Communication sur la construction et l'expoitation des grandes gares à marchandises en Angleterre

Autor(en): **Coene, de**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 3

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-4721

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bernischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Der bisherige bauwissenschaftliche Verein (der im Jahre 1837 gegründet wurde, und aus Ingenieuren und Architecten bestand, aber seit vielen Jahren gar keine andere Thätigkeit an den Tag gelegt hat, als bauwissenschaftliche Zeitschriften zu halten), und der Ingenieurverein, der seit 1868 besteht und bis dahin, wenigstens im Winter, sich regelmässig alle 14 Tage versammelte, haben sich nun verschmolzen unter dem Namen: „Bernischer Ingenieur- und Architecten-Verein.“ Die erste Sitzung des neuen Vereins hat den 13. d. stattgefunden. Sie war zahlreich; 28 Mitglieder von circa 60 waren anwesend. Nachdem das Comité bestellt und Herr Ingenieur Thormann zum Präsident gewählt wurde, hielt dieser einen sehr interessanten Vortrag über Kohlenproduction im Allgemeinen und über die Versuche, welche in der Schweiz gemacht wurden, Kohle zu finden. Hoffentlich wird in einer nächsten Sitzung die Frage, ob man Correspondenten für die „Eisenbahn“ bezeichnen wolle, behandelt werden, sowie die angeregte Frage der Concursarbeiten.

Das Comité ist nun folgendermassen zusammengesetzt:

Herr G. Thormann, Ingenieur, *Präsident.*
„ J. Jenzer, Architect.
„ C. Stettler, „
„ F. Jahn, „ *Secretär.*
„ M. Probst, Ingenieur.

Luzernischer technischer Verein.

In der Sitzung vom 13. December hat Herr Gelbke, Berg-Ingenieur der Gotthardbahn, das Präsidium, das er während 3 Jahren bekleidete, niedergelegt, und wurde durch Herrn Stadtrath Wüst, der zugleich Präsident des Schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereines ist, ersetzt.

Genfer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Der Verein hat in seiner Sitzung vom 8. Januar, abgehalten unter dem Präsidium des Herrn Adolphe Gautier, Ingenieur, den Herrn Arth. Achard, Ingenieur in Genf, zu seinem Correspondenten für Ingenieurwesen, und Herrn Bourrit, Architect, zum Correspondenten für Architectur bezeichnet, dass somit zu erwarten steht, dass die „Eisenbahn“ über die bedeutende bauliche Thätigkeit Genf's in befriedigendster Weise zu berichten in der Lage sein wird.

Der Verein hat zur Vorberathung der in Nr. 26 des letzten Jahres und in Nr. 2 des laufenden Jahres allen schweizerischen Architecten vorgelegten Frage des Verfahrens bei „Ausschreibung von öffentlichen Concurrenzen zur Erlangung von Bauplänen“ eine Commission gewählt, bestehend aus folgenden Herren:

Monsieur Reverdin, père, architecte,
„ Bachofen, „
„ Fulpius, „

Zürcherischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Präsident Herr Bürkli-Ziegler, Stadtingenieur. In der Sitzung vom 15. December 1875 wurde über die Vor- und Nachtheile der Anwendung des Shedbau für Schulhäuser discutirt; das vom Vorstand angesagte hierauf bezügliche Referat ist noch nicht eingegangen.

In der Sitzung vom 12. Januar hielt Herr Vojácec einen Vortrag über Barrièren und Eisenbahnsignale, wovon oben ein Auszug.

* * *

Communication sur la construction et l'exploitation des grandes gares à marchandises en Angleterre.

(Faite par M. de Cœne à la Société des Ingénieurs Civils à Paris.)

Au moment où l'on parle de modifier le service des marchandises à Paris, M. de Cœne a pensé qu'il y avait opportunité à parler des gares à marchandises.

Appelé plusieurs fois en Angleterre pour des études spéciales sur les chemins anglais, il avait été depuis longtemps frappé de la différence profonde qui existe entre nos gares et celles des Anglais, la vivacité imprimée à tous les services, la rapidité d'enlèvement des marchandises dans les gares, et particulièrement le temps très-court qui sépare la livraison de la marchandise dans la gare d'expédition et la livraison de cette même marchandise au domicile du destinataire.

Lorsqu'on étudie les chemins de fer en Angleterre, et lorsqu'on les compare aux chemins de fer du continent, un point duquel il faut tenir grand compte,

1⁰ C'est le trafic énorme des chemins de fer anglais,
2⁰ Les habitudes du public,
3⁰ Le faible parcours des marchandises,
4⁰ L'absence de l'octroi et la liberté absolue dont jouissent les compagnies anglaises, au point de vue du camionnage.

