

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

## Vereinsnachrichten

### 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:** 04.04.2026

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

Folge des chemischen Zersetzungsprocesses, sondern auf rein mechanischem Wege, durch das Einreiben des Schienenfusses, durch die Erschütterung und durch die Nagelung schliesslich ihre Unbrauchbarkeit erreichen, während das Holz keineswegs in Fäulniss sich befindet. Bei allen Holzconstruktionen (Erd-, Wasser- und Hochbau), da sie Festigkeit und Elasticität in viel geringerem Masse beanspruchen und einer Erschütterung nicht ausgesetzt sind, muss die Dauer der Hölzer durch ein gründliches Imprägniren, selbst bei nachheriger Verwendung unter den ungünstigsten Umständen, eine ungleich höhere Steigerung erzielen als dies bei der imprägnirten, in so kritischer Lage befindlichen Schwelle der Fall ist.

Zur Imprägnirung von Holzwerk für Hochbau-Constructio- nen, Erd- und Wasserbau eignen sich aber nicht alle Stoffe und Methoden gleich gut. Aus nachbezeichneten Thatsachen lässt sich das Richtige ableiten:

- a) **Sublimat.** Die Lösung dringt bekanntlich nur einige Millimeter tief in die Hölzer ein; eine nachherige Verarbeitung darf einerseits wegen der Gefährlichkeit der Manipulation, mit Sublimat in Berührung zu gelangen und andererseits, um die durchtränkten, wirklich conservirten Schichten nicht wegzuschneiden, nicht mehr stattfinden. Bei Holzconstruktionen aller Art, innerhalb oder ausserhalb von Gebäuden, welche von Menschen oder Thieren berührt werden könnten, erscheint die Application des Quecksilbersalzes der hohen Giftigkeit wegen nicht rathsam. Grosse Vorsicht erheischt selbst das Kyanisiren der Schwellen und dürfen z. B. auf solchen Anstalten sublimirte Spähne nicht verbrannt werden.
- b) **Kreosot.** Grosse, lange Bauhölzer sind schwierig zu kreosotiren, weil sie nur schwierig und auf künstlichem Wege vorher gehörig ausgetrocknet werden können. In feuchtes Holz dringt das ölige Mittel nicht ein. Mit Kreosot behandelte Hölzer sind der schmierigen und schmutzigen Oberfläche wegen zu einer weiteren Verarbeitung ungeeignet und nehmen keinen Anstrich an, verbreiten einen zwar nicht ungesund aber unangenehmen, alle Räume durchdringenden Geruch und liefern bei allfälligem Brandunglück dem entfesselten Elemente reichliche Nahrung. Das Kreosotiren mit gutem Stoffe stellt sich noch erheblich theurer als das Kyanisiren.
- c) **Kupfervitriol.** Zur Imprägnirung von Splint- und Reifholzbäumen (Buche, Fichte, Tanne) in geringern Längen verdient die Methode Boucherie alle Beachtung, weniger bei starken Stämmen und Längen von 10—15 <sup>m</sup> und am wenigsten bei den Kernholzbäumen (Kiefer, Lärche, Eiche), weil der Druck von circa 1 Athm. zur Einpressung der Lösung nicht mehr ausreicht. Die Durchtränkung muss bei vollständig grünem, mit unverletzter Rinde versehenem, safterfülltem Zustande des Holzes, also in der Nähe des Standortes der Bäume stattfinden; durch die nachherige Verarbeitung fällt das am vollkommensten durchtränkte Material in die Spähne; waldtrockenes oder gar dürres Holz gestattet das Boucherisiren durchaus nicht mehr, wodurch die Methode selbst in Bezug auf die geeigneten Holzarten immer eine etwas beschränkte Anwendung erlaubt. Die Kosten stellen sich bedeutend billiger als bei den vorerwähnten Stoffen.
- d) **Chlorzink.** Die bei den andern Conservierungsmitteln und Methoden angeführten Nachteile haften der Behandlung des Holzes mit Chlorzink nicht an, während letzteres zugleich die Vortheile der vorigen ebenfalls auf sich vereinigt. Alle Holzarten, in grünem, halb- oder ganz trockenem Zustande, in beliebiger Länge und Stärke, roh zugeschnitten oder vollständig verarbeitet, lassen sich nach der Methode Burnett mit Chlorzinklösung durchgehend imprägniren. Auch die nachherige weitere Verarbeitung bietet, abgesehen von etwelcher stärkerer Abnutzung der Werkzeuge, weder bei der Manipulation selbst irgend welche Schwierigkeiten, noch verursacht sie irgend welche schädliche

