen Sie den Führer selbst, am Zug find ich vorläufig nichts, da müßte die Heizung abgesperrt werden.“ Ich ging dann zurück, unterdessen fuhr der Zug ab. Dem Wagenwärter gab ich noch den Auftrag bis Burg im Dienstwagen zu fahren, um dort das Leitungsmanometer zu beobachten.

Maurer Josef, Oberwagenmeister.

Bremsenprobleme vom 20.01.1904

Königl. Bayer. Staatseisenbahnen

Dienststelle: München C.B. Eisenbahndirektion: München

Niederschrift aufgenommen bei der Bahnstation München C.B. Betreff: Bremsenstand bei Zug 936 am 11.01.1904.

Gegenwärtig 20.01.1904: Zugführer Johann Danzer vom Zug 936 am 11.01.1904 sagt aus: Nachdem die Maschine vor Abfahrt bereits eine Stunde zu Simbach auf dem Zuge stand wurde die Bremsprobe etwa 10 Minuten vor Wegfahrt vom Wagenwärter gemacht. Ich wollte dem Führer die Bremse in Ordnung melden, doch war der Führer nicht auf der Maschine, als ich wieder am Zuge zurückging, meldete mir der Wagenwärter Brunner II in Gegenwart des Oberwagenmeisters Mauerer, der Führer ihm gesagt hätte, die Luft gehe zurück. Mauerer und der Wagenwärter suchten den ganzen Zug ab, konnten aber beim Geräusch der Dampfheizung nichts finden. Nachdem der Oberwagenmeister zurück zum Führer vorgegangen war, folgte ich ihm und fragte den Führer, „ob er mit Luft fahren wolle“. „Freilich fahre ich, aber die Luft geht zurück.“ Als wir nun wegfuhrten beobachtete ich im Packwagen das Luftmanometer der Zeiger ging zurück, ging aber dann wieder vor und stand bis Buch wieder auf 5 Atmosphären. So ging es während der ganzen Fahrt, beim Lösen fiel der Zeiger, ging aber beim Fahren wieder hinauf, weil die Luft durch Pumpen ersetzt wurde. In Neuötting kam der Führer zurück und teilte mir wieder mit, „daß er Luft verliere.“ Ich fragte nochmals, „ja wenn Sie glauben, daß Sie nicht mit Luft fahren können, dann fahren wir mit der Kurbel.“

Barmaneter erklärte „das brauchte er nicht, aber Luft nehme ich, wie kann der Wagenwärter sagen, es fehle Luft in der Leitung?“

Der Wagenwärter untersuchte den Zug auf jeder Station, konnte aber nichts finden, trotzdem er auf die Ventile nachsah, über die beständige Versicherung des Wagenwärters, er finde nichts, ärgerte sich der Führer hauptsächlich. Der Wagenwärter erklärte aber. der Führer könne trotz des Verlustes von Luft fahren. Es ereignete sich auf der Fahrt auch kein Zwischenfall, der Führer konnte auf allen Stationen richtig anhalten und wieder lösen, nur in Neuötting mußte er mehrmals lösen bei Anfahrt, was aber sehr häufig bei anderen Zügen auch vorkommt. In Mühlendorf veranlaßte ich, nicht der Führer, die genaue Untersuchung, indem ich den Vorfall meldete. Der Beamte ließ die Heizung abstellen und jetzt konnte durch genaues Anlegen des Ohres an die Bremsschläuche ein Defekt im Inneren eines Schlauches durch den Wagenmeister entdeckt werden, der Schlauch wurde ausgewechselt und der Schaden war behoben.

Als ich dem Führer den aufgefundenen Defekt meldete, beschwerte sich derselbe bei mir, daß ich den Wagenwärter einen „dummen“ Menschen geheißen habe und

fragte nach seinem Namen. Ich selbst habe von dieser Auseinandersetzung nichts gehört.

Ein Grund zu solchen, wiederholten Beanstandungen von Seite des Führers war nicht vorhanden, warum der Führer einfach nicht mit Luft fahren konnte, falls er das sagen könne, eine Gefahr oder ein Hinderungsgrund war ja, wie mir der Führer selbst in Mühldorf sagte, nicht vorhanden, nur habe die Bremse in Füllstellung bleiben müssen. Josef Danzer, Zugführer.

Wagenwärter Josef Brunner II sagt zum Vorfall aus:

Der Zug war schon eine Stunde vor Abfahrt vollständig zusammengehängt und die Bremsprobe schon so lange Zeit vorher gemacht worden und verlief vollständig normal, ohne jeden Anstand. Ich verrichtete sodann meine Arbeit, Schmierer der Wagen und Nachsehen der Heizung. Etwa 9 Minuten vor Abfahrt meldete mir der Heizer, nicht der Führer, dieser war überhaupt gar nicht auf seiner Maschine, daß er auf der Maschine Luft verliere. Ich sah den ganzen Zug rechts und links auf und ab, konnte aber nichts finden, denn bei dem Geräusch der Heizleitung war ein Ausblasen von Luft absolut nicht wahrzunehmen. Ich machte nun sofort dem Werkführer Maurer Meldung und holte ihn zum Zug, Maurer ging zum Führer, der jetzt auf seiner Maschine stand, und fragte: Herr Führer, verlieren Sie Luft? Barmanometer gab dem Werkführer Maurer eine ungezogene Antwort, die ich aber nicht genau verstand, und drehte ihm den Rücken. Weder ich noch der Werkführer wußten, ob der Führer noch Luft nahm oder nicht. Wegen der herangekommenen Abfahrtszeit konnte eine Untersuchung nicht mehr stattfinden. Während der Fahrt bis Neuötting befand ich mich auf der Hut und beobachtete wohl, daß Luft verloren gehe am Manometer, doch hielt der Führer durch Pumpen den Druck von 5 Atmosphären aufrecht. Auf allen Stationen sah ich meinen Zug nach, ohne etwas finden zu können. In Neuötting kam Führer Barmanometer von seiner Maschine hinüber und stürzte auf mich zu, rempelte mich am Arm an, fuchtelte mit der Faust in der Luft herum und schrie „Jetzt weiß ich gewiß, daß es am Zuge fehlt, ich werde Ihnen kommen!“ Daß am Zug etwas fehle habe ich ja selbst beobachtet gehabt, aber finden konnte ich nichts. Über das rohe Benehmen des Barmanometer wurde ich ebenfalls aufgeregt, sagte aber nichts.

In Mühldorf sprang der Führer wiederholt von der Maschine runter und schrie wieder: So jetzt weiß ich gewiß, daß bei Ihnen fehlt, ich werd Ihnen kommen, jetzt wie nimmer gesehen!

