

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

**Herausgeber:** A. Waldner

**Band:** 4/5 (1876)

**Heft:** 9

**Artikel:** Dampfkesselexplosion auf dem Dampfer "Louise" in Rüdesheim

**Autor:** B.N.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-4892>

### **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:** 14.03.2025

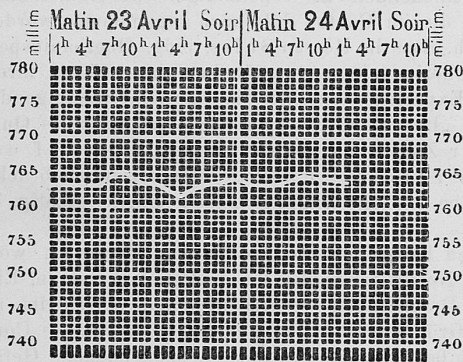
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

hervor, welchen die Tagespresse der raschen Verbreitung dieser Nachrichten zu leisten im Stande ist und sie erklärten sich bereit, in ihren meteorologischen Publicationen alle Verbesserungen einzuführen, welche ihnen von der Academie angedeutet werden würden.

Der Academie der Wissenschaften schien die Nützlichkeit einer solchen Unternehmung einleuchtend und dieselbe setzte eine Commission, bestehend aus den Herren Le Verrier, Ch. St. Claire-Deville und dem Admiral Paris, ein, welche einen Bericht über diese Frage zu erstatten haben wird.

Mittlerweile hatte Herr Louis Redier ein registrirendes Barometer construirt, welches automatisch die Curven auf die Clichés graviren wird. Wenn es ihm gelingt, die mit einer solchen Aufgabe verbundenen Schwierigkeiten zu überwinden, so wird es möglich sein, wenn der Apparat in dem Bureau der „Opinion“ aufgestellt wird, einen Abdruck der Curve 10 Minuten nach dem Momente der letzten Aufzeichnung zu erhalten.

Service météorologique de l'Opinion.



Weitere Verbesserungen in den Details des Verfahrens werden allmähig eingeführt werden. Nach dem gewählten Massstabe entspricht 1  $\frac{m}{m}$  der Abessen dem Intervall einer Stunde, die Aenderungen der Barometerhöhe werden in natürlicher Grösse dargestellt, das heisst einem Steigen des Barometers um 1  $\frac{m}{m}$  entspricht eine Hebung der Curve gleichfalls von 1  $\frac{m}{m}$ . Vielleicht würde ein doppelt so grosser Massstab vorzuziehen sein. Die Seehöhe des Ortes, an dem sich das Instrument befindet, wird mit voller Genauigkeit bestimmt und auf Grundlage derselben wird eine Reductionstafel der Barometerhöhen auf das Meeresniveau berechnet werden. Endlich soll in nächster Zeit auf demselben Cliché die Curve des Thermometers angebracht werden; alles dies wird nach und nach vervollkommen und vervollständigt werden.

Ein Punkt von wesentlicher Bedeutung ist der, dass die Kosten des Verfahrens mässig sind, so dass Journale der Provinz und des Auslandes im Stande sind, das Verfahren in ihre betreffenden Publicationen einzuführen. Die Herren Yves und Barret sind bereits jetzt in der Lage, jedem Journal, welches darum ansucht, die für die Publication der Curven eines Jahres erforderlichen Clichés um den Preis von 640 Francs, das heisst Fr. 1,75 per Tag, zu liefern; mit Hilfe dieser bereits vorbereiteten Clichés hat ein an Ort und Stelle befindlicher Arbeiter nur mittels des Grabstichels in wenigen Minuten die Curve zu graviren, die ihm vom Beobachter übergeben wird.

Es unterliegt daher keinem Zweifel, dass die von dem Journal „L'Opinion“ eingeführte Neuerung sich rasch verbreiten wird und dass eine grosse Zahl von Journalen — insbesondere die wissenschaftlichen Revuen — in nicht ferner Zukunft die meteorologischen Curven veröffentlichen werden. Schon jetzt hat die Wochenschrift des Abbé Moigno „Les Mondes“ die oben gegebene Curve in der Nummer vom 4. Mai (Seite 12) veröffentlicht und die „Illustration“ hat in ihrer Nummer vom 6. Mai eine Zeichnung gebracht, welche die sämtlichen meteorologischen Beobachtungen des Monats April durch Curven darstellt.

