

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 21

## **Werbung**

### **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>**

**Vereinigte Schweizerbahnen.**  
  
**Verkauf von altem Material.**

In unserer Werkstätte in Rorschach liegen drei **ausran-**  
**gerte Feuerbüchsen von Locomotiven** im Gesamtgewichte von  
 circa 3000 Kilogramm zum Verkaufe und können daselbst be-  
 sichtigt werden.

Angebote sind bis zum 31. lf. M. Mai an unsere Maschinen-  
 Inspection in Rorschach einzugeben und wenn sie von dieser  
 binnen acht Tagen, die für jede Offerte als verbindliche Frist  
 gelten, nicht beantwortet werden, so ist dieselbe als abgelehnt  
 zu betrachten.

St. Gallen, den 16. Mai 1877. (M1575Z)  
**Die Generaldirection.**

**Baudepartement von Basel-Stadt**  
**AUSSCHREIBUNG**  
**der Fundations-, Maurer- und Steinhauer-Arbeiten**  
**einer neuen Rheinbrücke in Basel.**

Die Fundationsarbeiten, zum Theil nach pneumatischem  
 System, sodann die Erd-, Chaussirungs-, Maurer- und Stein-  
 hauer-Arbeiten für die Erbauung einer neuen Rheinbrücke in  
 Basel, im Betrage von circa Fr. 1 325 000, sollen an einen  
 Uebernehmer vergeben werden. Das Bedingnisheft und die  
 Pläne liegen auf dem Bureau des Cantonsingenieurs zur Ein-  
 sicht offen und werden auf Verlangen den Uebernahmislustigen  
 mitgetheilt.

Die Angebote, in Procenten des Voranschlages ausgedrückt,  
 denen die erforderlichen Nachweise über die technische und  
 finanzielle Befähigung des Unternehmers beigelegt werden sollen,  
 sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot für die Maurer-  
 und Steinhauer-Arbeiten der Rheinbrücke in Basel“ versehen,  
 bis und mit dem 30. Juni dieses Jahres an das Secretariat des  
 Baudepartements dahier einzusenden. (1850)

Basel, den 12. Mai 1877.

**Gotthardbahn.**

Da die Verhandlungen betreffend die Reconstruction des  
 Gotthardbahnunternehmens sich in einer Weise hinausziehen,  
 welche nicht mehr erwarten lässt, dass die Situation der Gott-  
 hardbahn bis zu dem für die Resteinzahlung der vierten Rate der  
 Gotth.-B.-Actien anberaumten Endtermine vollständig abgeklärt  
 sein werde, u. da hinwieder die Verwaltungsorgane der Gotth.-B.  
 vor erfolgter Reconstruction des Unternehmens die Actionäre  
 nicht zur Saldirung der vierten Einzahlung veranlassen wollen,  
 so wird der **auf den 30. Juni 1877 festgesetzte Endtermin** zur  
 Bewerkstelligung der Einzahlung des Restbetrages der vierten  
 Rate der Gotthardbahnactien

um sechs Monate, also bis zum 31. December 1877

**hinausgeschoben** und den Actionären, welche die Einzahlung  
 der vierten Rate noch nicht saldirt haben, der auf den 30. Juni  
 1877 fällige Coupon im Betrage von **Fr. 9,27** oder **Mark 7,42**  
 als weitere Anzahlung auf die vierte Rate, **Werth 30. Juni**  
**1877**, gutgeschrieben.

Luzern, den 16. Mai 1877. (M1601Z)

**Die Direction der Gotthardbahn.**

**G. H. WUNDERLI**

**ZÜRICH — Unterm Schneggen am Limmatquai — ZÜRICH**  
**Dépôt der Gummi- und Guttaperchavaarenfabrik in München**  
 empfiehlt seine technischen Artikel als:

**Schläuche, Verdichtungsmaterialien, Ringe, Triebriemen, Klappen,**  
**Buffer, Talgpackung und Schlackenwolle etc.**  
 Muster und Preis-Courante franco zu Diensten.  
 Reelle Bedienung, gute Referenzen. (1694)

**Ausschreibung**

Für den anzulegenden **Fahrweg von Hof nach Guttannen**  
 wird folgende **Miniarbeit** zur Concurrenz ausgeschrieben:

Das Durchtreiben eines Richtstollens durch die „Tonnende  
 Fluh“ hinter der innern Urweid, nebst den beidseitigen Vor-  
 einschneiden, und das Abteufen eines Lichtschachtes, sofern sich  
 letzterer als nothwendig erzeigt.

