

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 22

Artikel: Mittel zur Verhütung des Rauches: Vortrag
Autor: Weissenbach, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4969>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

Die Plenar-Commission hat die Anträge der Subcommission bekanntlich dahin modifiziert, dass sie unter den von ihr beantragten Reductionen diejenige nicht approbierte, welche unter 16: „Vollständig eingeleisiger Unterbau exclusive Gotthardtunnel“ auch für solche Strecken in Rechnung gestellt waren, welche später nicht mehr für ein zweites Geleis erweitert werden können. Sie hat also die Posten 16: b), d) und f) wieder aufgenommen; sodann hat sie die Maximalsteigung der Linie Bellinzona-Lugano von 26 auf 21^{0/00} herabgemindert und dadurch eine Vermehrung der Baukosten um 1 400 000 Fr. votirt.

Im Ganzen dürfte durch die Beschlüsse der Plenarcommission das Gesammtcapital auf circa 258 500 000 Fr. fixirt sein, so dass das fehlende Baukapital ungefähr 71 500 000 Fr. anstatt der von Herrn Hellwag im Januar berechneten 102 400 000 Fr. betragen würde.

Diese Reduction von circa 31 Millionen ist nach den vorstehenden Résumés durch folgende Modificationen erzielt:

1. Durch Änderungen der im Staatsvertrag von 1871 festgesetzten Grundsätze der Gotthard-Eisenbahn und zwar:	
a) durch Vermehrung des Maximal-Steigungsverhältnisses von 25 auf 26 bis 27 ^{0/00}	Fr. 2 825 000
b) durch Herabminderung des Radius der Curven auf 280 <i>m</i>	" 500 000
c) durch die Beschränkung des Baues einzelner im Staatsvertrag als doppelgeleisig bezeichneten Thalstrecken auf ein Geleis	" 11 122 600
2. Durch Herabsetzung der für allgemeine Kosten (Bauzinsen etc.) entfallenden Beträge "	4 786 600
3. Durch Herabsetzung einiger Preise des Hellwag'schen Voranschlages und etwelche Reductionen seines Projectes "	3 972 050
4. Dazu kommt die Differenz zwischen dem Hellwag'schen Detail-Project vom August gegenüber dem Januar-Devis circa	" 7 500 000

Wenn aber in Betracht kommt, dass bei der Rechnung der Commission weder Reservefonds für die spätere Legung des zweiten Geleises, für Completirung des Fahrparkes, für Umbau der provisorischen Bauten oder sonstiger Erfordernisse, noch auch ein Betrag für unvorhergesehene Fälle, noch endlich auch die Geldbeschaffungskosten des noch fehlenden Capitals ausgesetzt, also nur das erste Baukapital berechnet ist, wenn weiter berücksichtigt wird, dass ein bedeutender Theil des Abstriches der Commission, welcher Änderungen des Staatsvertrages betrifft noch der Zustimmung der subventionirenden Staaten bedarf, und dass die Preisherabsetzungen noch ihre Rechtfertigung in der Durchführung finden müssen, so scheint uns, dass die Resultate der Bemühungen der Commission im Wesentlichen die Richtigkeit des Hellwag'schen Januar-Devis bestätigen.

* * *

Mittel zur Verhütung des Rauches.

Vortrag von W. Weissenbach, Maschineningenieur,
gehalten im
Zürcherischen Ingenieur- und Architecten-Verein.

Der Name „Rauchverbrennung“ ist ebenso irrtümlich, wie die gewöhnliche Auffassung dieses Problems, und leider durchzieht der schon im Namen steckende Irrthum eine lange Reihe von Erfindungen, die ihrem Zwecke grösstentheils nur unvollkommen dienen. Nicht den Rauch will man verbrennen, sondern die Feuerherde so einrichten, dass die Verbrennung der Kohlen erstens eine möglichst vollkommene ist und zweitens der Rauch sich nur in geringen Quantitäten bildet. Wie man in England von der „Prevention of smoke“ spricht, sollte man zu deutsch auch besser über die Verhütung des Rauches, anstatt über Rauchverbrenner, discutiren.