Auf diese wiederholte Masregelung des Barnameter entgegnete ich ihm: „Sie sind doch ein ganz unverschämter Mensch wie Sie sich jetzt xx benommen haben!“ Weiter habe ich ihm kein Wort gesagt. Die Maschine wurde dann abgehängt und fuhr zum Fassen weg, jetzt erst konnte der Wagenmeister am Schluß hinter dem Packwagen nach Abstellen der Heizung den ganz geringen Luftentgang durch Anlegen des Ohres an den Schlauch wahrnehmen. Da der Defekt im Inneren des Luftschlauches bestand und das Ausblasen ein kaum wahrnehmbares Gezische bei genauestem Hinhorchen vernehmlich verursachte, konnte ich den Defekt nach Sachlage absolut nicht entdecken und hat mir das auch der Wagenmeister in München bestätigt. Nach Auswechslung des Schlauches war der Defekt behoben. Anfügen möchte ich, daß die Bremsprobe in Simbach schon über eine Stunde vor Abfahrt gemacht worden war, wenn also Barmaneter auf seiner Maschine verblieben wäre und das Manometer beobachtet hätte, wäre mindestens noch $\frac{3}{4}$ Stunden Zeit gewesen, den Zug genau durch Abstellen der Heizung zu untersuchen. So aber verließ der Führer seine Lokomotive, bemerkte also von dem Luftentgang erst, nachdem der Heizer mir das schon gesagt hatte. Führer Barmaneter ist in Simbach als ein roher Mensch bekannt und hat in dem ganzen Ort herumgeschrien, daß ich ihn einen unverschämten Menschen geheißen hätte und dafür 5 Mark würde bezahlen müssen. Barmaneter ist bekannt durch sein rüpelhaftes Benehmen und hat mich schon oft von seiner Maschine aus angepiffen und wenn ich mich umdrehte und nach der Maschine hinschaute, kehrte er mir rasch den Rücken zu. Sonst habe ich nichts anzugeben. Brunner Josef II, Wagenwärtergehilfe.

No.183 An die k. Lokomotivstation Mühldorf zur Einvernahme des dortigen Wagenmeisters der am 11 dess. bei Zug 936 Dienst hatte. Simbach, den 14. Jan. 1904. Kgl. Betriebswerkstätte.

No.23 an die K. Betriebswerkstätte Simbach nach erfolgter Einvernahme des am 11.I. Wagenaufsichtsdienst leistenden Wagenwärtergehilfen Peter Mühlbauer ergebenst zurückgeschickt. Mühldorf, den 15. Jan. 1904 Kgl. Lokomotivstation. Guldner Oberwagenmeister.

No.206 Kgl. Bahnstation München C.-B. 16. Jan. 1904 796

An die k. Bahnstation München mit dem Ersuchen um gefl. Einvernahme des Wagenwärters und eventuell des Zugführers von Zug 936 a, 11. dess.

Simbach, den 15. Jan. 1904 Kgl. Betriebswerkstätte.

K. Betr. Werkstätte Simbach 316: mit Einvernahme des W.W. Brunner II sei dem Anliegen zurückgereicht, daß nach Sachlage der Defekt tatsächlich nicht auffindbar war und auch ein Grund zur Einschreitung gegen Brunner in Rücksicht auf das bekannt rohe Benehmen des Führers Barmaneter nicht gegeben erscheint. Dem Letzteren wolle bemerkt werden, daß im vorliegenden Falle von einem Mißstande - s. des Barmaneter Erklärung - höchstens insofern zu sprechen am Platze ist, als die Bremsprobe bereits 1 Stunde vor Abfahrt gemacht worden war, Führer Barmaneter aber nicht auf , seiner Maschine verblieb, infolge dessen auch die Unregelmäßigkeit nicht eher entdeckte als 10 Minuten vor Abfahrt, wo zur Abstellung der Unregelmäßigkeit keine Zeit mehr gegeben war. Kgl. Bahnstation Simbach, 23.01.1904.

No.316 gegen Rückleitung

An die k. Betriebswerkstätte München II mit dem Ersuchen dem Wagenwärter Brunner II entsprechenden Vorhalt zu machen. Derselbe war jedenfalls nicht berechtigt, den Führer einen „unverschämten Menschen“ zu heißen. Um Rückäußerung wird verfügt. Simbach, 04.02.1904 Kgl. Betriebswerkstätte

Bremsenprobleme vom 15.01.1904

Königl. Bayer. Staatseisenbahnen

Dienststelle Mühldorf Eisenbahndirektion München

Niederschrift aufgenommen bei der kgl. Lokomotivstation Mühldorf. Betreff: Luftbremse bei Zug 936 am 11.I.1904

Mühldorf, den 15ten Januar 1904

Der vom 10/11 des Monats Wagenaufsichtsdienst leistende Wagenwärtergehilfe Peter Mühlbauer gibt zur Sache an: Nach Einlauf des Zuges 936 untersuchte ich auf Veranlassung des Lokomotivführers Barmaneter die Luftbremsschläuche, während der Wagenwärter Brunner die Lufthahnen auf den Wagendächern kontrollierte. Da die Heizung noch nicht geöffnet war, konnte ich hinter den Dienstwagen das Blasen

eines Luftschlauches hören und fand das derselbe beim Ziehband undicht war. Nach Ersatz des schadhafte n Schlauches funktionierte die Bremse gut und blieb das Luftbremsmanometer richtig stehen, während dasselbe vor Auswech selung des schadhafte n Schlauches zurückging. Weiter kann ich nichts angeben.

Wilhelm Guldner, Oberwagenmeister; Mühlbauer Peter Wagenwärtergehilfe.

Bremsenprobleme vom 29.01.1904

An die Kgl. Betriebswerkstätte Simbach, betreff Untertäniger Widerruf des Lokomotivführers 1. Klasse Alois Barmaneter gegen die Erklärung des Oberwagenmeisters Maurer sowie Wagenwärter und Zugführer in Sache der Meldung vom Zug 936 am 11. des Monats.

Simbach, den 29. Januar 1904. Unterfertiger bittet Es möge mir kgl. Betriebswerkstätte Simbach Nachstehendes einer kgl. Betriebsdirektion München gütigst unterbreiten. Der Aussage des Oberwagenmeisters Maurer entgegen Unterfertiger wäre bei Bremsprobe-Meldung nicht bei seiner Maschine gewesen führt derselbe auf das Suchen des Wagenwärters in der Restauration zurück. Ferner meldete Maurer dem Zug fehlt nichts, worauf ich ihm keine grobe Äußerung gab, sondern sagte „es muß irgend Luft ausgehen schau n Sie meinen Manometer an.“ Folglich ist die Aussage des Maurer vollständig unwahr. Auch ist unwahr die Aussage des Wagenwärters daß Unterfertiger von der Maschine in Neuötting heruntergesprungen ist sondern derselbe ist in aller Ordnung heruntergestiegen, konnte überhaupt nicht herunterspringen indem derselbe schon seit längerer Zeit ein wehes Bein hat, welches im gerne von ärztlicher Seite bestätigt wird. Unwahr ist daß der Unterfertiger den Wagenwärter geschüttelt hat, sondern zeigt ihm am Rockärmel berührend ohne irgend einen bößartigen Willen die Leitung des Zuges, mit der energischen Bemerkung „sehen Sie doch einmal nach ich bring ja die Luft nicht mehr her.

