

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

**Artikel:** Das neue Postgebäude in Basel  
**Autor:** J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-4971>

### **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:** 25.01.2026

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

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 Hauptvorthail ist, dass sie den Heizer beinahe ganz ersetzen; sie sind aber etwas theuer und complicirt 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.

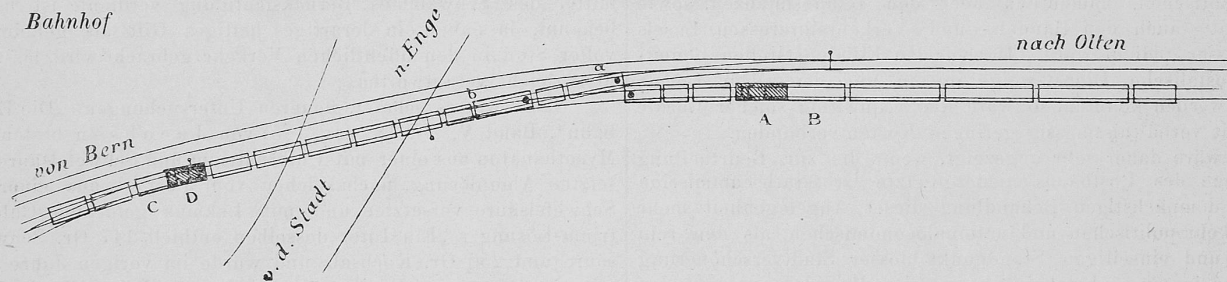
\* \* \*

Brücke in Hendschlikon beladen war. Vom Personal dieses Zuges ist hauptsächlich Hr. R ö t h e l i , 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 Güterzuges 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. *Riggenschach*, 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 *Riggenschach* nur kleinere Contusionen erhielt. Herr Oberingenieur *Plattner*, Bureau-Chef in Olten, der in *Burghdorf* 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 sammt 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 Vorfalles. 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 Nachtragkretit 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. Ueberdiess scheint man sich in *Basel* mit der gegenwärtigen provisorischen Post- und Telegrapheneinrichtung in der *Baarfüsserkirche* derart familiarisirt 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 Verkehrscentrum *Basels*, sowie durch ihre Vorzüge 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

Postgebäudes auch den weitverzweigten Handels- und Verkehrs-Interessen Basels dienen, ist eine andere Frage.

Vom verkehrspolitischen Standpunkte aus betrachtet muss die Centralisirung des Postverkehrs in einer so ausgedehnten Stadt, wie Basel bereits ist und noch zu werden verspricht, von jedem Unbefangenen, gelinde gesagt, als ein Fehler oder Missgriff angesehen werden. Denn was nützt dem Bewohner entfernter Stadttheile ein central gelegener Postpalast, wenn der Verkehr mit demselben, abgesehen von der Unbequemlichkeit, mit grossem Zeitaufwand verbunden ist. Weit besser wäre den Handels- und Verkehrsinteressen Basels mit der Errichtung einer Anzahl Filialpostbureaux in den entlegensten Stadtquartieren mit selbständiger Spedition und Distribution gedient, wie solches in den meisten grösseren Städten in vortheilhafter Weise schon längst besteht. Ein solches Filialbureau, z. B. in der St. Alban-Vorstadt würde den Vortheil haben, dass Briefe und Fahrpostgegenstände in Abspedition und Bestellung nicht erst den zeitraubenden Umweg über die entfernte Central-Postanstalt machen müssten, sondern directe ihrer Bestimmung entgegengeführt werden könnten. Dass hiedurch für die Aufgabe sowohl, als auch für die Distribution eine namhafte und werthvolle Zeit gewonnen würde, liegt auf der Hand. Da sodann die meisten von Basel abgehenden und daselbst eintreffenden Bahnzüge mit fahrenden Postbureaux (ambulants) bedient sind, so würde sich der Speditionsdienst der Filialen höchst einfach gestalten und es würde in Folge der namhaften Vertheilung des Verkehrs die Nothwendigkeit eines grossartigen und kostspieligen Central-Postgebäudes vollständig dahinfallen, wodurch den städtischen, namentlich aber den Bundesfinanzen, sowie gleichzeitig auch den Handels- und Verkehrsinteressen Basels weit besser gedient wäre. Da bei den Filialpoststellen sämtliche postalische Dienstzweige in ein und demselben Locale besorgt werden könnten, so wäre die Acquisition solcher Locale auch mit verhältnissmässig geringen Kosten verbunden.

