

Ein Eisenbahn-Unfall

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **148 (1869)**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-373395>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

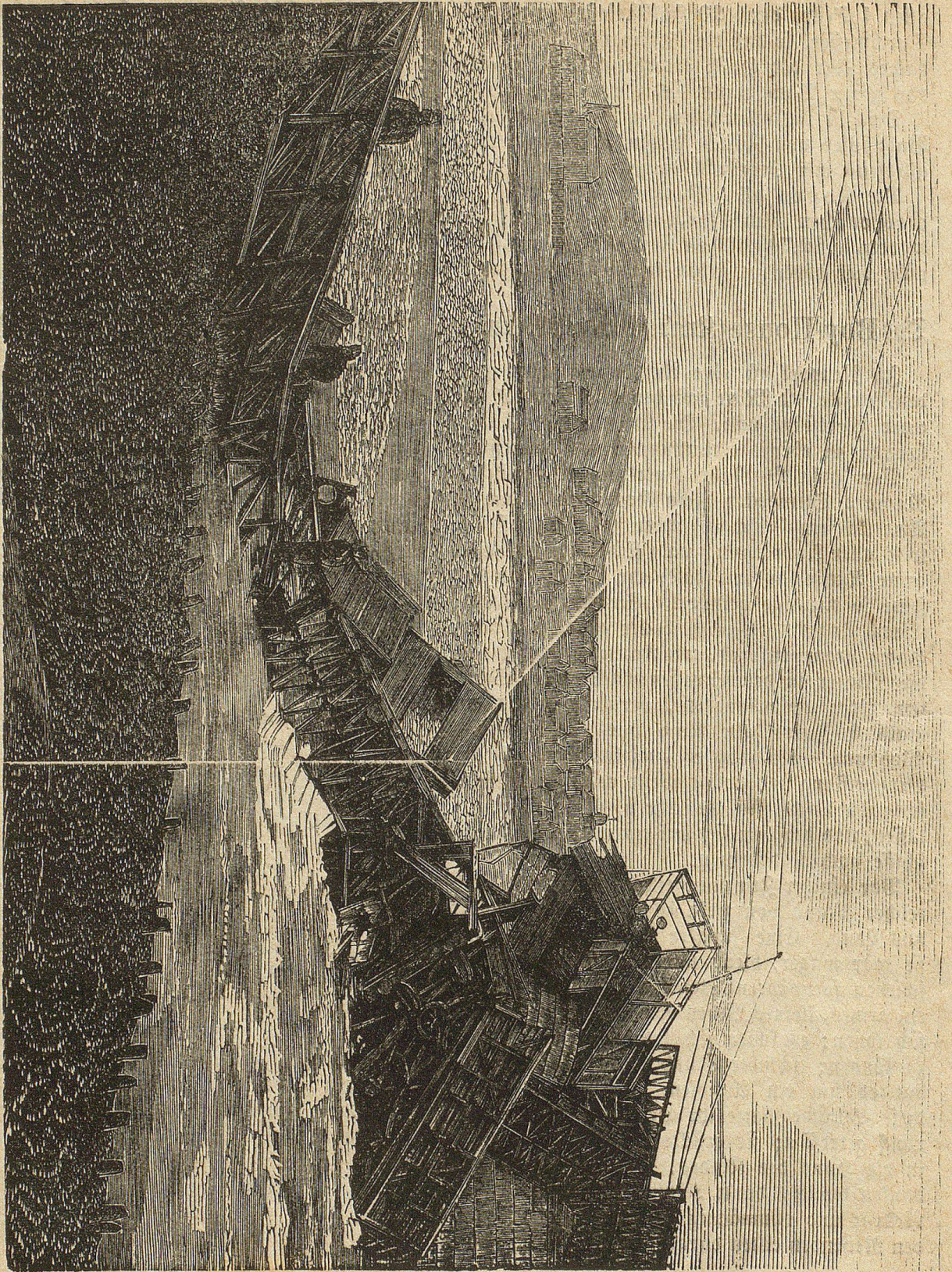
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Eisenbahn-Umfeld.