Unwahr ist die Aussage des Zugführers daß Unterfertiger ständig grob geworden wäre und führt alle diese unwahren Angaben als ein zusammen geschmiedetes Complot t zurück. Unterfertiger hat bei fraglicher Zugbeförderung ordnungsgemäß seinen Dienst angetreten und seinen Zug vorschriftsmäßig befördert, und nachdem derselbe schon eine angeborene rasche Aussprache besitzt ist ihm dieses vielleicht in ungerechtfertigter Weise als Grobheit angerechnet wurden.

Um Zug 936 am fraglichen Tage ohne Verspätung zu befördern, war es die unumgängliche Pflicht, genannten Zugdefekt dem Zugsbegleitungspersonal zu melden, um das Gebahren des Wagenwärters, so wie Oberwagenmeister Maurer einer kgl. Betriebswerkstätte zu unterbreiten, um für weitere Vorkommnisse finden zu halten. Nachdem der genannte Zugführer dem Unterfertigten in Dorfen ersucht hat er solle das Vorkommniß nicht zur Anzeige bringen sind vorgenannte unwahre Angaben deutlich als Rachsucht erwiesen.

Der betreffende Wagenmeister ist von Simbach bis Mühldorf ständig hinten im Dienstwagen gefahren trotz sehr wenig zum verladen war und mußte Unterfertiger jedesmal zurücklaufen, und wäre eine Aufregung des Unterzeichneten durch das gleichgültige Gebahren des Zugspersonals und die Antwort des Wagenwärters „Ich wär ein recht unverschämter Mensch“, nur gerechtfertigt gewesen trotzdem hat derselbe seine Ruhe bewahrt.

Als Zeuge können figurieren Heizer Mayll xx, Herr Expeditor Erich und Wagenaufseher Mühlbauer in Mühldorf.

Alois Barmaneter, Lokomotivführer 1. Cl.

Strenge Überwachung des Lokführers vom 01.10.1905

Als Strafmaßnahme für ein Fehlverhalten durfte Lokführer B. nur noch unter strenger Überwachung Rangierdienst in Simbach leisten.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen

Bahndienst-Telegramm. Mü H aufgegeben 1.X. 11 Uhr 48

Bw Si. Lokführer Barmaneter Alois ist bis auf Weiteres ausschließlich im Rangierdienst in Simbach zu verwenden und strengstens zu überwachen.

Entschließung folgt. Unterschrift.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. Station: _____
Bahndienst-Telegramm.

Zufommen / 190 II. III. mgl. von in Stg. durch	Abtelegraphiert / II. III. mgl. nach in Stg. durch aufschreibender Beamte	Zugestellt durch Telegraph. Nr. Bezeichnung
---	--	---

II. _____ von _____
Nr. _____ B. aufgegeben / 1. X. 11 Uhr 48 Min. III. mgl.
Wiederholer Befehl _____

H. H. J.

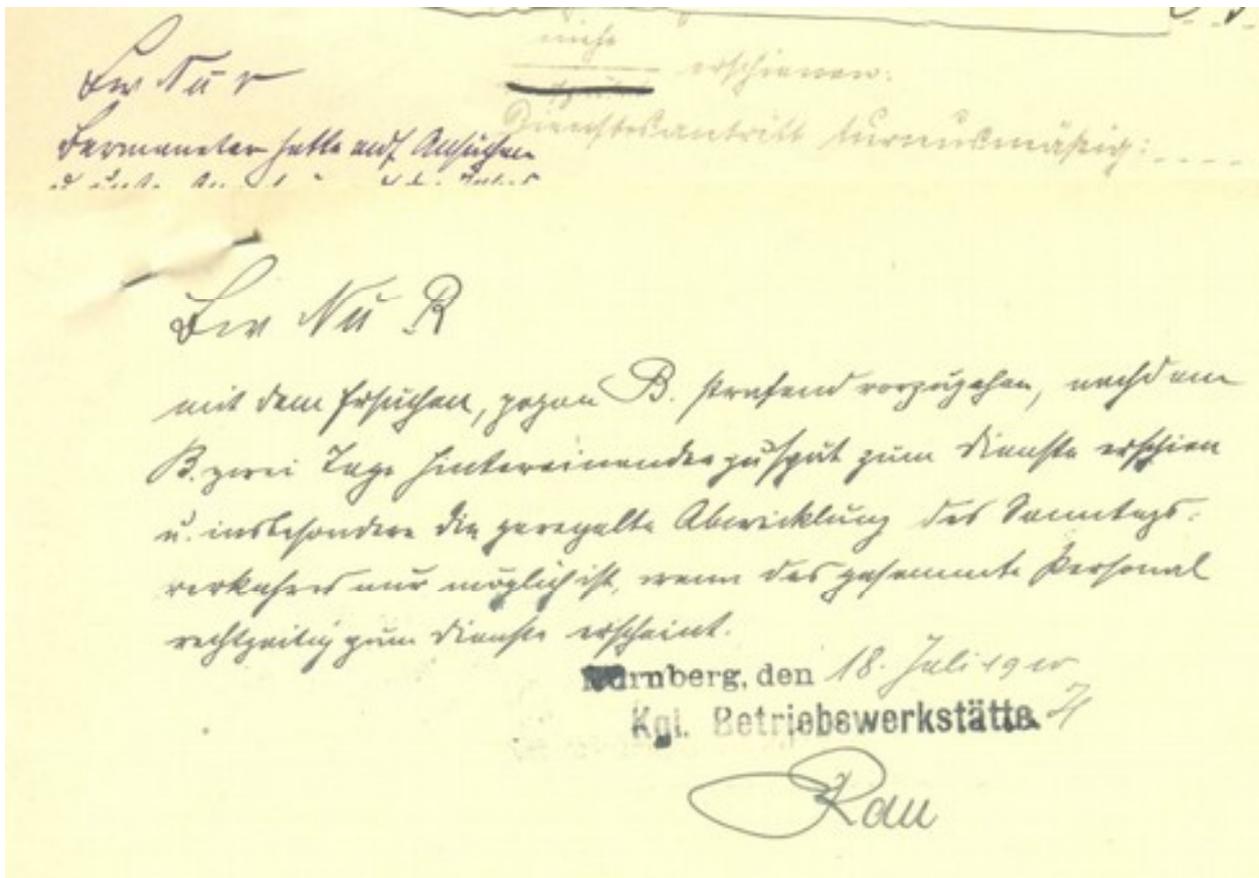
*Lokführer Barmaneter Alois
ist bis auf Weiteres ausschließlich
im Rangierdienst in Simbach
zu verwenden u. strengstens
zu überwachen. Entschließung
folgt.*

Rumpf

1408. Bahndienst-Telegramm. Nr. 1905.

Strafe für verspätetes Erscheinen vom 18.07.1910

Die pünktliche Beförderung ihrer Züge war für die Bahngesellschaft oberstes Gebot. Wiederholt erschien Lokführer B. zu spät zum Dienst, u.a. mit der fadenscheinigen Begründung, seine Dienstaufzeichnungen verloren zu haben. Er wurde daher ernstlich verwahrt.



