

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 9

Artikel: Der Bergsturz bei Unterstein
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3866>

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: 13.01.2026

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

Der Bergsturz bei Unterstein

an der Gisela-Bahn.

(Siehe beiliegende Tafel.)

Der Generalunternehmer ist die Oesterreichische Eisenbahnbaugesellschaft, an deren Spitze Baron Schwarz, Fritz Müller und Professor v. Grimberg stehen.

Die Bahngesellschaft ist die Kaiserin Elisabeth-Westbahn.

Auf der Gisela-Bahn fanden am 30. und 31. in Anwesenheit dreier Minister die Festfahrten statt, am 6. August wurde sie dem Verkehr übergeben.

Die übrigen Bauschwierigkeiten und Rutschungen von weniger allgemeinem Interesse waren bereits sämmtlich überwunden, nur

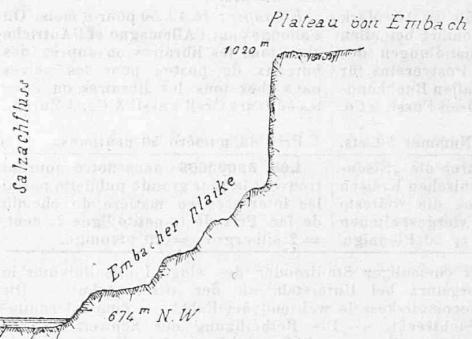
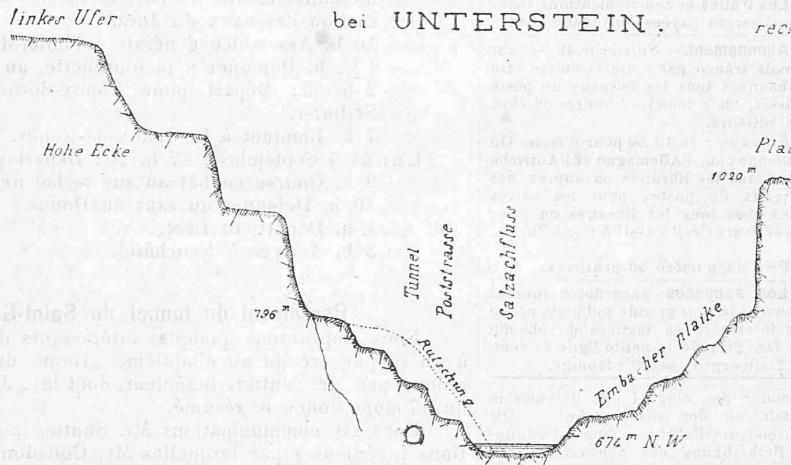
die Rutschung bei Unterstein, welche erst am 8.—13. Juni eintrat, gab zu einem Provisorium Anlass, welches Sie aus beiliegender Skizze entnehmen können. Wie weit dies Provisorium bestehen bleiben kann, wie weit dasselbe behufs Herstellung eines Definitivums umzugestalten ist, muss einstweilen der Beobachtung der jetzt in Ruhe befindlichen Rutschung überlassen werden. Der Minimalradius der Gisela-Bahn ist 250 m., bei diesem Provisorium sind ausnahmsweise 180 m. angewendet.

Vorstehende Skizze gibt ein allgemeines Profil an der Rutschungsstelle, welches selbstverständlich nur ganz ungenau ist, aber in seinen Stufen Spuren früherer Bewegungen zeigt, welche in dem jetzt ganz verworfenen Thon und Chloritschiefern stattgefunden haben.

Schematisches

QUERPROFIL über den BERGRUTSCH

bei UNTERSTEIN.



Der Tunnel war zu $\frac{3}{4}$ Theil eingewölbt, als sich am 8. Juni die ersten Zeichen des Druckes durch Risse im Gewölbe beim Tunnelausgang zeigten, am 10. waren bereits die höchste gelegenen Terrainrisse zu bemerken, an diesem Tage stürzten auch einzelne Parthien im Tunnel und der Tunnelausgang ein. In den nächsten drei Tagen nahm die Bewegung immer mehr zu und die obersten Risse öffneten sich bis zu 1,0 m. Breite. Als dann trat Ruhe ein und jetzt scheint sich wieder Gleichgewicht gebildet zu haben. Die in Bewegung begriffene Masse wird auf 1 Million cubm. geschätzt.

Die Befürchtung war, dass bei fortgesetzter Rutschung das Thal zugefüllt und auch die gegenüberliegende alte Rutschung,

die Embacher Plaik wieder in Bewegung kommen würde. Letztere fand 1794 statt und brach in einer Länge von 600 m. am Plateaur von Embach (346 m. über der Salzach) ab, staute das Wasser zu einer Höhe von 30 m. eine Meile weit aufwärts und kam erst nach drei Jahren zur Ruhe.

