

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 160 (1881)

Artikel: Memento Mori oder: Gedenke des Todes!
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-373799>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.05.2025

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

Memento mori oder: Gedenke des Todes!

1. Schrecknisse der Alpenwelt.

Es war am 9. Dezember des Jahres 1879 — der geneigte Leser denkt wohl noch an den harten Winter — als einige Viehhändler aus dem Randergrund und von Frutigen ein Trüpplein Vieh, das sie im Wallis gekauft, über die Gemmi treiben wollten. Um 9 Uhr Vormittags brach die Gesellschaft vom Leukerbad auf, begleitet von drei Wallisern, die man als Bahnbrecher oder Schneescharrer gebunden hatte. Die Gemmi war eingeschneit, so daß die Reisenden erst um 4 Uhr auf dem Taubensee ankamen. Einer der Walliser, der ganz leicht gekleidet war, ist schon auf der Taubenhöhe erfroren und mußte als Leiche ins Tauben-Häusli gebracht und zurückgelassen werden. Auf dem See lag eine große Masse Schnee und überdies schneite es wie wenn eine Staublawine losgegangen wäre. Die Karawane konnte bald nicht mehr vor- noch rückwärts. Es mußte ein förmlicher Tunnel in den Schnee gegraben werden. Von Kälte, Hunger und Durst waren die Leute todmüde und matt und durchgefroren, und das Vieh brüllte entsetzlich. In dieser schrecklichen Lage wurde gerathschlagt, ob man das Vieh im Stich, d. h. seinem Schicksal überlassen und ob man versuchen wolle, das eigene Leben zu retten. Allein es fehlte hiezu die Kraft, und man schickte die zwei noch überlebenden Walliser nach dem Schwarzenbach-Hospiz, um Lebensmittel zu holen. Unterwegs aber verlor der eine der beiden Walliser den andern aus den Augen und fand denselben auch auf dem Rückwege nicht mehr. Wahrscheinlich ist derselbe erfroren und eingeschneit. Die Sonne des Jahres 1880 wird, wenn sie den Schnee bezwungen, die Gebeine des Armen an den Tag gelegt haben. Die Zurückgebliebenen fuhren fort mit Schneeschaukeln, das sie mit Beten begleiteten. Stunde um Stunde verrann — lange, ewiglange Stunden — und immer noch kehrte kein Walliser zurück. Eine Kuh war schon erfroren und keiner der Männer hoffte mehr, die Nacht zu überleben. Endlich nach vier vollen Stunden kommt der Walliser mit Lebensmitteln zurück. Die Hoffnung auf Rettung wurde neu angefaßt, die Arbeit neu begonnen. Endlich, es war am 10. Dez., Morgens 8 Uhr, erreichte die Karawane Schwarzenbach und wohl

selten sind ernstere Dankgebete aus dem Herzen gegangen, als von diesen Geretteten.

Wohl gab es von Schwarzenbach bis Randersteg noch viel Mühe und Arbeit; allein sie wurde glücklich vollendet und so kamen die Männer, wenn auch sämmtlich mit erfrorenen Nasen und Ohren, diesmal mit dem Leben davon.