Bw Nü R

mit dem Ersuchen, gegen B. strafend vorzugehen, nachdem B. zwei Tage hintereinander zu spät zum Dienste erschien und insbesondere die geregelte Abwicklung des Sonntagsverkehrs nur möglich ist, wenn das gesamte Personal rechtzeitig zum Dienste erscheint. Nürnberg, den 18. Juli 1910 Kgl. Betriebswerkstätte Rau.

Nürnberg H.B. den 17. Juli 1910

Meldung des diensttuenden Werkstättenbeamten

Betreff: verspätetes Erscheinen zum Dienst. Oberlokomotivführer Barmaneter ist heute zu seinem Dienste 2⁰⁰ 5520 Lauf A verspätet erschienen. Dienstantritt turnusmäßig 1⁰⁰, wirklich 2⁰⁰.

Hat angeblich seine Aufschreibungen über den Sonntagsdienst verloren. Schumacher.

Barmaneter kam erst 7^h morgens.

Meldung des diensttuenden Werkstättenbeamten

Betreff: verspätetes Erscheinen zum Dienst. Oberlokomotivführer Barmaneter ist heute zu seinem Dienste 1702 verspätet erschienen. Dienstantritt turnusmäßig 1³⁴, wirklich 2¹⁵.

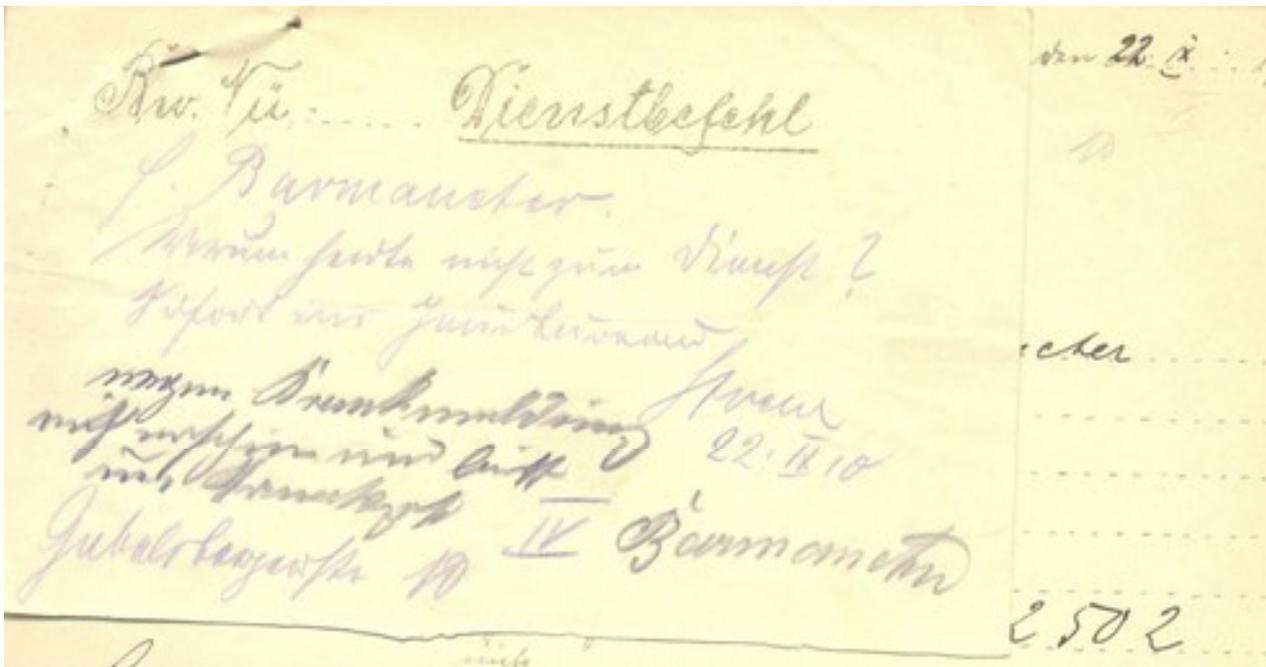
Barmaneter hat Zug 1702 selbst gefahren.

Barmaneter wurde ernstlichst verwarnt, rechtzeitig zu erscheinen.

Bw Nü Dienstbefehl

Barmaneter warum heute nicht zum Dienst? 22.09.1910

Wegen Krankmeldung nicht erschienen.



Meldung des diensttuenden Werkstättenbeamten

Nürnberg HB, den 22.09.1910

Betreff: Nichterscheinen zum Dienst. Oberlokomotivführer Barmaneter ist heute zu seinem Dienste 2502 nicht erschienen.

Barmaneter hatte auf Ansuchen und unter Anrechnung auf den Jahresurlaub am 19. den Kurs 1721/1702 frei bekommen. Nürnberg, Kgl. Betriebswerkstätte H, 22.09.1909.

Königl. Bayer. Staatseisenbahnen Nürnberg Rbf, den 21.09.1910

Meldung des F.D.L. an BBI Betreff: Verspätung des Zuges 2502 am 21.09.

Maschine für Zug 2502 war um 10⁴⁰ noch nicht am Zug, weshalb zu dieser Zeit Anfrage an BW erging. Um 10⁴⁵ meldete Nachtfeuermann Engelhardt, daß der turnusmäßige Führer nicht da sei und er einen anderen bestimmt habe. Maschine kam um 11¹⁷ an den Zug, Abfahrt 11²⁰, Verspätung 30 Minuten.

Um 10⁵⁰ meldete Engelhardt, daß Oberlokomotivführer Barmaneter, der Zug 2502 zu fahren hatte, nicht erschienen sei. Es wurde dann von mir ein Ersatzführer bestimmt.

