

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 14/15 (1881)
Heft: 16

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

vosre commission ne l'a pas visitée en corps, mais plusieurs de ses membres l'ont vue isolément et ont pu s'assurer de l'excellent état de conservation des chapiteaux et colonnettes. Votre commission a examiné à Agiez une voussure de porte de grange portant la date de 1559 et où les arrêtes et les coups de ciseaux étaient parfaitement intacts. Il en est de même de la porte de la préfecture d'Orbe qui, d'après son style, remonterait au commencement du XVIII^eme siècle.

Tableau comparatif.

	DÉSIGNATION DES PIERRES	Premières fissures	Rupture	Poids spécifique
Arts et métiers, Paris.	Banc franc de Charentenay (Yonne, France)	103,69	123,24	2100
	Banc franc de Courson, (Yonne, Frce.)	86,67	137,02	1910
	Roche dure de Ravière	216,63	227,63	2190
Bureau fédéral, Zurich.	Roche de Pargny (Aisne, France), très assimilable à celle d'Agiez	131,00	225,00	—
	Vergelé de l'Abbaye du Val (Seine-et-Oise)	44,70	64,30	1727
Société suisse des ingénieurs et architectes.	Banc royal d'Agiez (Vaud, Suisse)	—	235,00	2200
	St-Paul-Trois-Châteaux (La Barrière Tarascon)	40,00	83,00	2410
Ponts et chaussées, Paris.	Molasse d'Ostermündingen (Berne)	107,00	168,00	2530
	Molasse de Fribourg	127,00	179,00	2480
	Pierre de Hauterive (Neuchâtel)	91,00	150,00	2510
	Vergelé de Travers	—	42,00	2380
	Injoux (Ain, France)	—	121,00	1997

Cependant, à ces diverses constructions, la pierre a pris une teinte jaune se rapprochant beaucoup de celle de la pierre jaune du Jura (Neuchâtel, Ferreyres, Maumont, etc.). Il a suffi de gratter avec l'ongle et d'enlever un couche d'une petite fraction de millimètres pour retrouver la même teinte blanche que nous avons constatée en carrière. Combien de temps ces pierres ont-elles mis pour jaunir? C'est ce qu'il est impossible de fixer.

On trouvera quelquefois dans certains blocs quelques poches ou rognons cristallins qui ne devront cependant pas effrayer l'architecte.

Facilité d'exploitation.

Comme nous l'avons dit, les deux carrières peuvent être desservies par de bons chemins, établis déjà pour celle d'Agiez. Pour les deux carrières aussi, soit la rivière de l'Orbe, soit ses affluents latéraux, fourniraient facilement une force motrice plus que suffisante, qui serait transmise par câbles ou par air comprimé et pourrait actionner une installation mécanique, pour forage, sciage, taillage et tournage mécanique, qui abaisserait beaucoup le prix de revient si la production est considérable. Cette idée d'installation mécanique suggère aussi celle d'exploitation commune et de suppression de concurrence.

Usages.

Ces roches peuvent remplacer avantageusement la molasse, surtout les pierres blanches d'origine française qu'on a fait venir à grands frais, et qui, ces dernières surtout, se prêtent si bien à la décoration artistique des façades. Il est donc à désirer qu'on renonce à aller chercher plus loin ce que nous avons tout près.

Nous mentionnons encore que la poussière de cette roche, mieux que celle des roches calcaires dures et que celles qu'on tirait de France, et en raison de la pureté et de la grande quantité d'acide carbonique, se prête tout particulièrement à la fabrication des eaux gazeuses, et nous rappelons leur emploi déjà indiqué comme addition aux argiles pour la fabrication des ciments artificiels.

Lausanne, le 8 mars 1881.

Le rapporteur,
J. Meyer.

Les membres de la commission,
L. Besancenet.
C. Maurhoffer.
G. de Molins.
J. Verrey.

Miscellanea.

Gotthardbahn. Am 7. April erfolgte der Durchschlag des 1471 m langen Pfaffensprung-Tunnels und am 11. April derjenige des 1673 m langen Montecenero-Tunnels. Auf der Nordrampe sind nunmehr die Richtstollen sämtlicher Tunnels durchbrochen. — Wegen Raummangel sind wir genöthigt, den Monatsbericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn um weitere acht Tage zu verschieben.

Vom Arlberg. Die Installationen am Arlberg-Tunnel sind so weit vorgeschritten, dass für die Luft zum Betrieb der Bohrmaschinen, sowie auch für genügende Ventilation für die nächste Bauperiode gesorgt ist. Auf der Ostseite ist die Bohrung des Richtstollens bis jetzt in hartem Gestein auf keine Schwierigkeiten gestossen, während auf der Westseite seit längerer Zeit weiches und wässriges Material erhebliche Störungen des Fortschrittes verursacht; es wird hier nämlich nicht in das Gebirgsmassiv gebohrt, sondern der Tunnel wird in der Axe des Bergeinschnittes eine Strecke weit in Schuttboden vorgetrieben.