Schon im Jahre 1854 hatte man in London bemerkt, dass der schwarz färbende Rauch sowie das unsichtbare Kohlenoxyd, das Product schlechter Verbrennung, für Anwohner solcher Feuer-

stellen ungesund und lästig wird. Damals verbot die Palmerston'sche Bill das Rauchen der Schornsteine bei Busse bis auf 20 f mit der Clausel jedoch, dass nur dann zu strafen sei, wenn keine Gegenmittel versucht würden, wenn aber trotz derselben Rauch vorhanden sei, so sei derselbe zulässig.

Gleichzeitig wurden in Paris ähnliche Verordnungen erlassen. Da aber die Apparate immer noch mangelhaft waren, wiederholten sich von Zeit zu Zeit ähnliche Verordnungen unbestimmten Inhaltes.

Auch in hiesiger Stadt wurde vor Jahren die Frage ventilitirt; schon damals konnte man sich mit dem Rauche, sowie mit den giftigen Producten unvollkommen Verbrennung nicht befriedigen, die immer mehr, besonders bei starker Depression in Folge gewisser Windrichtungen, die Wohnlichkeit der Stadt und Umgebung, sowie die Gesundheit der Bevölkerung nachtheilig beeinflussen.

Vorerst seien einige Angaben über den Verbrennungsprocess gestattet. Bekanntlich besteht die Steinkohle aus 70—85% Kohlenstoff, ferner aus Sauerstoff, Wasserstoff und Stickstoff neben andern für unsern Zweck unwesentlichen Beimengungen. Die richtige Verbrennung bildet aus dem Kohlenstoff und dem Sauerstoff der Luft Kohlensäure, aus dem Wasserstoff und Sauerstoff Wasser als Dampf und lässt den Stickstoff der Luft und der Kohle unverändert, nur erwärmt, ebenfalls in das Kamin abziehen. Damit diese Verbindungen stattfinden können, ist sowohl genügende Luft oder Sauerstoff, als auch hohe Temperatur da erforderlich, wo die Atome sich combiniren sollen.

Wesentlich verschieden ist jedoch der Vorgang bei gewöhnlicher Verbrennung auf der bisher gewöhnlichen Form der Planrostre und es soll der Verlauf der Verbrennung von einer Beischickung mit neuen Kohlen zur andern beobachtet werden.

Das Beschicken besteht im Ueberwerfen der bald verbrannten glühenden Schicht mit frischen Kohlen, wobei die näher bei der Thüre liegende Partie etwas höher gehalten wird als die rückwärts liegende. Unmittelbar nachher kommt der dichteste Rauch am Kamin zum Vorschein. In dieser ersten Periode der Verbrennung scheiden sich die gasförmigen Bestandtheile der Steinkohlen aus und bilden Kohlenwasserstoffgas, das nach Ausscheidung des Kohlenstoffgehaltes zu Wasserstoff wird, welcher zuerst verbrennt und zwar mit sehr hoher Temperatur. Bei dieser hohen Hitze sollen dann auch die ausgeschiedenen feinen Kohlenteilchen zu Kohlensäure d. h. vollkommen verbrennen. Letzteres ist aber eben nicht der Fall und zwar desshalb, weil jener hohe Wärmegrad durch die Abkühlung beim Heizen mit offener Thüre und die niedere Temperatur des neubeschickten Materials nicht vorhanden ist und weil für die momentane sehr starke Gasentwicklung kaum genug Sauerstoff für die Verbrennung des Wasserstoffes, viel weniger noch für die der Kohlenteilchen zuströmt, welche dann auch unverbrannt mit den andern Producten dieser ersten Periode z. B. Wasserdampf, Kohlensäure, Stickstoff in das Kamin abziehen und die schwarze Farbe verursachen.

Wer den Rauch verhüten will, hat sich vorzüglich mit dieser Periode zu befassen.

