

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 12/13 (1880)  
**Heft:** 12

## **Sonstiges**

### **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:** 23.02.2026

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

Pulman Expresszug von London darauf, welch' letzterer, dem Fahrplane nach den Tunnel 12 Minuten nach dem von Manchester kommenden Zuge erreichen sollte. Es ist noch nicht aufgeklärt, wie der zweite Zug in den Tunnel gelangen konnte, ehe der erste denselben verlassen hatte. Als der erste Zug in Folge des Unfalles mit der Westinghouse-Bremse etwa  $\frac{1}{4}$  Stunde im Tunnel fest lag, hörte man zum grössten Schrecken der Passagiere, da die Thüren der Wagen fest verschlossen waren, den Pulman ankommen. Der Schaffner lief zurück, um Signale auf den Schienen zu placiren; aber unglücklicher Weise fiel er, ehe er genügend weit hatte kommen können und so hatte der Führer des Pulman-Zuges nicht genügend Zeit, um vollständig stoppen zu können. Glücklicher Weise konnte er aber dennoch die Geschwindigkeit ziemlich bedeutend ermässigen; trotzdem aber wurde der Gepäckwagen des ersten Zuges vollständig zerquetscht, die Maschine des Pulman-Zuges aus den Schienen geworfen und einige der Passagiere heftig gegen einander geworfen. Der Führer des ersten Zuges dampfte aus dem Tunnel und es musste ein zweiter Zug requirirt werden, welcher die Passagiere aufnahm und welcher Carlisle etwa um  $\frac{1}{4}$  9 Uhr erreichte.

**Luftheizung für Eisenbahnfahrzeuge.** Die in Nr. 25, Bd. XII, unserer Zeitschrift beschriebene Luftheizung für Eisenbahnfahrzeuge wird, laut einer uns vorliegenden Notiz im Bukarester Tagblatt, in den Personenwagen der rumänischen Eisenbahnen eingerichtet werden.

**Werdenberger Binnengewässer correction.** — In Sachen der Werdenberger Binnengewässer correction hat der Regierungsrath des Cantons St. Gallen einen entscheidenden Schritt vorwärts gethan. Bekanntlich scheiterte s. Z. das für jene Landesgegenden so hochwichtige Unternehmen an dem mangelnden Einverständnis der durch die Rheincorrection ohnehin stark belasteten, beteiligten Ortsgemeinden, welche (mit Ausnahme von Haag) dem vom Rheinbaubureau ausgearbeiteten Project wesentlich aus finanziellen Gründen entgegentraten.

Nichtsdestoweniger durfte der Regierungsrath dies Unternehmen, welches schon von der eidgenössischen Rheincorrectionsexpertise im Jahre 1871 als ein dringendes Postulat aufgestellt worden war, nicht aus dem Auge verlieren; es handelte sich vielmehr, nachdem die Ausführung des Projectes auf Grund des Entwässerungsgesetzes aussichtslos geworden war, darum, seine Realisirung auf anderem Wege zu erzielen. Das seither durch den Regierungsrath veranlasste, alle Verhältnisse umfassende Gutachten der Herren Stadtgenieur Bürkli in Zürich und Oberingenieur v. Graffenried in Biel hat denn auch das Unternehmen geradezu als ein absolutes Gebot der Nothwendigkeit zur Abwendung von Gefahren der Rheinhochwasser bezeichnet und das vom Rheinbaubureau entworfene, mannigfach angefochtene Project in seinen wesentlichsten Punkten gutgeheissen. Unter diesen Umständen konnte und durfte der Regierungsrath die Verantwortung einer weiteren Verzögerung des Werkes nicht auf sich nehmen.