Folgen in Bezug auf die Gesundheit. Mit Chlorzink präparirte Hölzer (Laden) werden unter dem Hobel sehr glatt und nehmen jeden Anstrich dauernd an, die Entzündung geschieht weniger leicht als bei natürlichem Holze. Die Kosten sind geringer als bei jedem andern Verfahren.

(Schluss folgt.)

\* \* \*

### Die Catastrophe auf der nach Wetli's System erbauten Linie Wädensweil-Einsiedeln, den 30. November.

Seit Ende October war der Oberbau auf dieser 17 Kilometer langen Linie fertig gelegt und es wurde im Laufe des Novbr. die Einkiesung vervollständigt. Die Maximalsteigung beträgt auf eine Strecke von 10 Kilometer 50<sup>0</sup>/<sub>00</sub> und diese waren nach Wetli's System gebaut. Bis jetzt hatten zwei Probefahrten stattgefunden, welche beide damit endigten, dass das Felgenreder nach Wetli's Angaben construirten Maschine aus dem Eingriff aufstieg und einige Schienendreiecke zerschlug. Wetli verlangte daraufhin, dass die Felgen des Felgenrederes an einigen Stellen etwas nachgefeilt werden und nachdem er bestätigt hatte, dass dasselbe nun ganz genau d. h. auf den Millimeter seinen Vorschriften entspreche, fand heute 30. November die dritte Probefahrt statt, welche einen schrecklichen Ausgang nahm.

Folgende Notizen geben wir mit allem Vorbehalt so, wie sie uns von einigen Augenzeugen erzählt wurden: Die Maschine schob einen mit Schienen beladenen Wagen bis Station Schindellegi (8 Kilom.) hinauf und die Walze functionirte ganz gut. Beim Hinunterfahren muss dieselbe ausser Angriff gekommen sein, kurz die Maschine und der Schienenwagen brausten auf dem Gefälle von 50<sup>0</sup>/<sub>00</sub> mit so rasender Schnelligkeit abwärts, dass Bremsen und Gegendampf nichts mehr halfen. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kilom. oberhalb Wädensweil entgleiste die vordere Axe des Schienenwagens, welcher trotz dem Hindernisse der zwischen den Schienensträngen befindlichen Wetli'schen Dreiecke 400 <sup>m</sup> weit nachgeschleppt wurde, bis Federn und Kuppelungen brachen und sodann die Maschine allein pfeilschnell nach der Station hinunterschoss. Der Maschinenmeister der Nordost-Bahn, Hr. Haueter, der die Maschine führte, stand heroisch auf seinem Posten und scheint seine Geistesgegenwart keinen Augenblick verloren zu haben, er gab fortwährend Nothsignale und bremste, aber leider vergebens. Die Maschine im Bahnhof Wädensweil angelangt schlug um, überstürzte und zerschellte in tausend Stücke. Eine zischende Dampfvolke umhüllte den grausen Knäuel. Einer der Heizer war sofort todt, der zweite schwer verwundet, der heldenmüthige Maschinenmeister liegt tödtlich verletzt darnieder.

Leider sind das nicht die einzigen Opfer, indem auf der Maschine und auf dem Schienenwagen 14 Personen mitgefahren sein sollen, welche zum Theil abgesprungen waren, zum Theil abgeworfen wurden. Stationsvorstand Pfister, Ingenieur Ritter, Präsident Treichler, Zugführer Gattiker und Ingenieur Mörli (letzterer in der Station) sollen in der Reihenfolge wie sie genannt sind, zwischen Schindellegi und Burghalden abgesprungen und vom Fall mehr oder weniger schwer verletzt sein. Dr. Kälin von Einsiedeln wurde wahrscheinlich in einer engen Curve mit einer Schiene 150 <sup>m</sup> weit weg geschleudert und ist todt; Maschineningenieur Keller, Cantonsingenieur Wetli, Obergeringenieur Maey und ein Bremser wurden vermuthlich beim Entgleisen des Wagens abgeworfen, ebenso Locomotivführer Steiner.

