

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 17

Artikel: Juragewässer-Correction
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-7666>

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: 11.01.2026

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

**Uebersicht
der Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika im Januar 1879.**

I. Collisionen.

a. Zusammenstöße mit vorhergehenden Zügen oder stillstehenden Fahrzeugen (Rear collisions)

	Anzahl der Fälle	Bahn- angest.		Andere Personen		Total
		Todte	Verletzte	Todte	Verletzte	
1. Personen- und Güterzüge in Personenzüge	3	—	—	11	—	11
2. Personenzüge in Güterzüge, Wagen etc.	6	1	12	—	5	17
3. Güterzüge in Güterzüge, Wagen etc.	7	4	4	—	—	4 4

b. Zusammenstöße durch Begegnung (Butting collisions)

1. Personenzüge mit Personenzügen	—	—	—	—	—	—
2. Personenzüge mit Güterzügen, Locomotiven etc.	3	—	1	1	2	1 3
3. Güterzüge mit Güterzügen, Locomotiven etc.	3	—	—	—	—	—

II. Entgleisungen.

<i>a. Durch Schienenbrüche</i>	<i>Personen-Züge</i>	9	3	3	1	21	4 24
	<i>Güter-Züge</i>	9	1	3	—	—	1 3
<i>b. Durch Radbrüche</i>	P.-Z.	1	—	—	—	—	—
	G.-Z.	2	—	—	—	—	—
<i>c. Durch Achsbrüche</i>	P.-Z.	1	—	—	—	—	—
	G.-Z.	1	—	—	—	—	—
<i>d. Durch Bruch eines Untergestells (truck)</i>	P.-Z.	1	—	—	—	—	—
	G.-Z.	2	—	—	—	—	—
<i>e. Durch Brückeneinsturz</i>	P.-Z.	—	—	—	—	—	—
	G.-Z.	1	—	—	—	—	—
<i>f. Durch zufällige Sperrung des Geleises</i>	P.-Z.	1	—	—	—	—	—
	G.-Z.	1	—	—	—	—	—
<i>g. Durch Auseinanderweichen der Schienen</i>	P.-Z.	2	—	—	—	—	—
	G.-Z.	—	—	—	—	—	—
<i>h. Durch Unterspülungen u. Rutschungen</i>	P.-Z.	1	—	3	—	—	3
	G.-Z.	1	1	—	—	—	1
<i>i. Durch Schnee und Eis</i>	P.-Z.	3	—	1	—	—	1
	G.-Z.	8	1	10	—	—	10
<i>k. Durch fahrlässig falsche Weichenstellung</i>	P.-Z.	2	—	1	—	—	1
	G.-Z.	2	—	1	—	—	1
<i>l. Durch böswillig</i>	P.-Z.	1	—	—	—	—	—
	G.-Z.	—	—	—	—	—	—
<i>m. Aus andern Ursachen</i>	P.-Z.	—	—	—	—	—	—
	G.-Z.	3	1	—	—	—	1
<i>n. Unaufgeklärt</i>	P.-Z.	3	—	—	—	—	—
	G.-Z.	23	1	—	—	—	1
III. Kesselexplosionen		4	2	5	6	5	8 10
IV. Brüche von Kuppelstangen	P.-Z.	2	—	1	—	—	1
	G.-Z.	4	—	2	—	—	2
V. Diverses	P.-Z.	3	—	—	—	—	—
	G.-Z.	—	—	—	—	—	—
	Total	113	15	47	8	44	23 91

Bemerkungen zu vorstehender Tabelle.

Folgende Fälle erscheinen bemerkenswerth:

Ad I. a. 2. Am 3. Januar stiess ein von *neun* Locomotiven beförderter Extrazug der New-York Central and Hudson River Road, in der Nähe von Fairport N. Y., auf mehrere Locomotiven mit einem Schneepflug, welche entgleist waren (siehe unter ad II. i.). Fünf der Locomotiven fielen über die Böschung herunter und wurden stark beschädigt, ebenso mehrere Wagen, der Führer der ersten Maschine wurde getötet, vier Zugbeamte und fünf Passagiere verletzt.