„Die Eisenbahn ist ins Wasser gefallen.“ Diese schreckenerregende Nachricht wurde den Bewohnern von Czernowitz in Galizien am Morgen des 4. März 1868 vom Thurme des Rathhauses mitgetheilt. Wie? Was? fragten die Leute. Es war so; der Zug, der an diesem Tage früh von Czernowitz nach der Hauptstadt Lemberg abgehen sollte, war auf dem letzten Bogen der schönen Brücke über den Pruth verunglückt und ins Wasser gestürzt, d. h. die Brücke war zusammengebrochen, als der Zug sie eben passirte. Es war eine stattliche eiserne Brücke, ähnlich derjenigen, die bei Bruggen über die Sitter gespannt ist, und bestand aus 4 Bogen von beinahe 200' Weite. Man hatte sie zu seiner Zeit erprobt und 4 Lokomotiven darüber geführt. Die Probe wurde bestanden, aber der letzte Bogen soll doch derjenige gewesen sein, der unter der Last am meisten, fast bis zur waagrechten Linie, gedrückt wurde, und die Leute in Czernowitz sagten, die Brücke sei lieberlich gebaut. Sie hatten Recht, denn der erwähnte Bogen brach am genannten Tage unter der Last von nur 2 Lokomotiven zusammen. Man weiß nicht, wie das gekommen ist. Die Führer hatten schon mehrmals die Anzeige gemacht, daß beim Hinüberfahren über den letzten Bogen ein eigenthümliches Klappern hörbar sei; man achtete aber fahrlässigerweise nicht darauf und untersuchte die Brücke nicht. Aber so geht's in der Welt, die Menschen werden erst durch Schaden klug, auch die Eisenbahnherren! — Der Zug bestand aus 2 Lokomotiven und 16 Wagen. Die Personenwagen befanden sich glücklicherweise ganz hinten, die Lastwagen waren mit Getreide u. s. w., 130 Schweinen und 40 Ochsen beladen. Ein Augenzeuge berichtet über den Unglücksfall wörtlich folgendes: „Ich stand bei der hölzernen Brücke (ungefähr 500 Schritte oberhalb der Eisenbahnbrücke), als der Zug über den Damm hin auf die Brücke fuhr, und folgte ihr unablässig mit den Augen; besonders waren es die Lokomotiven, welche ich im Auge behielt. Die ersten 3 Bogen der Brücke waren von diesen überschritten und der vierte, der letzte, betreten. Die vordere, dampfende Lokomotive hatte auch diesen bereits auf mehr als drei Vierttheilen seiner Länge überschritten, ja beinahe den Brückenkopf erreicht — da schien es mir, als ob es plötzlich nicht

mehr vorwärtsgehe, die Brücke sich ungewöhnlich tief und tiefer und immer tiefer niederbiege und mit den beiden Lokomotiven herabzusinken begänne. In diesem Augenblick wußte ich nicht mehr, ob ich wache oder träume. Doch es war nur ein Augenblick und ein fürchterliches Krachen, welches schon in diesem Moment erfolgte, überzeugte mich, daß es die entsetzliche Wirklichkeit sei, was ich hier vor mir geschehen sah. Die beiden Lokomotiven waren hinabgestürzt und ihnen folgte ein Wagen nach dem andern, zertrümmernd und zertrümmert sich auf einander schichtend, während die Splitter in der Luft herumflogen. 8—10 Wagen sind den Lokomotiven in die schauerliche Tiefe des Flusses bereits nachgestürzt. Zum Glück haben ihre Trümmer sich auf einander gehäuft und so einen Damm gebildet, an welchem die noch übrigen Wagen endlich stehen bleiben müssen. Es war Zeit, ja die höchste Zeit für die in den Personenwagen befindlichen Reisenden, denn vor ihnen war von allen Lastwagen nur noch ein einziger übriggeblieben.“ Die Vorsehung wachte über den Menschen, ein einziger Eisenbahnangestellter wurde vermißt, er hat wahrscheinlich den Tod in den Wellen gefunden. Die meisten Schweine und Ochsen wurden zu unförmlichen Massen zerquetscht oder sie ertranken. Der Anblick der durch und unter einander gestürzten Wagen und der verstümmelten Thiere war grauenhaft. Man kann sich denken, welche Schrecken die Reisenden erfassten, als sie das Krachen der zusammenstürzenden Lokomotiven und Wagen vernahmen. Hilflos giengen sie, wie sie meinten, einem schauerlichen Tode entgegen, keine Rettung schien ihnen möglich zu sein, da, als die Gefahr am größten, war Gott am nächsten, die Wagen blieben stehen auf der Brücke, von der ein Theil zusammengebrochen war, das gähnende Grab sollte sie nicht verschlingen. Wie mögen die Leute dem Retter im Himmel gedankt haben!

Wenn der geneigte Leser über die eiserne Eisenbahnbrücke bei Brugaen fährt, so denke er an den Unglücksfall bei Czernowitz und die Administratoren und Techniker der vereinigten Schweizerbahnen sollen auch daran denken und die Brücke fleißig untersuchen, ob alles in der Ordnung sei.

Glück und Unglück sind zwei Nachbarn.

Du weißt nicht Deines Sterbens Zeit —
Drum halt' Dich wach und sei bereit.