Literatur.

Beiträge zur Kritik der projectirten Abänderung des deutschen Eisenbahngütertarifsystems. Im Auftrage des Vereins deutscher Spediteure herausgegeben von dessen Schriftführer Dr. Fr. Wachtel, Rechtsanwalt in Leipzig. Berlin 1880.

Die Schrift bespricht die zur Zeit in der deutschen Fachpresse, sowie in Handels- und Eisenbahnkreisen vielfach ventilirte Frage der Revision des gegenwärtigen deutschen Gütertarifsystems — vom Standpunkt der Spediteure aus. Das gegenwärtige deutsche Tarifsystem (Reformsystem), seit 1874 successive bei sämtlichen deutschen Bahnen eingeführt, ist eine Art Compromiss zwischen dem sogenannten natürlichen oder Raumsystem und dem in der Schweiz, in Frankreich und Italien noch jetzt bestehenden Werthclassificationsystem. Es enthält neben der Eilgutklasse bekanntlich nur eine Stückgutklasse, ferner zwei generelle Wagenladungsklassen (A¹ und B) für Güter aller Art (5000 und 10 000 kg) und endlich drei Specialclassen für besonders genannte Güter bei Aufgabe von 10 000 kg, sowie eine weitere Classe (A²) für die den Specialtarifen zugetheilten Güter bei Aufgabe von nur 5000 kg per verwendeten Wagen.

Diese Classencombination mit der entsprechenden sehr starken Taxabstufung begünstigt in ganz ausserordentlicher Weise die Formirung von sogenannten Sammelwagen (Gütergruppierung) und ist daher den Spediteuren, von welchen zur Zeit ein grosser Theil dem Sammelgeschäft obliegt, sehr angenehm. Es ist daher auch erklärlich, wenn das vorliegende Schriftchen mit aller Wärme für Beibehaltung des gegenwärtigen Tarifsystems eine Lanze bricht. Dabei weiss es die Vortheile, die dasselbe dem Publikum und den Bahnen bietet, geschickt hervorzuheben und die ihm zu Gebote stehenden statistischen Verkehrsnotizen in seinem Interesse zu verwerthen. Es betont namentlich und mit Recht, dass sich das gegenwärtige Tarifsystem kaum eingelebt habe und zu jung sei, um über dessen Werth ein abschliessliches Urtheil fällen zu können; dass das Publikum, wenigstens in den grösseren Verkehrscentren, wo die Vermittelung der Spediteure Jedermann zu Gebote steht, bei demselben billiger fährt, als bei dem früheren und dem in Aussicht genommenen neuen Tarifsystem; dass endlich auch den Bahnen gewisse Vortheile aus demselben erwachsen, indem die Wagenladungstransporte, die es begünstigt, eine bessere Ausnutzung des Wagenmaterials gestatten, als der Stückgutverkehr, die sog. todte Last vermindere und in dieser Hinsicht auch als ein volkswirtschaftlicher Fortschritt zu begrüssen seien.

Weniger ausführlich redet das Schriftchen von den Mängeln und Schwächen des gegenwärtigen Systems, obgleich sich dieselben durchaus nicht verkennen lassen. Als solcher wird z. B. das Fehlen einer zweiten Stückgutklasse mit ermässigten Transporttaxen für minderwerthige Güter lebhaft empfunden. Die generelle Anwendbarkeit der allgemeinen Wagenladungsklassen mit ihren stark ermässigten Taxen (Classe B zeigt eine durchschnittliche Ermässigung von 100 % gegenüber der Stückgutklasse) erdrückt den Kleinhandel, namentlich an solchen Orten, wo Sammelgeschäfte wegen zu geringer Alimentation nicht eingerichtet werden. Die Existenz einer *einzig* Classe für Güter der Specialtarife bei Aufgabe von 5000 kg pro Wagen ist eine Härte, deren Ausgleichung allgemein gewünscht wird.

Diese und andere Schwächen des Systems lassen sich nicht in Abrede stellen und auch durch geschickte Zahlengruppirungen nicht verdecken; die Revision, für welche sich schon jetzt eine ganze Reihe von Handelskammern namentlich norddeutscher Städte ausgesprochen haben und die im Wesentlichen eine Annäherung an die alte Werthclassification bringen wird, dürfte eine blosse Frage der Zeit sein und an Hand genommen werden, sobald sich die vorläufig noch ziemlich auseinandergehenden Meinungen und Wünsche etwas besser abgeklärt haben.

Sch.

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

Hiezu eine Beilage von Schleicher & Schüll in Düren. [3767