Der Stollen hat eine Länge von 102 <sup>m</sup> mit 8 0/0 Steigung,  
 eine Scheitelhöhe von 3 <sup>m</sup> und eine Lichtweite von 2,40 <sup>m</sup>, der  
 sich gegen die Mündungen bis auf 3 <sup>m</sup> erweitert. Die Vor-  
 einschneitte haben 8 und 15 <sup>m</sup> Länge und eine Sohlenbreite von  
 3 <sup>m</sup>, der Lichtschacht wird circa 15 <sup>m</sup> tief und erhält 1,70 <sup>m</sup>  
 Durchmesser.

Das Gestein ist Gneiss.

Termin für die Ausführung des Tunnels mit zugehörenden  
 Arbeiten bis Ende dieses Jahres.

Die Abschlagszahlungen haben sich nach dem betreffenden  
 Credite zu richten und die Restanzzahlung wird voraussichtlich  
 in der ersten Hälfte des Jahres 1878 erfolgen.

Die Tunnelachse wird vor Beginn der Arbeit durch die  
 Bauleitung fixirt, weitere Absteckungen hat der Unternehmer  
 zu besorgen.

Von Hof bis zur inneren Urweid kann mit leichten Wagen  
 gefahren werden. Von da führt ein circa 540 <sup>m</sup> langer Fuss-  
 weg bis zur Tonnenden Fluh.

Uebernahmeangebote sind **bis und mit 1. Juni nächsthin**  
 verschlossen und mit der Bezeichnung: „Tonnende Fluh-Tunnel“  
 an die unterzeichnete Direction einzusenden und sollen ent-  
 halten den Preis per laufenden Meter Stollenlänge, per Meter  
 Schachttiefe und per Cubicmeter Felssprengung für die Vor-  
 einschneitte.

Diese Ausschreibung geschieht schon jetzt, um Zeit für den  
 Beginn der Arbeiten zu gewinnen. Es muss jedoch hierbei die  
 Plangenehmigung der competenten Behörden für die Fahrweg-  
 anlage zwischen der innern Urweid und Boden noch vorbe-  
 halten werden.

Bern, den 11. Mai 1877. (1848)

Der Director der öffentlichen Bauten:  
**F. Kilian.**

**Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

**Bekanntmachung.**

Mit dem 1. Juli d. J. gelangen zur Einführung:

1. Nachtrag VII zum Tarif vom 1. Januar v. J. für den Rheinisch-Elsässischen Verkehr via Bingerbrück;
2. Nachtrag V zum Tarif vom 15. Januar v. J. für den Rheinisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Tarif via Bingerbrück beziehungsweise Trier-Wasserbillig, Forbach und Saargemünd.

Beide Nachträge enthalten u. A. durchgehend veränderte theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für sämtliche Stationen unter Aufhebung der Frachtsätze der Haupttarife und der bis jetzt hierzu erschienenen Nachträge.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbureau, Herr Güter-Inspector Trommer in Basel, sowie die sämtlichen Güter-Inspectionen.

Strassburg, den 19. Mai 1877. (1857)

**Kais. General-Direction**  
**der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

**Mörtelmischmaschinen**

neuester, bewährter Construction, für Pferde- und Dampftrieb eingerichtet, empfiehlt

**Kiel-Gaarden.**

**E. Scharnweber,**  
 Civil-Ingenieur.

# Verfügung

betreffend die  
**Eisenbahncatastrophe Wädenswil-Einsiedeln**  
vom 30. November 1876.