Soviel für heute; wir werden später Gelegenheit haben, Näheres über dieses grässliche Unglück zu berichten.

P.

\* \* \*

### Vereinsnachrichten.

#### Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

3. Sitzung den 22. November 1876. Anwesend 36 Mitglieder, 5 Gäste. Neu aufgenommen wurden die Herren Architect Gmehlin, Maschineningenieur Naville, Haueter und Keller.

1. Vortrag von Maschineningenieur Weissenbach „ueber Rauchverbrennungsapparate“. Der Vortragende erklärt an Hand einer Reihe von Zeichnungen die verschiedenen Apparate zur Rauchverbinderung und knüpft daran seine persönlichen Anschauungen über die geeignetste Art und Weise, wie dem grossen Uebelstande des lästigen Rauchens abgeholfen werden könnte. Die Discussion wurde sehr lebhaft benützt.
2. Das Präsidium verliest eine Zuschrift des Stadtrathes von Zürich an den Verein, der wir Folgendes entnehmen:  
Die Frage der Belästigung durch Rauch und der Mittel zur Abhilfe ist eine sehr schwierige. Dieses ist uns neulich wieder in

einem Specialfall deutlich geworden. Da eine Reihe Feuerungen verschiedener Etablissements zu Klagen Anlass geben, so wäre es sehr wünschbar, wenn eine möglichst sichere Grundlage für Behandlung dieser Fälle gewonnen werden könnte. Es sollte doch durch eine gründliche Prüfung Sachverständiger zu ermitteln sein, ob und durch welche Mittel sich ohne Schädigung der Industrie oder Vermehrung der Kosten für Brennmaterial der Rauch beseitigen lasse. Wir haben daran gedacht, dass sich zur Berathung dieser Angelegenheit Ihr Verein, der auch Maschineningenieure in sich schliesst, vorzugsweise eignen würde, und da wir uns dankbar erinnern, dass der Zürcherische Ingenieur- und Architektenverein schon bei verschiedenen Anlässen in entgegenkommendster u. erfolgreichster Weise die Behörden in ihrem Bestreben, die bauliche Entwicklung zu fördern, unterstützt hat, so erlauben wir uns wirklich, Sie um ein Gutachten über die Frage der Belästigung durch Rauch und der Rauchverbrennung zu ersuchen. Die Verwaltung der Wasserversorgung wird dafür gerne bereit sein, ihre Kessel für allfällige Proben Ihnen zur Verfügung zu stellen.

Sig. Der Stadtrath von Zürich.

Der Verein beschliesst, die Aufgabe an die Hand nehmen zu wollen und bestellt hiezu folgende Commission:

A. Strupler, Ingenieur des Schweizerischen Vereins für Dampfkesselbesitzer, Luzern.

J. Tobler, Oberingenieur der Uetlibergbahn, Zürich.

R. Breitingger, Ofenfabrikant in Zürich.

W. Weissenbach, Maschineningenieur in Zürich.

A. Vögeli, Ingenieur in Zürich.

L. Rieder, Maschineningenieur bei Escher, Wyss & Comp. in Zürich.

A. Geiser, Stadtbaumeister in Zürich.

Herr Maschineningenieur Weissenbach wird zum Präsidenten derselben bezeichnet und ist für die Thätigkeit der Commission verantwortlich.

3. Der Vorstand des deutschen Ingenieur- und Architekten-Vereins in München theilt mit, dass der „Bautechnische Führer durch München“ zu 7 Mark an die affiliirten Vereine abgegeben werde und ladet zum Bezug desselben ein. Das schön ausgestattete Buch wird von mehreren Anwesenden sehr zum Ankauf empfohlen.

