

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 16/17 (1882)  
**Heft:** 14

## **Wettbewerbe**

### **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:** 31.01.2026

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

die Hemmung der Locomotive von Vorne und Aeusserung der lebendigen Kraft der nachfolgenden ungebremsten 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 Zugpersonals 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 Zugpersonals 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 Reichseisenbahnname 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 Constructiontheile 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 Inseratentheile 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 Gesamtwerthe 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 Gau ein deutscher Bau“;
- Nr. 41, Monogramm (Anker im Kreise);
- Nr. 48, „Deutsche Weise“;

- Nr. 61, „Deutsch“;  
 Nr. 63, Monogramm (Hexagon im Kreise);  
 Nr. 67, „Saluti publicae“;  
 Nr. 68, „Publico consilio“;  
 Nr. 69, „Taunus“;  
 Nr. 70, „H. L.“;  
 Nr. 76, „Lucas“;  
 Nr. 79, „Kampf um's Dasein“.

Nachdem noch die Projecte 41, 61, 63 und 76 gegenüber den zurückbleibenden zurückgestellt waren, wurden nunmehr die Arbeiten Nr. 9 und 10, 15, 35, 48, 67, 68, 69, 70 und 79 zur engeren Wahl gestellt, aus diesen bei weiterer Prüfung noch ausgeschaltet Nr. 15, 67 und 70 und für die Prämiirung nunmehr die Entwürfe 35, 69 und 79 herausgewählt. Die Abstimmung über den Werth dieser Projecte hinsichtlich der zu vertheilenden drei Preise ergab folgendes Resultat.

Es erhielten den:

1. Preis (6000 Mark) Nr. 35, die HH. Albert Neumeister in Wiesbaden und Prof. Ewerbeck in Aachen;
2. Preis (3000 Mark) Nr. 69, die HH. G. Heine und E. Bühring in Hannover;
3. Preis (1000 Mark) Nr. 79, Herr Johannes Vollmer in Berlin.

Seit dem 26. September sind sämmtliche Pläne in den Räumen der Gewerbeschule in Wiesbaden in geschickter Anordnung öffentlich ausgestellt. Die ganz überwiegende Zahl gehört der Stilfassung der Renaissance an, und zwar durch alle Stufen von strenger italienischer Auffassung bis in die Spitzen der nordischen, namentlich deutschen Renaissance; auch die florentinische Art, wie beim Berliner Rathhaus, ist mehrfach vertreten; mindestens ein Thurm fehlt wohl nirgends, wird auch einige Male durch eine Kuppel ersetzt. Der Renaissance in verschiedenster Auffassung gehören 74 Pläne an, die übrigen 7 sind mehr oder minder frei gothisch behandelt; gerade hierunter sind übrigens recht interessante Arbeiten; wie denn auch der dritte Preis einer solchen Arbeit zu Theil geworden ist.

## Correspondance.

Monsieur le rédacteur,

Je ne veux pas trop prolonger la discussion sur les tracés du Simplon. Je pense en effet que votre journal ne se prête pas à une polémique trop continue, qui s'exercerait au détriment d'autres communications intéressantes. D'autre part je suis sur le point de corriger les dernières épreuves d'une brochure qui documentera les affirmations mieux que ne le peut faire un article de journal.

Je me borne donc pour aujourd'hui à relever deux points dans la réponse de M. Meyer, qui me paraissent être erronés:

1<sup>o</sup> Mon nouveau tracé a été élaboré en 1880—1881 et non pas en 1882; en tout cas longtemps avant les essais de tracé entrepris par la compagnie Suisse occidentale.

2<sup>o</sup> M. Meyer se contredit lui-même en affirmant que l'étude à 22 pour mille qu'il mentionne, s'applique à un tracé sur la rive droite de la Diveria. Sa communication page 57 de l'„Eisenbahn“ dit positivement ce qui suit:

„3<sup>o</sup>... Deux tracés avec rampes de 0,020 m et 0,022 m portant des „terrassements déjà construits.... Ces deux tracés empruntent la „rive gauche de la Diveria.“

Je me borne à l'énoncé de ces faits et désire renoncer à une nouvelle réplique.

Avec haute considération

Lausanne, 26 septembre 1882.

Lommel.

## Miscellanea.

Eisenbahnunfall bei Hugstetten. — Ausser dem unsern Lesern bereits bekannten vorläufigen Bericht hat der Commissär des deutschen Reichseisenbahnamtes, Geh. Ober-Reg.-Rath Streckert, vor wenigen Tagen im „Reichsanzeiger“ eine sehr einlässliche Berichterstattung über den Unglücksfall veröffentlicht, welcher sich in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“, ferner in „Glaser's Annalen“ und im „Centralblatt der Bauverwaltung“ in extenso abge-