2. Schrecknisse in der Ebene.

Fast um die gleiche Zeit wie das oben erzählte Ereigniß in den Bergen, nur 3 Tage früher, passirte in der Ebene, nämlich in der Württembergischen Residenz Stuttgart, ein noch schrecklicheres Unglück. Viele Leser kennen wohl den „Cirkus Herzog“, der im Sommer 1879 in Zürich war und so manch Tausend Zuschauer angezogen hatte. Wer den Cirkus auch nicht besucht hat, las doch vielleicht in den Zeitungen von den herrlichen und gutgeschulten Pferden und ihren prächtigen Leistungen, von den Künsten des Personals und dessen reicher Ausstattung an Kostümen. Im Herbst ist Herr Herzog mit seinem Cirkus nach Stuttgart gezogen, wo ihn das Unglück in der Nacht auf den 7. Dezember erreichte. In selbiger Nacht nämlich brach im Cirkus auf eine bis jetzt noch unerklärte Weise Feuer aus und zerstörte denselben vollständig. Der aus 10 Mann bestehende Stallwache kann keine Schuld beigemessen werden. Sie hatte ihre Schuldigkeit gethan, und alle Pferde waren losgeschnitten worden. Allein als das große Thor geöffnet worden war, sollten die Pferde durch die Flammen und den Qualm hindurchbrechen, und dazu konnten 10 Pferde nicht gebracht werden. Von den 4 eigenen Pferden des Hrn. Herzog konnten 3 gerettet werden; 50 Pferde wurden im königlichen Marstall untergebracht; 6 Pferde fanden Unterkunft in den Ställen der Herzogin von Urach. Von den 8 berühmten Rapen sind 3 verbrannt, unter denen der „Heros“, das gelehrige, fein dressirte Thier, das auf den Barrieren gehen konnte. Manche Thiere kamen mit Brandwunden davon, andere mit Verletzungen, welche daher rührten, daß die erschrockenen, ledig und scheu durch die Straßen fliehenden Pferde gegen einander ausschlugen. Die Angestellten Herzogs haben fast Alles verloren. Die ganze Garderobe ist verbrannt. Leider sind

auch Menschenleben zu beklagen. Am Tage vor dem Brand kam der Bruder eines Angestellten auf Besuch zu diesem. Er war als Matrose lange auf dem Meer gewesen und freute sich des festen Landes wieder. Er schlief beim Bruder im Cirkus und fand dabei seinen Tod — im Feuer, und zwar mit dem Bruder.

Die Stuttgarter haben sich bei dem Unglück brav gehalten, Unterstützungen wurden dem armen Herzog von allen Seiten zu Theil. Ob er sich von dem Schlage wieder erholt hat, ist dem Kalendermann nicht bekannt. Herzog ging von Stuttgart nach Dresden.

3. Schrecknisse auf der Eisenbahn.

Der fürchterliche Dezember des Jahres des Unheils, 1879, an den wegen seines unbarmherzigen Frostes nicht bloß die holzarmen Leute noch lange gedenken werden, sollte auch in unmittelbarer Nähe des Appenzellerlandes, nämlich in St. Gallen, schrecklich endigen. Es war am Tage Sylvester, Mittwoch den 31., als man auf dem St. Galler Bahnhof Vormittags 10 Uhr den Bahnzug erwartete, der in der Regel um diese Stunde von Zürich her dort eintrifft. Er traf heute nicht ein zur fahrplanmäßigen Zeit; man mußte auf dem Telegraphen-Bureau bald, daß die Lokomotive schon bei Oberuzwyl den Dienst versagt hatte und also nicht mehr im Stande war, den Zug nach St. Gallen zu bringen. Schnell wurde eine Hülfsmaschine nach D. abgeschickt, und als eine Stunde später, um 11 Uhr, der Zug (mit sammt der invaliden Maschine, die man angehängt hatte) sich raschen Laufs dem Bahnhofe St. Gallen näherte, erleichterte sich das bange Gefühl der Bahnbeamten, daß wenigstens kein weiteres Unglück passirt sei. Doch sollte die Hoffnung arg zu Schanden werden. Dort, wo der Zug den höchsten Punkt der Bahn Wyl-Rorschach überschritten und in die Biegung oder Kurve beim sog. „Paradies“, kaum 10 Minuten vom Bahnhof, eingetreten war, um alsdann herniederzusteigen, vernahmen die Reisenden plötzlich ein Rollern der andern Wagen und sofort erfolgte ein furchtbarer Stoß und — das Unglück war geschehen. Die eine der beiden Lokomotiven lag, zur Hälfte in den Boden eingegraben, links der Bahnlinie, die andere, ganz überworfen, auf der rechten Seite; die zwei nach den Lokomotiven fol-

