

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 130 (2004)
Heft: Dossier (47/04): Jubiläumsausgabe 130 Jahre

Artikel: Die Technik und ihre Unfälle
Autor: Weidmann, Ruedi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108497>

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: 15.01.2026

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

Die Technik und ihre Unfälle

Unfälle.

Centralbahn. 3. Sept. Abends wurden einem 28jährigen Bahnhofarbeiter, Vater von 3 Kindern, auf dem Bahnhof Olten beide Unterschenkel unmittelbar unter den Knien entzweigeschnitten. Der Verletzte gerieth in trunkenem Zustand durch eigenes Verschulden unter einen abfahrenden Zug.

Nordostbahn. 7. Sept. Abends entgleisten jenseits der Wülflinger Strassenüberfahrt bei Winterthur die beiden am Schlusse des Zuges 21 befindlichen Wagen, nämlich der Bahnpost- und ein Viehwagen, in Folge zu frühzeitigen Fallenlassens der Weiche durch den Weichenwärter. Niemand wurde verletzt, dagegen der Postwagen erheblich beschädigt. Nach einer Verspätung von 10 Minuten konnte die Fahrt wieder fortgesetzt werden.

Aarg. Südbahn. Bei den Bahnarbeiten in Muri (Aargau) verunglückte ein Arbeiter Schmid von Schübelbach (Schwyz). Er wurde durch ein Quantum Erde bis an die Brust zugeschnitten und starb auf der Stelle. Er hinterlässt eine Wittve mit 5 Kindern.

Entlibacherbahn. In Wohlhausen entgleiste beim Bahnbau ein beladener Rollwagen und stürzte in den Abgrund. Zwei Arbeiter verunglückten; der Eine blieb mit zerschmettertem Schädel sofort todt, der Andere wurde am Brustkorb so zugerichtet, dass man an seinem Aufkommen zweifelt.

Basel. 9. Sept. Nachmittags überführt und tödtet der nach St. Louis gehende Personenzug eine auf der Eisenbahnlinie befindliche Kuh.

Centralbahn. Am 11. Sept. Vormittags verunglückte auf dem Eisenbahnübergange bei Horburg ein 5jähriges Knäblein, das unter der geschlossenen Barriere durchschlüpfend die Bahn betreten hatte.