Z. d. ö. G. f. M.

\* \* \*

Dampfkesselexplosion

auf dem Dampfer „Louise“ in Rüdesheim.

(Früherer Artikel Band V, Nr. 7, Seite 54).

Gerichtliches Urtheil.

Zur Zeit der Explosion des Dampfkessels des Ueberfahrtschiffes „Louise“ bei Rüdesheim am 30. April l. J. fanden sich 30 bis 36 Passagiere auf dem Schiffe und es verloren in Folge derselben 9 Personen das Leben. Den 14. August stand nun der Schiffer P. Wilh. Bär von Bingen vor der Wiesbadner Strafkammer unter der Anklage, aus Fahrlässigkeit diese Explosion bewirkt und dadurch den Tod von Menschen verursacht zu haben. Der Angeklagte war Miteigenthümer und Führer des Schiffes und hatte als solcher für die zweckmässige Beschaffenheit des Kessels Sorge zu tragen. Schon Anfangs Februar l. J. hatte sich der Kessel schadhafte gezeigt. Es wurde durch die Zeugenaussagen festgestellt, dass der Werkmeister, der im Februar die Reparatur vorgenommen, schon damals Bär Vorstellungen gemacht, welcher Gefahr er sich und die Passagiere aussetze, wenn sie mit einem so nothdürftig reparirten Kessel fähren. Darauf erwiderte der Angeklagte: Ein paar Wochen werde das Schiff wohl noch halten, dann solle ein neues gekauft werden. Der Staatsanwalt beantragte fünf Jahre Gefängnis. Die Strafkammer verurtheilte Bär wegen fahrlässiger Bewirkung des Sinkens des Schiffes „Louise“ und fahrlässiger Tödtung von Menschen zu vier Jahren Gefängnis.

B. N.

\* \* \*

Jarret & Palmers Expresszug von New-York nach San Francisco.

(Correspondenz aus St. Louis U. S. A.)

Die Eisenbahnfahrt durch den amerikanischen Continent von New-York nach San Francisco erfordert im gewöhnlichen Eilzug genau acht Tage. Zur Zurücklegung der Strecke von circa 5330 Kilometer ist also eine mittlere Geschwindigkeit von 28 Kilometer eingehalten. Verschiedene Versuche von privater und officieller Seite, regelmässige Züge von grösserer Geschwindigkeit in's Leben zu rufen, scheiterten am Widerstand der beteiligten Bahngesellschaften, welche die bei Einführung von schnellern Zügen erwachsenden Mehrkosten des Betriebes, die unbedingt erforderliche Verbesserung des Geleises in langen Partien und die erhöhte Unsicherheit des Fahrdienstes nicht auf sich nehmen wollten. Es kam sehr selten vor, dass Extrazüge mit grösserer Geschwindigkeit über die Strecke gingen und keiner derselben erreichte die Geschwindigkeit des obengenannten Zuges, der auf Verlangen einiger bekannten Schauspieler, welche die Schrulle hatten, schneller als irgend Jemand bisher von New-York nach San Francisco zu gelangen, unternommen wurde.

Folgende Tabelle zeigt, wie die Fahrt in den einzelnen Sectionen der Strecke zurückgelegt wurde:

	Fahrzeit	Länge	Geschwindigkeit
New-York-Pittsburgh (Pensilvania R. R.)	10 St. 5 Mt.	707 Klmt.	70 Klmt.
Pittsburgh - Chicago (Pittsburgh, Fort Wayne and Chicago R. R.)	11 „ 13 „	753 „	67 „
Chicago-Omaha (Chicago and Northwestern R. R.)	11 „ 30 „	785 „	68 „
Omaha-Ogden (Union Pacific R. R.)	24 „ 50 „	1662 „	66 „
Ogden-San Francisco (Central Pacific R. R.)	23 „ 38 „	1410 „	56 „

Total und Mittel 81 St. 16 M. \*) 5317 Klmt.\*) 65 Klmt.

Die Maximalgeschwindigkeit beträgt also 70 Kilometer und die mittlere 65 Kilometer.

Die benützte Route ist die beste, kürzeste und am meisten frequentirte der zwischen dem stillen und atlantischen Ocean bestehenden Throughlines.

\*) Reine Fahrzeit abzüglich zwei längere Halte in Pittsburgh und reine Geleiselänge abzüglich der Fahren in New-York und San Francisco.

\*