Glücklicherweise trat dies Unglück, dessen Folgen unabsehbar, Bahn, Strassen und Dörfer überschwemmt hätten, nicht ein, vielmehr konnte unmittelbar an den Provisorien für Bahn und Strasse begonnen werden, welche mit allergrösster Energie unter persönlicher Leitung der Herrn Fritz Müller hergestellt wurden und aus der Zeichnung ersichtlich sind. Oben wird die Rutschung thunlichst entlastet.

* * *

Die Explosion eines Lokomotivkessels während der Fahrt.

Am 2. April war der Morgens 9 Uhr von Kreiensen nach Braunschweig fahrende Personenzug so stark, dass der selbe Vorspann von da ab bedurfte, welchen der daselbst stationirte examinierte Heizer Weitze als Führer, und Heizer Borchers mit der Maschine Seesen zu leisten hatten. Nachdem der Zug etwa den halben Weg von Kreiensen nach Gandersheim (6 Kilometer) zurückgelegt hatte, da erschüttert plötzlich, ohne dass vorher irgend etwas beachtet wurde, ein von der ersten Maschine ausgehender, mit massenhafter Dampfentweichung begleiteter entsetzlicher Knall die Luft. Die Dampfwolke verhindert den Führer der zweiten resp. unmittelbar vor dem Zuge befindlichen Maschine sofort zu erkennen, was vorn vorgegangen ist, doch brachte er den Zug mit Hülfe aller Bremser so rasch wie möglich zum Stehen, was nicht so schwer fiel, da sich der selbe in mässigem Lauf an starker Steigung befand.

Nachdem sich dann mittlerweile der Dampf verzogen hatte, fand man die erste Maschine trotz der im Braunschweigischen üblichen steifen Kuppelung von der Zugmaschine losgerissen und noch mehrere Ruten nach vorwärts gelaufen, stehen, gleichzeitig aber entrollte sich dem Auge des Näherstehenden ein entsetzliches Bild der Zerstörung, eine Explosion, so grässlich sie für den Führer nur gedacht werden kann, hatte hier stattgefunden. Das rinnenförmig gebogene schmale Verbindungsstück, was bei fast allen Kesseln älterer Construction die hintere Stirnwand mit dem Mantel des Feuerkastens verbindet, war plötzlich gerissen und in Folge dessen war bei momentan augenscheinlich ungenügender Verankerung, die Stirnwand

am Führerstande mit aller daran hängenden Montur bis auf die Mitte des Feuerloches mit einer solchen Gewalt nach auswärts übergeklappt, dass der obere Theil bis auf das Fussblech heruntergeschlagen war und dasselbe um zwei Zoll durchbogen hatte.

In Folge der so momentan gänzlich entfesselten Dampfkraft war der obere Theil der Ueberdachung fortgerissen. Der Führer Weitze war mehr als hundert Schritte fortgeschleudert, aller Kleidung, sogar eines Stiefels, entblösst und wurde dort mit offener Brusthöhle, von den edlen Theilen entleert, vollständig abgebrüht tot aufgefunden. Der Heizer Borchers wurde nicht so weit fortgeschleudert, jedoch vollständig verbrüht noch lebend vorgefunden; derselbe wurde sofort nach Kreiensen zurückgebracht, hauchte indess schon nach einer Stunde unter entsetzlichen Qualen seinen Geist aus. Der Führer Weitze, sowie der Heizer Borchers hinterlassen jeder eine Wittwe mit zwei Kindern, die den in Folge dieses Unglücks sie betroffenen Verlust schmerzlich beklagen. Aber noch grösser hätte das Unglück werden können, wenn die Explosion ein Paar Stunden früher stattfand, wo dieselbe Maschine einem Personenzuge von Kreiensen nach Nänzen vorgespannt war und wenn dieselbe dann in dem dort liegenden langen Tunnel stattgefunden hätte. Die Maschine Seesen, Personenzug-Maschine mit einer Triebachs und innen liegenden Cylindern, in der Egestorff'schen Fabrik gebaut, ist seit etwa fünfzehn Jahren im Dienst und erst vor einigen Monaten der gesetzlichen Druckprobe unterzogen.

Als Anlass wird der Fama nach ein erst jetzt gefundener Anbruch des vorerwähnten schmalen Verbindungsstückes zwischen Stirnwand und der äusseren Kesselrundung, sowie die gleichzeitige Schadhaftigkeit mehrerer Stehbolzen angegeben, doch müssen wir uns, da die Untersuchung noch nicht geschlossen,

GENERALUNTERNEHMER

OESTER. EISENBAHNBAUGESELLSCHAFT.

S i t u a t i o n

K. K. PRIV.

KAISERIN ELISABETH WESTBAHN

des BERGSTURZES bei UNTERSTEIN.

