

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 19/20 (1892)
Heft: 4

Artikel: Explosion auf dem Dampfboot "Mont-Blanc" bei Ouchy
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-17428>

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: 16.05.2025

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

INHALT: Explosion auf dem Dampfboot „Mont-Blanc“ bei Ouchy. — Beseitigung lästigen Luftzuges in der Taufcapelle des Münsters zu Bern. — Wettbewerb für ein neues Post- und Telegraphen-Gebäude in Zürich. IV. — Miscellanea: Electriche Schnellbahn zwischen St. Louis

und Chicago. Ein neues Bergbahn-System. Westinghouse-Bremse. — Preisausschreiben: Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Correspondenz. — Vereinsnachrichten: Association des anciens élèves de l'école polytechnique fédérale à Zurich.

Explosion auf dem Dampfboot „Mont-Blanc“ bei Ouchy.

Samstag den 9. Juli, Vormittags 9 Uhr, verliess das Dampfboot „Mont-Blanc“ den Hafen von Genf, um, theils dem rechten, theils dem linken Ufer folgend, den ihm zugewiesenen Schnellkurs nach Villeneuve anzutreten. Es hatte die Stationen Nyon, Thonon und Evian-les-Bains bedient und an der Brücke von Ouchy etwas nach 12 Uhr angelegt, um hier Passagiere abzugeben und wieder aufzunehmen.

Nachdem viele Personen ausgestiegen und von der grossen Zahl der draussen Harrenden ein Theil schon eingestiegen war, ertönte ein Zischen und unmittelbar darauf ein sehr starker Knall, indem gleichzeitig eine Wolke von Dampf unter starkem Brausen aus dem Mitteltheil des Schiffes sich ergoss.

Ein Theil des Dampfsammlers, nämlich der hintere Boden desselben, hatte sich ringsum in seiner Umbordung

Die Dimensionen sind:

Länge zwischen den Perpendikeln	64,00 m
Höhe	2,82 m
Breite	7,16 m
Tiefgang	1,45 m

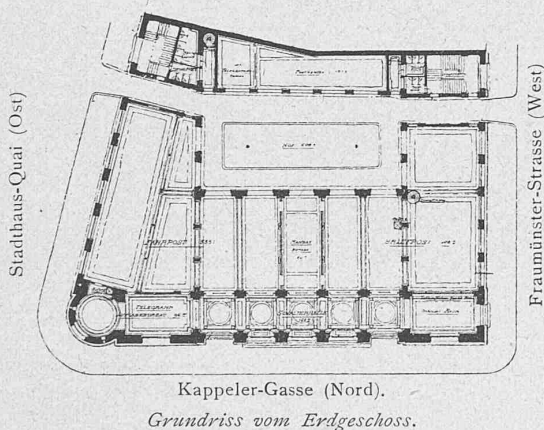
Die Maschine — zweicylindrig, Compound — entwickelte bei normalem Gang eine Leistung von ungefähr 550 Pferdestärken.

Den Dampf lieferten zwei hinter der Maschine liegende Kessel gewöhnlichen Systems von je 3 m Länge und 2,90 m Durchmesser, versehen mit je drei Feuerröhren, 217 Rauchröhren und collectiv etwa 270 m² Heizfläche mit gemeinschaftlichem horizontal in der Längsrichtung über beiden Kesseln liegendem Dampfsammler, gemeinschaftlichem Rauchfang und Kamin. Die Garnituren und übrige Ausrüstung sind die üblichen. Arbeitsdruck: 5–6 Atm.

Am Dampfsammler, aus einem cylindrischen Theil von 1,66 m Länge, 1,35 m Durchmesser und beidseitig gewölbten Boden bestehend, sind die Admissionsleitung mit

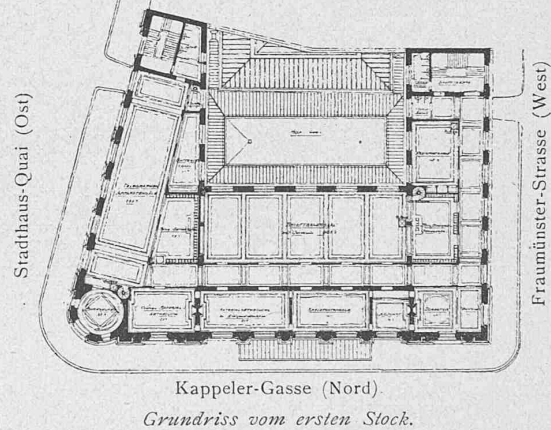
Wettbewerb für ein neues Post- und Telegraphen-Gebäude in Zürich.