In der zweiten Periode zeigt sich wenig Rauch mehr am Kamin, aber dieselbe kann in sanitärer Hinsicht noch viel gefährlicher sein als die erste, weil sie Kohlenoxydgas produzirt, das farblos und geruchlos, aber giftig ist. Dieser Kohlenoxydgasfabrication können die amtlichen Controllen nicht so leicht beikommen, da das Gas sich in der atmosphärischen Luft zerstreut und nur bei bestimmter Depression gewisser Luftströmungen beim Athmen beschwerlich wird. Einige Procente Kohlenoxyd in der Zimmerluft tödten das thierische Leben. Das Kohlenoxyd entwickelt sich in der zweiten Periode der Verbrennung, wenn die gasförmigen Theile der Steinkohlen verbrannt sind und die glühende Masse nun ganz gleich wie Holzkohle und Coak rauchlos verbrennt. Besonders bei zu starken Schichten bildet sich leicht Kohlenoxyd, d. h. es verbindet sich 1 Theil Kohlenstoff mit 1 Aequivalent Sauerstoff, anstatt C O₂ bildet sich C₂ O₂ und wenn nicht genügend frische Luft vorhanden ist, kann die Verbrennung des Kohlenoxyds in Kohlensäure nicht mehr stattfinden; der Wärmeverlust dabei ist enorm, denn Kohlenoxyd leistet nur 3/10 so viel als der vollkommene Prozess.

Die Aufgabe der Rauchverbrenner ist also eine doppelte, es soll nicht nur Luft in genügender Menge zugeführt werden, sondern es soll auch die Temperatur im Feuerherde auf der nöthigen Höhe erhalten werden. Je mehr und je genauer beiden Anforderungen entsprochen wird, um so grösser ist auch der Heizeffekt, abgesehen von sanitären und conventionellen Vortheilen. Wird jedoch nur auf Verbrennung des Rauches gesehen, so führt man gewöhnlich Luft im Uebermasse zu, wobei der Heizeffekt schlechter werden und sich gleichwohl Kohlenoxyd bilden kann. Umgekehrt kommt es vor, dass bei starkem Rauch wenig Kohlenoxyd erzeugt wird und die Verbrennung vorzüglich ist, es gab schon Schiffskessel mit 11facher Verdampfung und gleichzeitigem Rauch in der höchsten Potenz; ein geringer Gewichtstheil des Kohlenstoffgehaltes in unverbranntem Zustande staubförmig den abziehenden Gasen beigemengt genügt nämlich zur intensivsten Schwarzfärbung des Rauches. Es ist daher absurd, wenn in technischen Schriften gesagt wird, dass grosse Ersparnisse erzielt werden, wenn der Rauch verbrannt werde, wenn ferner sämtliche Lieferanten von Rauchverbrennungsapparaten gleichzeitig für Erhöhung des Heizeffektes garantiren, während nur wenige Vorrichtungen beiden Zwecken gleichzeitig dienen.

Bevor die namhaften vorhandenen Apparate zur Beseitigung des Rauches besprochen werden können, soll auf die gewöhnlichen äussern Veranlassungen des schwarzen Rauches hingewiesen werden. Dazu gehören vorerst mangelfhaft construirte Feuerherde, deren Fehler theils darin besteht, dass die Verbrennungsgase zu rasch an Kesselflächen abgekühlt werden, bevor sie verbrannt sind, oder dass die Gase nicht zu gehöriger Mischung durch die Form des Herdes gezwungen werden. Dahin gehören z. B. die Feuerräume des Bellevillekessels; in denselben steigen die Gase fast senkrecht aufwärts, kühlen sich sofort an der kältesten Rohrschicht ab und haben nachher jede Möglichkeit zu weiterer Verbrennung verloren. Weil aber gerade auf dieser senkrechten Richtung der Flamme gegen die Rohrschicht die Leistungsfähigkeit des Systems beruht, ist der Fehler principiell und es lässt sich der Rauch nur durch intensive Querströmungen reduzieren oder durch Heizung mit Coak. Coak ist unter Verhinderung des Luftzutrittes ausgeglühte Steinkohle, enthält keine Gase mehr und raucht nicht.