Versetzungsgesuch vom 09.06.1922

Oberlokführer B. suchte in vorgerücktem Lebens- und Dienstalter noch um Versetzung von Nürnberg Rbf nach Hbf an sowie um die Möglichkeit des Einsatzes im Personenzugdienst statt wie bislang ausschließlich im Güterzug- und Rangierdienst. Er verwies auf seine tadellose Militärdienstleistung im Ersten Weltkrieg. Was diese jedoch mit der Befähigung zum Personenzugdienst zu tun hat, bleibt fraglich. Dem Ansuchen wurde nicht leichthin stattgegeben. Nach Abwägen des Für und Wider sowie der Ersatzstellung eines anderen Lokführers wurde B. probeweise vom Bw Hbf übernommen. Nach nur lediglich sehr kurzer Zeit beim Bw Hbf bat B. um Rückversetzung zum Bw Rbf.

An B.W. Nürnberg Rbf

Nürnberg Rbf, den 9. Juni 1922

Der Unterfertigte bittet um Versetzung nach Nürnberg Hbf da für seine Wohnung (Bulmannstraße) der Hauptbahnhof günstiger gelegen ist. Außerdem steht der Unterfertigte bereits in vorgerücktem Lebens- und Dienstalter und 12 Jahr im Rangierbahnhof stationiert, sodaß es kein unbilliges Verlangen sein dürfte, wenn er für das Fahren von Personenzügen in Betracht käme. Neben zu sei noch bemerkt, daß derselbe auch 4 Jahre im Felde war ohne sich daß geringste zu Schulden hatte kommen lassen. Alois Barmaneter Oberlokomotivführer.

Maschineninspektion II Nürnberg 14.06.1922

Eisenbahndirektion Nürnberg 14.VI.1922

Barmaneter kann gegen Ersatz abgegeben werden. Nü Rbf, Bw 13.06.1922.

Nach Stellenerledigungsverzeichnis ist in Nü Hbf keine Stelle offen.

Eisenbahndirektion Nürnberg, 28. Juni 1922 Zur Äußerung, ob B. sich auch zur Führung von Personenzügen eignet.

Eisenbahndirektion Nürnberg Eingang 05.07.1922

In dienstlicher Beziehung hat Barmaneter bei der Bw Nü Rbf zu Klagen keinen Anlaß gegeben. Doch möchte mit Rücksicht auf sein Lebensalter zunächst nur eine probeweise Verwendung im Personenzugdienst begutachtet werden. Maschineninspektion Nürnberg, 04.07.1922.

Maschineninspektion Nürnberg, Eingang 07.07.1922.

Barmaneter ist zunächst zur probeweisen Verwendung im Personenzugdienst an die Bw Nü Hbf abzustellen Nach Verfluß von 2 Monaten ist über die Brauchbarkeit des B. zu berichten.

Maschineninspektion II Nürnberg 10. Juli 1922

Bw Nü R anzuweisen, B. zum 1. August aushilfsweise der Bw Nü H zuzuteilen. Zum Dienstantritt beim Bw Nü H soll sich B. gelegentlich vorstellen.

Nürnberg H.B 10. Juli 1922 Betriebswerkstätte

Bw Nü H z.K. und Bericht bis 30.IX. unter der Voraussetzung, daß sich nicht etwa vorher eine Ungeeignetheit des B. erweisen sollte.

Maschineninspektion I Nürnberg 11. Juli 1922 Barmaneter kann nur gegen Ersatz abgegeben werden. Ersatz wäre von Bw Nü Hbf zu stellen.

Maschineninspektion I Nürnberg Eingeg. 13.07.1922 Der Beamtenrat der Bw Nü Hbf erhebt gegen die Versetzung des B. deshalb Einspruch weil sie die Wirkung hat, daß von den in den planmäßigen Beamtendienst eingeweihten Lokf. der Bw Nü Hbf einer abgezogen und im sog. Rollierdienst verwendet werden muß. Gegenwärtig würde eine solche Maßnahme das Führerpersonal der Bw Nü Hbf dem der Bw Nü Rbf gegenüber besonders benachteiligen, weil die zugewiesenen ausgetauschten Lokf ebenfalls wegen ihres Dienstalters in den planm. Dienst eingeweiht und Lokführer die bereits im Dienstplan eingeweiht waren, wieder im Rollierdienst verwendet werden müssen. Aus diesem Grund wird beantragt dafür zu sorgen, daß von einer Überweisung des B. abgesehen wird.

Eisenbahndirektion Nürnberg, eingeg. 28.07.1922 Vorstehenden Einwand des Beamtenrat Bw Nü H halte ich nicht für unberechtigt. Ferner ist es bei dem vorgerückten Lebensalter des B. und mit Rücksicht auf seine allgemein bekannten persönlichen Eignungsverhältnisse fast ausgeschlossen, daß er im Personenzugdienst entsprechen wird. Ich bitte daher, auch von der Erprobung abzusehen, die für einen wirklich allen Bedürfnissen entsprechenden Lokf. xx auch in diesem Fall nicht nötig wären. Maschineninspektion I Nürnberg, 28. Juli 1922.

29.07. Dem Einspruch des Beamtenrates Bw Nü Hbf kann nicht Rechnung getragen werden. Es ist von jeher das Recht des Dienstälteren gewesen, vor dem Dienstjüngeren zu reihen. Einem dienstälteren Beamten die Versetzung zu einer Dienststelle deswegen zu versagen, weil hierdurch am neuen Dienstort ein dienstjüngerer Beamter einen weniger beliebten Dienst zu übernehmen hätte, wäre ungerecht. Begründete Beschwerden wären die Folge. Im übrigen handelt es sich bei B. zunächst nur um die Feststellung, ob er auch für die Verwendung im Hbf geeignet ist. Seine Versetzung dahin würde erst bei Eintritt einer Stellenerledigung erfolgen. Hienach wäre des weiteren zu veranlassen und der Beamtenrat der Bw Nü Hbf geeignet zu verständigen.

Maschineninspektion I, Nürnberg, den 02.08.1922

Bw Nü H Barmaneter ist nun in probeweise Verwendung zu nehmen. Beginn ist zu melden. Siehe auch Auftrag vom 8.VIII.

An Nü Rbf mit dem Ersuchen B. zur probeweisen Verwendung ab 1.9.22 abzuordnen. Die Abordnung des B. wird sich ab 1.9.22 ermöglichen lassen da hier nach der versetzte Oberheizer (Führer) Betz ab 1.9.22 überwiesen wird.

Kenntnis erhalten Nü Rbf 25.08.1922 Barmaneter Alois

B. wird ab 1.9.22 nach dort abgeordnet Nürnberg Rbf den 25.8.22 Betriebswerkstätte.

Rückversetzungsgesuch vom 19.10.1922

Der Oberlokomotivführer verweilte nur für sehr kurze Zeit bei der Betriebswerkstätte Nürnberg Hbf und beantragte alsbald seine Rückversetzung nach Bw Rbf.

