

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 16/17 (1882)
Heft: 14

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

die Hemmung der Locomotive von Vorne und Aeusserung der lebendigen Kraft der nachfolgenden ungebremsen Wagen von Hinten, vorläufig gehoben und bei Gelegenheit aus dem Geleise geworfen wurde, worauf die gänzliche Entgleisung des Zuges stattfand. Für diese Anschauung spricht die Erfahrung und die Lage des Schutzwagens nach der Entgleisung.

Ich muss dem Commissär darin beistimmen, dass seine Vermuthungen leider nur zu begründet erscheinen. Aber weder die wesentliche Ueberschreitung der gestatteten Geschwindigkeit, noch der Mangel an Aufmerksamkeit des Bremserpersonals konnten für sich allein das Unglück herbeiführen, sondern wahrscheinlich nur in Verbindung mit der Zugüberlastung, Unterlassung einer sachgemässen Instruction des Zugspersonals und Einstellung des leeren Schutzwagens.

Auch scheint es mir nicht sachlich, bei 6,6 Minuten Dienstzeit des Mangels an gespannter Aufmerksamkeit bei Ausübung der Dienstfunctionen des Zugspersonals zu erwähnen.

Meiner Ansicht nach wäre erwähnenswerther gewesen, dass der schwere Zug mit der Geschwindigkeit von 40 km per Zeitstunde (welche festgesetzt war) bei Einhaltung der Instruction für das langsame Durchfahren durch die Stationen nicht befördert werden konnte, ohne stellenweise die Maximalgeschwindigkeit sehr über 40 km zu erhöhen. Vollends musste im Reichseisenbahnnamte auffallen, dass auch auf der Hinfahrt die Strecke Hugstetten-Freiburg bei einer Steigung von ca. 1:120 im Durchschnitt die Locomotive den Zug statt mit 40 noch nicht mit 20 km zu befördern im Stande gewesen sein wird und die Fahrzeit der Leistung der Locomotive keineswegs entsprechend bemessen war.

Hätte man dem Zugspersonal 2—3 Bremser lediglich zur Handhabung der Bremsen zugetheilt und dem Führer eine angemessene Verspätung gestattet, wie es bei diesem Extrazuge mit über 1000 Menschen erforderlich und für die Sicherheit desselben geboten war, so wäre wahrscheinlich dieses grosse Unglück nicht vorgekommen, da dasselbe nach den bisherigen Erhebungen und Untersuchungen auf der mangelhaften Handhabung des Betriebsdienstes zu beruhen scheint.

Zürich, 26. September 1882.

Maey.

Revue.

Ueber den Einsturz der Eisenbahnbrücke bei Essegg veröffentlicht der „Bautechniker“ folgenden Bericht: Am 23. September, um 2 Uhr Nachmittags, sind zwei Felder der hölzernen Eisenbahnbrücke über die Drau bei Essegg eingestürzt und zwar in dem Moment, als der nach Wien führende Personenzug sich auf der Brücke befand. Die Locomotive sammt Tender und sechs Wagen stürzten in die hochangeschwollene Drau; ein Wagen blieb hängen und zwei andere Wagen entgleisten, und blieben nächst anderen Personenwagen auf der Brücke stehen. Von den in die Fluthen gestürzten Wagen waren zwei mit 57 Soldaten, die eben aus Bosnien kamen, besetzt, hievon sind 31 gerettet und 26 ertrunken; die anderen Wagen waren leer oder Gepäckswagen. Die übrigen Personenwagen sind, wie bereits erwähnt, auf der Brücke stehen geblieben, so dass von den Civil-Reisenden Niemand verunglückt ist.

Die Brücke wurde im Jahre 1870 erbaut und seither gewiss 2—3 Mal ausgewechselt. Es ist eine Hove'sche Gitterbrücke, 258 m lang, mit zwei Oeffnungen zu 24 m und sieben Oeffnungen zu 30 m. Die Joche hatten je 25 Piloten und einen Aufsatz. Gegenwärtig wird eine neue eiserne Brücke mit steinernen Pfeilern und Eisenconstruction, knapp oberhalb der alten Brücke, gebaut und hätte im October eröffnet werden sollen. — Die Züge verkehrten sehr langsam über die Brücke und diesem Umstande ist es zu verdanken, dass nicht alle Wagen mit den anderen Passagieren mitgerissen wurden.

Der Vorgang war folgender: Die Drau ist seit mehreren Tagen stark angeschwollen und es fehlten nur noch 8 cm zu dem bekannten höchsten Wasserstand. Am 22. wurden mehrere Arbeitsjoche von der im Baue begriffenen neuen Brücke weggerissen und gegen die alte Brücke geschleudert, wobei die daselbst sich befindlichen provisorischen Mitteljoche, welche bei der Auswechslung der Brückenhölzer aufgestellt und zur Unterstützung der Brücke stehen gelassen wurden, mitgerissen wurden.