Entwurf von Architekt Eugen Jost in Vivis. — Motto: „Athen“. — III. Preis a.



Grundriss vom Erdgeschoss.

1 : 1000.



Grundriss vom ersten Stock.

losgetrennt und flog, die Ummantelung theils auf die Seite schleudernd, theils mit sich nehmend, in der Richtung der Achse des Schiffes nach rückwärts, passirte den Salon I. Classe seiner ganzen Länge nach, hier in erster Linie die in der Mitte befindlichen Tischreihen und die daselbst postirten Säulen zerstörend, und durchbrach, von der letzten Säule etwas abgewiesen, hinten rechts die Salonwand, sowie das Geländer und fiel in den See. Der mit diesem Boden nach hinten fliegende leichtere Theil der Ummantelung durchbrach die Wand auf der linken Seite, blieb jedoch nachher auf dem Schiffshintertheil liegen, Alles unter noch weiteren Zerstörungen im Salon und am Schiffe selbst.

Von diesen beiden Stücken erreicht und den unmittelbar darauf nachfolgenden Dampf- und Wassermassen überschüttet, wurden sämtliche Insassen — 26 Personen — des Salons entweder sofort getödtet oder derart verbrüht, dass sie bald nachher auf dem Transport in den Spital oder in diesem selbst verschieden.

Das Schiff als solches blieb im Uebrigen intact und wurde nachher in den nahe liegenden Werfthafen der Gesellschaft geschleppt.

Der „Mont-Blanc“, eines der grössten und elegantesten Boote des Genfersee's wurde im Jahr 1875 erstellt; dasselbe war hinten mit Salon I. Classe und vorn mit Salon II. Classe und Vorderdeck versehen; in der Mitte lagen Kessel und Maschinen und über dem Ganzen ein durchgehendes Promenadendeck.

Abschliessung, Manometerröhrchen, sowie vier Sicherheitsventile mit Gewichtbelastung angebracht. Der Dampfsammler ist durch vier unten seitlich einmündende Stützen mit den Kesseln verbunden.

Die Regierung des Cantons Waadt hat sofort eine eingehende Untersuchung eingeleitet, die zunächst Beteiligten vor Verhör und theilweise in Haft genommen. Untersuchung und Procedur sind im Gang und es wird später auf die Ursachen dieses Unglückes zurückgekommen werden.

Wie aus Obigem ersichtlich, ist der entstandene materielle Schaden verschwindend klein gegenüber dem Schaden an Leib und Leben von Menschen.

Was am 24. Juli 1888 in Friedenshütte die 22 grossen Kessel, die innerhalb weniger Secunden mit einander in die Luft flogen, nicht zu Wege gebracht haben, — es gab damals 15 Tödtte, 5 Schwer- und 30 Leichtverwundete — vollbrachte hier ein Stück Blech von kaum 130 kg Gewicht, freilich, und diesen die Hauptarbeit überlassend, in Gemeinschaft mit den bösen Nachfolgern Dampf und Wasser.

Wir zweifeln nicht daran, dass aus diesem grossen Unglück allseitig die nöthigen Lehren gezogen werden und hoffen recht lange vor Aehnlichem verschont zu bleiben.

— q —

Es möge uns gestattet sein, obigem fachmännischen Berichte noch einige Bemerkungen anzufügen:

Der Bericht hält sich streng an die Darstellung des Vorganges, ohne auf eine Erklärung desselben einzutreten,

um der angehobenen Expertise und dem gerichtlichen Verfahren nicht vorzugreifen.