Nürnberg H, den 19. Oktober 1922

An die B.W. Nürnberg Hauptbf

Der Unterfertigte bitte um Rückversetzung von Nürnberg H nach Nürnberg Rbf

Alois Barmaneter Oberlokomotivführer

in Vorlage: Lokf Barmaneter wurde gemäß d.E. n. 6.7.22 Pt/P ab 1.9.22 probeweise bei Bw Nü Hbf im Ngz.dienst verwendet. B. ist z.Zt. bis 29.10. beurlaubt und wird auf Grund vorliegenden Gesuches nach Ablauf des Urlaubes zur Bw Nü Rbf abgeordnet. Nürnberg Hauptbf, den 26.10.1922 Betriebswerkstätte.

Hiermit schließen die vorhandenen Dokumente aus der Zeit von 1893 bis 1922. Leider ist die komplette Personalakte wohl nicht mehr vorhanden, so daß hier nur Fragmente davon gezeigt werden können. Sie gewähren einen Einblick in eine längst vergangene Zeit, auch in die charakterlichen Eigenschaften von Personalen, mit denen sich die Vorgesetzten zu plagen hatten. Dem in Frage kommenden Lokführer B. fehlte es wohl an übergroßem Diensteifer, was sein häufiges Zuspätkommen oder Nichterscheinen belegt sowie die unaufmerksame Dienstverrichtung (Aufstoß bei einer Rangierfahrt, Beschädigung der Lokschuppenmauer, Feuerbüchsschaden), zudem hatte er einen Hang zu verbalen Ausfällen wie tätlichen Angriffen auf Mitbedienstete. Nichtsdestotrotz sind ihm seine Dienststellen entgegengewillig, was die Möglichkeit der Ratenzahlung oder gar das Erlassen von Schadensersatzkosten, die Gewährung von Kuraufenthalt und die Möglichkeit der Versetzung und der probeweisen Verwendung in anderen Diensten beweist.

Das bayerische Schienennetz



Karte Staatsbahnen und Privatbahnen im Deutschen Reiche 1908

©P. Dr. Daniel Hörnemann

Zu Heizer, nunmehr Lokführer, Alois Glockner fand sich per Zufall eine Unfallanzeige der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen vom 08.09.1909 an die Eisenbahndirektion Regensburg²
 Lokführer Alois Glockner (*16.07.1875) aus Passau, derzeit exponiert in Pfarrkirchen
 Zeit des Unfalls: Sonntag, 25.07.1909, 7.30 Uhr
 Art der Verletzung: Prellung des Brustbeines

K. M. Eisenbahndirektion
 S. B. Staatseisenbahnen
 Regensburg
 P. 8 - AUG 1909 72

Unfall meldende Person: Ulrich, Schuster

Unfallanzeige.

zur Beachtung

1) Die Anzeige ist von dem zur Anzeigeerstattung verpflichteten Dienstvorstand der unteren Dienststellen binnen 24 Stunden an die vorgesetzte Inspektion in einzelförmiger Ausfertigung einzureichen.
 Die Inspektion hat die Unfallanzeige, mit dem Eingangsstempel versehen, bei Verletzung oder Tötung präventivem oder fahnenmäßigem Personal der Eisenbahn (Eisenbahn-, Kanal-) Verwaltung oder von Privatpersonen an die vorgesetzte Eisenbahndirektion, bei Verletzung oder Tötung nichtfahnenmäßigen Personals an das Versicherungsamt weiterzusenden, sofern weiterzusenden.

2) Bei Verletzung oder Tötung von Personal der Inspektionen ist oder der Inspektion ist die Anzeige, wenn es sich um fahnenmäßiges Personal handelt, an die Eisenbahndirektion oder an das Personalamt, wenn es sich um nichtfahnenmäßiges Personal handelt, an das Versicherungsamt weiterzusenden.
 - § 36 Abs. 1 der UStG.,
 - § 36 Abs. 2 der UStG. -

Für jede verletzte oder getötete Person ist ein besonderes Anzeigeformular auszufüllen.

1. Wochentag, Datum, Tagessort und Stunde des Unfalls.	Sonntag den 25. Juli 1909
2. Betrieb, in welchem der Verletzte den Unfall erlitt (Eisenbahn, Werkstätten, Dampflokfabrik, Kanal, Regierbahnbetrieb). Ortsangabe (Ort, Straße, Hausnummer oder sonst genaue Beschreibung). Liegt die Unfallstelle auf Bahngelände?	Eisenbahnbetrieb auf der Schenkerbahn, vom Bahnhofsplatz zum Hauptbahnhof in Pfarrkirchen a. N.
3. a. Vor- und Zuname, Wohnort, Wohnung der getöteten oder verletzten Person (bei minderjährigem Personal auch: des Vaters oder Vormundes). b. Im Betriebe beschäftigt als (Art der Beschäftigung, Arbeitsposten)? c. Tag, Monat, Jahr der Geburt (wenn unbekannt, Schätzungswert Angabe des Lebensalters)? d. Ledig, verheiratet, verwitwet?	a. Alois Glockner, Passau in Passau, Bahnhofstraße 17 1/2 jetzt exponiert in Pfarrkirchen b. Lokführer c. 16. Juli 1875 d. verheiratet
4. a. Genaue Beschreibung der Art der Verletzung und der verletzten Körperteile (rechts und links zu unterscheiden). b. Ist der Verletzte durch den Unfall getötet? c. Wird die Verletzung voraussichtlich den Tod, oder d. eine (irgendwelche) Beeinträchtigung der Lebens- (Arbeits-)fähigkeit von mehr als 13 Wochen zur Folge haben?	a. Prellung des Brustbeines b. nein c. nein d. nein

6. Unfallanzeige, V. M. 1909.

² http://www.1914-detailfragen.de/Docs/Bilder/C_Eisenbahn/Unfallanzeige_KBSEB_Alois_Glockner_Passau_19090725.pdf
 Mit freundlichem Dank an Rainer Ackermann, www.1914-detailfragen.de - ein Online-Museum.
 @P. Dr. D. Hörnemann, Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette, www.bahnhof-lette.de, Seite 43 von 47