Es wäre daher sehr angezeigt, wenn die zur Beurtheilung der Frage des Postbaues niedergesetzte Grossrathscommission bei der demnächstigen Behandlung dieser Angelegenheit mehr der verkehrspolitischen und nationalöconomischen, als den rein localen und einseitigen Standpunkt blosser Stadtverschönerung ins Auge fassen und dabei beherzigen wollte, dass es demalsten der Bundesbehörde kaum zugemuthet werden dürfte, neben einem bedeutenden jährlichen Miethzinse von Fr. 65 000 bis Fr. 80 000 für ein unnöthiges Centralgebäude noch weitere Ausgaben für eine Anzahl ohne diess nothwendig werdender Filialen zu bewilligen. Ergo caveant consules. J.

\* \* \*

### Der Hausschwamm.

Von U. Brosi, Oberförster a. D. in Zürich.

(Fortsetzung.)

Neben den genannten Gegenmitteln als: Kupfervitriol, Essigsäure, essigsäures Eisen, Kreosot und namentlich Sublimat, denen bei richtigem und sorgfältigem Gebrauche und nicht zu weit vorgeschrittener Schwammentwicklung der Erfolg nicht abgesprochen werden kann und welche vorkommenden Falles offen und redlich, ohne Geheimnissthuerei, als das bezeichnet und angewendet werden, was sie wirklich sind, mag auch mit einigen Worten die Quacksalberei, der Betrug und Schwindel Erwähnung finden, womit man den Hausschwamm zu bekämpfen vorgiebt.

Dr. Fritzsche berichtet wörtlich: „Oeftere Befeuung des Holzes mit faulem Urine wird von Vielen für ein Vernichtungsmittel gehalten, kann aber im Gegentheile keineswegs zur Nachahmung empfohlen werden, da die Erkenntniss der Wirksamkeit dieses Mittels nur auf Täuschung gegründet ist. Es wird dadurch der Schwamm eher begünstigt als beseitigt oder abgehalten.“

In zahlreichen Brochüren, Flugblättern und durch stehende Zeitungsannoncen werden seit einiger Zeit von einer Firma J. Vila in jun. & Comp., chemische Fabrik, Berlin C., Oberwasserstrasse 15, zwei geheimnissvolle Stoffmischungen unter den volltönenden Namen Antisepticum und Mycothanaton als der wahre

Stein der Weisen gegen Holzfäulniss und Schwammvegetation in schwunghafter Weise anempfohlen. Wer da nicht auf den Leim geht, muss noch gesunden Menschenverstand haben. Die „Combination“ Mycothanaton soll etwas näher betrachtet werden:

Prof. Dr. Göppert („Der Hausschwamm“, Dinglers Polytechnisches Journal, 1875) nennt das Mycothanaton (Schwammtoth) ein „pompös und marktschreierisch angepriesenes Mittel, das Nichts taugt“.