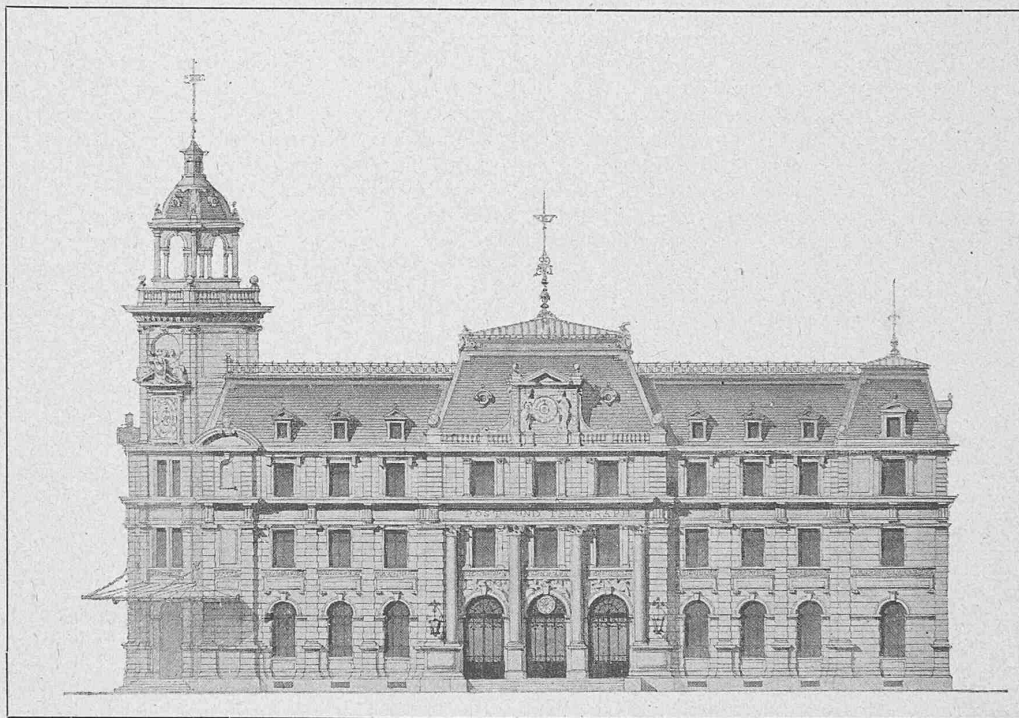
Als technische Experten zur Untersuchung der Ursachen der Explosion wurden bestellt die HH. Ingenieure *Grenier* und *Michaud*. Die „Compagnie générale de navigation à vapeur sur le lac Léman“, der das Dampfboot „Mont-Blanc“ gehört, hat ihren Sitz in Lausanne. Director derselben war bis anhin Herr Ingenieur *Samuel Rochat* in Lausanne. Die genannte Gesellschaft ist Mitglied des schweiz.

bloss für das laufende Jahr erneuert. Die Schiffahrts-Gesellschaft, der dieser Entscheid übermittelt wurde, traf die geeigneten Massnahmen und bestellte einen neuen Dampfkessel, der am Ende der Saison eingesetzt werden sollte.

Die Explosion erfolgte indess nicht an den beanstandeten Stellen, sondern am Dampfsammler. Dieser besteht aus einem liegenden, über den beiden Schiffskesseln angebrachten und mit demselben durch vier Stützen verbundenen

Wettbewerb für ein neues Post- und Telegraphen-Gebäude in Zürich.

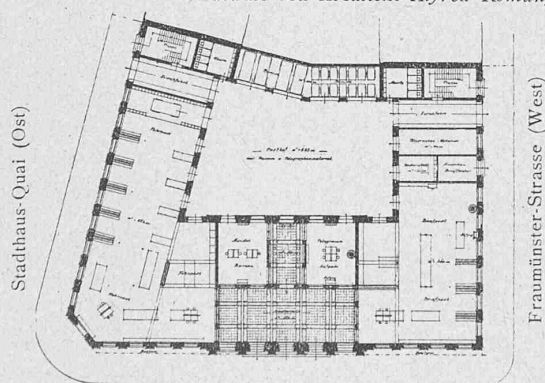
Entwurf von Architekt *E. Schmid-Kerez* in Zürich. — Motto: „Stephan“. — IV. Preis.



Hauptfaçade gegen die Kappeler-Gasse.

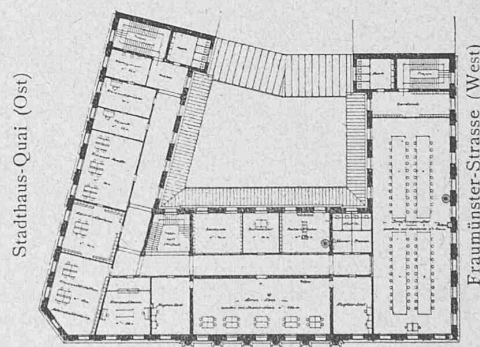
1 : 500.