Einen andern Constructionsfehler bilden zu enge Roststäbe, die zu wenig Luft durchlassen, oder aber zu geringe Rostflächen, welche mittelst hoher Kohlenbeschickung arbeiten müssen; in beiden Fällen ist besonders nach dem Be-schicken Mangel an Sauerstoff vorhanden.

Zu enge, zu niedere oder zu weite Kamine haben schlechten Zug, das heisst zu wenig Sauerstoff und daher Rauch zur Folge; ebenso rauchen auch Locomotiven beim Anheizen sehr stark, bevor genügender Zug mit dem Dampfblashorn hergestellt werden kann, oder aber beim Anhalten während der Fahrt, wenn kein Abdampf in das Blaserohr abzieht.

Werden Dampfkessel oder andere Ofen viel stärker beansprucht, als durch deren ursprüngliche Bestimmung vorgesehen war, so kann die nöthige Wärme nur durch die Verbrennung übermässig vieler Kohlen bei möglichst starkem Zug stattfinden. Da aber zu hohe Kohlenschichten auch bei gutem Zug rauchen, so gehört die Ueberanstrengung vorhandener Anlagen auch zu den äussern Ursachen des Rauches. Ebenso kann ein guter Heizer bessere Resultate erzielen, als die meisten der vorhandenen Rauchverbrennungsapparate; ist er aber nachlässig, so schüttet er grosse Haufen auf den Rost und beschikt in langen Pausen; ein schlummer Heizer ist im Stande, die beste Anlage und die besten Apparate schlecht zu machen. Der schlechte Heizer unterlässt ferner das Zerkleinern der Kohlen; die Folge davon ist Mangel an Oberfläche für die Zuführung des Sauerstoffes und die Ausscheidung der Gase aus der Steinkohle. Je leichter der Zutritt zu den Kohlentheilchen gemacht wird, um so weniger Sauerstoff ist zur Verbrennung nothwendig, denn bei grossen Stücken sind grosse Zwischenräume und viel Luft geht ohne Zersetzung zwischen den Kohlen durch; somit brauchen kleine Stücke weniger Luft als grosse, aber bessern Zug wegen der kleinern Zwischenräume; daher

taugen kleine Kohlen beim Anheizen von Locomotiven gar nicht, denn, weil der Zug alsdann überhaupt schlecht ist, ist der Sauerstoffzutritt mehr verhindert als bei grössern Stücken.

Man rechnet für stationäre Kessel zur vollkommenen Verbrennung bei nussgrossen Kohlenstücken nur $\frac{2}{3}$ derjenigen Luft, welche bei nicht zerkleinerten nöthig ist; auch ist im ersten Falle die Verbrennungstemperatur um nahezu $\frac{1}{3}$ höher. Während theoretisch auf 1 Kilo Kohlen 12 Kilo Luft genügen (staubartig verkleinerte Kohle vorausgesetzt) dürfen Locomotiven durchschnittlich 18 Kilogr. stationäre Kessel bis 24 Kilo.

Crampton hat für Puddelofen pulverisierte Kohle mit ausgezeichnetem Erfolge angewendet; für Kesselfürungen etc. lässt sich Kohlenstaub wegen unmöglicher Herstellung eines geschlossenen Feuerraumes nicht leicht verwenden; der Staub würde zerstreut und ginge in Masse verloren.

Was die Beschaffenheit der Kohlen selbst anbetrifft, so sollten gasarme d. h. magere oder wenig bituminöse Kohlen für rauchfreie Feuerungsanlagen verwendet werden mit 10 bis höchstens 15 Procent Bitumen oder gasartigen Bestandtheilen. Am wenigsten Rauch geben die magern anthracitischen Kohlen mit 5—10 Procent Bitumen. Dieselben werden für Schachtofen, Hausbrand oder auch selten für Dampfkessel verwendet, da sie sehr theuer sind.