druckt findet. Den beiden letzterwähnten Fachblättern sind noch bildliche Darstellungen über den Zustand der Bahn und die Lage des Rollmaterials nach erfolgtem Unglück beigegeben. Leider gestattet uns der Raum nicht, den erwähnten Bericht mit der gleichen Ausführlichkeit wiederzugeben. Wir müssen uns deshalb unter Verweisung auf obige Zeitschriften auf einen kurzen Auszug beschränken, indem wir bemerken, dass einzelne der hauptsächlichsten Daten bereits von dem Einsender des an anderer Stelle dieses Blattes veröffentlichten Artikels über den nämlichen Gegenstand benutzt worden sind. Laut dem Bericht des Commissärs besteht der Oberbau der Bahn fast durchweg aus 102 mm hohen, 26,67 kg pro Meter schweren Eisenschienen, welche bei je 7,5 m Länge von 9 Schwellen aus Kiefern- und Eichenholz unterstützt werden. Die Verlegung erfolgte mit schwebendem Stoss. Dieser Oberbau wird allmählich durch einen ungleich schwereren, aus Stahlschienen von 129 mm Höhe und 36 kg Gewicht pro Meter, die auf eisernen Querschwellen ruhen, ersetzt; diese Ersetzung erfolgte bis jetzt auf 1,250 km Länge, welche nahe vor der Unfallstelle liegen. Der Commissär erklärt, dass der Bahnkörper in gutem Zustande sich befand, dass der Oberbau insbesondere vor und hinter der Unfallstelle (km 5,5) eine normale Lage hatte, dass überall die richtige Spurweite vorhanden war, die Schwellen, Schienen und deren Befestigungen und Verbindungen einem betriebs-sicheren Zustande entsprachen, dass nirgends eine Lockerung der Verbindungen sich zeigte und das Bettungsmaterial von guter Beschaffenheit und reichlich zwischen den Schwellen vorhanden war. Er zieht hieraus die Folgerung, dass der Zustand der Bahn und speciell des Oberbaues, sowie die Stärke des letzteren als ausreichend stark für Züge angesehen werden kann, die mit einer Geschwindigkeit gefahren werden, wie die seither auf dieser Bahnstrecke verkehrenden Züge. Desgleichen erklärt der Commissär die Verwendung einer Güterzugsmaschine im vorliegenden Falle mit der Sicherheit des Zuges als wohl vereinbar und er nimmt auf Grund vorliegender Indizien fernerweit an, dass der Zug selbst bei der Abfahrt vom Bahnhofe Freiburg in einem guten und betriebsfähigen Zustande sich befunden habe. Daraus ergibt sich denn die Consequenz, dass weder der Zustand der Bahn noch der des Zuges für den Unfall verantwortlich zu machen sind. Das Bahngeleise zeigte bereits 226 m von der Unfallstelle die erste Spur einer äussern Einwirkung und 56 m weiter den Anfang einer Schienenverbiegung. Insbesondere der Umstand, dass die Locomotive und der Tender bei angezogener Bremse einen Weg von ca. 40 m ausserhalb des Geleises in sumpfigem Wiesengrund zurückzulegen vermochten, ehe sie zum Stillstande kamen und ähnliche Wege auch von den Wagen, nach Abtrennung von der Locomotive, gemacht wurden, gestattet den Schluss, dass der Zug im Augenblick der Entgleisung sich mit einer sehr grossen Geschwindigkeit bewegt habe und dass entweder der Locomotivführer dieselbe zu regeln oder zu vermindern versäumt oder dass seitens des Bremserpersonals den etwa von ihm gegebenen Signalen gar nicht oder nicht rechtzeitig Folge gegeben ward. Im Uebrigen ward der Regulator der Maschine in einem Zustande vorgefunden, der es wahrscheinlich macht, dass der Locomotivführer Contredampf zu geben unterlassen hat. Der Commissär lässt über die specielle Art und Weise, in welcher der Unfall sich vollzogen hat, die beiden Annahmen zu, dass entweder die Maschine, etwa bei plötzlichem Bremsen derselben, durch den nachfolgenden schweren Zug aus dem Geleise gedrängt oder aber, dass bei zu grosser Fahrgeschwindigkeit durch die schlingenden Bewegungen von Maschine und Wagen das Geleise auseinander gedrückt ward.

Statue von Becquerel. — Zum Gedächtniss an den um die Lehre von der Electricität und dem Magnetismus hochverdienten Physiker Becquerel ist in seinem Geburtsort Chatillon-sur-Loing (Loiret) eine Statue errichtet worden. Die Enthüllung des Denkmals fand unter Beisein des Ministers Cochery und einer grossen Anzahl von Gelehrten statt. Das Denkmal hat 3 m Höhe und stellt Becquerel dar, wie er die Wirkung eines electrischen Apparates erklärt.

Leuchthurm auf dem Rothen Sande in der Wesermündung. — Ob schon das Fundament des Leuchthurmes auf dem Rothen Sande, welches unter Zuhülfenahme von comprimierter Luft hergestellt werden sollte, im Jahre 1881 in Folge Zusammenwirkens ungünstiger Umstände völlig zerstört worden ist (vide unsere Zeitschrift Bd. XVI Seite 52), hat doch das Tonnen- und Bakenamt in Bremen laut dem „Centralblatt der Bauverwaltung“ beschlossen, einen neuen Leuchthurm zu errichten und zwar unter Benutzung derselben Fundirungs-