**Zeitschrift:** Appenzeller Kalender

**Band:** 160 (1881)

Artikel: Memento Mori oder: Gedenke des Todes!

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-373799

### 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: 23.10.2025** 

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

# Memento mori oder: Gedenke des Todes!

1. Schrecknisse der Alpenwelt.

Es war am 9. Dezember des Jahres 1879 der geneigte Leser deukt wohl noch an den harten Winter — als einige Viehhändler aus dem Kandergrund und von Frutigen ein Trüpplein Vieh, das sie im Wallis gekauft, über die Gemmi treiben wollten. Um 9 Uhr Vormittags brach die Gesellschaft vom Leukerbad auf, begleitet von drei Wallisern, die man als Bahnbrecher oder Schnee= scharrer gedungen hatte. Die Gemmi war ein= geschneit, so daß die Reisenden erst um 4 Uhr auf dem Taubensee ankamen. Einer der Walliser, der ganz leicht gekleidet war, ist schon auf der Taubenhöhe erfroren und mußte als Leiche ins Tauben-Häusli gebracht und zurückgelaffen werben. Auf dem Gee lag eine große Maffe Schnee und überdies schneite es wie wenn eine Staublawine losgegangen wäre. Die Karawane konnte bald nicht mehr vor= noch rückwärts. Es mußte ein förmlicher Tunnel in den Schnee ge= graben werden. Von Kälte, Hunger und Durst waren die Leute todmübe und matt und durch= froren, und das Bieh brüllte entsetzlich. dieser schrecklichen Lage wurde gerathschlagt, ob man das Vieh im Stich, d. h. seinem Schicksal überlaffen und ob man verfuchen wolle, bas eigene Leben zu retten. Allein es fehlte hiezu die Kraft, und man schickte die zwei noch überlebenden Walliser nach dem Schwarenbach-Hospiz, um Lebens= mittel zu holen. Unterwegs aber verlor der eine der beiden Walliser den andern aus den Augen und fand denselben auch auf dem Rückwege nicht mehr. Wahrscheinlich ift derselbe erfroren und eingeschneit. Die Sonne des Jahres 1880 wird, wenn sie den Schnee bezwungen, die Gebeine des Armen an den Tag gelegt haben. Die Zurück= gebliebenen fuhren fort mit Schneeschaufeln, bas sie mit Beten begleiteten. Stunde um Stunde verrann — lange, ewiglange Stunden — und immer noch kehrte kein Walliser zurück. Gine Ruh war schon erfroren und keiner der Männer hoffte mehr, die Nacht zu überleben. Endlich nach vier vollen Stunden fommt der Walliser mit Lebensmitteln zurück. Die Hoffnung auf Rettung wurde neu angefacht, die Arbeit neu begonnen. Endlich, es war am 10. Dez., Morgens 8 Uhr, erreichte die Karawane Schwarenbach und wohl selten sind ernftere Dankgebete ans bem Bergen

gegangen, als von diesen Geretteten.

Wohl gab es von Schwarenbach bis Kander= steg noch viel Mühe und Arbeit; allein sie wurde glücklich vollendet und so kamen die Männer, wenn auch fämmtlich mit erfrornen Nasen und Ohren, diesmal mit dem Leben davon.

2. Schrecknisse in der Ebene.

Fast um die gleiche Zeit wie das oben erzählte Ereigniß in den Bergen, nur 3 Tage früher, passirte in der Ebene, nämlich in der Württem= bergischen Residenz Stuttgart, ein noch schreck= licheres Unglück. Viele Leser kennen wohl den "Cirfus Herzog", der im Sommer 1879 in Zürich war und so manch Tausend Zuschauer angezogen hatte. Wer den Cirkus auch nicht besucht hat, las boch vielleicht in den Zeitungen von den herrlichen und gutgeschulten Pferden und ihren prächtigen Leiftungen, von den Künsten des Personals und bessen reicher Ausstattung an Kostümen. Im Herbst ift Herr Herzog mit seinem Cirkus nach Stuttgart gezogen, wo ihn bas Unglück in ber Nacht auf den 7. Dezember erreichte. In selbiger Nacht nämlich brach im Cirkus auf eine bis jest noch unerklärte Weise Feuer aus und zerstörte benfelben vollständig. Der aus 10 Mann beste= henden Stallwache kann keine Schuld beigemeffen werden. Sie hatte ihre Schuldigkeit gethan, und alle Pjerde waren loggeschnitten worden. Allein als das große Thor geöffnet worden war, sollten die Pferbe durch die Flammen und den Qualm hindurchbrechen, und dazu konnten 10 Pferde nicht gebracht werden. Von den 4 eigenen Pferden des Hrn. Herzog konnten 3 gerettet werden; 50 Pferde wurden im königlichen Marstall untergebracht; 6 Pferbe fanden Unterkunft in den Ställen ber Herzogin von Urach. Von den 8 berühmten Rappen sind 3 verbrannt, unter denen der "Beros", das gelehrige, fein dreffirte Thier, das auf den Barrieren gehen konnte. Manche Thiere kamen mit Brandwunden davon, andere mit Ver= letzungen, welche daher rührten, daß die erschro: ckenen, ledig und schen durch die Strafen fliehenden Pferde gegen einander ausschlugen. Die Angestellten Herzogs haben fast Alles verloren. Die ganze Garderobe ift verbrannt. Leider sind

