

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 20

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 26.12.2025

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

**INHALT.** — Die Villa des Herrn von Meiss von Muralt in Zug, von Ad. und Fr. Brunner in Zürich. (Mit 1 Tafel als Beilage). — Erwiderung auf eine Verfügung der Staatsanwaltschaft Zürich vom 17. Mai 1877 betreffend die Katastrophe Wädensweil-Einsiedeln vom 30. November 1876. — État des Travaux du grand tunnel du Gothard au 31 octobre 1877. — Ueber Bergbahnsysteme, vom Standpunkte der theoretischen Maschinenlehre. II. Bergbahnsysteme mit feststehendem Motor. Von Professor A. Flieger in Zürich. — Tascheninstrument zum Nivelliren. Von Baumeister Böhne. (Mit einem Cliché). — Die polytechnische Hochschule zu Braunschweig. Einweihung. — Errata. — Kleiner Mittheilungen. Eisenpreise in England, mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz. — Verschiedene Preise des Metallmarktes loco London. — Stellenvermittlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich.

**TECHNISCHE BEILAGE.** — Die Villa des Herrn von Meiss-von Muralt. Westfaçade Masstab 1:200, Grundrisse 1:500.

**Die Villa des Herrn von Meiss-von Muralt in Zug.**

Von Ad. u. Fr. Brunner, Architekten  
in Zürich.

(Mit einer Tafel als Beilage.)

**Legende.**

**Rez-de-Chaussée.**

- |                     |                             |
|---------------------|-----------------------------|
| 1. Eingang          |                             |
| 2. Vestibule        | 8. Speisesaal               |
| 3. Billard          | 9. Office                   |
| 4. Zimmer des Herrn | 10. Küche                   |
| 5. Salon            | 11. Dienerschafts-Esszimmer |
| 6. Perrons          | 12. Abtritte                |
| 7. Kleiner Salon    | 13. Veranda                 |

**Erste Etage.**

- |                 |                  |
|-----------------|------------------|
| 1. Vestibule    |                  |
| 2. Schlafzimmer | 8. Gastzimmer    |
| 3. Balcons      | 9. Terrasse      |
| 4. Schlafzimmer | 10. Abtritt      |
| 5. Schlafzimmer | 11. Schlafzimmer |
| 6. Gouvernante  | 12. Badzimmer    |
| 7. Cabinet      | 13. Schlafzimmer |

Die Villa des Herrn von Meiss-von Muralt wurde in den Jahren 1869 und 1870 auf dem sogenannten Freudenberg, unterhalb Felsenegg, am Zugerberg erbaut.

Dieselbe ist ausschliesslich für den Sommeraufenthalt bestimmt und sind auch deshalb sämtliche Salons im Erdgeschoss in unmittelbarer Verbindung mit den das Gebäude umgebenden Parkanlagen.

Die beiden Hauptfaçaden, welche gleichfalls die Haupträumlichkeiten bergen, liegen gegen Süden und Westen, d. h. nach der schönen Aussicht. Nach Süden hat man zwischen Rigi und Pilatus die Berneralpen; nach Westen den Zugersee mit Cham und Buonas und im Hintergrunde die Jurakette. Die beigegebene Façadenskizze ist die Westfaçade.

Das Gebäude besteht aus Erdgeschoss und erstem Stock. In ersterm befinden sich die Wohn- und Gesellschaftsräume, in letzterm die Schlafzimmer.

Durch das Entrée auf der Nordseite gelangt man in das grosse Vestibule mit der Haupttreppe und kleinem laufendem Brunnen. Die Haupttreppe führt bloss in den ersten Stock und ist das Vestibule durch drei grosse Fenster, die sich über der Treppe befinden, beleuchtet.

Rings um das Vestibule sind ineinandergehend die Gesellschaftsräume (Zimmer des Herrn, Salon, kleiner Salon, und Speisesaal) angelegt, links vom Eingange das Billard.

Neben dem Speisesaal ist die Office, welche diesen mit der Küche verbindet; neben der Küche das Dienstboten-Esszimmer. Küche und Dienstboten-Esszimmer haben ihren besondern Eingang und sind ganz von den übrigen Räumlichkeiten getrennt und erstere bloss mittelst der Office sowohl mit Speisesaal als mit der vor demselben liegenden Veranda verbunden.

Der erste Stock enthält ebenfalls ein grosses Vestibule, die Schlafzimmer und ein Badzimmer, nebst Servicetreppe in den Dachraum, in welchem sich die Dienstboten-Schlafzimmer befinden.

