Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 3

Artikel: Brückeneinsturz in Bath
Autor: D.Z.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-5804

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

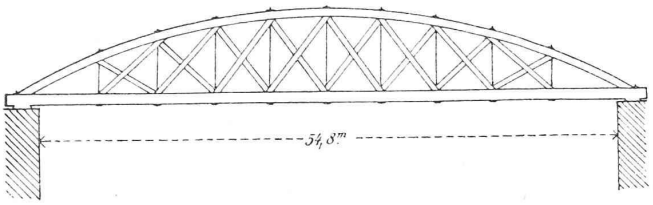
Download PDF: 04.07.2025

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

Brückeneinsturz in Bath.

Ueber die am 6. Juni in Bath (England) eingestürzte Fussbrücke vernimmt man zur Stunde nur wenig. Details über Construction und eigentliche Ursache des Unglückes werden wahrscheinlich erst nach Abgabe des Urtheiles des Schiedsgerichtes veröffentlicht werden. Die Untersuchung ist zur Zeit im Gange und werden die Bruchstücke behufs genauer Prüfung zusammengesetzt.

In den meisten Zeitungen wurde die Brücke als Hängebrücke angegeben, es war jedoch dieselbe eine hölzerne Bogenbrücke von sehr leichter Construction und nur dazu bestimmt,



den kleinen Localverkehr der durch den Fluss Avon getrennten Ortschaften Bath und Widcombe zu vermitteln. Die Spannweite soll 180 Fuss, die Breite circa 8 Fuss gewesen sein, Höhe 50 Fuss, nähere Details fehlen gänzlich.

Die Brücke wurde von Ingenieur Williams construirt und vor ungefähr 15 Jahren von Hicks & Isaaks gebaut. Dieselbe war nur wenige Minuten von der Eisenbahnstation Bath entfernt und am Tage des Unglückes ungewöhnlich beansprucht, da ein Anschlag auf der Bathseite anzeigte, dass der nächste Weg nach der auf der Widcombeseite stattfindenden landwirthschaftlichen Ausstellung über die Brücke führe. Unglücklicherweise ist das Zollhaus auf der Widcombeseite; der um 11 Uhr in Bath ankommende Zug brachte circa 900 Passagiere von Jeovil, Frome, Westburg und Bradford, von denen sich ein grosser Theil sogleich über die Brücke verfügte. Diesen ungewöhnlichen Andrang konnte der Zolleinnehmer nicht bewältigen und schloss daher das Zufahrtsthor so weit, dass nur eine Person nach der andern passiren konnte, somit füllte sich die Brücke rasch Kopf an Kopf (mit circa 200 Personen) und nur ein kurzes seitliches Schwanken fand statt. Die Brücke circa 40 Fuss von der Widcombeseite brach und beinahe sämmtliche auf ihr sich befindenden Personen stürzten in die Tiefe, theils in den Fluss, theils auf den dem Fluss entlang führenden Fussweg. Nur sehr Wenige kamen mit dem Schrecken davon, 8 wurden sofort getödtet und eine Masse auf dem Platze verbunden und in die Hospitäler und übrigen disponiblen Localitäten geschafft.

Die allgemeine Meinung ist, dass weder den Constructeur noch die Erbauer ein directer Vorwurf trifft, da die Brücke nicht für eine schwere Belastung construirt war. Ueber die Irrthümlichkeit einer solchen Annahme und der Wahl der Construction für eine Spannweite von 180 Fuss überhaupt wollen wir vor der Hand unser Urtheil vorbehalten, bis Zeichnungen der Brücke ein selbstständiges Urtheil erlauben. D. Z.

* * *

La Question de la réorganisation de l'école polytechnique suisse.

(Suite.)

J'ai déjà touché la question des réformes à apporter au programme de cette division dans mon rapport du mois de mai 1876 qui a été le point de départ de notre travail et après avoir examiné les réformes à apporter à l'organisation de l'école en général, j'ai indiqué quelles étaient, à mon avis, les lacunes de la division des ingénieurs en particulier dans son organisation intérieure. Je ne répéterai pas ce que j'ai dit au sujet de la préparation à l'école par de fortes études, ce qui s'applique à toutes les divisions; je ne répéterai pas non plus les considérations générales que j'ai développées dans ce travail. J'ai dit alors que si, en France, les ingénieurs sortant des écoles du Gouvernement, c.-à-d., de l'école polytechnique et des écoles des ponts et chaussées et des mines, jouissaient dans la société d'une si grande influence et d'une si haute position, cela tient à leur instruction générale et à leur instruction technique beaucoup plus complète qu'elle ne l'est ailleurs et surtout chez nous.

En effet, pour s'en convaincre on n'a qu'à constater l'influence énorme qu'ont les ingénieurs français, la considération dont ils jouissent, la part qu'ils prennent aux affaires publiques, le role éminent qu'ils jouent dans les conseils de la nation, dans l'Assemblée nationale, le Sénat et le Conseil d'Etat et dans le Ministère, l'influence qu'ils exercent sur l'Administration et la Législation en matière de travaux publics et d'industrie et dans l'organisation de l'enseignement technique supérieur.

Qu'on se rappelle les noms des ministres: MM. Legrand, Caillaux etc.; des ingénieurs éminents comme MM. Krantz, de Franqueville, de Cézanne, des directeurs de grandes compagnies de chemins de fer, les Talabot, Julien, Audibert, Jaqmin, Solacroup, Sauvage etc. Même à l'Etranger, les ingénieurs français se sont acquis une position prépondérante. Ainsi en Autriche, les directeurs des plus grandes Compagnies de chemin de fer, MM. Bontoux, Bresson, de Maistre, Gotschalk etc. sont Français; le directeur général des chemins de fer au ministère impérial austro-hongrois, Mr. de Nordling, quoiqu'allemand, a fait ses études et sa carrière pratique en France.

Cette considération, cette influence, ils la doivent entièrement à la supériorité que leur donne leur instruction plus étendue et plus complète, ce que du reste on peut constater par leurs nombreux écrits. C'est ce que nous ferons bien d'imiter.

Comme je l'ai dit dans mon premier travail, dans notre pays, les ingénieurs devraient avoir une plus grande prépondérance dans l'Administration et la Direction des grandes entreprises industrielles et notamment des chemins de fer.

La crise que traversent actuellement ces entreprises prouve que les hommes politiques et les juristes à qui était, presqu'exclusivement, remise la direction de ces entreprises ne sont pas qualifiés pour cela. Les ingénieurs, comme chez nos voisins, devraient avoir une plus grande part et une plus grande influence dans l'Administration des affaires publiques du pays; mais aussi faut-ils les y préparer par une instruction plus générale et plus complète.

Pour faire mon travail, j'ai étudié les programmes et pris des reinseignements sur neuf écoles polytechniques allemandes (Munich, Carlsruhe, Stuttgart, Riga, Hanovre, Aix la Chapelle, Dresde, Prague et Vienne), sur les écoles du Gouvernement en France, et l'école centrale des Arts et Métiers, sur les écoles professionelles françaises, sur l'école polytechnique de Liège, et celle de Milan. J'ai toujours été frappé de la supériorité de l'enseignement dans les écoles françaises, et j'ai beaucoup utilisé leurs programmes pour mon travail. Je me suis alors procuré les cours originaux et manuscrits ou les cours imprimés, par l'intermédiaire de quelques amis obligeants à qui je me suis adressé en France, et qui sortent de ces écoles.

J'ai dit dans mon précédent rapport que les cours qu'il y aurait lieu d'ajouter à la division des ingénieurs, seraient les suivants:

1° Cours de notions de métallurgie, non pas un cours complet destiné à former des ingénieurs des mines, mais des notions suffisantes et indispensables pour que les ingénieurs qui emploient le fer en grande quantité en connaissent les propriétés et la fabrication, notions suffisantes pour que, suivant la spécialité de leur carrière, ils puissent par eux mêmes et en même temps par l'étude des ouvrages spéciaux et par la pratique, compléter leurs connaissances dans cette spécialité.

J'ai rédigé le programme d'un cours répondant à ce but. Ce programme suppose de la part des élèves, la connaissance assez complète de la chimie inorganique et quelqu'habitude des manipulations de laboratoire. Les connaissances exigées dans cette branche par le règlement d'admission à l'école, du 28 février 1866 (IV, 4) sont insuffisantes; il faudrait les étendre, ce qui ne saurait présenter des difficultés puisque les cours de chimie donnés dans les écoles industrielles cantonales sont suffisants et répondent à ce but. Il n'y aurait qu'à exiger sérieusement la justification de ces connaissances et pour ceux qui ne justifieraient pas de connaissances suffisantes, on leur imposerait de suivre un cours de chimie inorganique à l'école polytechnique ce qui peut se faire d'autant mieux que le cours de