auch Menschenleben zu beklagen. Um Tage vor dem Brand kam der Bruder eines Angestellten auf Besuch zu diesem. Er war als Matrose lange auf dem Meergewesen und freute sich des festen Landes wieder. Er schlief beim Bruder im Cirkus und fand dabei seinen Tod — im Feuer, und zwar mit dem Bruder.

Die Stuttgarter haben sich bei dem Unglück brav gehalten, Unterstützungen wurden dem armen Herzog von allen Seiten zu Theil. Ob er sich von dem Schlage wieder erholt hat, ist dem Kalendermann nicht bekannt. Herzog ging von Stuttgart nach Dresden.

## 3. Schrecknisse auf der Gisenbahn.

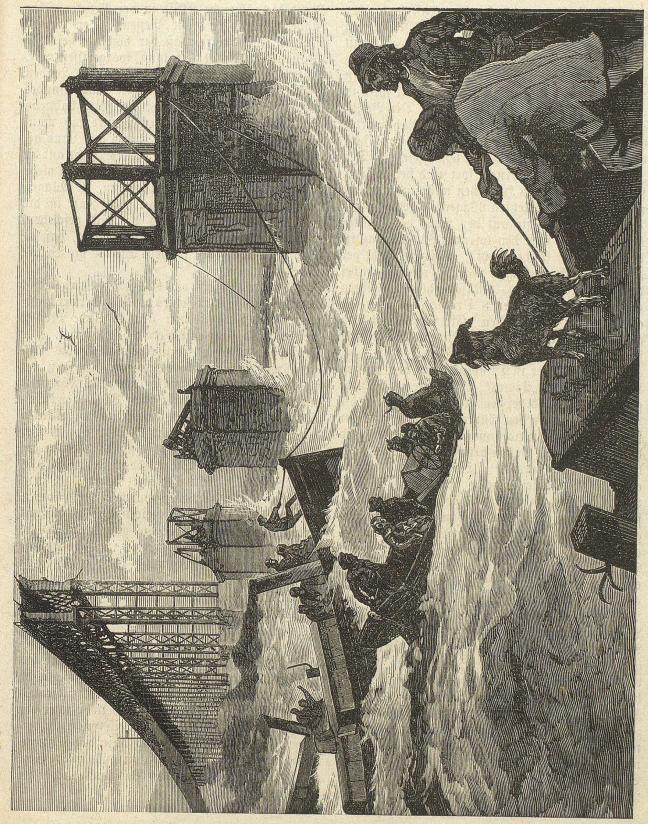
Der fürchterliche Dezember des Jahres des Unheils, 1879, an den wegen seines unbarm= herzigen Frostes nicht blos die holzarmen Leute noch lange gebenken werden, sollte auch in unmit= telbarer Nähe des Appenzellerlandes, nämlich in St. Gallen, schrecklich endigen. Es war am Tage Splvester, Mittwoch den 31., als man auf dem St. Galler Bahnhof Vormittags 10 Uhr den Bahnzug erwartete, der in der Regel um diese Stunde von Zürich her dort eintrifft. Er traf heute nicht ein zur fahrplanmäßigen Zeit; man wußte auf dem Telegraphen=Bureau bald, daß die Lokomotive schon bei Oberntwyl den Dienst versagt hatte und also nicht mehr im Stande war, ben Zug nach St. Gallen zu bringen. Schnell wurde eine Hülfsmaschine nach D. abgeschickt, und als eine Stunde später, um 11 Uhr, der Zug (mit sammt ber invaliden Maschine, die man angehängt hatte) sich raschen Laufs dem Bahnhofe St. Gallen näherte, erleichterte sich das bange Gefühl der Bahnbeamten, daß wenigstens kein weiteres Unglück passirt sei. Doch sollte die Hoffnung arg zu Schanden werden. Dort, wo der Zug den höchsten Punkt der Bahn Wyl-Rorschach überschritten und in die Biegung ober Kurve beim sog. "Paradies", kaum 10 Minuten vom Bahnhof, eingetreten war, um alsdann herniederzufteigen, vernahmen die Reisenden plötlich ein Rollern der andern Wagen und sofort erfolgte ein furchtbarer Stoß und — das Unglück war geschehen. Die eine der beiden Lokomotiven lag, zur Hälfte in den Boden eingegraben, links der Bahnlinie, die andere, ganz überworfen, auf der rechten Seite; die zwei nach den Lokomotiven fol=