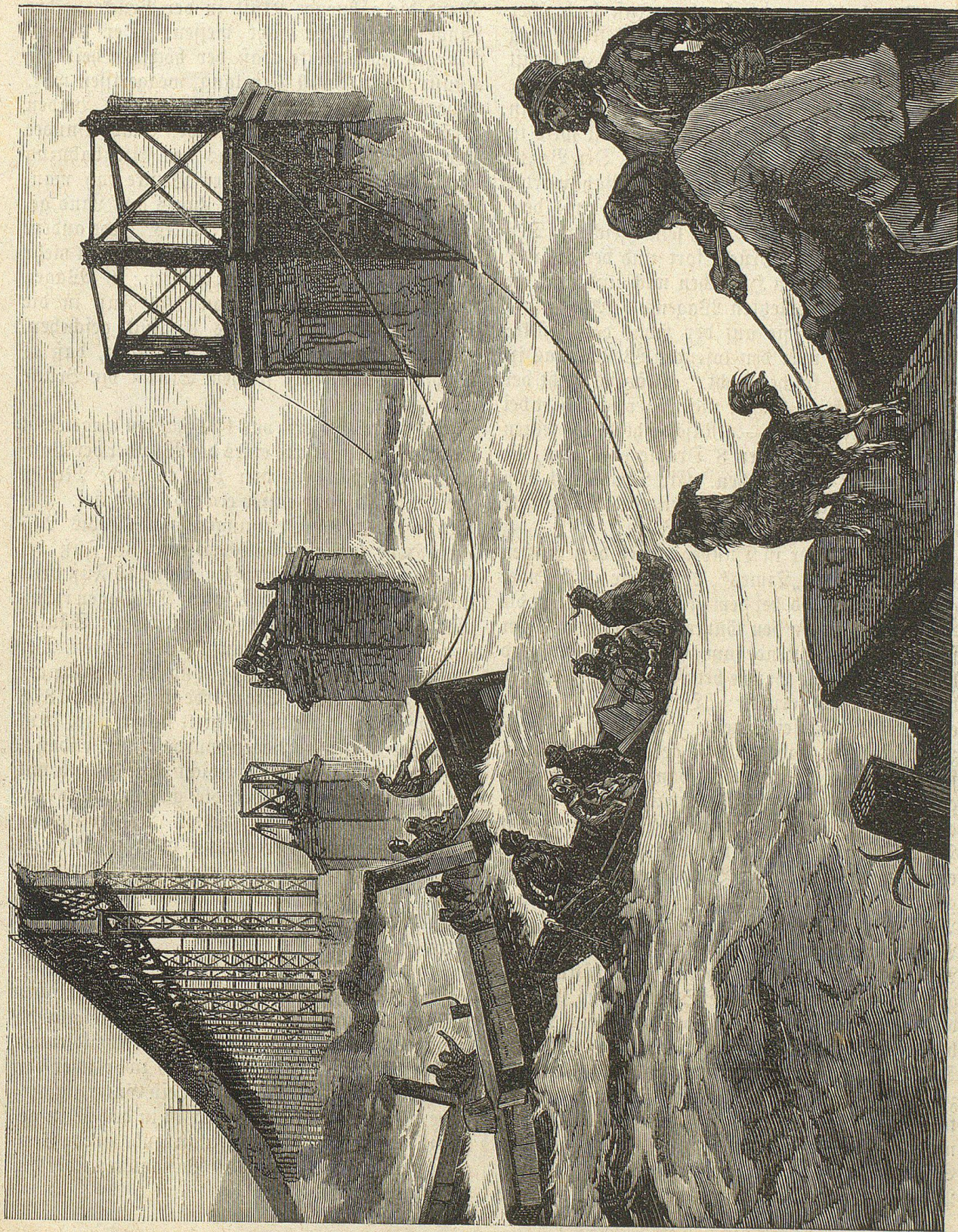
genden Güter- und Gepäckwagen standen halb aufgerichtet und ineinander getrieben; der zweite Gepäckwagen hatte überdies die vordere Hälfte eines Personenwagens 3. Klasse zusammengedrückt; die Eisenbahnschienen waren auf 2 bis 3 Wagenlängen aufgerissen und theilweise, in Bogen gekrümmt, in die Wagen eingedrungen. Der Anblick war schrecklich, das Jammern und Stöhnen der Verletzten herzerreißend. Zugführer Gerster, Vater einer zahlreichen Familie, seit 1856 bei den V. S. B. treuer Bediensteter, wurde zwischen zwei Wagen buchstäblich zusammengedrückt gefunden, und rasch durch den Tod von seinen Schmerzen erlöst. Ein Heizer wurde von dem siedenden Wasser verbrüht, Lokomotivführer Kleui unter die Maschine geschleudert und lebendig begraben. Erst nach zweistündiger Arbeit konnte er seinem Grabe entrisen werden mit zwei Beinbrüchen und einem Achselbruch. Von den Reisenden, es waren meist Appenzeller, die den Wochenmarkt besuchen wollten, wurden schwer verwundet: die Hh. Ultrathsh. Stricker in Herisau (im Kantonspital St. Gallen gestorben), Gemeinderichter Frischknecht, Bleicher, in Herisau, die Gebrüder Diem (Gemeindehauptmann Heinrich und Infanteriehauptmann Konrad), in Schwellbrunn, Bauherr Alder in Schönnengrund, Haag in Altstätten, Brunner im Furch bei Brunnadern.