Entwurf von Architekt *Alfred Romang* in Basel. — Motto: „Ziel“. — III. Preis c.



Kappeler-Gasse (Nord).

Grundriss vom Erdgeschoss.



Kappeler-Gasse (Nord).

Grundriss vom ersten Stock.

Vereins von Dampfkessel-Besitzern und hat 31 Kessel bei demselben versichert. Director *Rochat* ist Vorstandsmitglied dieses Vereins.

Der Kessel des „Mont-Blanc“ wurde Anfangs Juni von der aus den Ingenieuren *Gaulis*, *Guillemin* und *Lochmann* bestehenden, vom Staatsrath des Cantons Waadt bestellten Commission zur Inspection der Dampfschiffe auf dem Genfersee, ferner von Herrn *H. Sury*, Inspector des Dampfkessel-Vereins in Lausanne, untersucht. Es wurden im Feuer-raum Schäden constatirt, welche jedoch nicht gefährlich erschienen. Immerhin wurde die Erlaubniss zum Betrieb

Cylinder, dessen beide Enden durch calottenförmige mit dem Cylinderdeckel vernietete Deckel abgeschlossen waren. Die Explosion entstand durch das Abreissen des einen Deckels und zwar nicht an den Nietstellen, sondern an der kreisförmigen Uebergangskante des Cylinders in die Calotte. An dieser Stelle sollen vorher Risse entdeckt und dem Director *Rochat* zur Kenntniss gebracht worden sein. Laut einer Depesche der „Zürcher Post“ vom 18. dies seien die bezüglichen Rapporte im Hause des Directors *Rochat* vorgefunden worden. Der Genannte, der nebst dem Mechaniker *Fornerod* bald nach der Katastrophe verhaftet wurde, befindet sich

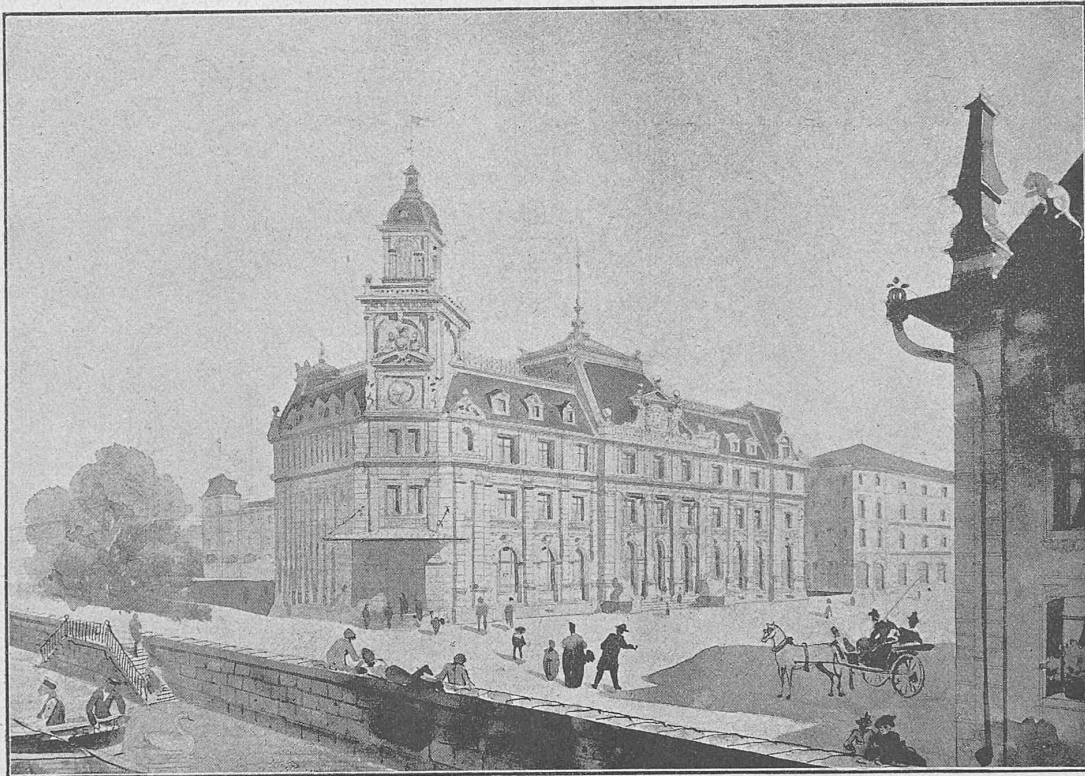
immer noch in Untersuchungshaft. Er wurde vorläufig vom Verwaltungsrath der Dampfschiffgesellschaft in seinem Amte suspendirt und durch Herrn *Geisendorf* ersetzt, dem für den technischen Theil Ingenieur *Boselli* vom Hause *Escher Wyss & Co.* in Zürich beigegeben wurde.