Les Compagnies anglaises ont la faculté absolue de faire ou ne pas faire le camionnage, de recevoir en gare les marchandises ou de faire les expéditions de domicile à domicile.

La liberté laissée aux Compagnies anglaises a une importance considérable et leur donne des facilités beaucoup plus grandes pour imprimer aux divers services, dans les gares, la direction qui leur convient sans que le public puisse venir les troubler.

Les villes anglaises, en raison de la division des familles qui occupent généralement une seule maison, sont très-étendues, l'agglomération de la population est beaucoup moins grande que dans nos villes françaises. Dans les grandes villes, chaque Compagnie a plusieurs gares de marchandises. Cette multiplicité des gares de marchandises a pour but de diminuer les transports par camions, en amenant les marchandises le plus près possible de l'endroit où elles doivent être consommées.

Aussi, malgré les dépenses énormes nécessitées pour l'expropriation des terrains ou par les travaux d'approche, les Compagnies anglaises ne reculent pas devant les sacrifices les plus considérables, pour amener les marchandises le plus près du centre.

Ainsi par exemple:

A Liverpool, la Compagnie de London and North-Western a six gares de marchandises.

La Compagnie de Lancashire et Yorkshire, trois; le Midland, deux; le Great-Western, une gare.

A Londres, la Compagnie de London North-Western a, à elle seule, cinq gares de marchandises. L'une de ces gares est au centre de la cité, à 500 mètres de l'hôtel de ville (Mansion-House).

Quatre des gares du London et North-Western à Liverpool sont placées sur le quai, rive gauche de la Mersey, et distantes les unes des autres de 2,500 mètres environ; les deux autres sont sur la rive droite.

A Paris, les gares de la Chapelle, d'Ivry, de Bercy et des Batignolles sont à de grandes distances du centre de la ville, et les gares nouvelles qui ont été annexées aux anciennes, au lieu de se rapprocher du centre, tendent au contraire de plus en plus à s'en éloigner.

A l'origine, la ligne de Lyon en avait une seule, celle de Bercy; à cette gare on en a adjoint successivement deux autres, la gare de la Rapée et celle de Nicolaï, qui toutes les deux ont été construites en un point plus éloigné. Or, à cette augmentation des distances correspond l'augmentation des dépenses et les difficultés de camionnage. Tandis qu'il est extrêmement facile de faire parcourir un ou deux kilomètres de plus aux trains de marchandises, sans dépenses appréciables, un ou deux kilomètres de parcours en plus pour le camionnage créent des difficultés graves et coûteuses pour les Compagnies. Les Compagnies anglaises entrent au contraire résolûment dans la voie du rapprochement, et plusieurs gares se construisent actuellement au centre de la Cité, pour arriver à diminuer jusqu'à la plus extrême limite les frais de camionnage.

Il est juste, toutefois, de faire observer que jusqu'à présent les Compagnies anglaises, dans ces gares centrales, usant de leur liberté, ne font pas d'arrivages, ni d'expéditions en gare; que tout le trafic, dans ces gares particulières, a lieu de domicile à domicile, de manière à ce que l'enlèvement des marchandises se fasse à mesure de leur arrivée. La marchandise d'expédition collectée, dans divers bureaux de Londres, est de la portée à la gare où elle est chargée immédiatement; les écritures faites

dans les bureaux de la ville permettent jusqu'à un certain point de gagner du temps.

Aux arrivages, la marchandise aussitôt arrivée est à la minute mise dans les camions et portée à domicile; il est vrai de dire que l'absence doctroi est d'un grand secours pour les gares anglaises.

Je ne saurais trop insister sur cette aggravation de nos charges en France à cet égard, et je crois que lors de l'enquête de 1860, M. Moussette, qui avait fait la comparaison des gares anglaises et des gares françaises, dans sa critique très-juste de l'étendue des gares françaises, ne s'était pas assez rendu compte de l'influence de l'octroi des villes, de cette douane intérieure, un des plus cruels ennemis des Compagnies par le ralentissement obligé qu'il cause à nos opérations.

(A suivre.)

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 12. Januar 1876.

In die eidgenössische Schätzungscommission für die Linie Rappersweil-Brunnen der Zürichsee-Gotthardbahn hat der Bundesrath gewählt als 2. Mitglied Hrn. Bezirksgerichtspräsidenten J. H. Messikomer in Seegräben. Als Ersatzmänner Hrn. Rathsherr Fridolin Tschudi-Büeler in Schwanden und Hrn. Joh. J. Boller, Bezirksrichter in Egg.

Die in der Concession für eine schmalspurige Eisenbahn Lugano-Fornasette-Luino vorgesehenen Fristen sind verlängert worden bis zum 1. Sept. 1876, für die Einreichung der technischen Vorlagen bis zum 1. März 1877.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 14. Januar 1876.