Von der Ansicht ausgehend, dass das Unternehmen der Binnengewässer correction nach seiner Natur und Zweckbestimmung sich thatsächlich nicht bloss zu einem Entsumpfungswerke im Sinne des erwähnten Entwässerungsgesetzes gestalten, sondern ebenso sehr zu einer Schutzbaute gegen die Rheinhochwasser, wesshalb die gesetzlichen Bestimmungen über Verbauung von Wildbächen ihre Anwendung auf dasselbe finden, und dass das Unternehmen in dieser Eigenschaft als Schutzbaute überdies eine finanzielle Unterstützung durch den Bund, nach Massgabe des eidgenössischen Wasserbaupolizeigesetzes in Aussicht stelle, hat der Regierungsrath laut der „St. Galler-Zeitung“ beschlossen:

1. Es sei die Werdenberger Binnengewässer correction, soweit sie Schutz gegen die Gefahren von Rheineinbrüchen bei den Mündungen des Mühlebachs, des Buchser-Giessens und der Simmi bieten und die Nachtheile der Rückstauung der Rheinhochwasser bei jenen Mündungen verhindern könne, in Anwendung des Nachtragsgesetzes über die Verbauung von Wildbächen vom 24. Februar und 3. April 1877 und in der Voraussetzung, dass für das Unternehmen ein Bundesbeitrag erhältlich sein werde, unter Vorbehalt der bundesrätlichen Genehmigung auszuführen;

2. die Ausführung derselben habe sich auf den Hauptcanal vom Mühlebach bis zum Schlauch zu beschränken und sei, wenn möglich, in der Art zu betreiben, dass die drei obgenannten Binnenwassermündungen vor der Hochwasserperiode 1881 geschlossen werden können;

3. werde das Baudepartement eingeladen, dem Regierungsrathe s. Z. Bericht und Antrag über den Umfang des beitragspflichtigen Grundbesitzes und die Beitragsleistung der politischen Gemeinden zu hinterbringen, und die Vorarbeiten für die separate Ableitung des Wassers aus dem innert der Eisenbahnlinie gelegenen Gebiete der Gemeinde Sennwald durch den Rhein-ingenieur vervollständigen zu lassen;

4. die Frage der Inanspruchnahme des letztgenannten Gebietes für die Binnengewässer correction, sowie die Frage der Betheiligung der Letzteren an den Kosten der erwähnten Ableitung werde bis zur Vorlage der vervollständigten Pläne verschoben;

5. sei jetzt schon aus dem cantonalen Liebesgabenfonde die Summe von Fr. 60 000 zu Gunsten des Unternehmens auszuschneiden und zinstragend anzulegen.

**Englische Haartreibriemen.** (Correspondenz.) — In Nr. 6 Ihrer geschätzten Zeitschrift bringen Sie eine grössere Notiz über Scandinavische Baumwoll-

treibriemen. Es dürfte ohne Zweifel Ihre Leser interessieren, zu vernehmen, dass ein mit obigem Riemen in Concurrenz tretender der sogenannte *englische Haartreibriemen* ist. Derselbe ist analog dem baumwollenen ein gewobener, doch besteht das Gewebe aus einer Combination von hauptsächlich thierischer Wolle (Haaren, Crin) als Zettel, und einem Baumwollitzeintrag, welch' letzterer den ersteren förmlich umschützt. — Auch diese Art Riemen sind äusserst stark; Proben im bekannten Thomasset'schen Laboratorium ergaben u. A. das Resultat, dass Haartreibriemen von 50 mm Breite erst bei 1 220 kg rissen, während bei Lederriemen von ganz guter Qualität und derselben Breite der Bruch schon bei 510 kg eintrat. Der Haariemen konnte dabei bis zu einer gewissen Grenze auch häufiger ohne Schaden der Zugprobe unterworfen werden, mit andern Worten wiederholte starke Inanspruchnahme deformirten den Lederriemen rascher. — Bei einem während der Pariser Ausstellung des Jahres 1878 am 11. September vorgenommenen officiellen Vergleichsversuche ergab sogar ein 200 mm Riemen das hervorragende Resultat, dass ein Lederriemen schon bei 1 720 kg riss, hingegen der Haariemen die Bruchgrenze erst bei 3 950 kg erreichte. — Der daraus zu ziehende Schluss ist, dass Haartreibriemen in der Zugfestigkeit mit den „Doppel“lederriemen in Parallele zu stellen sind; dabei kosten erstere bloss ungefähr die Hälfte der letzteren und haben den weiteren Vortheil, dass sie nur „eine“ Verbindung haben, sich viel weniger wie jeder andere Riemen strecken und wegen der Gleichmässigkeit ihres Querschnittes bei grösster Geschwindigkeit einen sanften Gang besitzen. —

