

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

Artikel: Die Catastrophe auf der nach Wetli's System erbauten Linie
Wädensweil-Einsiedeln, den 30. November
Autor: P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4973>

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>

Folge des chemischen Zersetzungsprocesses, sondern auf rein mechanischem Wege, durch das Einreiben des Schienenfusses, durch die Erschütterung und durch die Nagelung schliesslich ihre Unbrauchbarkeit erreichen, während das Holz keineswegs in Fäulniss sich befindet. Bei allen Holzconstructions (Erd-, Wasser- und Hochbau), da sie Festigkeit und Elasticität in viel geringerem Masse beanspruchen und einer Erschütterung nicht ausgesetzt sind, muss die Dauer der Hölzer durch ein gründliches Imprägniren, selbst bei nachheriger Verwendung unter den ungünstigsten Umständen, eine ungleich höhere Steigerung erzielen als dies bei der imprägnirten, in so kritischer Lage befindlichen Schwelle der Fall ist.

Zur Imprägnirung von Holzwerk für Hochbau-Constructionen, Erd- und Wasserbau eignen sich aber nicht alle Stoffe und Methoden gleich gut. Aus nachbezeichneten Thatsachen lässt sich das Richtige ableiten:

- a) **Sublimat.** Die Lösung dringt bekanntlich nur einige Millimeter tief in die Hölzer ein; eine nachherige Verarbeitung darf einerseits wegen der Gefährlichkeit der Manipulation, mit Sublimat in Berührung zu gelangen und andererseits, um die durchtränkten, wirklich conservirten Schichten nicht wegzuschneiden, nicht mehr stattfinden. Bei Holzconstructions aller Art, innerhalb oder ausserhalb von Gebäuden, welche von Menschen oder Thieren berührt werden könnten, erscheint die Application des Quecksilbersalzes der hohen Giftigkeit wegen nicht rathsam. Grosse Vorsicht erheischt selbst das Kyanisiren der Schwellen und dürfen z. B. auf solchen Anstalten sublimirte Spähne nicht verbrannt werden.
- b) **Kreosot.** Grosse, lange Bauhölzer sind schwierig zu kreosotiren, weil sie nur schwierig und auf künstlichem Wege vorher gehörig ausgetrocknet werden können. In feuchtes Holz dringt das ölige Mittel nicht ein. Mit Kreosot behandelte Hölzer sind der schmierigen und schmutzigen Oberfläche wegen zu einer weiteren Verarbeitung ungeeignet und nehmen keinen Anstrich an, verbreiten einen zwar nicht ungesund aber unangenehmen, alle Räume durchdringenden Geruch und liefern bei allfälligem Brandunglück dem entfesselten Elemente reichliche Nahrung. Das Kreosotiren mit gutem Stoffe stellt sich noch erheblich theurer als das Kyanisiren.
- c) **Kupfervitriol.** Zur Imprägnirung von Splint- und Reifholzbäumen (Buche, Fichte, Tanne) in geringen Längen verdient die Methode Boucherie alle Beachtung, weniger bei starken Stämmen und Längen von 10—15 m und am wenigsten bei den Kernholzbäumen (Kiefer, Lärche, Eiche), weil der Druck von circa 1 Athm. zur Einpressung der Lösung nicht mehr ausreicht. Die Durchtränkung muss bei vollständig grünem, mit unverletzter Rinde versehenem, safterfülltem Zustande des Holzes, also in der Nähe des Standortes der Bäume stattfinden; durch die nachherige Verarbeitung fällt das am vollkommensten durchtränkte Material in die Spähne; waldtrockenes oder gar dürres Holz gestattet das Boucherisiren durchaus nicht mehr, wodurch die Methode selbst in Bezug auf die geeigneten Holzarten immer eine etwas beschränkte Anwendung erlaubt. Die Kosten stellen sich bedeutend billiger als bei den vorerwähnten Stoffen.
- d) **Chlorzink.** Die bei den andern Conservierungsmitteln und Methoden angeführten Nachtheile haften der Behandlung des Holzes mit Chlorzink nicht an, während letzteres zugleich die Vortheile der vorigen ebenfalls auf sich vereinigt. Alle Holzarten, in grünem, halb- oder ganz trockenem Zustande, in beliebiger Länge und Stärke, roh zugeschnitten oder vollständig verarbeitet, lassen sich nach der Methode Burnett mit Chlorzinklösung durchgehend imprägniren. Auch die nachherige weitere Verarbeitung bietet, abgesehen von etwelcher stärkerer Abnutzung der Werkzeuge, weder bei der Manipulation selbst irgend welche Schwierigkeiten, noch verursacht sie irgend welche schädliche

Folgen in Bezug auf die Gesundheit. Mit Chlorzink präparirte Hölzer (Laden) werden unter dem Hobel sehr glatt und nehmen jeden Anstrich dauernd an, die Entzündung geschieht weniger leicht als bei natürlichem Holze. Die Kosten sind geringer als bei jedem andern Verfahren.

