

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 4/5 (1876)  
**Heft:** 22

**Artikel:** Der Eisenbahnzusammenstoss in Bern  
**Autor:** A. / H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-4970>

### 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:** 09.02.2026

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

apparate meist guten Effect, die continuirlich Kohlen auf mechanische Weise aufgeben und nicht grosse Quantitäten mit starker Abkühlung gleichzeitig, wie diess bei gewöhnlichen Anlagen der Fall ist. Ihr Hauptvortheil ist, dass sie den Heizer beinahe ganz ersetzen; sie sind aber etwas theuer und compliziert in der Anbringung an vorhandenen Anlagen.

Einer der zahlreichen Erfinder auf diesem Gebiete wollte den Rauch vor dem Eintritt in das Kamin waschen; er hatte aber natürlich ein schlechtes Resultat, weil der gewaschene Rauch nicht gerne in die Höhe zieht und das Wasser bald zu verdampfen begann.

Von den verschiedenen Apparaten kann keiner für alle Fälle empfohlen werden; die Kostenfrage spielt dabei nicht allein eine Hauptrolle, sondern besonders auch die verschiedenartige Construction der Feuerherde, deren Bedienung und Beaufsichtigung.

Indessen bin ich der Ansicht, dass sich hier so gut wie anderwärts gesetzliche Bestimmungen treffen lassen, welche den Rauch nach Massgabe der vorhandenen Mittel zu entfernen vorschreiben.

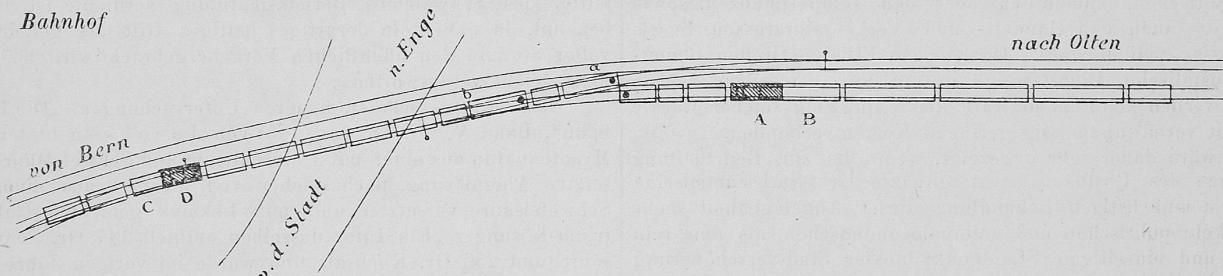
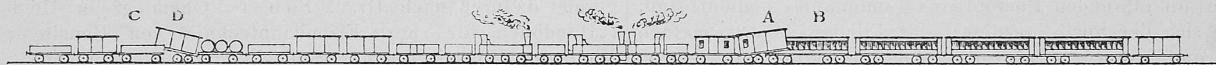
\* \* \*

Brücke in Hendschlikon beladen war. Vom Personal dieses Zuges ist hauptsächlich Hr. Rötheli, Führer der vorderen Maschine am Auge stark verletzt. Die Geleise wurden besonders bei der entgleisten Locomotive aufgerissen; es wurde vom Punct *a* aus bis rückwärts zum Punct *b* die äussere Schiene umgelegt, bei *b* erfolgte ein vollständiger Schienenbruch; selbstverständlich waren die Schienennägel theilweise aufgerissen, theilweise abgebrochen, ebenso verschiedene Fangschienenbolzen.

Abgesehen von kleineren Beschädigungen, wie zerrissene Kuppelungen, abgeschlagene Puffer und eingedrückte Pufferbalken war folgendes Fahrmaterial erheblich beschädigt: der vordere Theil des Personenwagens *A*, der Postwagenkasten *B*, die Schnellzug-Maschine; diese erlitt einen Cylinder-Bruch, verschiedene Brüche an Theilen des Triebwerks, auch wurden ihre Rahmen verbogen. An der ersten Locomotive des Güterzuges fanden sich wenig erhebliche Verletzungen; der Pufferbalken, der rechte Cylinderdeckel und eine Cylinder-Trag-Rippe waren zerschlagen. Endlich wurde der aufgestiegene Wagen *C* vollständig unbrauchbar.

#### Der Eisenbahnzusammenstoß in Bern den 19. November.

Es folgen noch 18 Wagen.