genden Güter= und Gepäckwagen standen halb aufgerichtet und ineinander getrieben; der zweite Gepäckwagen hatte überdies die vordere Hälfte eines Personenwagens 3. Rlasse zusammenge= brückt; die Eisenbahnschienen waren auf 2 bis 3 Wagenlängen aufgeriffen und theilweise, in Bogen gefrümmt, in die Wagen eingebrungen. Der Anblick war schrecklich, das Jammern und Stöhnen der Verletten herzzerreißend. Zug= führer Gerfter, Bater einer zahlreichen Familie, seit 1856 bei ben V. S. B. treuer Bediensteter, wurde zwischen zwei Wagen buchstäblich zu= sammengedrückt gefunden, und rasch burch ben Tod von seinen Schmerzen erlöst. Gin Heizer wurde von dem siedenden Wasser verbrüht, Lokomotivführer Kleui unter die Maschine geschleudert und lebendig begraben. Erst nach zweistün= diger Arbeit konnte er seinem Grabe entrissen werden mit zwei Beinbrüchen und einem Achsel= bruch. Von den Reisenden, es waren meist Appen= zeller, die den Wochenmarkt besuchen wollten, wurden schwer verwundet: die HH. Altrathsh. Stricker in Herisau (im Kantonsspital St. Gallen gestorben), Gemeinderichter Frischknecht, Bleicher, in Herisan, die Gebrüder Diem (Gemeinde= hauptmann Heinrich und Infanteriehauptmann Rourad), in Schwellbrunn, Bauherr Alber in Schönengrund, Haag in Altstätten, Brunner im Furth bei Brunnadern.

Die Ursache der Entgleisung lag in einer Eisenbahnschiene, welche sich in Folge des rasch eingetretenen Thauwetters sammt den Schwellen gehoben hatte.

Drei Tage vor dem Eisenbahnunglück in St. Gallen ereignete sich ein noch viel furchtbarerers in Schottland. Dort stürzte ein ganzer Eisenbahnzug mit Allem was drum und dran ist sammt einer Brücke in die Tiese und kein Mensch kam mit dem Leben davon. Das geschah Sonntags den 28. Dez. auf der über den Tanssluß sührenden Eisenbahnbrücke in der Nähe der gewerbreichen Hafenstadt Dundee in Oberschottland.

Der Sonntag Abend war entsetzlich stürmisch, auch bei und; aber ahnungsloß dampste der Eisensbahnzug mit 6 Personenwagen der genannten Brücke zu. Die Reisenden waren guter Dinge, obschon sie am Schalter den Billet-Ausgeberschotzend gefragt hatten, ob die Brücke, welche



Der Einsturz ber Tapbrude in Schottland: Die Aussinchung bes versunkenen Effenkahnzuges.

eine Stunde lang und hundert Kuß hoch über die brandenden Fluthen führt, auch fest genug sei und ben Sturm aushalten konne. Im Ernst aber dachte Niemand an eine Gefahr. Man hatte ja die Brücke bei Dundee schon so lange als ein Wunder ber Baukunft und als äußerft solid in allen Zeitungen der Welt gerühmt. Der Bahn= zug betritt die Brücke. Der alte Bahnwärter tommt aus seinem Häuschen hervor, mit dem Sturm fämpfend, und gibt fein Zeichen. Der Zug rollt auf ber Brücke fort und ber Wärter schaut ihm aus dem Häuschen nach und sieht die rothen Lichter des letzten Wagens. "Aha", fagt Tom, "jetzt sind sie auf der Höhe der Brücke; aber 100 Fuß über den tosenden Wellen, das ist hoch für eine solche Nacht." Plötzlich sieht der alte Wärter keine Lichter mehr. Er schaubert bei bem Gebanken an — —. Rasch geht er auf seinen Signalkasten zu, in den 8 Drähte einlaufen, die alle über die Brücke gehen. Gin Draht nach dem andern wird probirt. Reine Antwort. Die Brücke

ist entzwei; der Zug liegt im Fluß!