Das ausführlich begründete Gutachten des als Experten bestellten Herrn Professor und Oberbaurath Sternberg in Carlsruhe, welches einerseits auf den durch die Acten eruirten Thatbestand, andererseits auf sorgfältigen Augenschein sich stützt, kommt zu folgenden Schlüssen:

Die Construction der Locomotive und der Bahn war fehlerlos, mit Ausnahme der zu geringen Belastung des Schraubenrads, wodurch das Zerschlagen der Dreieckschienen der Wetli'schen Bahn verursacht wurde und sich die Nothwendigkeit ergab, die Thalfahrt ohne das Schraubenrad zu machen. Durch letztere Nothwendigkeit wurde indessen die Catastrophe nicht herbeigeführt. Auch war die Anordnung des Zugs, insbesondere die Belastung des (einigen) Schienenwagens und die Loskuppelung der vordern Triebaxe der Locomotive nicht gefährlich und für den Zweck der anzustellenden Versuchsfahrten zulässig, da Schienenwagen und Locomotive hinreichend, sogar mehr als hinreichend starke Organe besaßen (und zwar jedes schon für sich allein), um die Auf- und Abfahrt mit Sicherheit zu gestatten. Die Thalfahrt verunglückte einzig und allein durch die gleichzeitige Benutzung von Locomotivbremse und Gegendampf, vor Allem von vollem Gegendampf, wodurch ein Rückwärtschleudern der beiden Triebäder erfolgte, indem dieselben Räder, welche durch die Dampfmaschine getrieben wurden, zugleich auch diejenigen waren, auf welche allein die Bremsklötze drückten, so dass die Wirkung der Handbremse zur Erzeugung einer Widerstandskraft für die Locomotive als Fahrzeug vollständig verloren ging und nur als Bremsung der Dampfmaschine thätig war. Demnach ist zwar allerdings einer bestimmten Persönlichkeit, nämlich dem während der Fahrt als Locomotivführer thätigen Maschinenmeister Haueter, die Verursachung der Catastrophe zuzuschreiben, eben weil er Gegendampf und Locomotivbremse gleichzeitig in Anwendung brachte; jedoch lag diese Ursache, welche die Locomotive der Macht des Führers entzog, so versteckt, dass man es demselben unmöglich zum Nachtheil anrechnen kann, wenn er in der grossen Aufregung der unglücklichen kurzen Fahrt das richtige Mittel zur Hilfe nicht erkannte.

Da, wenn die vom Experten gemachten Prämissen als richtig angenommen werden, ohne Zweifel der Schlusssatz ebenfalls in dem Sinne zu adoptiren ist, dass von einer strafbaren Fahrlässigkeit auch bezüglich dieser einzigen Persönlichkeit, welcher überhaupt ein Fehler zur Last fällt, nicht die Rede sein kann, so wird verfügt:

1. Sistirung der Strafuntersuchung.
2. Mittheilung an:
  - a) Die Justiz-Direction zur Genehmigung.
  - b) Die Anklagekammer mit dem Antrag, die Kosten der Bundeskasse zu überbinden, jedoch Niemandem eine Entschädigung zu sprechen, da diejenigen Personen, bezüglich deren ein Verschulden in Aussicht genommen war, nicht mehr Umtriebe hatten, als bei der Eigenthümlichkeit und Wichtigkeit des Falls und ihrer wesentlichen Betheiligung schon die Stellung als blosse Zeugen ihnen gebracht haben würde.
  - c) Das Statthalteramt Horgen.
  - d) Das eidg. Justiz-, sowie das eidg. Eisenbahn-Departement in Bern in *extenso* durch die cantonale Justizdirection.
  - e) Die Interessenten, namentlich die Damnificaten, durch Publication in der „Neuen Zürcher Zeitung“, dem „Landboten“ und dem „Anzeiger vom Zürichsee“ in *extenso*.

Der II. Staatsanwalt:  
Dr. Kappeler.

Genehmigt von der Justiz-Direction  
den 17. Mai 1877.