Ausserdem hat der Mittelpfeiler der im Baue begriffenen Brücke eine solche Lage, dass die Strömung sich an demselben bricht, aufstaut und gerade gegen ein Pilotenjoch der alten Brücke gerichtet wurde, dessen Ausweichen in dem Moment, als der Eisenbahnzug sich über ihm befand, die Katastrophe verursachte. Ferner hat sich von den vielen riesigen Baumstämmen, die auf der Drau herabgekommen sind, am linken Ufer eine fest verkeilte Barre gebildet, an welcher die Strömung sich ebenfalls brach und gegen dasselbe Pilotenjoch der alten Brücke gerichtet wurde. Das Joch wurde also von zwei Seiten durch die Strömung in Angriff genommen. Hiezu kommt noch der Stoss von den vielen herabschwimmenden Gegenständen.

Alle diese Umstände nebst dem ausserordentlichen Wasserstande haben beigetragen, die Stabilität des Joches zu zerstören, und in dem Augenblicke, als die grosse Last der Locomotive auf dieses Joch gelangte, wich dasselbe aus. Die beiden Felder, ihrer Mittelstütze beraubt, konnten die Last allein nicht tragen und, anfangs langsam, senkten sich dieselben über dem Joch bis die Gurten rissen und die Locomotive in den Fluthen versank.

Fünf von den nachfolgenden Wagen blieben auf der abgerissenen Construction, welche noch durch die Zugstangen mit den stehengebliebenen Brückenfeldern in Verbindung blieb und schwammen auf dem Wasser. Ein Waggon mit der Mannschaft wurde dabei zertrümmert. Der andere Militärtransportwagen trennte sich vom Zuge und wurde eine Strecke weit von der Strömung fortgetrieben und auf eine Sandbank geworfen. Ein Wagen endlich hing von der Brücke senkrecht herab. Die Gurten sind gerade über den beiden benachbarten Jochen abgerissen, wobei bemerkt wird, dass das Holz bereits angefault war.

Wir haben dieser Berichterstattung noch beizufügen, dass, wie uns von glaubwürdiger und kompetenter Seite versichert worden ist, eine Anzahl hölzerner Brücken in Ungarn sich in nahezu gleich schlechtem Zustande befindet, so dass es als ein wahres Glück betrachtet werden muss, dass nicht schon längst weit grössere Unglücksfälle vorgekommen sind. Die dortigen hölzernen Brücken werden in der Regel ohne jede Verschalung hergestellt, so dass die Constructionstheile allen Unbilden der Witterung preisgegeben sind, was ein rasches Verfaulen der Hölzer zur Folge hat. Brücken, welche nicht länger als sechs Jahre im Betrieb standen, sollen so betriebsunsicher gewesen sein, dass sie durch neue ersetzt werden mussten.

Concurrenzen.

Concurrenz für Entwürfe zum neuen Rathhaus in Wiesbaden. — Im Inseratentheil der „Deutschen Bauzeitung“ veröffentlicht der Bürgermeister von Wiesbaden das von den Preisrichtern abgegebene motivirte Gutachten über diese Concurrenz. Laut demselben sind im Ganzen 81 Projecte (nicht 72, wie in Nr. 12 dieses Blattes angegeben war) eingesendet worden. Dieselben wurden mit den Nummern 1—82 versehen (Nr. 9 und 10 ist ein Project). Die genauere Durchsicht sämmtlicher 82 Nummern ergab das Resultat, dass vorläufig 32 Projecte wegen Nichterfüllung der Concurrenzbedingungen und ungenügender Ausführung ausgeschieden werden mussten. Bei einer zweiten Durchsicht wurden weitere 18 Entwürfe, die zwar theils recht gute Grundrisse, theils bessere Entwicklungen der Architectur wie die vorhergehenden zeigten, indessen in ihrem Gesamtwert den übrigen nachgestellt werden mussten, ausgeschieden. Es blieben somit nur noch 32 Projecte in engerer Wahl. Von diesen mussten 17 Arbeiten, welche zwar hervorragende Eigenschaften aufwiesen und sowohl im Grundriss als auch in der Architectur die Hand tüchtiger Meister bekundeten, vor den verbleibenden 15 Projecten zurücktreten.

Von diesen letzteren musste das Project 36 auf Grund der Ueberschreitung der Baukosten und das Project 55 (Motto: „Curia“) auf Grund der Ueberschreitung des Situationsplanes ausgeschlossen werden; dasselbe hat indessen in seiner Disposition und seinem Grundriss solche Vorzüge, dass die Erwerbung des Projectes empfohlen wurde. Von den verbleibenden 13 Projecten lassen wir Nummer und Motto folgen:

- Nr. 9 und 10, „Fortuna in Concordia“;
- Nr. 15, „Saxa loquuntur“;
- Nr. 35, „Im deutschen Gäu ein deutscher Bau“;
- Nr. 41, Monogramm (Anker im Kreise);
- Nr. 48, „Deutsche Weise“;