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 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: 14.12.2025

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

Vereinigte Schweizerbahnen.

Verkauf von altem Material.

In unserer Werkstätte in Rorschach liegen **drei ausrangirte Feuerbüchsen von Locomotiven** im Gesammtgewichte von circa 3000 Kilogramm zum Verkaufe und können daselbst besichtigt 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 Steinhauer-Arbeiten für die Erbauung einer neuen Rheinbrücke in Basel, im Betrage von circa Fr. 1 325 000, sollen an einen Uebernehmer vergeben werden. Das Bedingnissheft und die Pläne liegen auf dem Bureau des Cantonsingenieurs zur Einsicht offen und werden auf Verlangen den Uebernahmslustigen 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 Gotthardbahn 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 Guttaperchawaarenfabrik 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 **Minirarbeit** zur Concurrenz ausgeschrieben:

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

Der Stollen hat eine Länge von 102 m/ mit 8 % Steigung, eine Scheitelhöhe von 3 m/ und eine Lichtweite von 2,40 m/, der sich gegen die Mündungen bis auf 3 m/ erweitert. Die Voreinschnitte haben 8 und 15 m/ Länge und eine Sohlenbreite von 3 m/, der Lichtschacht wird circa 15 m/ tief und erhält 1,70 m/ 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 m/ langer Fussweg bis zur Tonnenden Fluh.

Uebernahmsangebote sind **bis und mit 1. Juni nächsthin** verschlossen und mit der Bezeichnung: „Tonnende Fluh-Tunnel" an die unterzeichnete Direction einzusenden und sollen enthalten den Preis per laufenden Meter Stollenlänge, per Meter Schachttiefe und per Cubicmeter Felssprengung für die Voreinschnitte.

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 Fahrweganlage zwischen der innern Urweid und Boden noch vorbehalten 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 sämmtliche 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 sämmtlichen Güter-Inspectionen.

Strassburg, den 19. Mai 1877. (1857)

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

Mörtelmischmaschinen

neuester, bewährter Construction, für Pferde- und Dampfbetrieb eingerichtet, empfiehlt (1831)

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

Verfügung

betreffend die

Eisenbahncatastrophe Wädensweil-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, anderseits 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 (einzigen) 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 Rückwärtsschleudern der beiden Triebräder 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 Hülfe nicht erkannte.

Da, wenn die vom Experten gemachten Prämissen als richtig angenommen werden, ohne Zweifel der Schlussatz 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 Bundescasse 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

(1789) **WIRTH & Co. in Frankfurt a. M.**

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 **Conzessionsgesuchen,** 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:
Prämirter künstlicher Cement.
Aechter Portland-Cement. — Schnell und langsam anziehender Cement. — Säcke plombirt. Marken garantirt.
Arbeiten in Vicat-Cement mit Garantie.
Rinnen, Schaalen, Monolythen, Wasserleitungen, Abflussröhren, Façaden,
(1858) Anwurf, Pflaster, Abguss, Steinbettlager 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

die Fabrik von **R. Vigier**
(1866) 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, electrischen Taschen-Kochapparat in zwei Minuten jede Speise wie Milch, Caffée, Thee, Eierspeisen, Würste, Eier etc. zu sieden. 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.

Electrische 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 Cöln
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. Preiscourant, Gebrauchsanweisung und Muster hiervon wie von allen übrigen Zeichenpapieren erfolgen auf franco Bestellung gratis. (1836)

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich.