Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 23

Artikel: Nouvelles mesures prises pour le service d'exploitation de la Compagnie d'Orléans

Autor: A.I.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3936

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: 22.07.2025

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

Das Bundesgerichtsgebäude in Lausanne.

(Correspondenz von Bern, 4. Dec.)

Die vom schweiz. Ingenieur- und Architecten-Verein in der Sitzung vom 8. October letzthin bezeichnete Commission ist ihrem Mandat nachgekommen und hat in Folge einer den 30. October in Bern abgehaltenen Besprechung unter'm 3. November ein Schreiben an den hohen Bundesrath mit dem höflichen Gesuch, sowohl zu senen als zu Handen der betreffenden Behörden in Lausanne, abgesandt, d hingehend, dass für das neue zu errichtende Bundesgerichtsgebäude in Lausanne eine öffentliche Concurrenzausschreibung zur Einreichung von Plan-Projecten stattfinden möge. Zugleich wurde der Wunsch ausgedrückt, dass dieses unter Zugrundlegung der Vorschläge des zürcher'schen Ingenieur- und Architecten-Vereines über die Grundsätze des Verfahrens bei öffentlichen Concurrenzen, wovon ein Exemplar beigelegt wurde, zur Ausführung gelange.

Mit Schreiben vom 12. November letzthin zeigt die Bundeskanzlei Namens des Bundesrathes der Commission den Empfang ihres Gesuches an mit dem Bemerken, dass dasselbe der Regierung von Waadt zu Handen der Stadt Lausanne zur weitern Berücksichtigung übermittelt worden sei, da der Bau des Bundesgerichtsgebäudes bekanntlich der erwähnten Gemeinde obliege.

Im Fernern wird noch beigefügt, dass einem directen Verkehr zwischen der Commission und dem Gemeinderath von Lausanne nichts entgegenstehe, und dass es ihr unbenommen sei, je nach Bedürfniss mit der Regierung von Waadt oder mit der Gemeindebehörde zu verhandeln.

* * *

Nouvelles mesures prises pour le service d'exploitation de la Compagnie d'Orléans.

De retour d'Angleterre où il s'était rendu, en compagnie de plusieurs Administrateurs et Ingénieurs de la Compagnie, pour étudier les systèmes pratiques de nos voisins ainsi que les progrès réalisés dans l'exploitation de leurs voies ferrées, M. Solacroup, Directeur de la Compagnie, vient d'innover sur le réseau d'Orléans une mesure appelée à rendre de grands services aux voyageurs.

Voici l'instruction par laquelle le Directeur de la Compagnie avisait, à la date du 12 courant, les divers chefs des gares de la ligne d'Orléans :

„ Désormais, dans toutes les gares et stations du réseau, l'accès des trottoirs d'expédition des trains sera libre pour tous les voyageurs munis de billets.

„ Le séjour des voyageurs dans les salles d'attente sera tout à fait facultatif pour eux. A cet effet, les fermetures des portes faisant communiquer les salles d'attente aux trottoirs d'expédition seront modifiées afin que les portes puissent être ouvertes ou fermées au gré des voyageurs.

„ Dans les gares de bifurcation, pour guider les voyageurs dans le choix des trains qu'ils doivent prendre, un écriteau indiquera la destination de chaque train en partance. En outre, quand besoin sera, le chef de gare fera annoncer avant le départ du train, par les gardes-freins, à voix ordinaire, dans chaque compartiment, les principales gares que le train doit desservir.

„ Les cris assourdissants et incommodes pour les voyageurs, aujourd'hui en usage dans les gares de bifurcation, pour annoncer ce qu'ont à faire les voyageurs des différentes directions, sont interdits. Dans les gares de bifurcation comme dans les autres gares et stations, on se contentera de faire annoncer à haute voix par les conducteurs du train le nom de la gare où le train est arrivé, la durée du stationnement et l'obligation de changer de voitures pour les voyageurs de telle ou telle direction.

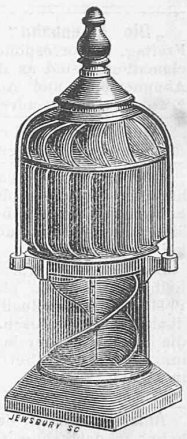
„ Les gares de bifurcation ou de formation de trains qui ne sont pas munies d'écriteaux indicatifs des trains en partance devront les demander au chef de l'exploitation en lui faisant connaître les indications à porter sur chaque écriteau. A. I.

* * *

Ventilatoren für Eisenbahnwagen.