Ueber die in ihrer Wirkung so verhängnisvolle Explosion sind vorläufig nur zwei officiële Actenstücke bekannt geworden. Erstens eine Depesche der Direction der Dampf-

richtet, und worin wir Sie aufmerksam gemacht haben, dass constitutionell die Bewilligung zum Dampfschiffbetrieb und die Ueberwachung desselben auch in technischer Beziehung bei den betreffenden Cantonsregierungen steht, und dass die von der Postabtheilung des Post- und Eisenbahndepartements ausgestellten sogenannten Postconcessionen nur und allein dahin gehen, dass den Dampfschiffunternehmungen die regelmässige periodische Beförderung von Personen und

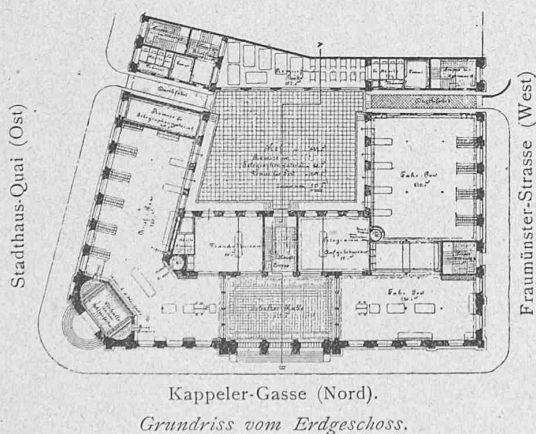
Wettbewerb für ein neues Post- und Telegraphen-Gebäude in Zürich.

Entwurf von Architekt *E. Schmid-Kerez* in Zürich. — Motto: „Stephan“. — IV. Preis.



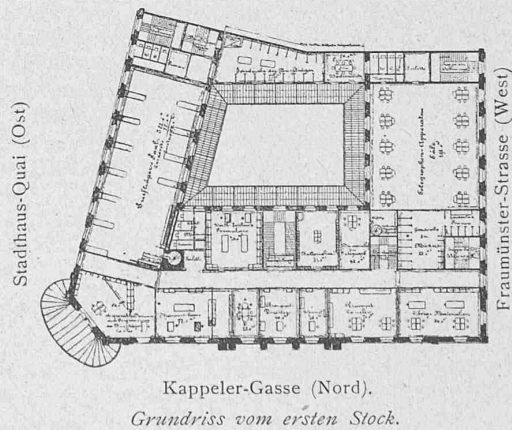
Perspective.

Entwurf von Architekt *E. Schmid-Kerez* in Zürich. — Motto: „Stephan“. — IV. Preis.



Grundriss vom Erdgeschoss.

1 : 1000.



Grundriss vom ersten Stock.

boot-Gesellschaft vom 11. dies an das eidg. Eisenbahn-Departement, deren Lakonismus auffallen musste, zweitens ein Kreisschreiben des schweizerischen Bundesrathes an die Cantonsregierungen, in deren Gebiet Dampfschiffunternehmungen im Betriebe sind. Das letztere datirt vom 13. dies und lautet wie folgt: „Das schwere Unglück, welches am 11. dies durch Platzen eines Theiles des Kessels auf dem Dampfschiff *Montblanc* im Hafen von Ouchy stattgefunden hat, veranlasst uns, Ihnen das Kreisschreiben in Erinnerung zu bringen, das wir am 7. Juli 1891 an Sie ge-

deren Gepäck auf bestimmte Zeit und gegen Bezahlung einer Gebühr gestattet wird. Jedenfalls liegt in dem schrecklichen Vorgang eine erneute Mahnung, nichts zu versäumen, was zur Sicherung des Betriebes der in Frage stehenden Transportanstalten beitragen kann.“