<p>5. a. Ist für die Heilung folgende durch Aufnahme in ein Krankenhaus (genau Bezeichnung des Institutes) oder durch anderweitig ärztliche Behandlung (zu Hause usw.)?</p> <p>Wohnort, I. des Verletzten, Wohnung II. des zuerst zugewiesenen Arztes.</p> <p>b. Arbeit der Verletzte trotz der Verletzung weiter?</p>	<p>a. Aufgenommen im Distriktskrankenhaus am 25.7.1919. Reise in die Heimat kann vorerst nicht vollzogen werden.</p> <p>I. Dr. Götz, Bahnarzt</p> <p>II. vom 25/07 bis 5. August weitergearbeitet</p>
<p>6. a. Gebet der Verletzte einer Krankenkasse an? (Genau Bezeichnung und Ort der Kasse).</p> <p>b. Besitzt der Verletzte schon Unfall-, Invaliden- oder Altersrente?</p>	<p>a. ~</p> <p>b. ~</p>
<p>7. Veranlassung und Hergang des Unfalls.</p> <p>a. Hier ist eine möglichst eingehende Schilderung des Unfalls zu geben. Insbesondere ist die Arbeitsstelle (zum Beispiel: Werkstätte, Lokomotivwerk, Schreibe, usw.) wo, sowie die Arbeit (Maschinen usw.) bei welcher sich der Unfall ereignet hat, genau zu bezeichnen, gegebenenfalls unter Beifügung einer erläuternden Zeichnung.</p> <p>b. Stützt sich diese Schilderung auf eigene Wahrnehmung? auf Mitteilung von Zeugnissen? auf Angaben des Verletzten selbst? (Ueberschreibt je Beantworten.)</p>	<p>Nach Abkuppeln der Lok D XI 2012 des Zuges 1054 in Station Neumarkt an der Rott wurde zur Remise gefahren. Infolge der Schlüpfrigkeit der Schienen und Nichtfunktionieren der Hebelbremse wurde auf die vor der Drehscheibe stehende Lok B VI aufgefahren. Beim Anlegen der Steuerung auf rückwärts und Kontra-Dampf-Geben, erhielt ich an der Steuerungskurbel einen heftigen Schlag auf das Brustbein. Von der Verletzung war äußerlich nichts bemerkbar und wurde der Dienst, da eigentlich Schmerzen nicht zu verspüren waren, bis 5. Aug. fortgemacht. Erst an jenem Tage merkte ich heftige Schmerzen in der Brust. Die Schilderung stützt sich auf eigene Wahrnehmung.</p>
<p>8. a. Zeugnissen des Unfalls</p> <p>b. Sonstige Personen, die zuerst von dem Unfall Kenntnis erhalten haben</p>	<p>a. Der Heizer, Geizig Otto Lohmann merkte auf am 25.7.1919</p> <p>b. ~</p>
<p>9. Eventuelle Bemerkungen (z. B. Angaben von Vorschriften zur Verhütung ähnlicher Unfälle. War der Verletzte schon von dem Unfälle ganz oder teilweise erwerbsunfähig und andere mehr.)</p>	<p>Keine Bemerkungen.</p>

(Ort) Pfarrkirchen, den 1. Aug 1919 Name und Stand des diese Anzeige erstellenden Dienstvorsetzten: Geizig Otto

Glockner wurde aufgenommen im Distriktskrankenhaus Pfarrkirchen, Reise in die Heimat kann vorerst nicht vollzogen wegen. Gez. Dr. Götz, Bahnarzt.
 Glockner hatte trotz der Verletzung vom 25.07. bis 05.08. weitergearbeitet.
 Hergang des Unfalls: Nach Abkuppeln der Lok D XI 2012 des Zuges 1054 in Station Neumarkt an der Rott wurde zur Remise gefahren. Infolge der Schlüpfrigkeit der Schienen und Nichtfunktionieren der Hebelbremse wurde auf die vor der Drehscheibe stehende Lok B VI aufgefahren. Beim Anlegen der Steuerung auf rückwärts und Kontra-Dampf-Geben, erhielt ich an der Steuerungskurbel einen heftigen Schlag auf das Brustbein. Von der Verletzung war äußerlich nichts bemerkbar und wurde der Dienst, da eigentlich Schmerzen nicht zu verspüren waren, bis 5. Aug. fortgemacht. Erst an jenem Tage merkte ich heftige Schmerzen in der Brust. Die Schilderung stützt sich auf eigene Wahrnehmung.
 Der Mitfahrende, Heizer L., merkte nichts von diesem Vorgang.

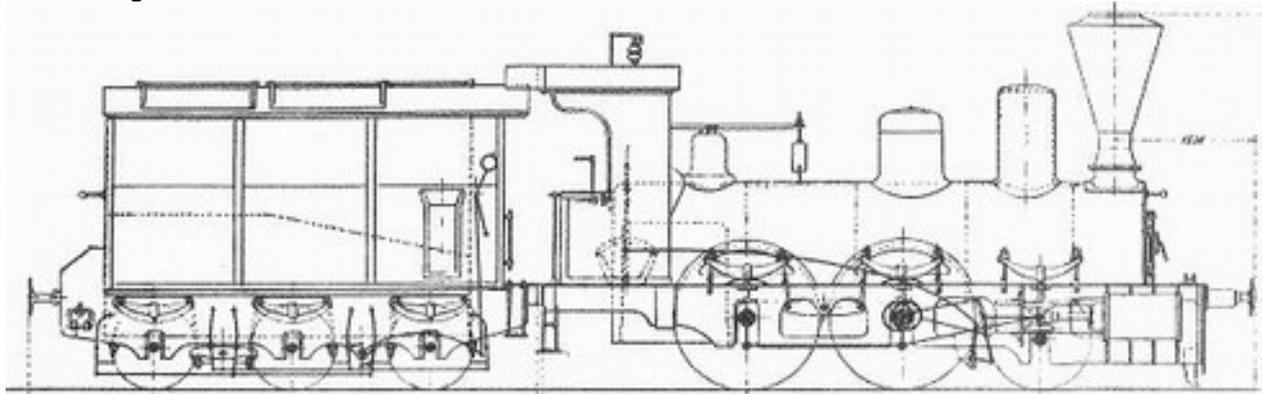
Bemerkung zur Verhütung ähnlicher Unfälle: Besondere Vorsichtigkeit bei Handhaben der Steuerung.

Gez. Pfarrkirchen, den 07.08.1909 Dienstvorgesetzter: Franz Ulrich, Eisenbahn-Sekretär.

Zu den beteiligten Lokomotiven:

B VI

Die Dampflokomotiven der Gattung Bayerische B VI der Königlich Bayerischen Staatsbahn waren eine Weiterentwicklung der bayerischen Gattung B V. Die B VI fiel geringfügig größer aus als die Vorgängerbauart. Die erste Serie von 57 Fahrzeugen hatte einen Kesselüberdruck von 8 bar. Bei der zweiten Serie wurde dieser auf 10 bar erhöht. Die letzten beiden Exemplare sind noch in den Besitz der Reichsbahn übergegangen. Die Umzeichnung nach dem neuen Nummernplan in die Betriebsnummern 34 7461 und 7462 im Jahr 1923 war nur von kurzer Dauer, da die Maschinen im selben Jahr ausgemustert wurden. Sie waren mit Schlepptendern der Bauarten bay 3 T 9 und bay 3 T 9,6 ausgestattet.