(1869)

## Erfindungs-Patente

für alle Länder und deren Verwerthung, besorgt das mit dem „Arbeitgeber“ (gegr. 1856) verbundene Patentgeschäft von  
**WIRTH & Co. in Frankfurt a. M.**

(1789)

## Technisches Bureau Imer & Breuning, Bern.

Die Unterzeichneten bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass sie auf hiesigem Platze vom 1. Juni 1877 an ein

### Technisches Bureau

errichten werden. Dasselbe übernimmt:

**Entwurf und Ausführung** technischer Anlagen, sowie Lieferung von **Plänen, Zeichnungen und Voranschlägen** für ganze **Fabrikeinrichtungen** oder einzelner **Maschinen** in jeder Branche, ferner:

**Verwerthung und Vermittlung** von **Erfindungs-Patenten**, sowie **Ausarbeitung** von Ideen und noch unreifen Erfindungen, Besorgen von **Concessionsgesuchen**, Ertheilung von **Rathschlägen** auf technischem Gebiete, etc. etc.

Durch Uebernahme von Agenturen, resp. alleiniger Vertretung renommirter Maschinenfabriken, sind wir in der Lage, **patentirte Spezialmaschinen und Apparate** jeder Art zu Fabrikpreisen zu liefern, sowie **Nachweise** der besten und billigsten **Bezugsquellen** für jeden einzelnen Fall anzugeben.

Prompte und billigste Erledigung aller uns gegebenen Aufträge.

Umfassende **Prospecte** stehen gerne zu Diensten.

**Imer & Breuning,**

(1863)

95 Bärenplatz 95

## Vicat-Cement von Grenoble.

Chemisch untersucht anno 1817, 1828, 1846, 1857.

Specialität:

### Prämirtirter künstlicher Cement.

Aechter Portland-Cement. — Schnell und langsam anziehender Cement. — Säcke plombirt. Marken garantirt. Arbeiten in Vicat-Cement mit Garantie.

Rinnen, Schaaalen, Monolythen, Wasserleitungen, Abflussröhren, Façaden, (1858) Anwurf, Pflaster, Abguss, Steinbetlager etc. etc.

Agentur in Zürich, Bahnhofstrasse 64.

Atelier und Entrepôt: Dammstrasse, Aussersihl.

## Prima Portlandcement

von stets gleichmässiger, anerkannt vorzüglicher Qualität, liefert in jeder beliebigen Quantität prompt und billig

(1866)

die Fabrik von **R. Vigier**

in **Luterbach** bei Solothurn.

Proben und Atteste stehen zur Verfügung.

## Für Ingenieure, Architecten und Eisenbahn-Bedienstete. (1844)

**Nur 1 Cent** benöthigt man, um mit meinem neuen importirten amerikanischen, electricischen Taschen-Kochapparat in zwei Minuten jede Speise wie Milch, Caffée, Thee, Eierspeisen, Würste, Eier etc. zu kochen. Dieser Apparat **unentbehrlich** für Jedermann, ist höchst elegant und solid ausgestattet, ist zerlegbar, so dass man selben in die Tasche stecken und auf Reisen oder auch im Freien verwenden kann. Ein Stück sammt Kochschüssel für 2 Personen 5 Fr., für 4 Personen Fr. 8.

**Electricische Beefsteak- und Rostbraten-Maschine**, zerlegbar, in drei Minuten Beefsteak und in fünf Minuten Rostbraten zu machen, 1 Stück 6 Fr.

Gegen Einsendung des entfallenden Betrages oder auch für Deutschland und Schweiz mit Postvorschuss zu beziehen durch das

### Bureau d'Importation

à Vienne (Autriche) II. Weintraubengasse, 12.

## Papier au Ferro-Prussiate.

Blausaures Eisenpapier in Rollen und Bogen zur

### leichten Vervielfältigung

von **Zeichnungen, Plänen** in allen Grössen, welche auf Pauspapier oder Pausleinen angefertigt sind, bei

**Hermann Gompertz in Köln**

**Grosshandlung in Zeichenpapier und Zeichenmaterialien.**

Das Papier findet einen stets zunehmenden Absatz und wird von Eisenbahnen, Staats- und Privat-Instituten, Maschinenfabriken des In- und Auslandes nützlich verwendet. Das Verfahren ist leicht und billig. Preisencourant, Gebrauchsanweisung und Muster hiervon wie von allen übrigen Zeichenpapieren erfolgen auf franco Bestellung gratis. (1836)