1875

Unterirdische Strassenkreuzungen in London. Die Schwierigkeiten und Gefahren, welche dem Londoner Fussgänger-Publicum an gewissen starkfrequentirten Strassenkreuzungen durch den riesigen Wagenverkehr bereitet werden, haben zu einem Projecte geführt, welches, entworfen von dem Architecten H. Bridgeman, dem städtischen Baudepartement von London zur Begutachtung eingereicht worden ist, und welchem der Gedanke unterirdischer Communication zu Grunde liegt. An dem Kreuzungspunkte der Princess-Street und Mansionhouse-Street mit Lombard-Street und Cornhill, woselbst sich die stark besuchten Gebäude der Börse, der Bank von England, dann das Mansionhouse, sowie die Bureaux mehrerer grosser Versicherungs-Gesellschaften befinden und woselbst in Folge dessen ein ganz collossaler, man kann sagen ununterbrochener Wagenverkehr nach sechs verschiedenen Richtungen sich kreuzt, ist es für die zahlreichen Fussgänger schwierig, gefährlich und zeitraubend, von einer dieser Strassen auf die andere zu gelangen. Eine im Jahre 1860 durchgeführte Zählung constatirte, dass an dem oberwähnten Punkte während des Verlaufes der neun Geschäftsstunden 56 235 Fussgänger zwischen den Wagen durchpassirten, während innerhalb der 24 Tagesstunden im Ganzen 84 352 Personen den Platz vor dem Mansionhouse kreuzten, was für das ganze Jahr eine Passantenzahl von 27 Millionen ergeben würde. Die Londoner Statistik hat aber nun eine Steigerung des Fussgänger-Verkehrs in den Hauptverkehrs-Adern der Stadt von 29% innerhalb der letzten 25 Jahre ergeben, so dass die Zahl der täglich den Mansionhouse-Platz zu Fusse kreuzenden Menge mit grosser Wahrscheinlichkeit auf 108 000 Personen, pro Jahr also auf 34 Millionen geschätzt werden kann. Die Gesamtzahl aller über den oben beschriebenen Platz verkehrenden Vehikel jeder Art wird pro Tag auf 55 000 geschätzt, mithin pro Jahr auf über 17 Millionen. Diese Ziffern beweisen die Nothwendigkeit, in irgend einer Weise die grossen Verkehrs-Kreuzungen zu entlasten, was am besten wol durch eine Theilung des Verkehrs und Ablenkung des zu Fusse gehenden Publicums bewerkstelligt wird. Architect Bridgeman schlägt nun, wie die „Wochenschrift des österr. Ing.- und Arch.-Vereins“ mittheilt, vor, im Kreuzungspunkte der Strassen-Achsen unterirdisch ein etwa 6 m im Durchmesser haltendes, mit einer 3 m breiten, die Beleuchtung und Ventilation vermittelnden Glaskuppel eingedecktes Gewölbe anzulegen, zu welchem von allen benachbarten Strassenecken unter dem Strassen-Niveau gelegene, 2 m breite gewölbte Gänge zu führen hätten. Die zweiarmligen Aufgangs- bzw. Abgangs-Stiegen zu diesen letzteren lägen in Parterre-Localen der geeigneten Häuser. Die vorerwähnte Glaskuppel wäre mit einem erhöhten Trottoir zu umgeben. Diese Gänge und die Mittelkammer sind mit weissen Kacheln ausgelegt und mit electricischem Lichte beleuchtet gedacht. Bei Nacht sollen die Zugänge durch Gitter abgeschlossen werden. Der Bericht an den städtischen Board of Surveyors behandelt die Art, in welcher die Schwierigkeiten der Ausweichung resp. der Verlegung der zu kreuzenden Canäle, Wasser- und Gasleitungsröhren etc. gehoben werden sollen.

1885

Heute genügt ein Wort:

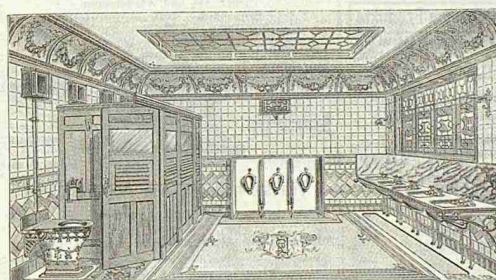
Fussgängerunterführung.

Doch 1885 wurde die Sache ausführlich und umständlich beschrieben, bis man sich einen Begriff davon machen konnte. Andere Begriffe sind dafür vergessen gegangen wie – leider – das 1898 offenbar noch gebräuchliche „Locomobil“ oder die „Prima Referenzen“.

Lehmann & Neumeyer, Zürich, Spezialgeschäft

Telephon 4190. für Telegramm: Hygieia. sanitäre Anlagen.

Grosse Ausstellungsräume: Apparate in Funktion. Schützengasse 19, am Hauptbahnhof.



Eigene Patente: Für Closets- & Fäkalienkläranlagen, Massen- & Einzelsysteme. Prima Referenzen.

1898

Seersamste Betriebsmaschinen für Landwirtschaft sowie Gross- und Klein-Industrie.

Locomobil

von 4 bis 200 Pferdekraft mit ausserordentlichem Rohrkessel

R. Wolf

PREUSS. GOLDENE Staats-Medaille BERLIN 1896.

MAGDEBURG-BUCKAU

Bedeutendste Locomobilfabrik Deutschlands.

Allein-Vertreter für die Schweiz: STIRNEMANN & WEISSENBACH, ZÜRICH.

1898