4. Ingenieur Paur, Redacteur der „Eisenbahn“, theilt mit, dass beabsichtigt sei, die prämirten Börsenprojecte im Lichtdruck unserer Zeitschrift beizulegen, was aber nur dann möglich sei, wenn der Verein sich zu einem Beiträge an die bedeutenden Kosten herbeilasse. Es wurde beschlossen, 1/3 derselben zu übernehmen.

5. Der Actuar legt ein Circular zum Unterzeichnen auf, welches bestimmt ist, dem Stadtrathe eingegeben zu werden, um die Behörde auf die Nothwendigkeit der Durchführung eines Strassendurchbruches vom Weinplatz nach der Bahnhofstrasse aufmerksam macht.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Derselbe versammelte sich zum ersten Male in diesem Wintersemester am 17. November. Es waren über zwanzig Mitglieder anwesend.

Besonders erfreulich war es, dass die Architekten den Reigen der Vorträge eröffneten. Herr Architect Davinet gab nämlich sehr detaillirten Bericht über die 2. Generalversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in München und schilderte in einem interessanten Vortrage die dortigen grösseren Bauten.

Hierauf folgte Herr Architect Stettler mit einem Referate über die in ausländischen Gemäldegallerien ausgeführten Oberlicht-Anlagen, deren Vorzüge und Nachtheile, und über die zum Bau des bernischen Kunstmuseums ausgewählten Systeme der Oberlicht-Constructionen.

\* \* \*

Kleinere Mittheilungen.

Cantone.

St. Gallen. In einer Felschlucht unweit Stein (im Toggenburg), durch welche hart an der Thur die Landstrasse sich hinzieht, wurde letzten Sonntag die Morgenpost von einer Lawine überrascht und ganz im Schnee begraben. Dem Postillon gelang es mit grosser Mühe, die Pferde herauszuziehen und sie so vor dem Ersticken zu retten. Auch ein darin befindlicher Passagier konnte aus seiner unheimlichen Situation befreit werden. N. Z. Z.

Aargau. Im grossen Rath kamen auch die in Folge der Wegschwemmung der Rheinbrücke in Kaiserstuhl entstandenen Verkehrsverhältnisse, welche für die dortige Landesgegend von den fatalsten Folgen sind, zur Sprache und es wurde dann der Regierungsrath eingeladen, „die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, um den in Kaiserstuhl obwaltenden Verkehrsstörungen abzuhelfen, ohne Präjudiz für die Zukunft.“ N. Z. Z.

Glarus. Die zur Prüfung der Spitalfrage bestehende landrätliche Commission hat beschlossen, dem Landrathe für einmal nur die Errichtung eines Kantonsospitals vorzuschlagen. N. Z. Z.

Luzern. In Luzern wird gegenwärtig an dem Projecte der Erstellung eines Kurhauses gearbeitet und hofft man, dass dasselbe in nicht ferner Zeit sich realisiren werde. Behufs Ausführung des besagten Projectes ist eine Actienausgabe von 300,000 Fr. in Aussicht genommen.

Zürich. Aus den Regierungsrathsverhandlungen. Zum Adjuncten des Kantonsingenieurs für Wasserbauten wird Hr. Hermann Huber, Ingenieur in Unterstrass, gewählt.

Derselbe ist ein Zögling des Eidgenössischen Polytechnikums, leitete während einer Reihe von Jahren Eisenbahnbauten in der Türkei und ist den Lesern der Eisenbahn durch verschiedene Artikel so z. B. über die Eisenbahnen in Amerika, wo er sich ein Jahr aufhielt, bekannt.

Genf. Der Verwaltungsrath in Genf hat in den sauren Apfel gebissen und die Fr. 2 200 000 Mehrkosten für das neue Theater (zu den budgetirten Fr. 1 200 000 votirt). Dem städtischen Orchester votirte er eine Subsidie von Fr. 15 000.

Horgen. Dem neuen Kirchthurm ist dieser Tage Knopf und Wetterfahne aufgesetzt worden. Der bekanntlich seit einem Brand erneuerte Bau ist somit so viel als fertig und er wird für gelungen gehalten. G.

