

Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 21

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

DIE EISENBAHN LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. III.

ZÜRICH, den 26. November 1875.

No. 21.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reclamations sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Preis der einzelnen Nummer 1 Fr.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numéro 1 Fr.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Das Eisenbahnunglück auf der Franz-Joseph Bahn in der Nacht vom 4. November 1875. — Ueber die Natur und die Gefahren des Nitro-Glycerins und Dynamits. — Zum Actiengesetz. (Schluss). — Neues Transportreglement. Vertretung der Interessen des Handelsstandes. — Deutsches Reich. — Bundesrathsverhandlungen. — Kleinere Mittheilungen. — Inhalt von Nr. 46 der Wiener-Verkehrszeitung. — Stellenvermittlung. — Anzeigen. 1. Beilage: Le Tunnel sous la Manche. — Note sur la voiture à vapeur de M. Bollée, du Mans. — Rechtsfall. — Inhalt von Nr. 99 von Stummer's Ingenieur. — Inhalt von „Ungarisches Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt.“ 2. Beilage: Skizze der Entgleisung bei der Stögersbacher-Brücke.

Das Eisenbahnunglück auf der Franz-Joseph-Bahn

IN DER NACHT VOM 4. NOVEMBER 1875.

(Siehe beiliegende Skizze.)

Es wurde uns eine rohe Skizze der Lage der Wagen nach dem Unfall zugesandt aber ohne Beschreibung, welche dann mit Benutzung der Berichte der „Neuen Freien Presse“ in Nachfolgendem zusammen gestellt werden musste.

Auf der Strecke zwischen Göpfritz und Schwarzenau dachen sich 2 Hügelausläufer allmählig gegen das Thayathal ab. Zwischen diesen beiden Hügeln senkt sich ein längeres Seitenthal ebenfalls gegen die Thaya zu. Das Geleise der Franz-Joseph-Bahn zieht sich von Göpfritz aus in der Höhe über dem Orte längs dem Fusse des einen Hügels hin, überschreitet das Seitenthal auf einem Damm und umfährt den folgenden Höhenzug in einer weiten Curve, um dann in die Station Schwarzenau einzumünden. Dieser Damm hat im Maximum 11 Meter Höhe und wird durch eine Oeffnung von 5 Metern unterbrochen, welche mit einer Eisenconstruction überbrückt ist. Bei der Brücke sind die Flügelmauern mit grossen Deckplatten versehen. Die losgelöste Schiene im äussern Strang, durch welche die Catastrophe hervorgerufen wurde, befand sich unweit der Brücke.

Der Wien-Egerer Personenzug Nr. 9, welcher den 4. Abends Wien mit 310 Personen verliess, passirte die Station Göpfritz um 1 Uhr 35 Min. Kurz vor der Stögersbacherbrücke, welche das 11 Meter tiefe Querthal überbrückt, wurden die Passagiere, alsdann noch 128 an der Zahl, durch ein furchterliches Getöse geweckt; die Maschine war entgleist und jählings über den Damm hinuntergestürzt und hatte die 12 oder 13 Wagen mit sich in die Tiefe gerissen. Dabei hatte sich die Maschine derart in den Boden eingegraben, dass an ein Freimachen nicht zu denken ist und dieselbe in einzelne Stücke zerlegt werden muss.

Bei der Locomotive thürmten sich Tender und die zunächst folgenden Gepäck-, Post- und Personenwagen gänzlich zertrümmert aufeinander, die andern gruben sich in die Dammböschung ein. Die Wucht war so gewaltig, dass die Waggonen zum Theil in einander fuhren, die Decken abgeschoben, und

die Seitenwände zerstört wurden und die Gestelle der nachfolgenden sich in die Vorderwagen einbohren, einige kamen mit den Rädern nach oben zu liegen, zwei Wagenkasten wurden von ihren Gestellen entfernt und überstürzt. Der zweite und dritte im Zug von rückwärts bieben an der Dammböschung liegen; der darauffolgende, ein Schlafwagen, kollerte über die Böschung, verlor die Räder und glitt in die Thalsohle, mehrere Meter vom Fusse der Dammböschung entfernt; der letzte Wagen blieb in Folge Reissens der Kette auf den Schienen stehen.