Auf Anregung des Eisenbahn- und Handelsdepartements wird den Bahngesellschaften bewilligt, die in Art. 10 sowie in Art. 3 Ziffer 2 und 3 der Verordnung vom 1. Februar 1875 zum Eisenbahngesetz von 1872 bezeichneten Pläne und Zeichnungen ausser in der dort vorgeschriebenen Weise auch in heliographischen Abzügen nach den auf dem Bureau des technischen Inspectorates zu erhebenden Schematen einzureichen.

Cantone.

Aus den zürcherischen Regierungsrathsverhandlungen vom 15. Januar.

Dem Bezirksrath Zürich wird auf seine Anfrage betreffend Anfahrt zum Bahnhof Enge unter Verweisung auf den bundesräthlichen Beschluss vom 8. Weinmonat ablehnend geantwortet. — Der Recurs der HH. Mollet und Reinacher in Aussersihl betreffend Baulinie an der Zweiergasse wird begründet erklärt. — Das Bahnhofproject Schaffhausen-Etzweilen wird zur Fristertreckung empfohlen. — Mit Bezug auf die Einsprachen gegen Erweiterung des Bahnhofes in Winterthur wird dem eidgenössischen Eisenbahndepartement erklärt, es könne hierorts die Zustimmung hinsichtlich der Landstrasse nicht ertheilt werden, dagegen erscheine die directe Einführung der Haldenstrasse in gerader Richtung von der Friedhofstrasse aus auf die Strassenbrücke empfehlenswerth. — Der Stadt Zürich wird unter gewissen Bedingungen die Bewilligung ertheilt, die Abgrabung am linken Limmatufer zum Zwecke der Erstellung des projectirten Wasserwerkes vom Platzspitz an bis unterhalb der Gasfabrik auszuführen. — Für das Bahnhofproject Zürich wird im Anschluss an die Vorstellungen von Zürich und Aussersihl in erster Linie Actenvervollständigung zunächst in der Richtung verlangt, dass die radicalen Anlagen der Experten durch die Bundestechniker studirt werden, in der Meinung jedoch, dass unter allen Umständen dem Regierungsrath wie den Gemeinden nochmals Gelegenheit gegeben werde, sich über die Resultate dieser Studien auszusprechen und ihre definitiven Begehren zu stellen.

Zürich. Nach dem Unglück in Hellikon richtet man überall das Augenmerk auf die öffentlichen Gebäude. Hier sind es vorerst zwei Bauten, welche Anlass zu Befürchtungen geben: Das Polytechnikum und die neue Caserne. Kurz nach Vollendung des ersteren drohte dem geologischen Hörsaal dieselbe Catastrophe, welche das Schulhaus fn Hellikon betroffen hat und nur die möglichst schnell bewerkstelligte eiserne Armirung des dem Bersten nahen Unterzuges beseitigte die Gefahr.

Die neueste Untersuchung hat eine abermalige bedeutende Senkung des Unterzuges constatirt.

In der neuen Caserne haben sich die Unterzüge, welche in ähnlicher Spannweite und in ähnlicher Construction die Gebälke der Vestibule des ganzen Baues tragen, unter der Last des Bodens allein schon in bedenklicher Weise gebogen, so dass man bereits beschäftigt ist, diese in dem Kellergeschosse mittelst eichenen Pfosten zu stützen.

Offenbar dürfen weitere Untersuchungen hier sehr am Platze sein, um das nicht ohne Grund eingeschlichene Misstrauen in die Obsorge der Behörden wieder zu entfernen.

Im Strickenberg bei Wald (Zürich) ist das Kosthaus des Herrn Fabrikbesitzer Hotz abgebrannt, welches von nahezu 60 Personen bewohnt war. Ein italienischer Eisenbahnarbeiter soll Dynamit zum Trocknen auf einem Eisenblech in einen Ofen gebracht haben. Es erfolgte eine Explosion und das grosse Holzgebäude gerieth zwischen 6 und 7 Uhr Abends in Brand. Die meisten Bewohner konnten nur das Leben retten. Zwei Kinder, ein Knabe von 8 und ein Mädchen von 11 Jahren, wurden verbrannt aus dem Schutte hervorgezogen. Ein drittes Kind wird vermisst.