Die Ursache der Entgleisung lag in einer Eisenbahnschiene, welche sich in Folge des rasch eingetretenen Thaumwetters sammt den Schwellen gehoben hatte.

* * *

Drei Tage vor dem Eisenbahnunglück in St. Gallen ereignete sich ein noch viel furchtbarer in Schottland. Dort stürzte ein ganzer Eisenbahnzug mit Allem was drum und dran ist sammt einer Brücke in die Tiefe und kein Mensch kam mit dem Leben davon. Das geschah Sonntags den 28. Dez. auf der über den Tayfluß führenden Eisenbahnbrücke in der Nähe der gewerbreichen Hafenstadt Dundee in Oberschottland.

Der Sonntag Abend war entsetzlich stürmisch, auch bei uns; aber ahnungslos dampfte der Eisenbahnzug mit 6 Personenwagen der genannten Brücke zu. Die Reisenden waren guter Dinge, obschon sie am Schalter den Billet-Ausgeber scherzend gefragt hatten, ob die Brücke, welche



Der Einsturz der Tappellücke in Schottland: Die Auffischung des verfunkenen Gienfahzuges.

eine Stunde lang und hundert Fuß hoch über die brandenden Fluthen führt, auch fest genug sei und den Sturm aushalten könne. Im Ernst aber dachte Niemand an eine Gefahr. Man hatte ja die Brücke bei Dundee schon so lange als ein Wunder der Baukunst und als äußerst solid in allen Zeitungen der Welt gerühmt. Der Bahnzug betritt die Brücke. Der alte Bahnwärter kommt aus seinem Häuschen hervor, mit dem Sturm kämpfend, und gibt sein Zeichen. Der Zug rollt auf der Brücke fort und der Wärter schaut ihm aus dem Häuschen nach und sieht die rothen Lichter des letzten Wagens. „Uha“, sagt Tom, „jetzt sind sie auf der Höhe der Brücke; aber 100 Fuß über den tosenden Wellen, das ist hoch für eine solche Nacht.“ Plötzlich sieht der alte Wärter keine Lichter mehr. Er schaudert bei dem Gedanken an — —. Rasch geht er auf seinen Signalkasten zu, in den 8 Drähte einlaufen, die alle über die Brücke gehen. Ein Draht nach dem andern wird probirt. Keine Antwort. Die Brücke ist entzwei; der Zug liegt im Fluß!