Es verlautet gerüchtweise, dass am Abend vor dem Unfall mehrere Arbeiter mit Regulirung des Oberbaues beschäftigt waren. Diese hätten nun aus unbegreiflicher Nachlässigkeit vergessen, die losgelösten Laschen an der Entgleisungsstelle bei *h* wieder festzuschrauben und dadurch wäre das grosse Unglück herbeigeführt worden. Für diese Annahme spricht allerdings der Umstand, dass die Schienennägel sorgfältig zusammgelegt und mit einem Steine beschwert an der Böschung in einer Entfernung von 2 Meter von den Schienen (siehe Skizze) bei *g* aufgefunden wurden. Bei *i* sollen sich die Laschenbolzen vorgefunden haben. Es ist anzunehmen, dass ein Verbrecher, wenn ihm auch die zum Ausreissen der Schienennägel nöthigen Instrumente und Kraft zu Gebote standen, sich doch kaum Zeit und Mühe genommen hätte, die Nägel sorgfältig zu sammeln und die Laschen und Schrauben in entsprechender Ordnung neben die Schienen zu legen. Es ist schliesslich noch beizufügen, dass nur die Schienennägel auf der Innenseite fehlten, während diejenigen auf der Aussenseite vollkommen in Ordnung gewesen sein sollen.

Auf der Skizze ist die Lage der Locomotive bezeichnet, diejenige des Tenders ist nicht ersichtlich, die Wagen sind mit den Ziffern 1—12 bezeichnet. Bezüglich der getödteten Personen sind die Stellen, an denen sie aufgefunden wurden mit Kreuzen bezeichnet; *a*) der Heizer Kalun, *b*) der Locomotivführer Schleizer, *c*) der Postangestellte Hradetzky, *d*) der Conducteur Tauer, *e*) Antonie Schiel, *f*) Herr Hutter. Von den 7 getödteten Personen fehlt somit eine Angabe. Ausserdem wurden noch ca. 14 theils schwer theils leicht Verwundete aus den Trümmern gezogen, von denen seither einige gestorben sind.

* * *

Ueber die Natur und Gefahren des Nitro-Glycerins und Dynamits.

(Aus dem Bundesblatt.)

Im Jahre 1873 schlossen die Herren Chavannes, Brochon & Comp. mit dem Unternehmer der Tunnel-Baute durch den St. Gotthard einen Vertrag, womit sie sich zur regelmässigen Lieferung eines grösseren Quantums Dynamit verpflichteten.

Zu diesem Zwecke erstellten sie in der Nähe von Ascona eine Dynamit-Fabrik. Das Etablissement war in voller Thätigkeit, als am 14. Mai 1874 eine Explosion stattfand und das Etablissement vollständig zerstört wurde.

Der Gemeinderath von Ascona verlangte hierauf beim Staatsrath von Tessin, es möchte der Wiederaufbau der Fabrik, weil zu nahe von Ascona (700^m) nicht mehr gestattet werden. Nachdem der Staatsrath und nacher auch der Bundesrath das Verbot abgewiesen hatten, wurde die Fabrik wieder aufgebaut und explodirte dann abermals den 13. Dec. 1874.

Die Herren Chavannes, Brochon & Comp. verliessen hierauf das Project des Wiederaufbaues an gleicher Stelle, und pachteten die Inseln Brissago auf dem Lago Maggiore, um dort ein neues Etablissement zu erstellen. Die in Aussicht genommene Baustelle auf der kleinern dieser beiden Inseln ist vom westlichen Seeufer 1000, vom nächstgelegenen Dorfe Ronco 1200 Meter, die Baustelle auf der grössern Insel 1100 Meter vom Ufer und 1400 Meter vom genannten Dorfe entfernt.

Gegen dieses Bauproject erhoben Ronco und mehrere entferntere Gemeinden Einsprache.

Am 5. Mai 1875 erliess der tessinische Grosse Rath ein Gesetz, wonach die Fabrication von Nitro-Glycerin und Dyna-