Am gleichen Tag, auf der gleichen Bahn, bei Canastota, N. Y., riss sich an einem durch zwei Locomotiven gezogenen Personenzug die vordere Maschine los, blieb unmittelbar darauf in einer Schneemasse stecken und der Zug rannte auf dieselbe auf. Beide Maschinen und mehrere Wagen wurden stark beschädigt und der Postwagen verbrannte. Vier Zugbeamte wurden verletzt.

Zwei Fälle unter I. a. entstanden durch falsche Weichenstellung.

Ad II. b. Eines der gebrochenen Räder lief unter dem Tender einer Personenzug-Locomotive, die beiden andern unter Güterwagen.

Ad II. c. Eine Locomotiv- und eine Tenderachse. Die Locomotivachse brach im Lager und lief noch etwa zwei (engl.) Meilen, bis auf eine Station.

Ad II. e. Fünf Wagen eines Güterzuges brachen durch eine Brücke bei Union (Mo.)

Ad II. f. Die eine Entgleisung wurde durch einen Erdhaufen, die andere (in California) durch auf die Bahn gewichene Wüstensand veranlasst.

Ad II. i. Am 3. entgleisten auf der schon erwähnten N. Y. C. & H. R. R. ein Personen- und ein Güterzug bei Pough-Kepsie (N. Y.) durch Schnee. Auf der gleichen Bahn, am gleichen Tage, entgleisten mehrere Locomotiven mit einem Schneepflug bei Fairport (N. Y.) (s. oben ad I. a. 2.) und

in der folgenden Nacht in der gleichen Gegend ein von sechs Locomotiven gezogener Hülfszug mit allen sechs Maschinen.

Auf der gleichen Bahn entgleiste am Morgen des 5. ein Arbeitszug durch Schnee bei Jordan (N. Y.) und am Nachmittag bei Batavia (N. Y.) ein Schneepflug. Derselbe fiel um, riss die erste Locomotive quer über das Geleise und brachte drei folgende zum Entgleisen. Der Heizer der ersten Maschine wurde tödtlich, zwei andere leichter verletzt.

Am 7. rannte auf der gleichen Linie ein mit mehreren Locomotiven bespannter Arbeitszug mit solcher Wucht in eine Schneewehe, dass die erste Locomotive entgleiste, umwarf und die zweite über dieselbe stürzte. Beide wurden zertrümmt, die folgenden stark beschädigt und drei Angestellte verletzt.

Ad II. m. In einem Fall hatten Bahnarbeiter auf einer über einen Sumpf führenden Bockbrücke (sogenannte *trestle*) eine Schiene herausgenommen. Ein Signal war vorgesetzt worden, wurde indess vom Wind umgeworfen und daher nicht beachtet. In Folge dessen entgleiste ein Güterzug auf der Brücke.

Ad III. Am 2. explodierte der Kessel einer Güterzug-Locomotive im Tunnel Nr. 8 der Central Pacific Road, nahe der Wasserscheide der Sierra (Cal.) Die Maschine ging in Trümmer. Führer und Heizer wurden getötet und der Zugführer schwer verwundet. Die Ursache blieb unermittelt.

Am 13. platze der cylindrische Theil des Kessels einer Güterzugmaschine der Buffalo, New-York and Philadelphia Railroad während des Stationirens. Ein Mann wurde verbrüht.

Am 27. wurde auf der Bradford and Foster Brook Railroad, bei Bradford (Pa.), einer Specialbahn mit einer einzigen erhöhten Tragschiene, eine Probefahrt gemacht. Die (neue) Locomotive war mit zwei Kesseln, je einem auf jeder Seite des Geleises, versehen. Während des Versuchs explodirten die Kessel, töteten drei Mann sogleich, verletzten drei andere so, dass sie bald starben und fünf weitere mehr oder weniger erheblich. Das Verbindungsrohr zwischen den Kesseln soll zufällig geschlossen gewesen sein, so dass auf einer Seite Wassermangel entstand.