Der Bundesrath stellt sich hier streng auf den constitutionellen Standpunkt, nach welchem die Ueberwachung und Controle des Dampfschiffverkehrs den Cantonen zusteht. Wir hatten schon früher Gelegenheit, darauf aufmerksam zu machen, dass dieser Zustand immer mehr zu einem un-

haltbaren wird. Es gibt Cantone, denen die nothwendigen, technisch gebildeten Ueberwachungs- und Control Organe einfach nicht zur Verfügung stehen. Je mehr sich neben dem unter Bundes-Controle stehenden Eisenbahn-Verkehr auch der übrige Verkehr des Landes ausdehnt und entwickelt, um so dringender tritt an den Bund die Forderung heran, *alle* Verkehrsanstalten unter seine Oberaufsicht zu stellen und die bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen zu erlassen. Ist es nicht schon ein den heutigen Verkehrsverhältnissen geradezu Hohn sprechender Zustand, dass jeder einzelne Canton besondere polizeiliche Bestimmungen für die Ueberwachung der Dampfkessel hat, dass der eine Canton diese, der andere jene Vorschriften im Interesse der Sicherheit für nothwendig erachtet, ja dass es selbst Cantone gibt, die gar keine gesetzlichen Bestimmungen hiefür haben. Gerade der Canton Waadt, auf dessen Gebiet die verhängnissvolle Explosion stattfand, gehört zu diesen letzteren.

Es ist nicht das erste Mal, dass wir darauf hingewiesen haben, wie gerade unser Land, das dem Fremdenverkehr so viele reichlich fliessende Einnahmequellen verdankt, vor allen andern Ländern darauf bedacht sein sollte, die Sicherheit des Personenverkehrs auf der höchsten Stufe zu halten und allen anderen Culturstaaten in dieser Hinsicht voranzustehen. Kommen unsere Verkehrseinrichtungen in einen schlechten Ruf — und wir sind auf dem besten Wege dazu, — lässt die Sicherheit nach, oder ist überhaupt nur das *Gefühl* derselben nicht mehr vorhanden, so werden die schlimmen Wirkungen nicht ausbleiben. Und wenn der gute Ruf einmal verdorben ist, so werden die genauesten Vorschriften, die peinlichste Ueberwachung nichts mehr nützen; das Vorurtheil ist da und Jedermann weiss, wie schwer es hält, gegen vorgefasste Meinungen anzukämpfen.

Darum lasse man keine kostbare Zeit verstreichen; die Katastrophen von Mönchenstein, Zollikofen und Ouchy sind Mahnungen, die ernst genug sind, und wir wollen hoffen, es bedürfe wahrlich keiner weiteren Unglücksfälle, um unsere eidg. Räthe und die Behörden des Bundes zur Ueberzeugung zu bringen, dass es die höchste Zeit ist, endlich hier vorzugehen und die nöthigen gesetzlichen Bedingungen zu schaffen, um den *gesamten* Verkehr unseres Landes einer einheitlichen, fachmännischen und gut organisirten Controle zu unterstellen.

Man schütze nicht die Verstaatlichung der Eisenbahnen vor, um das Nöthige zu unterlassen. Bis die Verstaatlichung sämtlicher Eisenbahnen oder auch nur der grossen Normalbahnnetze unseres Landes durchgeführt ist, wird es noch gute Weile haben. Auch für den Fall, dass dies in nächster Zeit gelänge, wird eine strenge Controle des Staatsbahn-Betriebes gerade ebenso nothwendig sein, wie die des bestehenden Privatbahn-Betriebes. Auch die im Wurf liegende Neu-Organisation des Bundesrathes sollte in keiner Weise einer Reform unseres Eisenbahn-Departements und einer Abänderung bzw. Ergänzung des Eisenbahn-Gesetzes im Wege stehen.