Basel. Die Renovationen und bessern Einrichtungen im Rathhaus betreffend, sind zu etwa 30 000 Fr. veranschlagt.

Erklärung: Es ist mir officiell Gelegenheit gegeben worden, mich vor den Herren Experten Thommen, Jansen und Collignon

vollständig auszusprechen; ich habe nach bestem Dafürhalten mich gegen jede ansteigende und gegen jede hochgelegene Brücke erklärt, weil der wichtigste Anblick, den unsere Stadt gewährt, damit auf alle Zeiten unverändert würde. Einen wissenschaftlichen Beweis für diese Ueberzeugung kann ich nicht leisten, sondern glaube, dass es sich hiebei um ein architectonisches Grundgefühl handle. Ferner: dass steinerne Brücken unter Umständen eine Steigung und sogar einen Wechsel zwischen Steigung und Horizontalität gestatten, eiserne aber nicht. Unter den Projecten der obern Brücke darf ich mich über dasjenige des Herrn Amad. Merian nicht äussern, weil ich um einer Liegenschaft willen Partei bin. Eventuell müsste ich mich für das Project der Herren Stehlin, Maring und Reber erklären, welches ich für ein wahrhaft schönes halte. Allein vom rein bürgerlichen Gesichtspunkt aus glaube ich, dass eine untere Brücke zu St. Johann vor Allem erstellt werden sollte, damit die Liegenschaftswerthe und die Geschäftsvertheilung in der Stadt sich ausgleichen und nicht in noch grösserm Unterschiede aus einander gehen, als es jetzt schon der Fall ist. Die Verbindung der beiden Bahnhöfe aber sollte für die Brückenfrage gar nicht mehr in Betracht kommen, indem sich eine nahe Zukunft denken lässt, da die Verbindungsbahn ihren eigenen Vortheil dabei finden möchte, jede halbe Stunde einen Zug hin und einen her gehen zu lassen und da ein grosser Theil der Bevölkerung beider Ufer sich hieran als eine Bequemlichkeit für Transporte aller Art gewöhnen könnte. Jak. Burckhardt, Prof.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 25,1 Meter, Airola 20,0 Meter, Total 45,1 Meter, mithin durchschnittlich per Tag 6,4 Meter.

\* \* \*

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher) Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	85,00	73,50	Gute Marken wie:			
Coltness	91,25	75,75	Clarence, Newport etc.	63,25	61,35	58,75
Shotts Bessemer	92,00	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen	143,75	150,00	
Glangarnock	82,00	74,50	im Werk			
Eglinton	76,25	72,00				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	76,25	71,25	der Tagescours, sondern 1 Sch. zu			
Almond	73,75	72,00	Fr. 1,25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	175,00—187,50	159,50—168,75
„ best	206,25—225,00	172,00—171,25
„ best-best	225,00—240,75	197,00—206,35
Blech No. 1—20	225,60—262,50	212,50—218,75
„ „ 21—24	262,50—287,50	—
„ „ 25—27	300,00—350,00	—
Bandeisen	193,75—237,50	—
Schiene 30 Kil. und mehr franco Birmingham	147,00—156,25 im Werk	143,75—150,00 im Werk

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London vom 16. November

Australisch (Walaroo)	Fr. 2150,00—2162,50
Best englisch in Zungen	„ 2075,00—2175,00
Best englisch in Zungen und Stangen	„ 2175,00—2275,00
Holländisch (Banca)	Fr. 1975,00 —
Englisch in Zungen	„ 2050,00—2075,00
Spanisch	Fr. 543,75—550,00
Englisch in Tafeln	Fr. 693,75—725,00

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Offene Stellen.

- Ein tüchtiger Constructeur in eine Werkzeugmaschinenfabrik der Ostschweiz.
- Ein jüngerer Architect (womöglich Schweizer) auf ein städtisches Baubureau der Ostschweiz.
- Ein practisch gebildeter technischer Chemiker zu baldigem Eintritt in die nördliche Schweiz.

Stellen suchende Mitglieder.

- Ein Architect.
- Mehrere ältere und jüngere Ingenieure, Geometer und Maschinen-Ingenieure.
- Ein Forstmann.

Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission: Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.