In der Nacht des 27. wurde an einer Güterzug-Locomotive der New-York, Lake Erie and Western Railroad die Deckplatte der Feuerbüchse eingedrückt. Hierbei wurden Führer, Heizer und Zugführer stark verbrüht.

Ad V. In einem Fall flog eine Triebad-Bandage in Stücke, ohne dass die (Personenzug-) Locomotive entgleiste.

Juragewässer - Correction.

(Eingesandt.)

Durch die politischen Zeitungen ist eine Notiz gegangen, betreffend Versandungen in der untern Broye und der obern Zihl, welche zu bedeutenden Baggerungsarbeiten Anlass gegeben hätten. Dieselbe ist dem gedruckten Jahresberichte der intercantonalen Commission der obern Juragewässer correction für 1878 entnommen und der nähere Sachverhalt ist laut diesem Berichte folgender:

Diese Versandungen sind vorgekommen bei der Einmündung der Broye in den Neuenburgersee und bei dem Ausflusse der Zihl aus diesem See. An ersterer Stelle hat man in der Verlängerung des Broye-Canals in dem seichten Wasser linkseits einen Steindamm oder sogenannten Môle von 640 *m* Länge angelegt, in der Absicht, nach Massgabe zu machender Erfahrung denselben zu verlängern und auch auf der rechten Seite eine dem Bedürfnisse entsprechende Arbeit auszuführen.

Die gemachte Erfahrung besteht nun darin, dass durch den vom Wind bewegten und durch die Dampfschiffe aufgewühlten Sand fragliche Versandungen veranlasst worden sind, woraus geschlossen wurde, dass der linkseitige Damm nicht lang genug sei, zur Sicherung gegen die Wirkungen der West- und Südwestwinde und dass die Nothwendigkeit bestehe, auch auf der rechten Seite zum Schutze gegen die Bise etwas zu thun.

Das Mass der an dieser Stelle in einem Jahre entstandenen Versandung ist zu 50 000 *m*³ berechnet worden und es würde sich daraus zum Preise von Fr. 0. 90 eine jährliche Kostensumme von Fr. 45 000 ergeben, entsprechend einem Capital von Fr. 900 000. Dagegen sind die Kosten für die Verlängerung des linkseitigen Dammes bis auf ungefähr 1040 *m*, und für einen auf der rechten Seite zur Hälfte aus Erde und zur Hälfte aus Stein auszuführenden Schutzbau auf Fr. 145 000 veranschlagt worden und es ergibt sich daraus selbstredend, dass es convenient, diese Ausgaben zu machen, um die angegebenen jährlichen Kosten für Baggerungsarbeiten zu vermeiden.

Bei Maison-Rouge, der Stelle, wo die Zihl aus dem Neuenburgersee ausfliesst, ist die Gefahr der Versandung weniger gross und man hat sich bisher darauf beschränkt, den Einlauf in den Canal auf der rechten Seite durch einen Steindamm zu

sichern. Allein es steht ausser Frage, dass auf der linken Seite ebenfalls etwas geschehen muss. Das Zweckmässigste wäre ein zum rechtseitigen paralleler Damm in dessen ganzer Länge, als dem wirksamsten Mittel, um die Gewalt der Wogen zu brechen. Aus ökonomischen Gründen glaubt aber die intercantonale Commission sich auf einen am Ufervorsprunge (*promontoire*) von Préfargier anzulehnenden Querdamm (*éperon*) beschränken zu sollen und dies zu können, wenn dieser aus Steinwurf bestehende Damm die nötige Länge erhalte, um das von den Ufern abgespülte Material (*les matériaux charriés le long des rives*) aufzuhalten. Dieser Querdamm ist zu Fr. 53'000 veranschlagt.

Die schliessliche Entscheidung über die Frage dieser Môles an Broye und Zihl hat laut besagtem Jahresberichte noch nicht stattgefunden, indem die vorstehend angedeuteten Anträge der intercantonalen Commission noch der Ratification der Regierungen der drei interessirten Cantone (Freiburg, Neuenburg und Waadt) unterliegen.*)

* Anmerkung der Redaction: Hat die subventionirende Eidgenossenschaft hiezu nichts zu sagen?