Baikohlen mit 15—33%, Gaskohlen mit 33—44% oder Sandkohlen mit 44—50% Bitumen sollten nicht für diesen Zweck verwendet werden.

Die Schweiz consumirte im Jahr 1875 9 300 000 Ctr., wo-von ca. 4½ Millionen für Dampfkessel und Kohlenfeuerungs-anlagen benutzt wurden. Der grösste Theil der Letztern be-steht aus den stark rauchenden Saarkohlen, deren magerste Arten immerhin noch so viel Bitumen (33—40%) enthalten, dass ich mit Nachdruck empfehle, für Städte andere Bezugsquellen vorzuziehen. Schon die Ruhrkohlen sind durchweg bedeutend weniger bituminös und gehören zum guten Theil zu den gasarmen Kohlen, von welchen die berühmte englische smokeless steam coal von Cardiff für Rauchver-meidung die beste ist.

Es ist Sache des Kohlenhandels den leichtern Bezug solcher Sorten zu ermöglichen.

Von den genannten äussern Ursachen des schwarzen Rauches sind alle diejenigen Miturheber der Kohlenoxydbildung, welche Mangel an Luft und Zug ergaben. Kohlenoxyd ist jedoch auch bei rauchfreiem Feuer häufig vorhanden, wenn Coaks bei geringem Zuge verbrennt, oder wenn während der zweiten Periode der Verbrennung der schlechte Zug andauert oder auf mechanische Weise hinzukommt. Sehr bituminöse Kohlen können sehr stark rauchen und doch vollkommen verbrennen ohne Kohlenoxydbildung.

Aus dem Vorstehenden ist zu entnehmen, dass es nicht so leicht ist, bei vorhandenen Feuerungen den Rauch zu entfernen; schon die Erkennung der Ursachen erfordert eingehende Unter-suchung in jedem Specialfall, sowie auch der Zweck nur durch das Zusammenwirken mehrerer Factoren erreicht werden kann.

Es darf aber mit Bestimmtheit behauptet werden, dass der Rauch beinahe von allen Feuerungen entfernt werden kann, wenn nicht zugleich Ersparnisse an Brennmaterial verlangt und abnorme Fälle ausser Acht gelassen werden, bei welchen entweder die Anlagen von vornehmesten total verfehlt sind oder wo Ueber-anstrengungen vorliegen.

Die Apparate zur Rauchentfernung, welche heutzutage mit Erfolg angewendet werden, suchen den Zweck auf verschiedene Art zu erreichen. Die Einen führen nicht nur durch den Rost, sondern auch über denselben Luft zum Feuer, wieder andere hinter dem Rost; diess geschieht theils mit Luft ohne Druck, theils mit Gebläsen. Einzelne bringen durch Dampfstrahlen eine lebhafte Bewegung der Flammen und eine bessere Mischung der Gase innerhalb eines Raumes mit hoher Temperatur hervor. Zu den vollkommenen Vorrichtungen gehören jene, welche die Verbrennungsproducte der neu-be-schickten Kohlen dadurch zwingen vollkommen zu verbrennen, dass sie dieselben über oder durch glühendes Material führen oder auf andere Art einer höheren Temperatur aussetzen bei gleichzeitiger Zuführung allfälliger nöthiger Luft über dem Rost.

Ebenso geben auch die automatischen Brennstoff-Speise-

apparate meist guten Effect, die continuirlich Kohlen auf mechanische Weise aufgeben und nicht grosse Quantitäten mit starker Abkühlung gleichzeitig, wie diess bei gewöhnlichen Anlagen der Fall ist. Ihr Hauptvortheil ist, dass sie den Heizer beinahe ganz ersetzen; sie sind aber etwas theuer und compliziert in der Anbringung an vorhandenen Anlagen.

