

# Henggeler, Franz

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **5/6 (1885)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.10.2019**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La rupture d'un essieu n'est pas un cas bien rare à cette saison; cependant un accident aussi grave, survenu dans des conditions aussi complètes de sécurité apparente, peut donner à réfléchir. Les partisans de la séparation absolue des deux voies d'une même ligne se sont déjà emparés d'un exemple aussi concluant.

E.

**Eisenbahn-Unfall bei Seebach.** Am 8. dies, Vormittags 8 1/2 Uhr, fand auf der Strecke Kloten-Oerlikon bei Zürich ein Zusammenstoss zweier Eisenbahnzüge statt, der glücklicher Weise ausser der Verletzung eines Bremsers, der Beschädigung einer Locomotive und der Zertrümmerung mehrerer Wagen keine weiteren übeln Folgen hatte. Der Vorgang war folgender: Ungefähr 1 km von Oerlikon in der Richtung nach Kloten befindet sich die Abzweigung der Linie Seebach-Regensdorf-Wettingen. Der um 6 h 15 m von Wettingen auf dieser Linie nach Zürich abgehende Zug Nr. 421 sollte die Station Seebach, welche einige 100 m vor der Bifurcationsstelle liegt, um 7 h 18 m erreichen. Dort wird die Locomotive umgestellt und der Zug rückwärts über die Abzweigung hinaus in die Linie Kloten-Oerlikon geschoben, worauf derselbe sich vorwärts in der Richtung nach Oerlikon bewegt, wo er um 7 h 25 m ankommen soll. Um 7 h 20 m geht der Zug Nr. 102, welcher Winterthur um 6 h 35 m verlassen hat, von der Station Kloten ab, um Oerlikon um 7 h 34 m zu erreichen. Nun scheint, wie dies hie und da vorkommen soll, der Wettinger-Zug verspätet gewesen zu sein und als derselbe die Bifurcationsstelle überschritten hatte, brauste der von Kloten her kommende Winterthurer-Zug mit voller Dampfkraft heran und rannte in die letzten Wagen des Wettinger-Zuges hinein, obschon die Signal-scheibe auf „Halt“ gestanden sein soll.

Die Zerstörung war eine bedeutende: Der hinterste Wagen des Wettinger Zuges wurde vollständig zerschmettert, die folgenden Wagen stark beschädigt, ein Personenwagen mit sechs Passagieren umgeworfen und eingedrückt, so dass die, merkwürdiger Weise nicht stark beschädigten Insassen durch die Fenster herausgezogen werden mussten. Fast grösser war die Beschädigung des auffahrenden Zuges, auf welchem sich der verletzte Bremsler befunden hatte. Die Locomotive und mehrere nachfolgende Gepäck-Wagen wurden mehr oder weniger stark beschädigt, während die am Ende des Zuges befindlichen Personenwagen mit ihren Insassen unversehrt blieben. Die Stelle des Zusammenstosses liegt auf einem etwa 5 m hohen Damm, über den ein Wegübergang führt. Die Strecke hinter Kloten bis zur Bifurcation liegt auf eine Länge von mehr als einem Kilometer in einer geraden Linie und steigt an, so dass es auffallen muss, dass der Locomotivführer den die Abzweigungsstelle passirenden Wettinger-Zug nicht gesehen haben soll. Der Locomotivführer behauptet indess, der Rauch der Locomotive habe ihn am Sehen gehindert und das Signal sei erst auf „Halt“ gestellt worden, als er dabei vorübergefahren sei, so dass trotz Contredampf und sofortigen Bremsens der Zug nicht mehr aufzuhalten gewesen sei.

**Honigmann'sche Locomotiven.** Vor etwa einem halben Jahr machte die Nachricht, dass im grossen Gotthardtunnel Honigmann'sche Locomotiven zur Verwendung gelangen werden, die Runde durch eine Reihe von Zeitungen. Was damals an dieser Mittheilung richtig war, beschränkt sich darauf, dass Herr Honigmann mit der Direction der Gotthardbahn behufs Ausführung von Probefahrten mit seiner Locomotive in Unterhandlung getreten ist. Wie weit diese Unterhandlungen gediehen sind, wissen wir nicht, dagegen mag es interessant sein zu vernehmen, wie die Leistungsfähigkeit der Honigmann'schen Locomotiven in Fachkreisen beurtheilt wird. Ein Anhaltspunkt hiefür wird durch einen Vortrag, den Director Lentz aus Düsseldorf in der Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenhüttenleute über diesen Gegenstand gehalten hat, gegeben. Herr Lentz sprach sich dahin aus, dass die Honigmann'sche Aetznatronlocomotive, welche in letzter Zeit so viel Aufsehen gemacht habe, in der Praxis der Schwierigkeit begegnen werde, dass sie eine zu grosse Heizfläche erfordere. Beispielsweise müsste eine sechsrädrige Gotthardlocomotive von 120 m<sup>2</sup> Heizfläche, durch eine Honigmann'sche ersetzt, eine Heizfläche von 480 m<sup>2</sup> haben und damit zu einem Ungeheuer anwachsen, das höchstens sich selbst fortschleppen könnte. Auch die Betriebskosten seien im Vergleich zur Krafterleistung zu gross. Wir reproduciren diese Aeusserung unter allem Vorbehalt und würden sehr dankbar sein, wenn uns von massgebender Seite mitgetheilt würde, ob die von derselben unternommenen Studien über diese neue Erfindung zu ähnlichen Resultaten geführt haben.