* * *

Verordnung über die technische Einheit im schweiz. Eisenbahnwesen.

(Correspondenz aus Zürich.)

Es sind bisher in dieser Zeitschrift mehrfach die einzelnen Paragraphen der neuen Verordnung über die technische Einheit der Bahnen besprochen worden. Gestatten Sie, dass ich heute einen Punkt berühre, der sich auf diese Verordnung im Allgemeinen bezieht.

Wenn auch Niemand leugnen wird, dass eine technische Einheit viele Vortheile in sich schliesst, so muss immerhin die präzise Durchführung einer solchen Einheit den Eisenbahngesellschaften manche Kosten verursachen, welche bisher nicht vorhanden waren. Erwagt man aber, dass ohnehin schon die finanzielle Lage unserer Bahnen eine sehr missliche zu nennen ist, so möchte deren Ertragsfähigkeit durch die neue technische Einheit nur noch mehr geschmälert sein, und bezüglich vieler Bahnstrecken die Frage entstehen, ob deren weiterer Betrieb überhaupt möglich ist. Ich erinnere hier nur an die Westhälfte der S. N. B.

Nun wird sich aber schwerlich absprechen lassen, dass der Betrieb solcher unrentabler Bahnen, deren ja jede Bahnverwaltung eine ziemliche Menge vorzeigen könnte, sich dennoch aufrecht erhalten liesse, wenn nicht nur die Erschwerungen der neuen technischen Einheit wegfallen, sondern im Gegentheil noch eine Anzahl Erleichterungen herbeigeführt werden, welche namentlich durch die bisherigen Bestimmungen der Bahncession unmöglich sind. Als solche belastende Bestimmungen sind vor Allem die Anzahl der täglich auszuführenden Züge und die einzuhaltende Fahrzeit hervorzuheben. Würde z. B. für die in Frage stehenden Bahnstrecken die Fahrzeit bis auf $12\frac{1}{2}$ pro Stunde herabgesetzt werden, so könnten an der Bewachung und Instandhaltung der Bahn, am Unterhalt des Fahrparks und bei neuen Bahnen ganz besonders am Bau, so wesentliche Summen erspart werden, dass ein rentabler Betrieb keinesfalls zweifelhaft wäre.

Selbstverständlich müssen diese geringeren Anforderungen für dergleichen Bahnen untergeordneten Ranges ebenfalls staatlich festgesetzt und als "technische Einheit für Secundärbahnen" aufgestellt werden.

Und so komme ich denn vorläufig zu folgenden Fragen:

- 1) Ist es nicht am Platze jetzt schon eine technische Einheit für die Secundärbahnen festzustellen und diese gemeinschaftlich mit den Bestimmungen für die Hauptbahnen in Kraft treten zu lassen?
- 2) Ist es nicht zweckmässig hiebei diejenigen Bestimmungen, welche der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen für Secundärbahnen getroffen hat, wenigstens insoweit anzunehmen, dass die Wagen der deutschen Hauptbahnen von ihren Besitzern Erlaubnis erhalten auch auf die schweizer Secundärbahnen überzugehen?
- 3) Ist es nicht angezeigt, für die Zeit der Inkraftsetzung der Verordnung über die technische Einheit ein Gesetz vorzubereiten, welches die staatlichen Concessionsbedingungen für Secundärbahnen ermässigt, und auf Antrag der Bahngesellschaften diejenigen Strecken bestimmt, welche zeitweise oder für immer in die Kategorie der Secundärbahnen eingereiht werden sollen?

Es lässt sich allerdings nicht leugnen, dass die Anwohner von Secundärbahnen nicht in den Besitz der Vortheile gelangen, welche eine Hauptbahn gewährt. Immerhin wird man sich aber, gezwungen durch die finanziellen Verhältnisse, lieber mit Wenigem begnügen, als auf die Wohlthaten einer Schienenverbindung gänzlich verzichten.

