

Schienenbohr-Apparat von Reishauer & Bluntschli in Zürich

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 4

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-4726>

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.

Il est un fait qui se révèle de suite dans l'examen comparatif des exploitations françaises et anglaises: c'est que, en Angleterre, on s'efforce surtout à obtenir la vitesse. En cherchant à quelle cause il faut attribuer cette tendance des Anglais, qui se traduit en résumé par une dépense plus forte pour l'exploitation, on voit que cette tendance tient à une cause toute spéciale facile à expliquer: en Angleterre, les questions de crédit et de temps ont toujours un grand poids; les Anglais, qui considèrent l'argent comme une marchandise, considèrent aussi la marchandise comme de l'argent; avec de la marchandise on obtient de l'argent, et par conséquent du crédit.

Le prix de transport moyen en France est de 0,06 par tonne kilométrique; en Angleterre elle est de 0,07 environ. Or, dans le premier cas, le parcours moyen est de 142 kilomètres; dans le second cas, il n'est que de 58 kilomètres à cause de la différence de la longueur des lignes. Il est incontestable que plus les transports se font à de longues distances, plus le prix kilométrique s'abaisse, parce que les frais au départ et à l'arrivée pèsent moins sur la marchandise. Il faut considérer qu'en France la manutention se fait par les expéditeurs et par

les destinataires; en Angleterre, au contraire, la manutention est faite presque exclusivement par les Compagnies. Il y a donc lieu de penser que, malgré la différence de 0,01 sur la tonne kilométrique, les prix de transport sont à très-peu de chose près les mêmes dans les deux pays, et cela malgré la différence de rapidité dans la livraison.

Les avantages économiques que l'on peut retirer en imprimant à la marchandise de grandes vitesses de transport justifient la méthode anglaise, surtout pour les marchandises d'un prix élevé, qui sont comprises dans ce que l'on appelle les marchandises de classe.

M. de Coëne aborde la description des gares anglaises, qu'il divise en trois types:

1° Les gares intérieures de Londres, gares où la marchandise ne séjourne pas;

2° Les gares extérieures de Londres ou les gares des grandes villes commerciales comme Liverpool, où la marchandise peut séjourner;

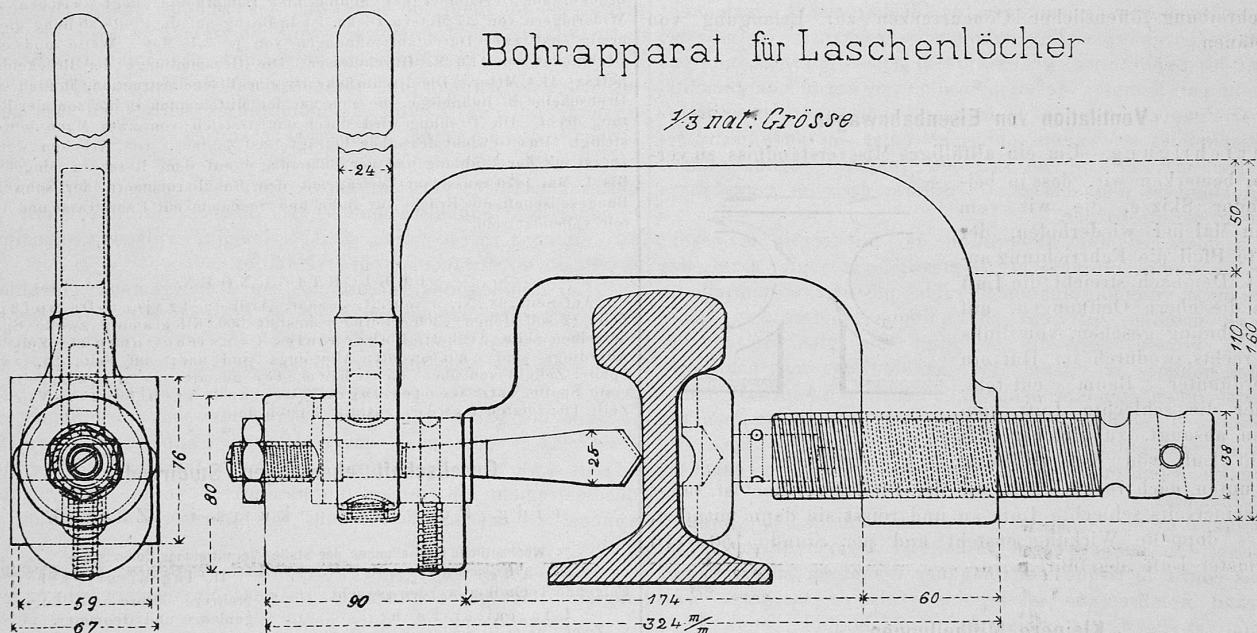
3° Les gares à marchandises maritimes.

SCHIENENBOHR-APPARAT

von Reishauer & Bluntschli in Zürich.

Das Bohren von Schienen mittelst Ratsche und Support kann vereinfacht werden, wenn man beide genannte Theile in einen Apparat vereinigt, wie es bei dem vorliegenden Werkzeug der Fall ist. Dasselbe besteht in einem Bügel, welcher über die Schiene zu liegen kommt. Dieser Bügel trägt auf der einen

Seite den Bohrer, welcher mittelst einer einfachen Ratsche mit einer Hand gedreht wird, während man mit der anderen die am entgegengesetzten Ende des Bügels befindliche Spannschraube nach Bedarf anzieht. Fleissiges Oelen und regelmässiges Anziehen sind die einzigen Vorsichtsmassregeln bei dieser Arbeit. Der Preis beträgt in Zürich Fr. 40 per Stück, bei grössern Bezügen Rabatt.



Vereinsnachrichten.

Aarauener technischer Verein.

In der Sitzung von letzter Woche wurden unter dem Präsidium von Herrn Ingenieur Stammbach die Vorschläge des zürcherischen Ingenieur- u. Architekten-Vereins über die Grundsätze des Verfahrens bei öffentlichen Concurrenzen discutirt und mit wenigen Aenderungen angenommen. Letztere hatten zum Zweck, die bezüglichen Paragraphen so zu formuliren, dass die Grundsätze nicht nur bei Concurrenzen für Architekten, sondern auch für Ingenieure anwendbar seien.

Herr Stammbach wurde zugleich als Correspondent für die „Eisenbahn“ bezeichnet.

Société neuchâteloise des Ingénieurs et Architectes.

J'espère pouvoir nous envoyer prochainement quelque notes sur le projet de nivellement du Crêt à Tavonnet, collins

situé au Sud de la gare, ainsi que sur la création d'un nouveau quartier à l'Est de la ville de Neuchâtel.

Dans sa séance du 26 les Architectes et Ingénieurs de la ville de Neuchâtel sous la présidence de Mons. Gust. de Pury, Ingénieur, ont discuté la proposition faites par la section de Zurich pour régulariser et faciliter les concours publics de projets de construction.

Tous les membres présents se sont déclarés favorables aux principes proposés et les ont adoptés avec quelque légères modifications.

Dans la même séance il a été discuté une série des prix pour la ville de Neuchâtel dont l'étude avait été renvoyée à une commission composée de

MM. Rychner & Perrier, fils, Architectes,
Ladame & Convert, Ingénieurs.

Plus tard le texte exact des propositions adoptées au sujet des concours sera communiqué.