Einer der zahlreichen Erfinder auf diesem Gebiete wollte den Rauch vor dem Eintritt in das Kamin waschen; er hatte aber natürlich ein schlechtes Resultat, weil der gewaschene Rauch nicht gerne in die Höhe zieht und das Wasser bald zu verdampfen begann.

Von den verschiedenen Apparaten kann keiner für alle Fälle empfohlen werden; die Kostenfrage spielt dabei nicht allein eine Hauptrolle, sondern besonders auch die verschiedenartige Construction der Feuerherde, deren Bedienung und Beaufsichtigung.

Indessen bin ich der Ansicht, dass sich hier so gut wie anderwärts gesetzliche Bestimmungen treffen lassen, welche den Rauch nach Massgabe der vorhandenen Mittel zu entfernen vorschreiben.

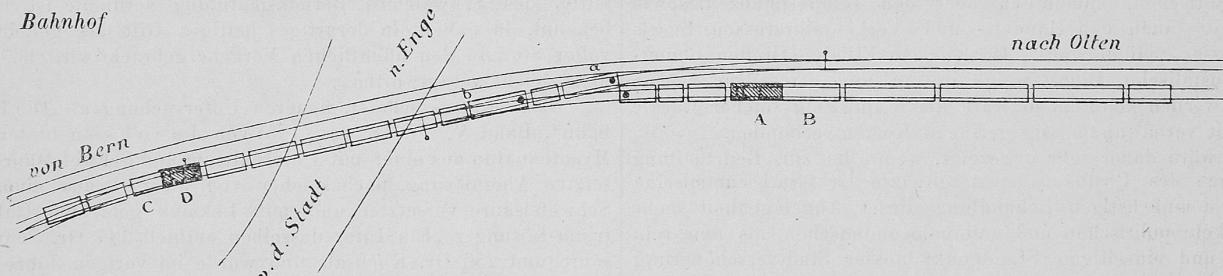
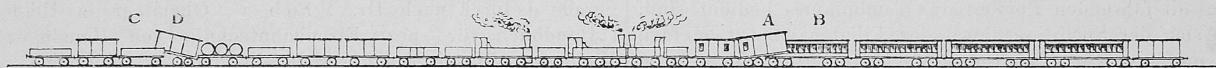
* * *

Brücke in Hendschlikon beladen war. Vom Personal dieses Zuges ist hauptsächlich Hr. Rötheli, Führer der vorderen Maschine am Auge stark verletzt. Die Geleise wurden besonders bei der entgleisten Locomotive aufgerissen; es wurde vom Punct *a* aus bis rückwärts zum Punct *b* die äussere Schiene umgelegt, bei *b* erfolgte ein vollständiger Schienenbruch; selbstverständlich waren die Schienennägel theilweise aufgerissen, theilweise abgebrochen, ebenso verschiedene Fangschienenbolzen.

Abgesehen von kleineren Beschädigungen, wie zerrissene Kuppelungen, abgeschlagene Puffer und eingedrückte Pufferbalken war folgendes Fahrmaterial erheblich beschädigt: der vordere Theil des Personenwagens *A*, der Postwagenkasten *B*, die Schnellzug-Maschine; diese erlitt einen Cylinder-Bruch, verschiedene Brüche an Theilen des Triebwerks, auch wurden ihre Rahmen verbogen. An der ersten Locomotive des Güterzuges fanden sich wenig erhebliche Verletzungen; der Pufferbalken, der rechte Cylinderdeckel und eine Cylinder-Trag-Rippe waren zerschlagen. Endlich wurde der aufgestiegene Wagen *C* vollständig unbrauchbar.

Der Eisenbahnzusammenstoß in Bern den 19. November.

Es folgen noch 18 Wagen.



Der Eisenbahnzusammenstoß in Bern.

(Den 19. November)

Der Schnellzug von Olten, welcher um 10 Uhr 5 Minuten in Bern einzulaufen pflegt, traf mit dem vom Güterbahnhof herkommenden Güterzuge, der Bern um 9 U. 55 hätte verlassen sollen, zusammen. Die Führer der drei Maschinen hatten die fatale Lage eingesehen, bremsten und gaben Contredampf.