Paul Dorn, Architect („Der Holz- oder Gebäudeschwamm“ 1870) berichtet, dass das Mycothanaton nach einer im Auftrage der polytechnischen Gesellschaft zu Königsberg in Preussen ausgeführten Analyse aus einer Auflösung von 0,75 kilogr. Chlorcalcium, 1,5 kilogr. Glaubersalz (Schwefelsaures Natron), 2,5 kilogr. Salzsäure (Chlorwasserstoff) und 62,5 Gr. Sublimat in 57,25 Liter Wasser bestehe. Was diese zahlreichen Salze und Säuren, ausser einer phantastischen Seifenbläserei dem Publicum gegenüber, in dem unschuldigen Holzkörper Alles anrichten sollen, ist nicht leicht abzusehen. Chlorcalcium und schwefelsaurer Natron besitzen bekanntlich nichts weniger als conservirende Eigenschaften, namentlich das erstere Salz, weil es durch Spaltung in Chlor und Calcium und durch Oxydation das letztere zu Calciumoxyd dem Holze Sauerstoff entzieht und gerade dadurch nach Dr. Probst, Chemiker in Heidelberg („Handbuch für spez. Eisenbahntechnik von Heusinger von Waldegg: Conserviren der Schwellen von R. Baumeister, in Carlsruhe, I. Theil, pag. 141“) die Zersetzung der Holzfasern einzuleiten im Stande ist. Dass das Sublimat als Vertilgungsmittel des Schwammes Berücksichtigung verdient, ist bereits bekannt, dass aber ein derartiges heftiges Gift als geheimnissvoller Stoff in den öffentlichen Verkehr gebracht wird, lässt sich nicht leicht verantworten.

Nach, wie es scheint, neueren Untersuchungen („Die Eisenbahn“, Band V, Nr. 18, pag. 145) von Jacobsen besteht das Mycothanaton aus einer mit Chloratrium und Schwefelsäure versetzten Alaunlösung, nach solchen von Jegerl aus einer mit Schwefelsäure versetzten und mit Lakmus gefärbten Chlornatrium-Lösung. „Ein Liter desselben enthielt 147 Gr. Schwefelsäure und 250 Gr. Kochsalz und wurde im vorigen Jahre noch mit 150 Pfennig verkauft, während der wirkliche Werth kaum 4–6 Pfennige beträgt“.

Um bei Neubauten das Holzwerk dem Schwamm nicht auszusetzen, ist auf die Beseitigung aller Bedingungen, welche denselben begünstigen (Mangel an Licht und Luft, Vorhandensein von Feuchtigkeit), Rücksicht zu nehmen. Es bleibt übrigens bei allen Vorsichtsmassregeln, auf welche hier einzutreten der Raum nicht gestattet, immer sehr problematisch und hängt von den gegebenen Verhältnissen ab, ob diese Beseitigung ganz zu erreichen sei. In allen zu zweifelhaften Fällen empfiehlt sich das Imprägniren des Holzes vor dessen Verwendung und zwar mit Chlorzink, was sich folgendermassen begründen lässt:

Erfahrungsgemäss haben bis jetzt die Salze dreier schwerer Metalle (Sublimat, Kupfervitriol und Chlorzink) und eine organische Verbindung (Kreosot) bei der Conservirung von Hölzern Anwendung mit Erfolg im Grossen gefunden. Die conservirende Wirkung dieser Stoffe sowohl gegen Fäulniss allein, als gegen solche in Verbindung mit schmarotzenden Pflanzen, beruht durchgehends auf einer chemischen Vereinigung derselben mit den stickstoffhaltigen Substanzen der Holzzelle, wodurch deren fermentartige Thätigkeit im Holzkörper nicht nur paralysirt, sondern aufgehoben wird und das eigentliche Gerüste, die Holzfasern, von dem den Stoffwechsel einleitenden Elemente nun intact gelassen, eine ungleich höhere Dauerhaftigkeit erreicht. Die Anwendung der genannten antiseptischen Mittel beschränkte sich leider bis fast auf den heutigen Tag, abgesehen von Telegraphenstangen und vereinzelt von Schiffbauloh und Pfahlwerk, auf Schwellen, Bahnhof- und Brückenhölzer der Eisenbahnen. Gegenüber nicht präparirtem Material lassen sich die im grossen Durchschnitt erreichten Resultate auf anderthalbfache (Eichenholz), zwei- bis dreifache (Kiefer, Tanne und Fichte), bis sechsfache (Buchenholz) Dauer angeben. Es darf aber nicht ausser Acht gelassen werden, dass die imprägnirten Schwellen nicht in