Im Kellergeschoss sind die verschiedenen Kellerräumlichkeiten und ein grösserer Heizraum mit dem Calorifère.

Das ganze Gebäude hat Luftheizung (System Weibel, Briquet & Cie.) und sind nebst derselben in sämtlichen Salons noch französische Kamine angebracht.

Das Erdgeschoss hat eine Höhe von 4 m, der erste Stock eine solche von 3,40 m.

Der Baugrund war sehr gut, Felsformation des Zugerberges, theils Nagelfluh, theils Sandsteinfelsen.

Die äussere Architektur ist Hausteин- und Backsteinarchitektur.

Die für die Baute verwendeten Hausteine sind theils Sandsteine vom Zugerberg, theils von Bollingen; die Backsteine von Zürich; die rohen Mauersteine für Fundament etc. wurden neben der Baustelle selbst gebrochen.

Hinter dem Wohngebäude wurde noch ein grösseres Oekonomiegebäude mit Stallung etc. erstellt.

Der Cubikmeter kam auf circa 40 Franken zu stehen.

\* \* \*

**ERWIDERUNG**

auf

**eine Verfügung der Staatsanwaltschaft Zürich vom 17. Mai 1877**

betreffend

*die Katastrophe Wädensweil-Einsiedeln*

**vom 30. November 1876.**

In der genannten Verfügung ist ein Auszug aus dem Gutachten des damaligen gerichtlichen Experten, Herrn Professor und Oberbaurath Sternberg in Carlsruhe mitgetheilt, laut welchem der auf der Locomotive befindliche Maschinenmeister Haueter für moralisch verantwortlich erklärt wurde, wenn auch nicht in dem Grade, dass ein weiteres gerichtliches Einschreiten gegen ihn gerechtfertigt erscheine. Herr Maschinenmeister Haueter, der der Ansicht war, es sei ihm mit diesem Urtheile Unrecht geschehen, gelangte an den Verein mit dem Ansuchen, die Angelegenheit noch einmal genau zu untersuchen. Diesem Ansuchen zu entsprechen, selbstverständlich auf die Gefahr hin für den Petenten das Expertengutachten bestätigt zu finden, hielt der Verein für seine Pflicht, umso mehr, als es schien, dass bei dem ganzen Vorgange des Gerichtes die technische Seite der Frage nicht genügend berücksichtigt worden sei.

Der Verein setzte daher eine Commission nieder, welche die ganze Angelegenheit noch einmal gründlich untersuchen sollte, unter eventueller Vervollständigung des Acten-Materials. Auf Antrag dieser Commission, deren Bericht in der „Eisenbahn“ Nr. 13 veröffentlicht ist, hat dann der Verein in seiner Sitzung vom 14. November 1877, folgende Schlüsse über die Ursachen einstimmig angenommen.

1. Die vorhandenen Bremsvorrichtungen waren genügend, um unter normalen Verhältnissen mit Benutzung der Adhäsion allein den Zug in der Gewalt zu behalten.
2. Die Bremsvorrichtungen waren auch in gutem Zustande und sind vollkommen richtig angewendet worden.
3. Die Bildung einer „Graphit-Schmiere“ durch Verkohlung der Bremsklötze können wir nicht zugeben.
4. Die wahrscheinliche unmittelbare Veranlassung der Katastrophe ist die Fettung der Reibungsflächen an den Triebrädern der Locomotive.  
Wie dieses Oel dahin gekommen ist, lässt sich nicht mit Sicherheit feststellen.
5. Wir können keiner bestimmten Persönlichkeit irgend eine Verantwortlichkeit aufbürden.
6. Wir müssen vielmehr das Unglück erklären aus dem Zusammentreffen mehrerer ungünstiger Umstände, die aber kaum vorzusehen waren.

Ueber den Gang der Untersuchung hatte sich ergeben, dass, dem Gebrauche gemäss, ein technischer Experte nicht rechtzeitig zugezogen worden war, sowie dass der Letztere das unvollständige Actenmaterial nicht, so weit es noch möglich war, vervollständigt hatte. Der Verein fasste in dieser Richtung folgende Beschlüsse:

7. Im vorliegenden Falle ist es als ein Fehler zu bezeichnen, dass der schliesslich verantwortlich erklärte Maschinenmeister Haueter nicht noch von dem Experten selbst einvernommen worden ist.
8. Was sonst vom Gerichte versäumt wurde, entspringt dem allgemeinen Gebrauche bei derartigen Untersuchungen und ist daher in dem besonderen Falle nicht als belastendes Moment anzusehen.