(Schluss folgt.)

* * *

Die Catastrophe auf der nach Wetli's System erbauten Linie Wädensweil-Einsiedeln, den 30. November.

Seit Ende October war der Oberbau auf dieser 17 Kilometer langen Linie fertig gelegt und es wurde im Laufe des Novbr. die Einkiesung vervollständigt. Die Maximalsteigung beträgt auf eine Strecke von 10 Kilometer 50‰ und diese waren nach Wetli's System gebaut. Bis jetzt hatten zwei Probefahrten stattgefunden, welche beide damit endigten, dass das Felgenreder nach Wetli's Angaben construirten Maschine aus dem Eingriff aufstieg und einige Schienendreiecke zerschlug. Wetli verlangte daraufhin, dass die Felgen des Felgenrederes an einigen Stellen etwas nachgefeilt werden und nachdem er bestätigt hatte, dass dasselbe nun ganz genau d. h. auf den Millimeter seinen Vorschriften entspreche, fand heute 30. November die dritte Probefahrt statt, welche einen schrecklichen Ausgang nahm.

Folgende Notizen geben wir mit allem Vorbehalt so, wie sie uns von einigen Augenzeugen erzählt wurden: Die Maschine schob einen mit Schienen beladenen Wagen bis Station Schindellegi (8 Kilom.) hinauf und die Walze functionirte ganz gut. Beim Hinunterfahren muss dieselbe ausser Angriff gekommen sein, kurz die Maschine und der Schienenwagen brausten auf dem Gefälle von 50‰ mit so rasender Schnelligkeit abwärts, dass Bremsen und Gegendampf nichts mehr halfen. 1½ Kilom. oberhalb Wädensweil entgleiste die vordere Axe des Schienenwagens, welcher trotz dem Hindernisse der zwischen den Schienensträngen befindlichen Wetli'schen Dreiecke 400 m weit nachgeschleppt wurde, bis Federn und Kuppelungen brachen und sodann die Maschine allein pfeilschnell nach der Station hinunterschoss. Der Maschinenmeister der Nordost-Bahn, Hr. Haueter, der die Maschine führte, stand heroisch auf seinem Posten und scheint seine Geistesgegenwart keinen Augenblick verloren zu haben, er gab fortwährend Nothsignale und bremste, aber leider vergebens. Die Maschine im Bahnhof Wädensweil angelangt schlug um, überstürzte und zerschellte in tausend Stücke. Eine zischende Dampfvolke umhüllte den grausen Knäuel. Einer der Heizer war sofort todt, der zweite schwer verwundet, der heldenmüthige Maschinenmeister liegt tödtlich verletzt darnieder.

Leider sind das nicht die einzigen Opfer, indem auf der Maschine und auf dem Schienenwagen 14 Personen mitgefahren sein sollen, welche zum Theil abgesprungen waren, zum Theil abgeworfen wurden. Stationsvorstand Pfister, Ingenieur Ritter, Präsident Treichler, Zugführer Gattiker und Ingenieur Mörli (letzterer in der Station) sollen in der Reihenfolge wie sie genannt sind, zwischen Schindellegi und Burghalden abgesprungen und vom Fall mehr oder weniger schwer verletzt sein. Dr. Kälin von Einsiedeln wurde wahrscheinlich in einer engen Curve mit einer Schiene 150 m weit weg geschleudert und ist todt; Maschineningenieur Keller, Cantonsingenieur Wetli, Obergeringenieur Maey und ein Bremser wurden vermuthlich beim Entgleisen des Wagens abgeworfen, ebenso Locomotivführer Steiner.

Soviel für heute; wir werden später Gelegenheit haben, Näheres über dieses grässliche Unglück zu berichten.

P.

* * *

Vereinsnachrichten.

Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

3. Sitzung den 22. November 1876. Anwesend 36 Mitglieder, 5 Gäste. Neu aufgenommen wurden die Herren Architect Gmehlin, Maschineningenieur Naville, Haueter und Keller.

1. Vortrag von Maschineningenieur Weissenbach „ueber Rauchverbrennungsapparate“. Der Vortragende erklärt an Hand einer Reihe von Zeichnungen die verschiedenen Apparate zur Rauchverbrennung und knüpft daran seine persönlichen Anschauungen über die geeignetste Art und Weise, wie dem grossen Uebelstande des lästigen Rauchens abgeholfen werden könnte. Die Discussion wurde sehr lebhaft benützt.

2. Das Präsidium verliest eine Zuschrift des Stadtrathes von Zürich an den Verein, der wir Folgendes entnehmen:

Die Frage der Belästigung durch Rauch und der Mittel zur Abhülfe ist eine sehr schwierige. Dieses ist uns neulich wieder in