Aargau. Aus dem Grossen Rath. Oberst Rothpletz richtet an den Regierungsrath die Interpellation, ob von seiner Seite bereits die nöthigen Vorkehren getroffen worden seien, um ähnlichen Unglücksfällen, wie ein solcher am Weihnachtstage die Gemeinde Hellikon betroffen habe, vorzubeugen, sei es, dass er eine bauliche Untersuchung der Schulhäuser und übrigen öffentlichen Gebäude im Canton angeordnet oder ein Regulativ für Collaudation und Abnahme solcher Bauten vorbereitet habe. Nachdem von Landammann Imhof die Aufklärung ertheilt worden, dass die Baudirection nicht nur eine umfassende bauliche Untersuchung betreffend die Gründe der Catastrophe angeordnet, sondern auch das gleichartige gebaute Schulhaus in Zeiningen habe untersuchen lassen und im Weitern der Ansicht sei, dass die übrigen Schulhäuser des Cantons ebenfalls einer solchen Untersuchung unterstellt werden sollen, erklärte Oberst Rothpletz seine Interpellation nunmehr als erledigt.

Basel. Dem anatomischen Institute in Basel drohte letzthin beinahe eine Hellikon-Affaire, indem die Decke des anatomischen Hörsaals dem Einbruche nahe war und das Local geräumt werden musste.

— Am 11. d. Mts. verunglückte im Centralbahnhof Basel der Conducteur Emil Strübin von Liestal. Beim Passiren der Linien, um Papiere auf dem Bureau abzugeben, wurde er von einer Locomotive zu Boden geschleudert und am Kopfe so verletzt, dass er sofort eine Leiche war.

Genf. Den Bau der städtischen Tramway's unternimmt die Société des Tramways du Nord, deren Sitz in Lille ist. Hauptactionär dieser Gesellschaft ist der französische Crédit Mobilier, an dessen Spitze Herr Erlanger steht.

Die neue Administration dieser Bahnen wird zum grösseren Theile aus Schweizern bestehen. Es werden die Herren Chalet-Venel, Bonnet und Fevat hiefür genannt. Man vernimmt, dass der Betrieb der Bahn äusserst elegant und sorgfältig ins Werk gesetzt werden soll, und Genf (ob durch comprimirte Luft oder Pferdebetrieb, bleibt noch ungesagt) den vorzüglichsten Tramway besitzen wird.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 8,70 M. Airolo: 28,30 M. Total: 37 M. mithin durchschnittlich per Tag: 5,50.

Wädensweil-Einsiedeln. Die Arbeiten an der Bahn gehen stetig, wenn auch etwas langsam, von statten. Die Locomotiven nach dem Wetlisystem sollen bis Mitte Mai abgeliefert werden. Ausser im Bahnhof Einsiedeln sind sämmtliche Hochbauten und die Stationsgebäude Samstagern, Schindellegi und Biberbrücke definitiv vergeben.

Linie Sulgen-Gossau. Die theilweise Collaudation der Bahnstrecke Bischofzell-Sulgen fand letzten Dienstag statt. Das Inspectorat des eidgenössischen technischen Bureaus (Herr Blotnitzky) sprach sich über das Ganze sehr zufrieden aus. Die Fahrzeit von Bischofzell nach Sulgen war 15 und von Sulgen nach Bischofzell 16 Minuten.

Centralbahn. Herr Minder, Director der Arth-Rigibahn, ist zum Inspector des Centralbahnhofes Basel ernannt. Der gegenwärtige Bahnhof-Inspector, Herr Rilliet, ist auf seinen Wunsch hin vom Directorium auf den Zeitpunkt des Fintrittes des erstern d. h. auf 1. Mai, für Ausübung anderer Functionen bei der Centralbahnverwaltung bestimmt.

Westbahnen. Die am Samstag eröffnete Obligationenzeichnung konnte noch gleichen Tages geschlossen werden. Ja die „Gazette de Lausanne" will sogar wissen, dass das verlangte Anleihen von 6 Mill. Fr. mehrfach überzeichnet worden sei.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender
des
eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:
Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:
1) Zwei junge Ingenieure als Geometer nach Pruntrut.
2) Zwei junge Ingenieure nach Paris.

II. Maschinenbau-Fach:
1) Ein tüchtiger Maschinen-Constructeur nach Lissabon.

III. Chem.-techn.-Fach:
1) Ein im Wollen- und Baumwollendruck bewanderter Colorist als Dirigent einer Druckerei in Oesterreich.
2) Ein junger Chemiker event. als Antheilhaber einer Chem. Fabrik.

Nachfrage:
Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Bau-Fach:
1) Ein jüngerer und ein älterer Architect.

II. Ingenieur-Fach:
1) Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.

III. Maschinenbau-Fach.
1) Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.

IV. Agricultur-Fach.
1) Ein jüngerer Landwirth.

V. Lehr-Fach:
1) Ein Lehrer für Mechanik und Maschinenkunde mit mehrjähriger Thätigkeit in der Praxis und im Lehrfach.

Bemerkungen:
1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das,

Bureau der Stellen-Vermittelungs-Commission:
Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.