#### Der Eisenbahnzusammenstoß in Bern.

(Den 19. November)

Der Schnellzug von Olten, welcher um 10 Uhr 5 Minuten in Bern einzulaufen pflegt, traf mit dem vom Güterbahnhof herkommenden Güterzuge, der Bern um 9 U. 55 hätte verlassen sollen, zusammen. Die Führer der drei Maschinen hatten die fatale Lage eingesehen, bremsten und gaben Contredampf.

Im Augenblick, wo die erste Locomotive des Güterzugs über das Herzstück des Geleises fuhr, prallte diejenige des Schnellzuges mit ihr zusammen. Ein grausiges Getöse und das Unglück war geschehen.

Vom Schnellzug, der zwar nicht entgleist ist, war der Postwagen *A* nach rückwärts in den darauf folgenden Wagen I. und II. Classe *B* hineingefahren. Im Coupé der I. Classe, welcher vom Postwagen vollständig demolirt wurde, sassen die Herren Buri, Oberingenieur der S. C. B. und Hr. Riggenebach, Director der Maschinenfabrik in Aarau. Diese wurden mit ihren Fauteuils in die II. Classe hinübergeschlagen und es ist ein Wunder, dass sie mit dem Leben davon kamen. Herr Buri brach das Bein unten am Knie, während Herr Riggenebach nur kleinere Contusionen erhielt. Herr Oberingenieur Plattner, Bureau-Chef in Olten, der in Burgdorf von der I. in die II. Classe gewechselt hatte, wurde am Bein verletzt. Von den beiden Beamten, welche im Bahnpostwagen den Dienst hatten, erhielt Hr. Benzinger am Kopfe eine gefährliche Wunde; die übrigen Passagiere und Angestellten kamen mit kleinen Contusionen und mit dem Schrecken davon.

Vom Güterzug war die vordere Maschine samt Tender vollständig entgleist, ebenso die drei gekuppelten Achsen der zweiten Maschine, während der Tender auf dem Geleise blieb; entgleist war ferner der zunächst folgende Wagen, der 6. gedeckte leere Wagen *C* war auf den 7. *D* gestiegen; *D* war ein offener Wagen, der mit Doppel-Balken von Ott & Co. für eine

Nach der Catastrophe wurden gleich die Räumungs-Arbeiten vorgenommen und trotz strömendem Regen die ganze Nacht an der Reparatur des Geleises gearbeitet. Die Züge konnten schon Sonntag Abends auf dem nördlichen Geleise wieder passieren.

Gegenwärtig ist die Untersuchung in vollem Gange und um derselben nicht vorzugreifen, erlauben wir uns kein Urtheil über die Veranlassung dieses bedauerlichen Vorfallen. A. u. H.

\* \* \*

#### Das neue Postgebäude in Basel

gibt, wie die Rheinbrückenangelegenheit, sowohl im grossen Rathe als auch im Publicum vielfachen Anlass zu kritischen Bemerkungen.

Allgemein scheint man der Ansicht zu huldigen, es liege die Erstellung eines Postpalastes, welcher mit dem nachträglich noch nothwendig werdenden Nachtragkredit von Fr. 130 000 — nahezu auf eine Million Franken zu stehen kommt, unter den gegenwärtigen gedrückten Zeitverhältnissen weder im Interesse der städtischen Finanzen, noch in denjenigen des Bundes. Ueberdies scheint man sich in Basel mit der gegenwärtigen provisorischen Post- und Telegrapheneinrichtung in der Baarfüsserkirche derart familiarisiert zu haben, dass man die definitive Beibehaltung dieses Provisoriums allgemein erwartet. Und in Wirklichkeit muss der Baarfüsserkirche, selbst abgesehen von den finanziellen Vortheilen, schon durch ihre günstige Lage im Verkehrszentrum Basels, sowie durch ihre Vorteile in Beziehung auf Geräumigkeit, Luft und Licht dem bisherigen Postlocal gegenüber der Vorzug eingeräumt werden. Hiemit aber können sich jene Herren nicht einverstanden erklären, welche in wohlgemeintem, specifisch baslerischem Interesse im Bau eines neuen Postpalastes eine monumentale Verschönerung der Stadt auf Kosten des Bundes anzustreben bemüht sind.

Ob diese Herren aber mit der Erstellung eines centralen