

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 12

PDF erstellt am: **13.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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  $\frac{1}{49}$  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-correctio.** — In Sachen der Werdenberger Binnengewässer-correctio 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 Rheincorrectio 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 Rheincorrectioexpertise 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-correctio nach seiner Natur und Zweckbestimmung sich thatsächlich nicht blos zu einem Entschlammungswerke 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-correctio, soweit sie Schutz gegen die Gefahren von Rheineinbrüchen bei den Mündungen des Mühlebachs, des Buchser-Giessens und der Simmi bieten und die Nachteile 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-correctio, 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 Baumwollitzeneintrag, 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 blos 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. — Es 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 Formenschönheit 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.