**Schrittlängen.** Im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hannover theilte Prof. Jordan mit, dass er seit 1873 die Länge des Schrittes von 256 Studirenden der technischen Hochschule zu Carlsruhe und Hannover bestimmt habe. Die Längen wurden durch Abschreiten einer ebenen

horizontalen Strecke von 200 bis 300 m gewonnen. Der kleinste Schritt war 67, der grösste 97 cm; am häufigsten kam der von 78 cm vor, Schritte über 87 und unter 76 cm fanden sich nur sehr selten. Das Mittel aus den 256 Beobachtungen war 80,7 cm, welcher Werth nach der Ausgleichungs-Rechnung einen mittleren Fehler von  $\pm 4,47 \text{ cm} = 5,5\%$  enthält. Ist also in der Ebene eine Länge von einer Person unbekanntem Schrittmasses abgescritten, so kann man die Länge auf ungefähr 5% genau bestimmen, wenn der Schritt zu 80 cm angenommen wird. Im Ferneren hat Prof. Jordan die eigenthümliche Bemerkung gemacht, dass die Länge des Schrittes derselben Person mit wachsendem Alter abnimmt und zwar fiel dieselbe beispielsweise von 81 cm im Jahre 1873 auf 76 cm im Jahre 1884.

**Griechische Eisenbahnen.** In Ergänzung unserer kürzlichen Mittheilung, dass das Schmalspursystem in Griechenland anfangs immer mehr Boden zu fassen, wird gemeldet, dass eine Gruppe von Banken, an deren Spitze das Comptoir d'Escompte in Paris stehe, der griechischen Regierung das Anerbieten gemacht habe, das ganze Netz der für Griechenland projectirten Bahnen schmalspurig auszubauen gegen Garantirung einer fünfprocentigen Rente des hiezu benöthigten Baucapitals von 110 bis 120 Millionen Franken. Der Bau soll mit Anfang dieses Jahres in Angriff genommen und innerhalb 4 bis 5 Jahren vollendet werden.

**Suez-Canal.** Laut den Beschlüssen der internationalen Conferenz, die kürzlich in Port Said tagte, wird der Suez-Canal von Port Said bis Ismailia auf die doppelte Breite erweitert, von Ismailia bis Suez hingegen wird ein zweiter, westlich vom ersten gelegener Canal angelegt.

**Ungarische Eisenbahnen.** Eine neue ungarische Transilinie soll durch den Bau der Eisenbahn von Szeged (Marmaros) nach Suczawa in der Bukovina hergestellt und dadurch die kürzeste Verbindung zwischen Budapest und Odessa erzielt werden.

## Necrologie.

† **C. Schwatlo.** Am 24. December starb zu Charlottenburg bei Berlin der Regierungsbaurath Professor C. Schwatlo, geboren am 19. Juni 1831 zu Hermsdorf in Ostpreussen.

† **Jean Antoine Idrac.** Am 28. December starb in Paris der talentvolle, erst 35 Jahre alte Bildhauer Idrac.

† **Franz Henggeler.** Am 6. dies ist Ingenieur Franz Henggeler, technischer Leiter und Antheilhaber der Maschinenfabrik Landquart (G. e. P. No. 244), auf eine fürchterliche Weise um's Leben gekommen. Er wurde von einem Kammrad der Turbine erfasst und von demselben förmlich in Stücke gerissen, so dass der Tod unmittelbar erfolgte. Der so plötzlich aus der Mitte seiner Familie und seiner zahlreichen Freunde geschiedene College hatte seine Studien in den Jahren 1857 bis 1860 an der mechanisch-technischen Schule des eidg. Polytechnikums in Zürich gemacht und ist, bevor er nach Landquart übersiedelte, längere Zeit als Director der grossen Spinnerei Felsenau bei Bern thätig gewesen. Er starb im Alter von 44 Jahren.

† **Otto Drossel.** Am 6. dies Abends 8 1/2 Uhr ist Ingenieur Otto Drossel in Aarau im Alter von blos 41 Jahren plötzlich an einem Hirn-schlag gestorben.

† **F. J. Eggenschwyler.** Am Vormittag des 8. dies verschied nach längerem Leiden im Alter von 47 Jahren Herr Franz Eggenschwyler, Oberamtmann in Balsthal, Mitglied der G. e. P. Seinem Beruf als Förster lag er nur kurze Zeit ob, indem er schon im Jahre 1861 auf den Posten berufen wurde, den er bis zu seinem Tode inne hatte. Mit seltener Pflichttreue, Umsicht und Thatkraft verband Eggenschwyler eine ausserordentliche Bescheidenheit und Herzengüte. Der Canton Solothurn verliert in ihm einen seiner tüchtigsten Beamten, der Bezirk, dem er vorstand, noch mehr — einen stets bereiten Berather und Freund.

R. M.

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Technischer Verein Winterthur.

#### Bericht über die Vereins-Saison 1883—84.

Ueber die Thätigkeit unseres nur im engen Kreis bescheiden wirkenden Vereins wurde zum letzten Mal in Bd. II, Nr. 9 und 10 der