

# Eisenbahnunglück bei Buckau in der Nacht vom 16. zum 17. Juli 1865.

(Mit Abbildung.)

Ueber das furchtbare Unglück mit dem Dampfzug bei Buckau theilt die illustrierte Zeitung eine ziemlich ausführliche Beschreibung mit, die wir auch den Lesern unseres Kalenders nicht vor-  
enthalten wollen.

Ein Unglück, wie es in den Annalen der Eisenbahnen Deutschlands wohl beispiellos da-  
steht, ereignete sich in der Nacht vom 16. zum 17. Juli auf dem Bahnhofe der Magdeburg-  
Halberstädter Eisenbahn „Buckau.“ Am Sonn-  
tage waren eine große Anzahl Bergnütungsrei-  
sende von Magdeburg und Umgegend nach der  
Kosstrappe, dem schönsten Punkte des 11—12  
Meilen entfernten Harzgebirges gefahren, um sich  
der Natur zu erfreuen, und kehrten circa 700  
Personen Abends 9 Uhr mit dem letzten Personen-  
zuge von Thale nach Magdeburg zurück. Auf  
dem Bahnhofe Buckau,  $\frac{1}{4}$  Meile von Magde-  
burg entfernt, auf welchem die Personenzüge nicht  
anzuhalten pflegen und der in einem Gefälle von  
 $\frac{1}{300}$  liegt, fuhr jener Zug mit einer ziemlich be-  
deutenden Geschwindigkeit auf die im Hauptgleise  
befindlichen Wagen des Dortmund-Berliner Ver-  
bandgüterzuges, der vor ihm dort eingetroffen  
war. Die Wirkung dieses Zusammenstoßes war  
eine außerordentliche und läßt sich leicht erklären,  
wenn man bedenkt, daß der 120 Achsen starke  
Güterzug vollständig gebremst und die letzten  
Wagen theils mit Bandagen, theils mit Schie-  
nen schwer belastet waren, mithin dem kommen-  
den Zuge einen großen Widerstand boten. Die  
Maschine des Personenzuges fuhr in den am  
Ende des Güterzuges befindlichen Verbandspack-  
meisterwagen hinein und kletterte mit demselben  
auf den nächsten Wagen, einen mit Bandagen  
beladenen Köln-Mindener offenen 200 Centner-  
wagen, mit allen sechs Rädern, sodas dieselben  
3 Fuß über den Schienen standen. Auf dem Pack-  
wagen befanden sich noch Coupés I. und II. Wagen-  
klasse. Die Maschine wurde stark beschädigt, der  
gußeiserne Schornstein abgerissen, die Cylinder  
zertrümmert, die Smok box eingedrückt und alle  
vorstehenden Theile theils verbogen, theils abge-  
brochen. Der Tender wurde auf die linke Seite  
geschleudert und stürzte um; der dem Tender fol-  
gende Packwagen wurde gegen die Maschine ge-  
drückt und zwei Personenwagen fuhren, das Ober-  
gestell desselben zertrümmernd, auf denselben; zwei  
Personenwagen und der Postwagen stürzten mit

vollständig zertrümmerten Giebeln um, andere  
wurden total zersplittert, ein großer Theil der  
übrigen Wagen mehr oder weniger beschädigt.

Wenngleich es das Schicksal wollte, daß die  
Passagiere der ersten beiden Personenwagen fast  
sämmlich bereits auf früheren Stationen ausge-  
stiegen waren und so das Unglück in seinen Folgen  
nur gemäßigt austrat, so war die Katastrophe für  
das Zugpersonal sowohl als für die Passagiere  
immer noch im hohen Grade verderbenbringend.  
Der Führer Thiele wurde sofort getödtet; ihm war  
die Brust aufgerissen, sodas die inneren Theile  
entblößt lagen, der Hals war durchbohrt und der  
Körper an verschiedenen Stellen stark verbrannt.  
Der Heizer Bode war zwischen der Maschine und  
dem Untergestelle des Packwagens festgeklemmt und  
lebensgefährlich verwundet. Alle Anstrengungen,  
ihn aus seiner qualvollen Lage zu befreien, schei-  
terten, erst um 6 Uhr früh und nachdem er noch  
 $1\frac{1}{2}$  Stunden gelebt hatte, konnte sein Leichnam  
nach Aufräumung der Trümmer mittels Säge und  
Meißel aus seinen Fesseln befreit werden. Außer-  
dem wurden durch den Unfall noch 3 Männer  
sodort getödtet, 11 Civilpersonen, darunter 1 Brem-  
ser und 3 Militärpersonen, schwer verletzt. Die  
Zahl der Leichtverwundeten ist zwar nicht zu er-  
mitteln, da dieselben so schnell es ihnen möglich  
war den Schreckensort verließen, jedoch ist die-  
selbe gewiß nicht unbedeutend. Man kann sich  
ein Bild von der außerordentlichen Verwirrung  
machen, welche unter den in den Wagen befind-  
lichen theils verwundeten Reisenden nach der Ka-  
tastrophe entstand, wenn man bedenkt, daß die  
Wagen theilweise umgestürzt und deshalb die Thü-  
ren nicht zu öffnen waren, daß der Unfall sich  
mitten in der Nacht ereignete und die Passagiere  
sich nach überstandenen Anstrengungen des Tages  
auf der Fahrt dem Schlafe überlassen hatten, daß  
endlich die Anwesenden durch den stark ausströ-  
menden Dampf und das Wehgeschrei der Ver-  
wundeten wahrhaft betäubt wurden.

Die Hülfe erfolgte schnell; wer in der Nähe  
und unverletzt war, auch die Besinnung behalten  
hatte, eilte herbei, es wurde Militär und Docto-  
ren requirirt und die Kranken, nachdem ihnen die  
erste ärztliche Hülfe geworden war, nach dem  
Krankenhaus geschafft. Bald trafen auch die  
Arbeiter der Eisenbahn ein und wurde erst jetzt  
von diesen unter Leitung der technischen Ober-  
Meißner Kalender 8