Numerierung:	266 MOOSBURG bis 496 BÜRGER DR 34 7461, 7462
Anzahl:	107
Hersteller:	<u>Maffei</u>
Baujahr(e):	1863-1871
Ausmusterung:	bis 1923
<u>Bauart:</u>	1B n2
Länge über Puffer:	13.310-13.800 mm
Dienstmasse:	30,0-33,5 t
Reibungsmasse:	21,5-24,2 t
<u>Radsatzfahrmasse:</u>	10,7-12,1 t
Höchstgeschwindigkeit:	75 km/h
Treibraddurchmesser:	1.600-1.620 mm
Lauferraddurchmesser vorn:	1.118-1.150 mm
Zylinderanzahl:	2
Zylinderdurchmesser:	406 mm
Kolbenhub:	610 mm
Kesselüberdruck:	8+10 bar
Rostfläche:	1,24 m ²
Verdampfungsheizfläche:	90,20-91,40 m ²
Tender:	bay 3 T 9/9,6
Wasservorrat:	9,0/9,6 m ³

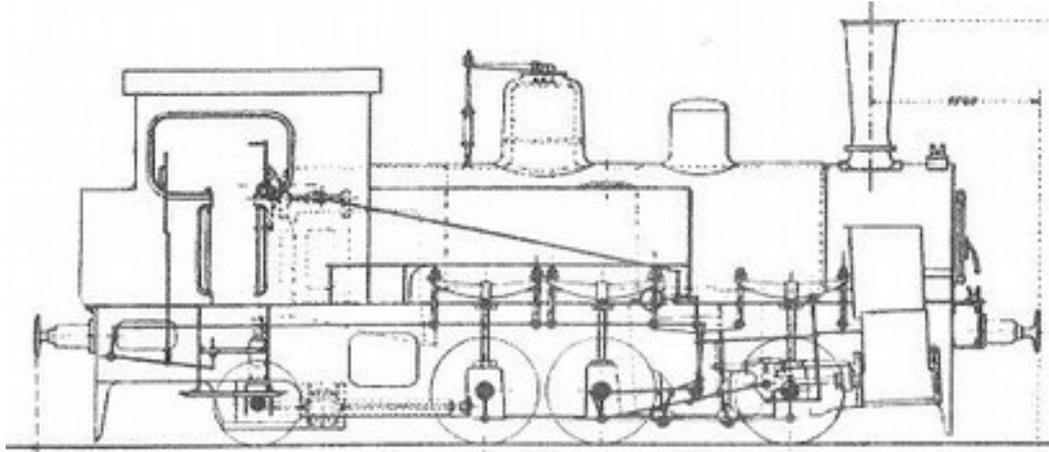
D XI 2012

Die Lokomotiven der Gattung D XI waren Nassdampf-Lokalbahnlokomotiven. Mit insgesamt 147 Exemplaren waren sie der zahlenmäßig stärkste bayerische Lokalbahnlokomotiv-Typ.

Zwischen 1895 und 1912 beschaffte die Königlich Bayerische Staatsbahn 131 Lokomotiven der Gattung D XI. Zusätzlich übernahm sie 1901 acht Lokomotiven von der LMKO und 1908 drei von der LAG. Dabei waren sowohl Krauss, als auch Maffei mit je drei Prototypen und später mit 91 und 45 Lokomotiven an der Serienfertigung beteiligt. Bei der Staatsbahn erhielten die Lokomotiven die Betriebsnummern 1991 bis 2050 und 2701 bis 2782.

1914 beschaffte die Staatsbahn bei Krauss fünf weitere Maschinen, die nach dem neuen Bezeichnungsschema als PtL 3/4 bezeichnet wurden. Sie unterschieden sich aber nicht wesentlich von den neueren Maschinen der Gattung D XI und erhielten die Nummern 2783-2787.

Zusätzlich wurden für die Pfalzbahn als Gattung T 4.II drei dieser Lokomotiven beschafft, diese hatten jedoch abweichende Abmessungen, unter anderem einen geringeren Treib- und Laufreddurchmesser.



Die Deutsche Reichsbahn übernahm 1925 alle 147 bayerischen Fahrzeuge als Baureihe 984-5. Die D XI erhielten die Nummern 98 411-556, die PtL 3/4 die Nummern 98 561-568. Etwa die Hälfte der Lokomotiven wurde zwischen 1931 und 1933 ausgemustert.

Zwei Maschinen verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg in der Tschechoslowakei und vier in Österreich. Letztere waren die 98 500, 514, 546 und 549, die bei der ÖBB die Nummern 791.01-04 erhielten. Sie wurden 1957 ausgemustert.

Die Deutsche Bundesbahn übernahm 1945 noch 56 Exemplare. Die letzte Lok, 98 507, war beim Bw Nürnberg Rbf beheimatet und beendete im Jahre 1960 mit ihrer Außerdienststellung den Personenverkehr auf dem "Freystädter Bockel". Anschließend wurde die Maschine nach Ingolstadt überführt, wo sie 1968 vor dem Bahnhof als Denkmal aufgestellt wurde. Dieses einzige erhaltene Exemplar der Bayerischen D XI wird heute vom Apian-Gymnasium Ingolstadt betreut.

Ein Modell dieser Lok im Maßstab 1:10 wurde von 1962 bis 1964 in der Lehrwerkstätte des AW Weiden gebaut und befindet sich jetzt im Eisenbahnmuseum Weiden in der Oberpfalz.

Diese Lokomotiven gehörten zu den ersten, die mit einem Krauss-Helmholtz-Lenkgestell ausgestattet waren. Einige Lokomotiven erhielten eine Gegendruckbremse der Bauart Riggenbach. Die fünf PtL3/4 Lokomotiven unterscheiden sich von den vorherigen durch eine größere Länge über Puffer von 9.306 mm, eine etwas geringere indizierte Leistung von 310 PSi und einen etwas größeren Kohlenvorrat von 1,8 Tonnen.

Nummerierung: DR 98 411-556, 561-568

Anzahl: 147

Hersteller: Krauss, Maffei

Baujahr(e): 1895-1914

Ausmusterung: 1960

Bauart: C1' n2t

Länge über Puffer: 9.288/9.306 mm

Dienstmasse: 40,2 t

Reibungsmasse: 32,6 t

<u>Radsatzfahrmasse:</u>	10,9 t
Höchstgeschwindigkeit:	45 km/h
<u>Indizierte Leistung:</u>	235 kW/228 kW
Treibraddurchmesser:	1.006 mm
Laufraddurchmesser hinten:	800 mm
Zylinderanzahl:	2
Zylinderdurchmesser:	375 mm
Kolbenhub:	508 mm
Kesselüberdruck:	12 bar
Rostfläche:	1,34 m ²
Verdampfungsheizfläche:	66,63 m ²
Wasservorrat:	4,3 m ³
Brennstoffvorrat:	1,5 t Kohle PtL 3/4 teilweise 1,8 t