Ein Hausvater in Dundee schrieb dem großen Londoner Blatt "Times", daß Viele in Dundee gefragt hatten, ob bei dem gewaltigen Sturm die Brücke passirt werden könnte? Genannter Vater sei mit seinem Kinde am Fenster gesessen und habe den Zug die Brücke betreten sehen. Plötlich habe das Kind gerufen: "O Papa, das ist wie ein Blit!" Es sei gewesen, als ob ein Meteor zerspränge; es habe Funken geregnet und einen flammenden Schein gegeben; dann sei alles bunkel geworden. Niemand habe etwas anderes gehört als das Heulen des Sturmes. Die ganze Stadt Dundee war in Aufregung; aber Niemand wußte etwas genaueres; aber Viele ahnten, es sei der ganze Zug, Maschine und Wagen, Männer, Weiber und Kinder in den Fluß gestürzt. Die Bahnbeamten wissen eben so wenig wie alle Andern. Zwei machen sich auf, die Brücke zu begehen, die wie gesagt eine Stunde lang ift und dort über den Fluß führt, der mehr ein Meerbusen ist als ein Fluß. Es ist die Zeit der Fluth. Der Sturm peitscht die heranrollenden Wasser zu Gifcht; er will die beiben Beamten in ben tosenden Abgrund werfen; aber sie halten sich mit den blutenden händen und Anieen an den Schienen fest und friechen die Brücke entlang. Plötslich zeigt ihnen der aus den Wolken tretende

Mond die gähnende Kluft in der Brücke. Ihre Länge können sie nicht messen. Der andere Morgen aber zeigte, daß der höchste Theil der Konstruktion, 3000 Fuß lang, weggeriffen war. Schaubernd vor Entsetzen friechen die Beiden zurück und bringen der harrenden Stadt Dundee Bericht über das Grab, das den Eisenbahnzug verschlungen. Unterhalb der Brücke fah man, wie einige Postfelleisen des Zuges ans Land geschwemmt worden. Das war Alles. Jede andere Hoffnung war vorbei. Der ganze Zug mit mehr als 100 Personen war ertrunken; 8 Wagen waren von einer Höhe von 100 Fuß in die Wellen geftürzt! Wie das Unglück geschehen, Niemand weiß es. Fachmanner fagen, daß es Wahnsinn war, bei solchem Sturm die Brücke

zu befahren.

Die Brücke ist erst vor 11/2 Jahren eingeweiht worden. Sie galt als eines der Wunder der Baus funft. Der Fluß ist hier zwei englische Meilen breit und im Fahrwaffer etwa 50 Fuß tief. Die Brücke hatte 85 Deffnungen von 67 bis 245 Fuß Höhe bei gewöhnlichem und 88 Fuß bei Hochwasserstand. Jeder Bogen ist 245 Fuß breit und 5000 3tr. schwer, aus Gifen. Die Bogen ruben bis 16 Kuß über Hochwaffer auf starken Säulen von Quadern und weiter auf 16 Gifenfäulen. Der Bau begann im Juli 1871 und stand fertig am 26. Dezember 1876. Sie wurde im Februar 1878 auf die Probe geftellt und hielt sie gut aus. Auf jeden der größeren Bogen wurde ein Gifenbahn= zug von 7200 Zentner Gewicht gestellt und mit großer Schnelligkeit über die ganze Brücke ge= fahren; allein die entfesselten Raturelemente wurden bei jener Berechnung nicht in Betracht gezogen. Sie haffen das Gebilde von Menschen= hand. Sonst wäre die furchtbare Ratastrophe, erzeugt durch die Gewalt des Sturmes, nicht ein= getreten.

Auch das Jahr 1880 verschonte uns mit ähnlichen Unglücksfällen nicht. Bei Hereford (Westengland) ift nämlich am 17. Juni 1880 zu später Abendstunde wieder eine Eisenbahnbrücke und zwar über den Fluß Wye eingestürzt, als eben ein Güterzug dieselbe passirte. Der ganze Zug ist in den Fluß gestürzt. Kurze Zeit vor der Katastrophe ist ein Bergnügungszug mit etwa 600 Passagieren über die Brücke gefahren.