Ausser obigen Vorzügen besitzt der Haariemen aber noch solche, welche ihn hauptsächlich für gewisse Industrien empfehlen. Die Feuchtigkeit hat nämlich nicht den schädlichen Einfluss auf ihn, wie auf Lederriemen, ebenso wenig Staub, Wärme und selbst Säuren. Die Haariemen können unbeschadet in Wasser und in Dämpfen laufen; in Brauereien, wo Transmissionsriemen z. B. im Waschraume vorhanden sind, ist die Dauer eines Haariemens eine zwei bis dreimal längere als diejenige des entsprechenden Lederriemens. — Als gewobener Riemen hat freilich auch der Haariemen wie der baumwollene seine schwache Seite an den Kanten, wenn derselbe in Führungsgabeln und gekreuzt läuft. Um jedoch in jeder Hinsicht ihrer Anwendung der Dauerhaftigkeit Genüge zu leisten, werden die englischen Haariemen, auf Wunsch des Consumenten, da wo Seitenreibung allzu scharf auftritt, mit einer Leder garnitur an den Kanten versehen, um letztere gegen Reibungsabnützung dauerhafter zu machen. — Es bietet ein solcher Riemen auch jede Garantie für äusserste Leistungsfähigkeit, und zwar für Dauer im Allgemeinen, sehr günstige Adhäsionsverhältnisse, besonders bei Anwendung von Riemenschmiere und von grosser Zugkraft von sich selbst aus und dann in Folge der Adhäsion. Die englischen Haartreibriemen haben deshalb auch bereits ihre hauptsächlichste Anwendung in Papierfabriken, Wäschereien, Brauereien, chemischen Fabriken, Zuckerfabriken etc., sowie auch als Haupttransmissionsriemen gefunden. —

## Neurologie.

Am 5. September starb in Hanover einer der berühmtesten Architecten Deutschlands: Baurath *Edwin Oppler*. Derselbe war 1830 zu Breslau geboren. Er machte seine Studien am Polytechnikum in Hanover; später ging er nach Paris, um bei *Oudinet, Viollet le Duc* u. A. seine Ausbildung zu vollenden. Eine Reihe von Bauten in Norddeutschland, bei denen besonders die Details von überraschender Formenscönheit sind, geben Zeugnis von seiner hervorragenden Begabung und rastlosen Thätigkeit als Architect. Als Schriftsteller übte er in dem mit *Schorbach* von ihm herausgegebenen Blatt „Kunst und Gewerbe“ einen wohlthätigen Einfluss auf die Hebung des Kunstgewerbes aus.

Redaction: A. WALDNER,  
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.

## Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender  
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

### Stellenvermittlung.

#### Offene Stellen.

Nach Ostindien werden zwei oder drei junge absolvirte Förster, Landwirthe oder Ingenieure als Assistenten zur Beaufsichtigung von Tabakspflanzungen und zu Vermessungen gesucht.

In einem technischen Bureau in Paris ist die Stelle eines Ingenieurs resp. Constructeurs, welcher im Locomotivfach bewandert ist und selbstständig arbeiten kann, zu besetzen. Kenntniss der französischen Sprache ist unerlässlich.

Es wird nach England ein Ingenieur gesucht, der Englisch, Deutsch und Französisch spricht und schreibt und womöglich schon in Amerika oder England in einem Civil-Ingenieur-Bureau thätig war.

Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse, Münzplatz 4, Zürich.