Ein Hausvater in Dundee schrieb dem großen Londoner Blatt „Times“, daß Viele in Dundee gefragt hätten, ob bei dem gewaltigen Sturm die Brücke passirt werden könnte? Genannter Vater sei mit seinem Kinde am Fenster gesessen und habe den Zug die Brücke betreten sehen. Plötzlich habe das Kind gerufen: „O Papa, das ist wie ein Blitz!“ Es sei gewesen, als ob ein Meteor zerspränge; es habe Funken geregnet und einen flammenden Schein gegeben; dann sei alles dunkel geworden. Niemand habe etwas anderes gehört als das Heulen des Sturmes. Die ganze Stadt Dundee war in Aufregung; aber Niemand wußte etwas genaueres; aber Viele ahnten, es sei der ganze Zug, Maschine und Wagen, Männer, Weiber und Kinder in den Fluß gestürzt. Die Bahnbeamten wissen eben so wenig wie alle Andern. Zwei machen sich auf, die Brücke zu begen, die wie gesagt eine Stunde lang ist und dort über den Fluß führt, der mehr ein Meerbusen ist als ein Fluß. Es ist die Zeit der Fluth. Der Sturm peitscht die heranrollenden Wasser zu Gischt; er will die beiden Beamten in den tosenden Abgrund werfen; aber sie halten sich mit den blutenden Händen und Knien an den Schienen fest und kriechen die Brücke entlang. Plötzlich zeigt ihnen der aus den Wolken tretende

Mond die gähnende Kluft in der Brücke. Ihre Länge können sie nicht messen. Der andere Morgen aber zeigte, daß der höchste Theil der Konstruktion, 3000 Fuß lang, weggerissen war. Schauernd vor Entsetzen kriechen die Beiden zurück und bringen der harrenden Stadt Dundee Bericht über das Grab, das den Eisenbahnzug verschlungen. Unterhalb der Brücke sah man, wie einige Postfelleisen des Zuges ans Land geschwemmt worden. Das war Alles. Jede andere Hoffnung war vorbei. Der ganze Zug mit mehr als 100 Personen war ertrunken; 8 Wagen waren von einer Höhe von 100 Fuß in die Wellen gestürzt! Wie das Unglück geschehen, Niemand weiß es. Fachmänner sagen, daß es Wahnsinn war, bei solchem Sturm die Brücke zu befahren.

Die Brücke ist erst vor 1½ Jahren eingeweiht worden. Sie galt als eines der Wunder der Baukunst. Der Fluß ist hier zwei englische Meilen breit und im Fahrwasser etwa 50 Fuß tief. Die Brücke hatte 85 Oeffnungen von 67 bis 245 Fuß Höhe bei gewöhnlichem und 88 Fuß bei Hochwasserstand. Jeder Bogen ist 245 Fuß breit und 5000 Ztr. schwer, aus Eisen. Die Bogen ruhen bis 16 Fuß über Hochwasser auf starken Säulen von Quadern und weiter auf 16 Eisensäulen. Der Bau begann im Juli 1871 und stand fertig am 26. Dezember 1876. Sie wurde im Februar 1878 auf die Probe gestellt und hielt sie gut aus. Auf jeden der größeren Bogen wurde ein Eisenbahnzug von 7200 Zentner Gewicht gestellt und mit großer Schnelligkeit über die ganze Brücke gefahren; allein die entfesselten Naturelemente wurden bei jener Berechnung nicht in Betracht gezogen. Sie hassen das Gebilde von Menschenhand. Sonst wäre die furchtbare Katastrophe, erzeugt durch die Gewalt des Sturmes, nicht eingetreten.

*

*

Auch das Jahr 1880 verschonte uns mit ähnlichen Unglücksfällen nicht. Bei Hereford (Westengland) ist nämlich am 17. Juni 1880 zu später Abendstunde wieder eine Eisenbahnbrücke und zwar über den Fluß Wyne eingestürzt, als eben ein Güterzug dieselbe passirte. Der ganze Zug ist in den Fluß gestürzt. Kurze Zeit vor der Katastrophe ist ein Vergnügungszug mit etwa 600 Passagieren über die Brücke gefahren.