A. L.

* * *

Vereinsnachrichten.

Baslerischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Ueber das Leben und Treiben der hiesigen Section, die das Unglück hat, einen wenig mittheilsamen Schreiber zu besitzen, spricht sich der in der Sitzung vom 9. April abhängen vom Vorstand abgelegte Rechenschaftsbericht wie folgt aus:

* Nach § 13 unserer Statuten hat der Vorstand nach nunmehr zweijähriger Wirksamkeit das ihm im März 1877 anvertraute Mandat niederzulegen und eine Neuwahl anzurufen.

Indem wir dieser statutarischen Bestimmung nachkommen, liegt es uns ob, in Kürze über die Thätigkeit des Vereins, die Mitgliederzahl und über auf's Wärmste verdankt.

den Stand unserer Casse zu berichten und damit zugleich zu ergänzen, was in Bezug auf die Bestimmungen des § 17 hinsichtlich der Jahresrechnungen bisher versäumt worden ist.

Nachdem in einer von circa 25 Technikern besuchten Vorversammlung am 7. Februar 1877 beschlossen worden war, hier eine Section des schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins zu gründen, fand am 16. März die erste constituirende Sitzung statt, bei der 53 Mitglieder angemeldet wurden und in welcher dem unterzeichneten Vorstand die Leitung der Geschäfte übertragen wurde.

Die von uns ausgearbeiteten Statuten kamen im April des genannten Jahres zur Vertheilung und in der Sitzung vom 22. Mai konnte der Cassier über den vollendeten Einzug der Eintrittsgelder und der Jahresbeiträge berichten.

In den seither abgehaltenen 18 Vorstands- und Vereinssitzungen wurden an eigentlichen Geschäften erledigt: Die Anordnungen betreffend die Pariser Ausstellung; die Vereinbarungen des Central-Comité's mit der Redaktion der Zeitschrift „Eisenbahn“; die Vorschläge für das Verfahren bei Concurrenzen und für die Honorirung der Architekten, und endlich die Eingabe an das verehrliche Baudepartement betreffend das neue Baugesetz.

Entgegengenommen wurden eine grosse Zahl von Referaten, zumeist über Delegirten-Conferenzen, sodann solche über das Centralfest in Zürich und über ein Jahresfest des Vereins Strassburger Architekten und Ingenieure, zu dem wir in freundlicher Weise waren eingeladen worden. Endlich eine Reihe von Vorträgen über verschiedene Gebiete der Technik, von den Herren: Regierungsrath Falkner (Birsig-Correction), Cantons-Ingenieur Merian (neue Rheinbrücke), Merz (elektrische Beleuchtung), Mast (pneumatische Fundationen), Huber (Pariser Ausstellung), Bauinspector Reese (Collegien-Gebäude in Strassburg), Rebsamen (Dampfkessel-Anlagen), Spiese (neue Methode zur Berechnung von Fachwerken). Gemeinschaftliche Besichtigung von Bauten fanden statt: auf der oberen Brücke und in der neuen Post.

Wir benutzen den Anlass gerne, unsren Delegirten und den verschiedenen Referenten ihre vielfachen Bemühungen nochmals bestens zu verdanken.

Der Besuch der Sitzungen liess in der Regel zu wünschen übrig, vor Allem unerfreulich aber ist die Erscheinung, dass nicht nur die weitaus grösste Zahl, sondern immer dieselben Mitglieder sich von allen Zusammenkünften, mögen dieselben zu was immer für einen Zweck veranstaltet werden, fern halten.

Die Mitgliederzahl hat sich mit dem 7. Februar 1878 um 14 vermehrt und um 8 vermindert; die Nettovermehrung beträgt somit 6 und die gegenwärtige Mitgliederzahl 59. Von 5 in letzter Zeit aufgenommenen Mitgliedern sind noch keine Eintrittsgebühren und keine Jahresbeiträge erhoben worden.