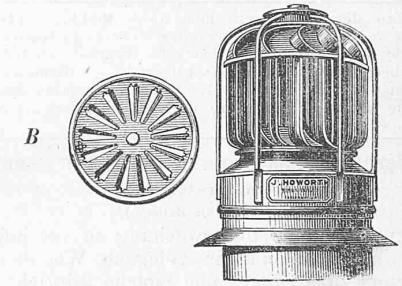
Mehrere schweizerische Eisenbahngesellschaften stehen im Begriff, für ihre Personenwagen Ventilatoren nach dem gleichen Systeme einzuführen, wie solche in England schon seit einer Reihe von Jahren in Fabriken und an Personenwagen mit Erfolg zur Verwendung gekommen sind und von Hrn. Wolf & Co. in Zürich bezogen werden können. In der Schweiz sind solche bereits an den neuen Eidgenössischen fahrenden Postbureaux angebracht.

Der Ventilator besteht aus einem rotirenden Hut, der innen eine Archimedische Schraube birgt. Die Schmiervorrichtung ist durch Anbringung von gut verschlossenen Oelreservoirs derart genügend vorgesehen, dass sich der Ventilator circa 4 Jahre lang beim geringsten Luftzuge geräuschlos dreht. Am Hut sind seitlich Flügel angebracht, unter welchen die warme oder verunreinigte Luft ausströmt, ohne dass Regen oder Schnee eindringen können. Die Schraube sitzt fest am Hut, dreht sich mit demselben und erzeugt einen starken continuirlichen Luftstrom nach oben, indem sie zugleich den Zutritt kalter Luft und einen Zug nach innen verhindert.



Der Ventilator (s. nebenstehende Skizze) wird in England in Spinnereien, Websäälen, Bleichereien, Trockenhäusern, Färbereien, Gasfabriken, Giessereien, wo gute Lufterneuerung und Circulation nöthig sind, verwendet. Er ist ein gutes und billiges Mittel um Kirchen, Capellen, Schulen und andere öffentliche Gebäude zu ventiliren und findet Verwendung in Privathäusern, Bad- und Waschhäusern, Ställen. Natürlich setzt eine Ventilation genügende Zufuhr von frischer Luft voraus, denn so viel verdorbene Luft der Ventilator hinausschraubt, so viel frische Luft muss zutreten, und zwar soll das in der Nähe des Bodens durch eine Oeffnung geschehen, an der eine Vorrichtung angebracht ist um den frischen Luftstrom senkrecht aufwärts zu richten, so dass von den Insassen im Zimmer kein Luftzug verspürt wird. Mit einem Schieber ist der Luftzutritt zu reguliren.

Wir geben hier eine Skizze eines solchen Ventilators wie er für Eisenbahnwagen verwendet wird, wobei A die Ansicht



des Hutes von Aussen, B die Schiebklappe an der Wagendecke, von Innen gesehen, darstellt. Letztere wird je nach Bedürfniss geöffnet oder geschlossen.

* * *

Arlbergbahn.

(Frühere Artikel siehe Bd. I, No. 24; Bd. III., No. 1 und 19.)

(Schluss).

Nicht unrichtig mag der Verfasser herausgefühlt haben, warum die Vorlage des Handelsministers keine wärmere Aufnahme gefunden hat. Er sagt:

„ Wenn aber das Abgeordnetenhaus den wirthschaftlichen Werth und die Dringlichkeit der Arlberg-Bahn erkannt und ausgesprochen hat; wenn wir annehmen, dass es sich des Werthes und der Dringlichkeit derselben jederzeit bewusst ist: warum wurde der letzteren dennoch bis nun nicht Rechnung getragen? warum wurden die Mittel zur Inangriffnahme des Baues noch immer nicht votirt? wie würde es sich erklären, dass das Haus kein Wort, kein Zeichen des Beifalles kundgab, als der Handelsminister am 29. October l. J. in seinen Auseinandersetzungen auf die Arlberg-Bahn zu sprechen kam und derselben eine erste Stelle einräumte? Warum ihn nicht loben, da er doch den Nagel auf den Kopf getroffen?

Die Antwort auf diese Frage ergibt sich sofort, wenn bedacht wird, dass in Parlamenten die Annahme eines Vorschlages eine Majorität der Abgeordneten erfordert. Was erwarteten nun die Vertreter vom Eisenbahn-Programme der Regierung und was wird ihnen geboten? Was haben sie für das Land, welches sie entsendete, in Hinsicht auf Eisenbahnen zu hoffen, wenn für zwei Bahnen des Südwestens allein 60,000,000 Gulden votirt werden? Wie soll das Reich in nächster Zeit die Mittel finden, um die Wünsche seiner übrigen Theile nach Eisenbahnen zu befriedigen, wenn es jetzt so tief und einseitig in die Tasche greift? Hat der Nordosten nicht grösseren Vortheil, wenn Bahnen im Nordosten gebaut und Arlberg- und Predil-Bahn abgelehnt werden? Böhmen erwartete eine Anzahl von Eisen-