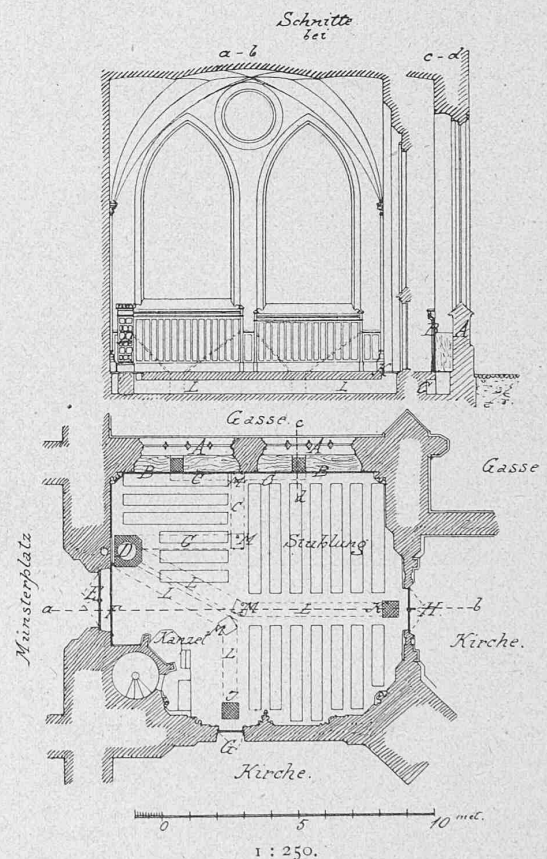
Was die Stellung des Bundesrathes bei dem Unglücksfall in Ouchy anbetrifft, so ist es bei den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen durchaus begreiflich, dass derselbe nur durch die Vermittelung der Cantonsregierungen mit den Dampfschiffahrts-Gesellschaften verkehrt. Aber es ist noch nicht lange her, dass man nicht so ausserordentlich scrupulös war. Wir erinnern uns eines Falles, der vor zwei Jahren (am 27. Juli 1890) vorkam, als der ganz morsch und baufällig gewordene Dampfschiffsteg in Arth unter der Last der einsteigenden Personen zusammenbrach und wo, bei weniger günstigen Bodenverhältnissen des Sees, ein ebenso grosses Unglück hätte entstehen können wie in Ouchy. Kurz nach diesem Vorfall erliess das Eisenbahn-Departement ein *directe* an die schweiz. Dampfschiff-Verwaltungen gerichtetes Schreiben, in welchem dieselben aufgefordert wurden, sofort eine Untersuchung sämtlicher Dampfschiffbrücken und -Stege auf Tragfähigkeit und baulichen Zustand vorzunehmen und alle Massnahmen, die im Interesse der Betriebssicherheit nöthig sein könnten, mit möglichster Beförderung und Gründlichkeit durchzuführen.

Dieser Aufforderung war noch beigelegt, dass eine Vernachlässigung in dieser Richtung die Anwendung der Bestimmungen in Art. 67 des Bundesstrafgesetzbuches begründen könnte.

Nach dem strammen Vorgehen der Regierung des Cantons Waadt gegen die Dampfschiff-Gesellschaft und deren Director ist kaum anzunehmen, dass die strafrechtliche Untersuchung etwa im Tempo derjenigen über die Mönchenstein-Katastrophe geführt werde; sollte dies aber eintreten, so darf man erwarten, der Bundesrath werde sich des obenerwähnten Art. 67 erinnern und denselben mit aller Energie zur Anwendung bringen.

Beseitigung lästigen Luftzuges in der Taufcapelle des Münsters zu Bern.

Zur weitem Aufklärung der schon in Bd. XIX Nr. 10 und 21 dieser Zeitschrift besprochenen Frage diene Folgendes:



Dem im Titel erwähnten Uebelstande wurde bei der vor ungefähr zwei Jahren beendigten Restauration der Taufcapelle im Berner Münster in folgender Weise vollständig abgeholfen.

Der an den beiden grossen Fenstern der Nordseite, welche zusammen 36 m^2 Flächeninhalt haben, herunterströmende kalte Luftzug wird direct in den von den dünnern Brüstungsmauern *A* und dem in der Flucht der Pfeiler gerade durchgehenden Tafel *B* gebildeten Zwischenraum geführt.

Dieser Zwischenraum, oben am Tafel in der ganzen Breite der Fenster bestehend, verjüngt sich trichterförmig mittelst schräg gestellter Laden bis auf den Boden zum Querschnitt der unter dem Parkett angebrachten Ventilationscanäle *C*. Diese Canäle führen, den zwischen der Stuhlung befindlichen Couloirs nachgehend, zum Ofen *D*, wo die kalte Luft durch ein im Fussboden befindliches Gitter von der um den Ofen aufsteigenden warmen Luftsäule angesogen, wieder erwärmt und zum Steigen gebracht wird.