Im Augenblick, wo die erste Locomotive des Güterzugs über das Herzstück des Geleises fuhr, prallte diejenige des Schnellzuges mit ihr zusammen. Ein grausiges Getöse und das Unglück war geschehen.

Vom Schnellzug, der zwar nicht entgleist ist, war der Postwagen *A* nach rückwärts in den darauf folgenden Wagen I. und II. Classe *B* hineingefahren. Im Coupé der I. Classe, welcher vom Postwagen vollständig demolirt wurde, sassen die Herren Buri, Oberingenieur der S. C. B. und Hr. Riggembach, Director der Maschinenfabrik in Aarau. Diese wurden mit ihren Fauteuils in die II. Classe hinübergeschlagen und es ist ein Wunder, dass sie mit dem Leben davon kamen. Herr Buri brach das Bein unten am Knie, während Herr Riggembach nur kleinere Contusionen erhielt. Herr Oberingenieur Plattner, Bureau-Chef in Olten, der in Burgdorf von der I. in die II. Classe gewechselt hatte, wurde am Bein verletzt. Von den beiden Beamten, welche im Bahnpostwagen den Dienst hatten, erhielt Hr. Benzinger am Kopfe eine gefährliche Wunde; die übrigen Passagiere und Angestellten kamen mit kleinen Contusionen und mit dem Schrecken davon.

Vom Güterzug war die vordere Maschine samt Tender vollständig entgleist, ebenso die drei gekuppelten Achsen der zweiten Maschine, während der Tender auf dem Geleise blieb; entgleist war ferner der zunächst folgende Wagen, der 6. gedeckte leere Wagen *C* war auf den 7. *D* gestiegen; *D* war ein offener Wagen, der mit Doppel-Balken von Ott & Co. für eine

Nach der Catastrophe wurden gleich die Räumungs-Arbeiten vorgenommen und trotz strömendem Regen die ganze Nacht an der Reparatur des Geleises gearbeitet. Die Züge konnten schon Sonntag Abends auf dem nördlichen Geleise wieder passieren.

Gegenwärtig ist die Untersuchung in vollem Gange und um derselben nicht vorzugreifen, erlauben wir uns kein Urtheil über die Veranlassung dieses bedauerlichen Vorfallen. A. u. H.

* * *

Das neue Postgebäude in Basel

gibt, wie die Rheinbrückenangelegenheit, sowohl im grossen Rathe als auch im Publicum vielfachen Anlass zu kritischen Bemerkungen.

Allgemein scheint man der Ansicht zu huldigen, es liege die Erstellung eines Postpalastes, welcher mit dem nachträglich noch nothwendig werdenden Nachtragkredit von Fr. 130 000 — nahezu auf eine Million Franken zu stehen kommt, unter den gegenwärtigen gedrückten Zeitverhältnissen weder im Interesse der städtischen Finanzen, noch in denjenigen des Bundes. Ueberdies scheint man sich in Basel mit der gegenwärtigen provisorischen Post- und Telegrapheneinrichtung in der Baarfüsserkirche derart familiarisiert zu haben, dass man die definitive Beibehaltung dieses Provisoriums allgemein erwartet. Und in Wirklichkeit muss der Baarfüsserkirche, selbst abgesehen von den finanziellen Vortheilen, schon durch ihre günstige Lage im Verkehrszentrum Basels, sowie durch ihre Vorteile in Beziehung auf Geräumigkeit, Luft und Licht dem bisherigen Postlocal gegenüber der Vorzug eingeräumt werden. Hiemit aber können sich jene Herren nicht einverstanden erklären, welche in wohlgemeintem, specifisch baslerischem Interesse im Bau eines neuen Postpalastes eine monumentale Verschönerung der Stadt auf Kosten des Bundes anzustreben bemüht sind.

Ob diese Herren aber mit der Erstellung eines centralen