Laut § 15 der Statuten wurden diese Gebühren auf Fr. 5, resp. Fr. 10 festgesetzt, dabei aber angenommen, dass der Jahresbeitrag von Fr. 10 auch die jährlich an die Centralcasse zu entrichtende Gebühr decken solle. Da nun aber der Centralverein den Jahresbeitrag für sich allein auf Fr. 10 festgesetzt hat, so beschlossen wir laut Protocoll vom 12. Februar 1878 die im Jahre 1877 eingezogenen Gelder ausschliesslich für die hiesige Section zu verwenden und dagegen für 1878 Jahresbeiträge überhaupt nicht zu erheben. Der Central-Cassier wurde für seine Gebühren direct an die einzelnen Mitglieder gewiesen. Damit deuteten wir an, dass für unsere Zwecke ein Jahresbeitrag von Fr. 5 genügend sein dürfte.

Die Casse rechnung, welche den ganzen Zeitraum von der Gründung des Vereins bis zum 31. März dieses Jahres umfasst, weist an Einnahmen auf: Fr. 870. — und an Ausgaben Fr. 439. 20, so dass auf neue Rechnung ein Saldo von Fr. 430. 20 verbleibt, ohne Berücksichtigung der vorerwähnten noch ausstehenden Mitgliederbeiträge. Sie wollen die Rechnung nach § 17 der Statuten durch zwei Revisoren prüfen lassen.

Am Anschluss daran glauben wir Sie darauf aufmerksam machen zu sollen, dass es Aufgabe des neu zu wählenden Vorstandes sein wird, vor Allem die durch die jetzige Sachlage gebotene Revision der Statuten an die Hand zu nehmen, von denen die §§ 5, 15 und 16, als mit der Wirklichkeit in Widerspruch stehend, absolut einer Änderung bedürfen.

Im Uebrigen haben wir, namentlich aus den diesjährigen Versammlungen, die Ueberzeugung gewonnen, dass der Verein lebensfähig ist, dass es jedoch noch eifrigerer und zahlreicherer Theilnahme und auch regerer Thätigkeit der einzelnen Mitglieder bedarf, sollen anders die in § 1 der Statuten ziemlich weit gesteckten Ziele nach und nach erreicht werden.

Mit unserm Dank für das erwiesene Zutrauen, und indem wir auch dem verehrlichen Kunstverein unsern Dank für die Ueberlassung seines nunmehr so schön ausgestatteten Sitzungszimmers aussprechen, verbleiben wir etc. etc.“

Die in derselben Sitzung in höchst patriarchalischer Weise (durch Acclamation) vorgenommene Wiederwahl des Vorstandes, führte zur Bestätigung derselben für eine fernere Amtszeit von 2 Jahren, wobei es dem flotten Wahlmodus zu danken ist, dass allen Abbitte-Gelüsten ein ebenso rasches als wohlverdientes Ende bereitet wurde.

Mit dem durch diese beiden Geschäfte markirten Schluss des Vereinsjahrs sind jedoch unsere Aufgaben für diese Saison nicht erledigt; es wartet unser vielmehr ein sehr voluminöser Baugesetz-Entwurf, über den unser Herr Bauinspector für die nächste Sitzung ein einleitendes Referat in Aussicht gestellt hat, und der sodann einer Detail-Berathung unterzogen werden soll.

Der am 6. dies veranstaltete Besuch der „Ausstellung betreffend die schweiz. Bauthätigkeit“ im Polytechnikum in Zürich, scheint bei den 14 Beteiligten einen sehr guten Eindruck hinterlassen zu haben. Allgemein wird von denselben anerkannt, welch' grosses Verdienst das Central-Comité und dessen Organe sich durch Sammlung und Zusammenstellung des so reichhaltigen Materials erworben haben. Und ebenso allgemein wird bedauert, dass der Besuch der Ausstellung den berechtigten Erwartungen nicht entspricht.

Dass der immer thätige Präsident des Central-Comité's und der bauleitende Architect des Börsen-Gebäudes unseren Kameraden einen grossen Theil des betreffenden Sonntages gewidmet haben, sei hier Namens der Section Basel auf's Wärmste verdankt.